

Désolé, je ne parle pas français

Eine Radreise durch die Schweiz und den Norden Frankreichs

Von Alexander Franz (Lesezeit: 28 Minuten)

Allzu gerne lasse ich mich, lassen wir uns im Alltagsleben von klischeehaften Vorurteilen leiten. Jedenfalls solange man sich mit Themen nur oberflächlich beschäftigt und bequemerweise vom Hörensagen beeinflussen lässt.

Nicht selten tun sich dann zwischen dem, was man zu glauben meint, und der Realität bei näherer Betrachtung breite Gräben auf. Um so manchen meiner Vorurteile ein Stück weit entgegenzuwirken, verbringe ich seit Jahren ein gutes Stück der Urlaubsreisezeit mit dem Fahrrad, auf dem ich unterwegs abseits des gewohnten Lebensumfeldes ganz niederschwellig mit der Fremde in Berührung komme.

Was unsere französischen Nachbarn anbetrifft, erzeugten die Filmübertragungen der diesjährigen Tour de France fabelhafte Aufnahmen von provinziellen Idyllen, einmaligen Landschaften, historischen Dörfern, saftigem Grün, Nostalgie.

Kurzum, Frankreich erscheint hier dem Betrachter als potenzielles Urlaubsreiseland in Bezug auf Landschaft und Kulinarik geradezu prädestiniert. Bisher war ich noch nie in diesem Land und hatte zu den Franzosen jenseits des Rheins auch wenig Anknüpfungspunkte. Die Filmübertragungen der Tour de France waren in meinem Fall zwar nicht der Anstoß, haben den Entschluss aber dann doch bekräftigt, einen Großteil meiner diesjährigen Urlaubszeit dort zu verbringen.



Kartenausschnitt: Komoot

Die Wegeskizze dieser Radreise

Gestartet bin ich zu dieser Tour vorab am Straubinger Bahnhof. Nach rund siebenstündiger Anreise mit den Regionalbahnen radelte ich im baden-württembergischen Radolfzell am Bodensee mit dem vollgepackten Fahrrad Zelt und Schlafsack erwartungsfroh los. Am Rheinradweg, der Euroveloroute-15 gings ab Stein am Rhein (CH) über Schaffhausen und Basel in drei langen Tagesetappen am Grenzfluss entlang bis nach Straßburg.

Ab hier verlief der weitere Wegverlauf anfangs noch etwas in nördliche Richtung nach Brumath, ehe es ab der Stadt Saverne im Unterelsass zielgerichtet über Sarrebourg, Nancy, Toul, Saint Dizier, Châlons-en-Champagne, Châtheau-Thierry, Meaux ins Landesinnere zur Zwischenzielmarke Paris ging. Dort traf ich mich nach elf Tagen meines Aufbruchs vom Bodensee mit meiner Frau, die vom ZOB-München aus, ebenfalls mit ihrem Fahrrad, im Flixbus nachreiste. Bis zu unserem Wiedersehen am Pariser-Fernbusterminal Bercy-Seine war ich mittlerweile konditionsmäßig „voll im Flow“, hatte bereits rund 950 Streckenkilometer auf dem Fahrradsattel hinter mir. Gemeinsam ging von Pariser Ufer der Seine die Reise in westliche Richtung weiter zur Hafenstadt Le-Havre an die Atlantikküste. Kurz vor Le-Havre wechselten wir auf der letzten Maut-Flussbrücke vor dem Mündungsbereich die Uferseite nach Honfleur, um von hier aus den Küstenbereich bis hin zu den Landungsstränden der Alliierten 1944 in Richtung Bayeux zum Landungsstrand der US-Truppen am Omaha-Beach zu erkunden.

Im Gesamtpaket also war es eine Radreise mit einer Gesamtlänge von rund 1440 km, auf der es unterwegs eine ganze Menge zu erleben galt und schließlich mit viel Zeit zum Nachdenken, um mit dem zu glauben gemeinten, entsprechend aufzuräumen.

Unwägbar Variablen, die Reisen auf dem Fahrrad so mit sich bringen

Dies ist auch der Grund, warum ich trotz allem immer wieder unbeirrt zu solchen Reisen aufbrechen möchte. Zur Grundvoraussetzung gehören eine gewissenhafte Vorplanung, eine sich selbst gegenüber ehrliche Selbstwahrnehmung und der Anspruch, dass alle Beteiligten gesund und wohlbehalten wieder nach Hause zurückkehren. Das ist von allem das Wichtigste. Bei allem Anderen versucht man sich eben unterwegs so anzupassen, wie es einem die momentanen Bedingungen vorgeben.

