

Intensivkurs Jura



Manche reizvolle Radroute lädt zum Entdecken des Gebirgszugs im schweizerisch-französischen Grenzland ein. Doch die Höhepunkte dieser Region erschließen sich vor allem dem, der öfter mal vom Hauptweg abbiegt

Wer einmal mit dem Zug zwischen Basel und Genf unterwegs war, kennt den Jura zumindest von unten, folgt doch die Bahnstrecke diesem Höhenzug auf nahezu voller Länge. Dem solcherart Reisenden wendet das Gebirge jedoch eine meist abweisende Flanke zu, nur selten strecken sich Aussichtsberge wie der Chasseron oder der Montrond über die dichten Jurawälder empor. Doch wer sich mit dem Fahrrad (das hier auf Französisch wie auf Schwyzerdütsch „Velo“ heißt) ins Herz des Jura begibt, der lernt eine abwechslungsreiche, oft sanfte, mitunter raue und meist beruhigend-einsame Landschaft kennen; der kann beim stundenlangen

Radeln über grüne Hochebenen die Seele baumeln lassen und sich abends mit köstlichen Käsen und Weinen der Region verwöhnen. Und auch Souvenirs der edleren Sorte könnte man, Kleingeld vorausgesetzt, von hier mitbringen: Der Jura ist das Zentrum der Schweizer Uhrenindustrie, in einigen der berühmtesten Manufakturen werden in der staubfreien Bergluft vor allem des Vallée de Joux feinmechanische Pretiosen gefertigt.

Erste Bekanntschaft mit dem Jura machten wir 1998, als wir während einer längeren Campingtour durch die Schweiz der damals recht neuen „Veloland“-Route Nr. 7 von Basel zum Genfer See folgten. Unter dieser Marke sind neun nationale Radwanderstrecken

Offizielle Beschilderung der Jura-Route. Oben: der Gipfel des Chasseral bei Sonnenuntergang



zusammengefasst, denen gemeinsam ist, dass sie attraktive Regionen der Schweiz auf ruhigen, zumeist asphaltierten Nebenstraßen erschließen. Ergänzt wird die radlerfreundliche Wegweisung durch die enge Einbindung regionaler Velorouten. Soweit längere Anstiege unvermeidlich sind, sind die Strecken zudem oft



Liebe zum Detail am Challhöchi

so gelegt, dass der müde Radler bei Bedarf auf Busse oder Bahnen mit Velomitnahme ausweichen kann.

Aus diesem Konzept, zu dem überdies auch ein Qualitätssiegel für teilnehmende Herbergsbetriebe gehört, ergibt sich, dass Kammwege und Gipfel, die ja oft nicht nur die topografischen, sondern auch die landschaftlichen Höhepunkte einer Region sind, meist nur touchiert werden. Und unter diesem Gesichtspunkt wollte ich den Jura nun endlich intensiver studieren. Resultat meiner Planungen war eine sechstägige, sportlich-rustikale Radwanderung von Berg zu Berg, die um größerer Beherbergungsauswahl willen dennoch immer wieder zur „Veloland“-Route zurückkehrte, bevor sie mich für die letzten anderthalb Tage noch durch den französischen Teil der Monts-Jura führte.

1. Etappe: Basel–St. Ursanne, 68 km, 1700 Höhenmeter

Auch wenn im Zentrum Basels vom Jura vorerst noch nichts zu sehen ist, so kann man ihn doch nicht verfehlen: Deutlicher und logischer als in der Schweiz ist eine Radrouten-Signalisierung kaum vorstellbar. Wer der „7“ folgt, wird ohne nennenswerte Umwege, dennoch sehr verkehrersarm nach Süden aus der Stadt herausgeführt. In Ettingen, wo die Hauptroute in Richtung

Leymen- und Lützeltal abbiegt, fahre ich gleich geradeaus den ersten Berg hinauf: Über den Blattenpass und weiter am Südhang des Blauen entlang führen einige meist leicht zu fahrende Forstwirtschaftswege, die erste Fernblicke ins Land eröffnen, hinab zum Challpass, wo ich zunächst wieder auf die Jura-Route treffe, die von hier recht beschaulich über den

Bergücken Challhöchi geführt wird.

