

# Informationen zu den Touren

Den entscheidenden Ausschlag für die Veröffentlichung dieser Webseite gab die Erfahrung, dass Velotouren im Juragebiet zwar körperliche Betätigung und sportliche Leistung, aber **keinesfalls eine dauernde Anstrengung**, ein grausames Sich Abstrampeln bedeuten.

Im Gegenteil: Sehr viele Touren sind sehr leicht zu bewältigen. Von grossem Vorteil für die Routenwahl ist nämlich, dass wir das **bestehende Bahnnetz** in der Schweiz und in Frankreich benutzen können. Die Bahnen ermöglichen den Transport auf eine gewisse Höhe über Meer, von wo aus dann ein Grossteil der Strassen abwärts führt, und sie bringen uns wieder zurück in die Schweiz.

Hier *einige Bahnlinien* im Überblick:

## In der Schweiz:

- Nyon - La Cure
- Yverdon - Ste-Croix
- Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds/Le Locle
- Neuchâtel - Fleurier (Les Verrières)
- Biel - St. Imier - La Chaux-de-Fonds
- Biel - Tavannes - Le Noirmont
- Biel - Moutier - Delemont

## In Frankreich:

- Besançon - Le Locle
- Dole - Mouchard - Pontarlier
- (Lyon -) Bourg-en-Bresse - Lons-le-Saunier - Mouchard - Besançon
- Oyonnaz - St-Claude - Andelot - Mouchard
- Besançon - Baume-les-Dames - Isle-sur-le-Doubs - Montbéliard - Belfort - Mulhouse

Die Ortschaften, von denen aus eine Velotour beginnt, besitzen im Normalfall einen **bedienten Bahnhof** und befinden sich auf einer Höhe von über 1000 m. ü. M.. Von fast allen diesen Ortschaften aus sind mehrere Touren möglich. Diese **enden erneut an einem Bahnhof**, damit Sie die Möglichkeit besitzen, mit dem Zug schnell an Ihren Wohnort heimzukehren.

Dank einer kurzen Einleitung und Bewertung der Tour können Sie Ihre Wahl treffen. Falls Sie eine detaillierte Beschreibung der Reiseroute wünschen, finden Sie diese als **PDF-Dokument**.

Das **Gebiet**, das in diesem Buch vorgestellt wird, ist *geografisch* auf der VCS-Karte "Schweiz" (1:275'000) oder der Michelin-Karte Nr. 243 (1:200'000) fast in seinem vollen Umfang enthalten. Nur ganz im Süden ist ein Stück ausgespart, das Sie auf der Michelin-Karte Nr. 244 oder IGN (1:100'000) Nr. 44 und Nr. 45- finden.

Von der *politischen* Einteilung her gesehen sind in der Schweiz die Kantone Jura, Bern, Neuchâtel, Waadt und Genf betroffen, in Frankreich hauptsächlich die Departemente Doubs und Jura, in viel kleinerem Ausmass die Departemente Ain, Haute-Saône und Haute-Savoie.

Der Nutzen der hier vorliegenden Tourenanleitungen liegt im praktischen Bereich. Sie finden **ausführlich beschriebene Wegstrecken**. Es sind Beschreibungen, die sich in erster Linie auf die Strasse beziehen. Die Strasse ist ja schliesslich das, was die Radtouristen am meisten interessiert. Nebst dem Fahrrad selbst verlangt sie die vordringliche Aufmerksamkeit. Auf sie konzentriert sich den lieben langen Tag unser Augenmerk, wenn wir unterwegs sind.

Aus dieser Überlegung heraus habe ich mir vorgenommen, der *Strasse - ihrem Verlauf und ihren Verzweigungen* - den Platz einzuräumen, der ihr gebührt, und mit möglichst grosser Präzision zu schildern, was ich auf der Tour unmittelbar unter den Rädern vorfinde.

Ziel meiner Veloreisen ist es gewesen, Strassen und Wegstrecken zu finden, die möglichst angenehm zu befahren sind. Aus diesem Grund habe ich mich meist für unbedeutende, kaum befahrene Strassen entschieden, für Routen also, die **abseits der grossen Verkehrsachsen** durchs Land führen.

Kurz zusammengefasst habe ich mich bei der Auswahl der Routen von *folgenden Kriterien* leiten lassen:

- Gesteuerte Strassen
- ruhige, verkehrsarme Strecken
- wenig Steigungen
- schöne Gegenden mit landschaftlichen Besonderheiten
- möglichst geradliniges Erreichen schöner Gebiete
- als Ziel eine angenehme Nachtunterkunft

Natürlich konnte ich die Routen nicht immer so auswählen, dass *alle* diese Kriterien erfüllt wurden. Ich stimmte deshalb die Wegstrecken anhand der Kriterien so aufeinander ab, dass **das Optimum** - anstelle des Maximums - daraus resultierte.

Aufgrund all dieser Überlegungen habe ich hier die schönsten und interessantesten Velotouren zusammengestellt. Die beschriebenen Verbindungen, die ich alle selbst mit dem Velo - die meisten sogar mehrmals - befahren und für gut befunden habe, sind **Zweitages-Fahrten**, für ein Wochenende gedacht. Daneben finden Sie hier auch Angaben zu **Drei- und Mehrtagestouren**.

Selbstverständlich ist es Ihnen überlassen, selbst aktiv und kreativ zu werden und die Veloreisen im Baukastensystem *selbst zusammenzustellen*. Die **verschiedenen Touren kreuzen sich ja immer wieder**, und verschiedene Ortschaften kommen in mehreren Touren vor. Dadurch können Sie eine Tour Ihren individuellen Ansprüchen und Ihrer körperlichen Konstitution anpassen.