Ein großes Fragezeichen bei langwährenden Radreisen bleibt natürlich die Witterung. Damit hatte ich am Start meiner ersten langen Tagesetappe „richtig Glück.“ Bereits am Anreisetag präsentierte sich das Wetter bis zum ersten Campingplatz im rund 25 km entfernten Stein am Rhein (CH) mit Sonne und Regenschauern sehr wechselhaft. Kein gewöhnlicher Regenschauer, sondern gewittrige sinnflutartige Sturzfluten überraschten mich frühmorgens im Zelt und alles, was nicht rechtzeitig in den wasserdichten Satteltaschen verpackt werden konnte, war somit patschnass.

Für die regnerischen Tage hatte ich natürlich mit wasserfesten Klamotten vorgesorgt. Radfahren im Regen ist deshalb nicht so das große Problem. Was aber tun mit patschnassem Zelt, Schlafsack und einen Teil meiner Kleidung, wenn es dem Tag über zum Regnen gar nicht mehr aufhört?

In Bad-Säckingen auf der deutschen Uferseite des Rheins übernachtete ich deswegen im Hotel, wo alles bis zum Start der zweiten langen Tagesetappe gut austrocknen konnte.

Das Wetter besserte sich von nun an, der Regen hörte auf und die Temperaturen gingen langsam wieder ins sommerliche über. Gottseidank!

Bis zum Grenzübertritt nach Frankreich am Stadtrand von Basel, war ich abwechslungsweise auf schweizer- und deutschem Staatsgebiet unterwegs.

Die Euroveloroute-15 entlang des Oberrheins ist überwiegend gut ausgebaut und beschildert, so dass der Blick aufs Navi oder der Tourenkarte zwar schon, aber nicht allzu oft von Nöten ist. Ob man nun auf schweizer- oder deutschem Staatsgebiet unterwegs ist, bemerkt man auf diesem Abschnitt meiner Wegeroute eigentlich nur noch an der Straßen- und Radwegebeschilderung, am preislichen Niveau beider Länder und daran, dass das gastronomische Angebot in der Schweiz wegen des großen Preisunterschiedes zum unmittelbar angrenzenden Deutschland relativ ausgedünnt wirkt.

Obwohl die Schweiz kein Mitgliedsland der Europäischen Union, gilt zumindest für Telekom-Kundschaft beim mobilen telefonieren und datenroaming seit September 2024 kein nennenswerter Unterschied zum Deutschen Netz mehr. Bei anderen Mobilfunkanbietern kann das außerhalb der EU-Grenze entsprechend teuer werden.

Sprachbarriere zu den Franzosen nicht so groß als befürchtet

Eine gesunde Portion Grundvertrauen in seine Mitmenschen gehört auf diesen Reisen ebenso mit dazu. Vor allem dann, wenn man als Radreisender trotz sprachlicher Hürden notfalls auf die Hilfsbereitschaft Anderer angewiesen ist.

Im Elsass klappte die Kommunikation auf Deutsch noch verhältnismäßig oft. Je weiter ich mich nach Saverne ins französische Landesinnere bewegte, wurde englisch zum einzigen sprachlich gemeinsamen Nenner. Und das klappte unerwartet gut.

Viele Franzosen sprechen grundsätzlich mehr „und“ weniger gut englisch. In öffentlichen Einrichtungen, der Gastronomie und beim Anmelden auf Campingplätzen gehört englisch aufgrund der Internationalität der Gäste zum Standard. Wenn außerhalb davon nur französisch zur Auswahl übrigblieb, hatte ich den Sprachassistenten von Google-Translate in der Hosentasche. Auch Schriftstücke wie z.B. Speisekarten in ausschließlich französischer Sprache lassen sich mit der Übersetzer-App von Google abfotografieren und in Windeseile muttersprachlich übersetzen. Wenn sonst nichts mehr half, blieben immer noch meine Hände und Füße zur Kontaktaufnahme. Fürs Fahrrad hatte ich etwas Werkzeug und Ersatzteile „an Bord“. Bei der hochsommerlichen Hitze ging mir unterwegs immer wieder mal das Trinkwasser aus und bat bei den zufälligen Begegnungen am Straßenrand um Nachschub. Das klappte ausnahmslos gut. Trotz der mitunter sprachlichen Schwierigkeiten entwickelten sich bei diesen Begegnungen auch „Gespräche“, bei denen ich den lieben Leuten zumindest verständlich machen konnte, dass ich vom Bodensee (Lac de Constance) gestartet und „Pari“ ein Zwischenziel meiner Reise war.