In Kleinlützel fahre ich aber schon wieder eigene Wege, nämlich über eine kleine Anhöhe nach Liesberg, wo die erste nennenswerte Herausforderung der Tour wartet: auf mit 15% ansteigenden, unbefestigten Wegen nach Movelier und von dort zwar wieder asphaltiert, dafür jedoch noch etwas steiler nach Pleigne. Hier sind die Schwierigkeiten des Tages bewältigt, der Rest ist entspanntes Rollen über eine dünn besiedelte Hochebene, die einen ersten Vorgeschmack darauf bietet, was mich landschaftlich in den folgenden Tagen erwarten wird. Bei Les Malettes entscheide ich mich trotz eines heraufziehenden Gewitters gegen die Hauptstraße und für die Schotterpiste via Col sur la Croix nach St. Ursanne, und das Wetterglück ist auf meiner Seite: Der Wolkenbruch beginnt just in dem Moment, da ich meinen Drahtesel in die Hotelgarage schiebe.

2. Etappe: St. Ursanne–Chasseral, 69 km, 2150 Höhenmeter

Das alte Klosterstädtchen St. Ursanne ist reizvoll am Doubs gelegen, und von diesem Fluss möchte ich heute etwas mehr sehen. Daher widerstehe ich zunächst der Verlockung des strammen Anstiegs nach Montmelon und halte mich stattdessen bis Soubey an den nur anfangs asphaltierten Uferweg.



Am Lauf des Doubs (v.l.n.r.): St. Ursanne, die abgelegene Ferme La Poye, kurz vor Soubey

Eine gute Entscheidung: Tief verborgen zwischen dicht bewaldeten Hängen, entfaltet der Doubs in diesem Bereich einen fast verwunschenen Charme.

Allerdings begreife ich bald, warum die Veloroute nicht hier entlanggeführt wird: Das Ufersträßchen ist zum Fluss hin völlig ungesichert und nach den ergiebigen Regenfällen der Nacht ziemlich schmierig, was ich erst merke, als mich beim Antritt an einem kurzen Anstieg (an dieser Stelle geht es etwa 20 Meter senkrecht hinab)



Im Winter misst man hier bis zu -40°C: das Vallée de la Brévine

unverhofft mein Hinterrad überholt, was zu mehr als nur einer Schrecksekunde führt. Ein weiteres Argument gegen die „Veloland“-Tauglichkeit der Uferstraße ist der Umstand, dass sie zwischendurch einmal hundert grob geschotterte Höhenmeter steil hinauf und gleich wieder hinab führt – eine solche vordergründig überflüssige Anstrengung ist trotz hübscher Ausblicke sicher nicht jedermanns Sache.

Doch wer darauf verzichtet, dem entgeht auch der traumhafte Anstieg von Soubey nach Les Enfers: Ein schmales Serpentinesträßchen fast schon alpinen Charakters überwindet die fünfhundert Höhenmeter zur Hochebene der Freiberge. Hier oben bin ich trotz mittlerweile prächtigen Urlaubswetters wieder mit vielen Kühen und einigen Pferden allein und staune einmal mehr, wie wenig gebirgig die Landschaft wirkt: Nur vereinzelte Silberdisteln am Wegesrand deuten darauf hin, dass ich mich inzwischen auf über 1000 Metern tummle. Ohne große Schwierigkeiten geht es weiter über Tramelan und den Mont Crosin nach Courtelary. Von dort sind es bis zum Chasseral, meinem nächsten Übernachtungsziel, netto nur noch neunhundert Höhenmeter, deshalb

lasse ich mir anfangs viel Zeit zum Fotografieren auf dem hübschen Sträßchen, das auf halber Höhe in eine zunächst noch harmlose Schotterpiste übergeht. Doch irgendwann sind plötzlich Realität und Landkartenbild inkompatibel – ich kann nachträglich nicht mehr rekonstruieren, wie ich auf leidlich befestigtem Weg einen Kilometer weit von der Strecke abkommen konnte. Mit Genehmigung des Grundbesitzers folge ich also mehr als eine halbe Stunde lang einer kaum erkennbaren Traktorspur über feuchte, steile Almwiesen, bis ich wieder zurück auf meiner Route bin.

Von Ferne sieht man dem Chasseral nicht an, wie steil die letzten paar Meter bis zum Gipfel sind; entsprechend geschlaucht bin ich, als das Hotel endlich erreicht ist. Doch das Panorama rechtfertigt jeden Schweißtropfen: Tief unter mir reihen sich Neuenburger, Bieler und Murtensee aneinander, weit dahinter grüßen die ersten Alpengipfel, und mit Anbruch der Dunkelheit sorgt ein Gewitter

im Tal zusätzlich für spektakuläre Lichteffekte.