## Velofahren im Jura

Was das Velofahren in diesem Gebiet betrifft, so stellen wir immer wieder fest: Der Jura als Massiv, als gebirgige und hügelige Landschaft, ist eine **Velogegend par excellence**.

Leider bestehen bis jetzt im (französischen) Jura keine oder sehr wenig ausgesteckten Radtouren. Auch sind die **Velostreifen oder gar Velowege äusserst selten**. Wo sie vorhanden sind, stellen sie nur eine Alibi-Übung dar. Sie enden oft nach kurzer Zeit wieder.

Als Ersatz und Ausweichmöglichkeit bietet Frankreich dafür eine grosse Anzahl von Nebenwegen. Diese gesteerten und gut unterhaltenen kleinen Strassen - Frankreich besitzt das **dichteste Strassennetz Europas** - erlauben den Velotouristen reichhaltige Variationen der Tour-Gestaltung.

Dazu kommt - erneut auf Frankreich bezogen - als weiterer grosser Vorteil, dass die Gegend jenseits der Grenze **weniger dicht besiedelt** ist als die Schweiz: Auf einer Fläche von rund 16'200 km<sup>2</sup> leben in der Franche-Comté ca. 1,2 Mio. Menschen; das sind **pro km<sup>2</sup> 74 Einwohner**.

Im Vergleich dazu leben in der Schweiz ca. 7 Mio. Leute auf einer Fläche von gut 41'300 km<sup>2</sup>, was pro km<sup>2</sup> rund 170 Einwohner ausmacht. So lässt sich leicht ausrechnen, dass in der Franche-Comté - verglichen mit der Schweiz - die Menschendichte um mehr als die Hälfte kleiner ist. Und wenn wir dieses Ergebnis auf die Verkehrsverhältnisse übertragen, so können wir uns vorstellen, dass im angrenzenden Frankreich im Grossen und Ganzen gesehen weniger Fahrzeuge unterwegs sind.

Wo weniger Leute wohnen, wird auch weniger Auto gefahren. Und wenn die Autos ausbleiben, können sich getrost andere Verkehrsteilnehmer auf der Strasse tummeln - eben die Radfahrenden!

# Symbole und Abkürzungen

Lassen Sie sich beim Tourenstudium (PDF-Dokumente) vom Schriftbild mit den vielen Zeichen nicht verwirren. Lesen Sie die folgende Liste einmal durch, und Sie merken rasch, dass es sich um **sofort ersichtliche und leicht einprägbare Zeichen** handelt.

## **Strassenbeschaffenheit und Gelände**

- ↗ Steigung, aufwärts
- ↘ Abfahrt, abwärts
- ohne nennenswerte Steigung, eben
- ↗↘ leicht auf und ab (Streckenabschnitt ohne stärkere Steigung über 300 m)

Um den **Grad der Steigung** anzuzeigen, habe ich mich für folgende Bezeichnungen entschieden:

- leichte ↗
- leichte - mittlere ↗
- mittlere ↗
- mittlere bis starke ↗
- starke ↗

Zur Erfassung dieser Werte habe ich mich auf die **Übersetzungsgrösse** gestützt, d. h. ich habe geschaut, auf welchen Kranz ich schalten musste, um diese oder jene Steigung zu bewältigen. Nun kann es aber gut sein, dass mich in dem Moment, wo ich aufwärts fuhr, ein gutmütiger Rückenwind unterstützte - der dann aber möglicherweise ausfällt, wenn **Sie** den gleichen Hang hinauf müssen. Dadurch kommen Sie zwangsläufig auf andere Werte als ich. Im gleichen Ausmass spielt das Gewicht des Velos und des Gepäcks eine Rolle. Weiter besitzt einen Einfluss, wie Sie sich im Moment gerade fühlen: ob Sie gut geschlafen haben letzte Nacht, wie Ihre Kondition allgemein ist, ob der Aufstieg am Morgen oder am Abend oder gerade nach einem opulenten Essen erfolgt, usw., usf. Nehmen Sie deshalb die Angaben in der Tourbeschreibung nicht als absolute, starre Grösse, sondern als Vorgabe, als Anhaltspunkt, der Ihnen **einen ungefähren Eindruck der Strecke** vermittelt.

## **Richtungsangaben**

+	Kreuzung
⊙	Kreisel
re	rechts
li	links
g.	geradeaus, ohne Richtungswechsel; hauptsächlich befahrene Strasse
g.(re)	halbrechts
g. (li)	halblink
<u>D56</u>	Strassennummer (in Frankreich)

## **Streckenbezeichnung**

kurz	bis ca. 500 m
länger	bis ca. 2 km
lange	mehr als 2 km

## ***Verkehrsdichte***

Wo das Verkehrsaufkommen keine Erwähnung findet, ist die Strasse **ruhig und kaum befahren**. In den übrigen Fällen bezeichne ich es wie folgt:

- bei leichtem Verkehr (ab und zu ein Auto)
- bei mittelmässigem Verkehr (immer wieder auftauchende Autos, auch auf der Gegenfahrbahn)
- bei starkem Verkehr (unentwegt rollender Verkehr, v. a. auch Lastwagen)

## ***Abkürzungen im Text***

ca.	zirka, ungefähr
z. T.	zum Teil
z. gr. T.	zum grossen Teil
Jh.	Jahrhundert
m ü. M.	Meter über Meer
v. a.	vor allem