Die Innenstädte von Basel, Straßburg und das Europäische-Parlament

Einiges Sehenswertes beinhalten während der Anfangszeit meiner Reise diese beiden Städte, um etwa einen Extra-Tag, oder zumindest eine Verweilpause im Stadtzentrum einzulegen. Im Besonderen Straßburg, das mit seiner altherwürdigen Bausubstanz sowie einer guten Fahrrad-Verkehrsinfrastruktur geradezu einlädt, sie auf dem Fahrradsattel näher kennen zu lernen.

Ebenso die niederschwellige Möglichkeit, dem Europäischen-Parlament in Straßburg einen Besuch abzustatten, hat mich beeindruckt. Zuerst geht's durch die Sicherheitsschleuse. Anschließend scannt man seinen Personalausweis auf beiden Seiten an einem Automaten ein, der im Gegenzug einen personalisierten Besucherausweis ausspuckt, mit dem man sich nahezu ungehindert in diesem riesigen Gebäudekomplex bewegen kann. Im Foyer des Plenarsaals stehen den Besuchern zudem Multimedia-Guides in 24 Amtssprachen zur Verfügung.

Wasserstraßen als Hauptbestandteil der Reiseroute

Neben dem Rhein bin ich auch ab Straßburg größtenteils unmittelbar entlang schiffbarer Kanäle unterwegs gewesen. Direkt in Sichtweite zum EU-Parlament in Straßburg folgte ich von nun an dem Marne-Rhein-Kanal. (Canal-de-la-Marne au-Rhin)

Dieser rund 300 Kilometer lange und mit insgesamt 155 Schleusen ausgestattete Kanal der Binnenschiffahrtsklasse-1 ermöglicht die Durchfahrt vom Atlantik über die Seine, der Marne, der französischen Mosel und ein paar Nebenkanälen bis hin zum Rhein.

Ab dem Städtchen Saverne schlängelt sich der Marne-Rhein-Kanal durch einen Abschnitt mittelgebirgiger Gefilde mit behäbigen Schleifen um diese Hügel herum, so dass es eine wahre Freude ist, mit dem Fahrrad dort unmittelbar neben der Uferböschung unterwegs zu sein. Kapitäne und Pedalisten grüßen sich gegenseitig und genießen die Ruhe und Abgeschiedenheit entlang dieses Kanals. Ganz ohne beschwerliche Anstiege abseits des Wassers, bzw. das Fahrrad schieben zu müssen, geht es auf diesem Abschnitt dann aber doch nicht. Von Paris aus bis zur Atlantikküste nach Le-Havre geht's ebenfalls immer wieder mal direkt am Wasser, stückchenweise am Ufer der Seine entlang,

Accu-Powerbank und die digitale Navigation mit Komoot

Ab Straßburg bin ich am sogenannten Paneuropa-Radfernweg, der Euroveloroute-5, der Veloroute-52 unterwegs gewesen. Dieser verläuft mit insgesamt 1800 Kilometer Wegstrecke zwischen Prag und Paris durch drei Länder und kreuzt in meinem Fall auch Straßburg. Weil hierfür kein Kartenmaterial aus Papier zur Verfügung steht, und digitale Anbieter die Routenführung bis Paris standartmäßig als GPX-Track auf Ihren Plattformen bereitstellen, wurde der Anbieter digitaler Fahrrad- und Wandernavigation von Komoot wegen seines hohen Verbreitungsgrades mein Lotse durch Frankreich. Das bedeutet aber auch, dass ich ab Straßburg auf mein funktionstüchtiges Smartphone angewiesen- und hinsichtlich der Orientierung mit keinem Plan-B mehr unterwegs war.