3. Etappe: Chasseral–La Côte-aux-Fées, 85 km, 1300 Höhenmeter

Zum Frühstück hinter Panoramascheiben lacht wieder die Sonne, Falken kreisen über den Höhen, doch die Alpen hüllen sich in Dunst. Das wird für den Rest des Tages auch so bleiben; schade, denn den ersten Zwischenstopp nach einer genuss- und aussichtsreichen Abfahrt sowie einigen beschaulichen Kilometern im Waldgebiet des Joux du Plane lege ich am Pass La Vue-des-Alpes ein, der das Versprechen seines Namens heute nicht einlösen kann.

Weil hier an der Hauptstraße für jurassische Verhältnisse geradezu das pralle Leben tobt, rolle ich fürs zweite Frühstück erst noch zum Tête-de-Ran weiter. Von hier führt ein traumhafter Wanderweg über die Almwiesen hinab in die Moorlandschaft um Les Ponts-de-Martel. Da ich bislang noch nicht das Gefühl habe, heute wirklich was geleistet zu haben, verlasse ich dieses lang gezogene Hochtal jedoch sofort wieder auf der nördlichen Hangseite, um mich dem Grand Sommartel zuzuwenden. Das Sträßchen dorthin, in England wäre es als „Single

Track Road“ ausgewiesen, wäre ein Schmuckstück in der Sammlung jedes Asphaltromantikers, und das Bergrestaurant hat – eine Seltenheit außerhalb größerer Orte – Rivella sogar in meiner Lieblingsvariante „Grün“.

Wie schon 1998 radle ich ab der Grande Joux weiter auf der ausgeschilderten Nebenstrecke durch das Vallée de la Brévine, das heute glücklicherweise seinem Ruf als Schweizer Sibirien nicht gerecht wird: Die Temperatur liegt um angenehme zwanzig Grad, dazu weht ein linder Gegenwind, und die kaum befahrene Straße führt in sanftem Auf und Ab durch das weitläufige, auf allen Seiten von dichtem Wald umschlossene Tal: Das ist stundenlang Entspannung pur.



Auch der Rest des Tages wird eine eher gemütliche Angelegenheit: Auf der Nebenstrecke zum Talschluss, hinab nach Les Verrières und über den Mont des Verrières nach La Côte-aux-Fées, wo ich zur üppigen Pasta-Portion die Gesellschaft eines Radlertrios genieße, das – beneidenswert – im Anschluss an die Jura-Route noch durch die Verdon-Schlucht und bis Nizza weiterstrampeln möchte.

4. Etappe: La Côte-aux-Fées–Le Pont, 64 km, 1750 Höhenmeter

Der Tag beginnt im Rückwärtsgang, zumindest was den Verlauf der Veloroute angeht: Schon beim ersten Mal waren wir in Buttes auf die als landschaftlich reizvoll ausgewiesene Nebenstrecke über La Robella nach Ste. Croix abgelenkt. Und die Erinnerung trägt mich nicht: Das schmale, bis 18% steile Sträßchen am Osthang des Chasseron ist für mich noch immer eines der schönsten außerhalb des Alpenraums.

Doch dieses Mal setze ich noch einen drauf: Um mir an diesem recht klaren Tag auch einen Blick nach Norden zu erschließen, kämpfe ich mich bis ganz zum Chasseron hinauf. Meist im Wiegetritt, denn auf den letzten paar hundert Metern steigt die

unbefestigte Piste mit fast 30% an. Doch auch hier wieder ist der Lohn der Mühe üppig, das Panorama überwältigend – und die Bewunderung leicht gepackter Wanderer für den tapferen „randonneur à vélo“ wortreich.

Bei mittlerweile übler Hitze halte ich mich nicht lang mit der Abfahrt nach Ste. Croix nebst Weiterfahrt auf dem direkten Weg zum Col de l'Aiguillon auf, denn mit der ausgeschilderten Mountainbike-Route nach Vallorbe über den Nordhang des Suchet steht nochmals etwas Kletterei auf dem Programm. Ganz so schlimm, wie vom Kartenbild her erwartet, wird's aber nicht: Schieben muss ich nur rund 200 Meter weit, und die Belohnung ist diesmal eine lang gezogene, mal asphaltierte, mal geschotterte, immer aber grandiose Abfahrt.