Gut daran ist, dass digitales Kartenmaterial vorab auf die App heruntergeladen werden- und ohne Internet stromsparend navigiert werden kann. Bei Touren, die jedoch über acht Stunden Zeitdauer hinausgehen, wurde es einige Male richtig brenzlig. Hätte ich keinen leistungsstarken Zusatz-Accu dabei gehabt, wäre ich unterwegs einige Male im Nirgendwo untergegangen. Die spärlichen Radwege- und Straßenbeschilderungen in Frankreich wären bei diesem „größtmöglich anzunehmenden unvoreilhaftem Ereignis“ jedenfalls keine große Stütze für mich gewesen.

Provinzielle Idyllen, einmalige Landschaften, historische Dörfer, saftiges Grün

Vom Landschaftlichen betrachtet spiegelten sich meine Eindrücke über den Norden Frankreichs in etwa auch mit den Filmübertragungen der Tour de France wider. Was besonders auffällt, sind die unzähligen Kathedralen im Land. Einige davon sind zwar zwingend sanierungsbedürftig, doch aufgrund ihrer Wuchtigkeit und bildhauerischen Kleinteiligkeit jedes Mal aufs Neue ein Schmankerl für die Augen. Und weil es offensichtlich so viele davon in Frankreich gibt, ist das wohl auch nichts mehr Besonderes.

Das Umfeld des Regensburger Dom St. Peter, im Vergleich zu Frankreich, ohne ansprechendes touristisches Angebot an Gastronomie und Einzelhandel wäre bei uns unvorstellbar. Weil ich unterwegs keine Kochausrüstung dabei hatte, wurde die Suche nach was Geeigneten zum Frühstück, etwa einer Boulangerie oder gar einem Café, abschnittsweise zur ernstzunehmenden Herausforderung. Nun bin ich beim Frühstück eh nicht besonders anspruchsvoll. Ein Haferl Filterkaffee oder Cappuccino und notfalls ein paar Croissants dazu wären ganz nett gewesen.

Nicht immer, aber oftmals radelte ich außerhalb der großen Städte durch dörfliche Ansiedlungen, wo es außer Wohnhäusern und einer Kirche gar nichts mehr gibt. Keinen Laden, kein Lokal, kein öffentlicher Nahverkehr, nichts. Es erscheint einem dabei so, als wären hier schon vor langer Zeit die Bürgersteige hochgeklappt worden, was bis heute keinem auch nur ansatzweise aufgefallen ist.

Besonders schöne Wegepunkte auf dem Abschnitt zwischen Straßburg nach Paris waren Nancy, Sainz-Dizier, Vitry-le-Francois, das Weinanbaugebiet der Chalons-en-Champagne, Chateau-Thierry und Meaux.

Mehr Fläche für Tiny-Mobilheime als für die Camping-Wohnmobile

Auf Campingplätzen kam ich unterwegs mit meinem Zelt fast immer gut unter. Zweimal wurde ich (Colmar und Straßburg) abgewiesen. Zweimal gleicher Betreiber, zweimal gleiche Absage. Angeblich Vollbelegung. Bei der Anmeldung am Campingplatz in Kehl am Rhein erfuhr ich von der Dame an der Rezeption, dass von diesem Campingplatzbetreiber alle Radtouristen abgewiesen und auf die Alternativmöglichkeit auf die deutsche Seite des Rheins verwiesen werden. Die Preisspanne beim Übernachten variiert auf den Campingplätzen je nach Ausstattung zwischen zehn und fünfundzwanzig Euro.

Toiletten- und Waschraumausstattung, Restaurants, Swimmingpool, Einkaufsmöglichkeiten und anderweitige Freizeitmöglichkeiten, die je nach Standard des Campingplatzes mehr oder weniger angeboten werden.

Offensichtlich nehmen auf Frankreichs Campingplätzen zunehmend feststehende Tiny-Mobilheime zum Mieten den Platz ein und konkurrieren um freie Stellplätze mit so mancher luxurösen Doppelhaushälfte auf vier Rädern.



Paris:

Unseren Campingplatz hatten wir, etwa eine Stunde mit dem Fahrrad, rund 15 Kilometer außerhalb des Stadtzentrums im Stadtteil Champs-sur-Marne. Unmittelbar am Ufer jenes Flusses, dem ich auf dem Weg nach Paris einige hundert Kilometer weit gefolgt bin.

Mit einem Tag beibehaltenen Zeitpuffer zwischen meinem Start am Bodensee und dem Eintreffen in Paris hatte ich noch reichlich Zeit, mich für meine Frau als Stadtführer in Stellung zu bringen, bevor wir uns am Fernbusterminal Paris Bercy-Seine zum ersten Mal wieder sahen. Die Sehenswürdigkeiten wie Notre-Dame, das Rathaus Hôtel de Ville, Eiffelturm, Montmartre, Arc-de-Triomphe, Louvre, Champs-Élysées, das ehem. Militärgefängnis Conciergerie, dem Place-de-la-Concorde, den Badeanstalten an der Seine liegen zwar etwas verstreut, mit der Metro bzw. dem Fahrrad aber relativ zeitnah und gut zu erreichen.

In unserem Fall war der Drahtesel das Verkehrsmittel der Wahl und das klappt im gesamten Stadtgebiet unerwartet gut. Es gibt zwar viele Ampelkreuzungen, bei denen man sich auf dem Fahrrad seinen Weg immer wieder mal neu suchen muss, dennoch erlauben einem richtig gut ausgebaute Fahrradtrassen kreuz und quer durchs Stadtgebiet, trotz des hohen Straßenverkehrsaufkommens, ein relativ unbeschwert sicheres Vorankommen.

Paris Plages, das Motto des Pariser Stadtsommers mit viel Strandfeeling, Aktivitäten und dem für den Straßenverkehr gesperrten rechten Uferbereich der Seine. Anstatt einer laut und stinkenden Blechlawine blüht hier unbeschwerte Sommerfrische auf. Strandbars, Lokale konsumfreie Sitzgelegenheiten, kostenlose Badeanstalten in der Seine. Kurzum: Es ist eine wahre Freude, hier an der Uferpromenade der Seine entlang zu schlendern.

Das preisliche Niveau beim Konsumieren drückt andererseits jedoch die Stimmung wieder. Frankreich, im Besonderen die Touristenhotspots von Paris lassen sich mit dem der Schweiz vergleichen. Wer sich der Preistreiberei nicht völlig ausliefern möchte, deckt sich in einem der vielen Mini-Kaufläden mit Proviant ein, den man auf den konsumfreien Logenplätzen am Seineufer verzehren kann.

La Seine á Vélo

Ein länderübergreifend beworbener Fernradweg mit einigen Tücken.

Dem Radfernweg, entlang der Seine, von Paris bis zur Atlantikküste zur Hafenstadt Le Havre, bzw. Deauville, kann man sich in Bezug auf die Wegeleitung **nicht** so vorstellen, wie etwa, wenn man am Rheinufer entlang radelt. Folge man nämlich ständig, was wegetechnisch auch gar nicht möglich ist, permanent den unzähligen Schleifen des Flusses, dann würden aus den rund 400 Kilometer Wegstrecke dreimal so viel.

So hat also die Bezeichnung „La Seine á Velo“ nur bedingt mit dem Fluss zu tun. Die meiste Zeit bewegt man sich eben abseits davon. Was aber nicht bedeutet, dass man abschnittsweise auf sehr gut ausgebauten Untergrund unterwegs ist. Abschnittsweise kann es andererseits ziemlich „holprig“ und auch nicht ganz ungefährlich werden, wo man sich nämlich auf Teilstücken von Bundesstraßen, mit Tuchfühlung zum Transitverkehr, den Platz auf der Straße teilt.

Ohne Navigation per GPX-Track würde ich den Abschnitt zwischen Paris und der Atlantikküste wegen der spärlichen und missverständlichen Ausschilderung zudem auch nicht empfehlen.

Soweit zur Radwegeführung. Landschaftlich und auch was sehenswerte Städte anbetrifft, hält auch dieser Abschnitt zwischen Paris und dem Küstenstreifen einige Schmankerl für mich als Radreisender bereit. Zum Beispiel das märchenhafte Schloss Château de Saint-Germain-en-Laye rund zwanzig Kilometer westlich der Pariser Stadtgrenze.

Wegen seiner Lage ermöglicht es vom Schlosspark aus einem unversperrten Blick zurück auf die Skyline von Paris mit seinem Wolkenkratzer Viertel und dem Eiffelturm. Dem Naturpark Des-Boucles-de-la-Seine Normandie, oder auch die Städte Mantes-la-Jolie, Evreux, Pont-de-l-Ache, Rouen, Honfleur, Deauville, Dives-sur-Mer, die Steilküsten um Port-de-Bessin und dem altertümlichen Stadtkern von Bayeux abseits der Küste. Die Fahrt mit dem Fahrrad über den riesigen, für den Kraftverkehr mautpflichtigen, Brückenbogen der Seine zwischen Le Havre und Honfleur würde ich ebenfalls als Fahrrad-Highlight bezeichnen.