In Vallorbe ist's noch früh am Tag, deshalb auf der Veloroute weiter bis zum Lac de Joux. Der Reiseführer verspricht hier eine „steile Naturstraße“, die aber auf voller Länge entweder steil oder unbefestigt, insofern also unproblematisch ist. Am reizvoll zwischen sanften, bewaldeten Höhen gelegenen See ist erstmals so etwas wie touristischer Betrieb wahrnehmbar, und erst das zweite Hotel hat ein Zimmer für mich frei.

5. Etappe: Le Pont–Col de la Faucille, 79 km, 1600 Höhenmeter

Nachts hat es wieder geregnet, und auch zum Aufbruch hängen die Wolken noch tief. Doch auch ohne stechende Hitze wird der Vormittag ungewöhnlich schweißtreibend. Denn weil ich die lange Anreise aus Norddeutschland nicht auf

mich genommen habe, um am Seeufer zu radeln, strample ich gleich hinauf zum Col du Mollendruz und zur Ferme Les Croisettes, wo die Tour regelrecht abenteuerlich wird:



Bergwandern mit Handicap am Mont Tendre

Die folgenden 13,5 Kilometer knapp unterhalb des Mont Tendre bis zum Col du Marchairuz haben von grobem Schotter über nasse Wiesenhänge, steile Felsstufen und Wurzelpisten bis zu tiefem Schlamm für jeden Gelände-Geschmack etwas zu bieten – nur mehr als ein paar Minuten am Stück fahren kann man fast nie, im Gegenteil will das Rad abschnittsweise sogar getragen sein. Dazu kommt, dass meine Route nicht durchgängig beschildert ist (viele Wanderwege an diesem Hang sind allerdings noch weniger befahrbar); im Wald und bei dichter Bewölkung ist also gutes Orientierungsvermögen gefragt.

Um die Mittagszeit ist die Maschine bis fast zu den Bremsscheiben hoch verschlammt, sind meine Schienbeine verschrammt und ist der Col du Marchairuz erreicht. Die anschließenden zehn Kilometer durch den Parc Jurassien Vaudois kommen mir zur Erholung sehr entgegen, denn beim unbeschwerten Rollen über diese fast flache Straße kann das Auge nochmals über ausgedehnte, von Kalksteinmauern durchzogene Magerwiesen schweifen, wie sie für den Jura so typisch sind.

Als hinter dem Bauernhof La Bassine das Asphaltband scharf nach Südosten abbiegt, um die Jurahöhen in Richtung Genfer See zu verlassen, sage ich der Veloroute 7 für dieses Mal „au revoir“, denn ich möchte dem Gebirgszug noch einen

weiteren Tag lang folgen. Nach einem köstlichen Bergkäseteller zum Mittagessen bei der Ferme Les Pralets geht es also zunächst wieder unbefestigt, aber nur sanftwellig weiter über die Almwiesen und dann über den Col de la Givrine nach Frankreich. Sofort hinter der Grenze drängt sich plötzlich eine Vielzahl an Übernachtungsquartieren auf: Gîtes d'Etape und ähnliche Herbergen vermisste ich in der Schweiz immer wieder schmerzlich.

Mit der Übernachtung habe ich's aber noch nicht eilig. Zunächst einmal durchquere ich auf einem romantischen Sträßchen den Fôret du Massacre (der düstere Name dieses lichten Waldes geht auf die Religionskriege zurück), um dann von Mijoux aus telefonisch ein Zimmer auf dem Col de la Faucille zu buchen – dem Scheitelpunkt einer jener langweiligen, für den Schwerverkehr ausgebauten Bergstraßen, auf denen man sich ständig gebremst fühlt, ohne spürbar Höhe zu gewinnen, doch zum Sonnenuntergang ist es dort oben einfach viel schöner als im Tal.

6. Etappe: Col de la Faucille–Genf, 58 km, 750 Höhenmeter

Der Hausberg des Mini-Skigebiets am Faucille-Pass ist der Petit Montrond. Ihn erklimme ich nach dem Frühstück zuerst und genieße die noch fast wolkenlose Aussicht Richtung Genfer See und Alpenvorland. Es schließt sich die Route forestière de la Maréchaude an, eine kaum enden wollende, für den Kfz-Verkehr gesperrte Asphaltstraße auf 1300 Metern Höhe, die anfangs zwar kein Panorama bietet, doch immerhin sehe ich im Wald die erste Gämse dieses Urlaubs.