Die Operation Overlord in der Normandie

Sehenswert sind auch die Landungsstrände der alliierten Truppenverbände, die Invasion „Overlord“ auf den Atlantikwall der Nazis am 6. Juni 1944. Dem Küstenstreifen zwischen Caen und Cherbourg-en-Cotentin kann man heute als offenes museales Mahnmal bezeichnen. Für mich als Enkel von Soldaten des Nationalsozialismus ein beeindruckendes Zeugnis, wieviel Kraftaufwand damals verwendet wurde, mit dieser Operation endlich ein Ende dieses menschenverachtenden deutschen Irrsinns einzuleiten.

Der US-Amerikanische Soldatenfriedhof mit rund 9.000 Grabstellen unweit von Omaha-Beach lässt das Ausmaß von menschlichen Tragödien dieser Invasion nur ansatzweise erahnen, der rund 50.000 alliierte- und 200.000 deutschen Wehrmachtsoldaten das Leben kostete. Erschossen, erstochen, zerfetzt, erdrückt, verbrannt, ertrunken.



Die Überreste des künstlich errichteten Nachschubhafens der britischen Alliierten am Gold-Beach unweit des Ortes Arromanches. Über diese tonnenschweren Pontons wurden damals ab dem 14. Juni 1944 ca. 400.000 Soldaten, vier Millionen Tonnen Material, und 500.000 Militärfahrzeuge vom „Port Winston“ auf das Festland gebracht. Anhand dieser riesigen Anzahl von Soldaten und technischem Gerät sollte eine Rückeroberung der Nationalsozialisten unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

Die Rückreise nach Straubing

Auf dem gesamten Küstenabschnitt zwischen Cherbourg und Deauville gibt es immer wieder mal Bahnhöfe mit Verbindung nach Paris. In unserem Fall stiegen wir am Bahnhof in Dives-sur-Mer zu. Mit der Regionalbahn ging's zuerst in einer halben Stunde nach Deauville, nach einem Umstieg ging dort die Reise im Regionalexpress zum Bahnhof Paris Saint Lazare weiter. Fahrzeit bis Paris ziemlich genau drei Stunden. Vom Bahnhof Paris Saint Lazare sind es durch die Stadt, zum überwiegenden Teil am Seine-Ufer entlang, bis zum Fernbusterminal Bercy-Seine rund acht Kilometer Wegstrecke. Mit dem Fahrrad etwa eine halbe Stunde.

Unser vorab gebuchte Flixbus mit Radstellplatzreservierung startete dort um 17:25 Uhr. Zwölf Stunden später wurden wir beide mit unseren Fahrrädern am ZOB München unweit der Hackerbrücke abgesetzt.

Ab dem Münchner Hauptbahnhof waren wir, mit einem Umstieg in Regensburg nochmals um die 2,5 Stunden lang unterwegs. Planmäßige Ankunft in Straubing um 9:00 Uhr am frühen Vormittag.



Die Radmitnahme in Frankreichs Zügen

- In Regionalbahnen Île-de-France sowie den Regionalexpresszügen TER der Bahngesellschaft SNCF ist die Radmitnahme kostenlos.
 - Ein Stellplatz „sollte“ über die Sommermonate jedoch vorab bei der Ticketbuchung reserviert werden.
 - Die Räder müssen an einem Haken mit etwas Kraftanstrengung aufgehängt werden.
 - Wir beide hatten zwei Reservierungen.
 - In unserem TER-Zug von Deauville nach Paris waren insgesamt drei Stellplätze für Fahrräder vorhanden.
 - Bleibt ein Stellplatz übrig.
 - Bei unserem Einstieg in den Zug war die Nische aber bereits mit fünf Rädern belegt.
 - Warum dann eigentlich reservieren?
- Der Zugbegleiter hat so getan, als würde er den völlig überfüllten Radabstell-Bereich nicht sehen, wir beide kamen planmäßig in Paris an und das ist das Wichtigste daran.