Kurz vor dem Col de Crozet geht's dann nochmals ans Eingemachte: Sämtliche Wege sind bestenfalls Maultierpfade, lose belegt mit sehr



Anspruchsvolle Abfahrt vom Col de Crozet

grobem Schotter; selbst die paar unbepackten Vététistes (nach VTT, dem französischen Synonym für MTB), die mich am Pass überholen, tun sich hier oben unglaublich schwer. Da ich gut in der Zeit bin, schiebe ich meinen Packesel in der Hoffnung auf ein letztes Panorama zumindest noch bis auf 1600 Meter zum Montoisey hinauf. Doch dieses Mal ist mir das Glück nicht hold: Bis ich oben bin, ist's rundum komplett zugezogen.

Nun denn, mit der folgenden Abfahrt habe ich noch genug zu tun: 650 extrem steile Höhenmeter, durchgängig eher Geröllhalde denn Schotterpiste, fordern Mensch und Maschine mehr als so mancher knackige Anstieg. Auch auf der Südseite des Kamms schließen sich auf halber Höhe nochmals zehn spannende Kilometer auf einer mäßig asphaltierten Route forestière an, bevor ich schweren Herzens nach Genf hinab- und in die Zivilisation zurückrolle.

Tipps

Als Begleitlektüre einer Radtour durch den Jura empfiehlt sich der offizielle „Veloland“-Führer, Band 7. Er umfasst einführende Texte zu Landschaft



Über den Wolken: Wohl verdiente Pause am Chasseron

und Kultur, großzügige Kartenausschnitte auf Basis der hervorragenden Carte Nationale de la Suisse 1:100000 sowie ein Unterkunftsverzeichnis explizit fahrradfreundlicher Betriebe. Letzteres sollte man allerdings unmittelbar vor Urlaubsantritt unter www.veloland.ch auf den aktuellsten Stand bringen.

Wer sich nicht allzu weit von der Haupttroute entfernt, benötigt außer dem Führer keine weiteren Landkarten; um die Chasseral-Querung sowie die letzten anderthalb Tage der hier beschriebenen Tour nachzuvollziehen, ist allerdings zusätzliches

Material erforderlich. Die Blätter 111, 104 und 40 decken den Schweizer Jura komplett sowie die französischen Monts-Jura bis Genf ab. Detailliertere Karten als 1:100000 sind überflüssig: Wege, die auf den „Hundertern“ nicht dargestellt sind, also vor allem kleinere Wanderwege, erweisen sich vor Ort regelmäßig als für Radtouristen unbrauchbar.

Generell sind die Straßen im Jura verkehrsrärmer, oft aber auch nicht so großzügig ausgebaut wie entsprechende Straßen im Alpenraum. Mit kurzen steilen Steigungen auf nicht immer gutem Asphalt ist stets zu rechnen, eine bergtaugliche Übersetzung also Pflicht. Wer wie der Autor dieser Zeilen gern auch mal auf reizvollen unbefestigten Wegen unterwegs ist, sollte zudem zumindest am Hinterrad einen kräftig profilierten Reifen montieren.

Achtung: Für den Abschnitt zwischen den Pässen Mollendruz und Marchairuz sind Orientierungsvermögen, Bergerfahrung, Trittsicherheit und festes Schuhwerk unabdingbar, und bei Regen wird es hier gefährlich! Weichen Sie im Zweifelsfall auf die Veloroute längs des Lac de Joux aus. Weiterhin ist die Abfahrt vom Col de Crozet wegen der Länge der Geröllpassagen nur für Mountainbike-Fahrer sinn- und genussvoll, Alternative wäre die leider verkehrsreiche Straße vom Col de la Faucille nach Gex.

Die hier beschriebene Tour durch den Jura umfasst knapp 425 km, davon etwas über 100 unbefestigt, und über 9200 Höhenmeter Anstiege. Wer sich auf dem Rad eher nicht als Bergziege versteht, ist möglicherweise mit der „Veloland“-Route 7 besser bedient, die von Basel bis Nyon auf 275 km (10 unbefestigt) und rund 4400 Höhenmeter kommt, von denen sich zudem fast 2000 auch mit öffentlichen

Verkehrsmitteln überbrücken lassen.

Anreise: Seit die Deutsche Bahn ihre Angebote für Radreisende im Fernverkehr immer weiter einschränkt, bin ich aus Norddeutschland in Richtung Alpen(vorland) gern mit dem Citynightline (www.citynightline.ch) unterwegs. In Basel kommt man etwa mit dem „Komet“ morgens um sieben Uhr an und hat noch den ganzen Tag zum Fahren vor sich.

Copyright: Christian Wöhrle 2005

www.wort-und-satz.del/bergauffjura05/jura05.htm