

Bunkertour-Eifel 2014

Auf den kurvigen Spuren der Ge- schichte (oder umgekehrt ☺)

Planungsphase

Im Sommer 2013 richtete Michael aus Ahrweiler eine Tagestour aus. Den Ahrtaler Kurvenrausch. Ich unterstützte ihn damals gerne als Tourguide. Nach dieser erfolgreichen Tour hatten wir weiterhin regen Kontakt. Er fragte, ob ich Lust hätte, eine Tagestour gemeinsam mit ihm zu veranstalten. Er hätte auch schon eine Idee...

Eine Bunkertour!

Auch mir war bekannt, dass in der Eifel einige, teils noch genutzte, meist jedoch ungenutzte, Bunker existieren. Und der findige Michael hatte sogar schon eine Strecke ausgearbeitet, die diese Bunker als Zwischenstationen vorsahen. Super! Ein klasse Motto! BINGO sagte ich! Vier Gruppen in zwei Fahrmodi planten wir ein.

Vorbereitung

Im September 2013 fuhren wir die Strecke erstmals ab. Anschließend schickte ich meine geringen Änderungswünsche der Streckenführung an Michael, worauf er diese einbaute. In der Umgebung meiner Wohngegend waren mir einige kleine und kleinste Wege bekannt, auf die man als Ortsfremder auch mit gutem Navi nie stoßen würde. Auch die obligatorischen Pausenstationen arbeitete er mit ein. So bekam die Tour dann immer mehr ein Ge-

sicht. Die finale Vortour mit allen Tourguides wurde dann für das Frühjahr 2014 angesetzt.



Am Parkplatz des Regierungsbunkers



Eine Besonderheit der Tour war, dass Start und Ende nicht am gleichen Ort lagen. Als Startpunkt war der Parkplatz am ehemaligen Regierungsbunker in Ahrweiler vorgesehen. Zwischenstopp sollte am Ausweichsitz des Landes NRW in Urft sein und das Ziel beim Ausweichsitz der LZB NRW in Satzvey. Einen weiteren Zwischenstopp an der Sendestelle des Regierungsbunkers in Kirspenich ließen wir entfallen, da die Streckenführung dadurch zu kompliziert geworden wäre. Diesen Bunker passierten wir dann, während der Tour, in einer Luftlinienentfernung von rund 9 Kilometern.

Die interessante Geschichte dieser Bauwerke lässt sich unter der Adresse

<http://www.bunker-doku.de/> nachlesen.

Streckensperrungen

Das Jahr neigte sich dem Ende zu. Der Haushalt der Bundesregierung schien noch Gelder zur Straßensanierung auszuspacken. Denn auf der von uns geplanten Route waren plötzlich Straßen gesperrt. Oder es waren Sperrungen für Mitte 2014 anvisiert und prognostiziert. Michael blieb jedoch ganz ruhig und entspannt. Er würde die Streckenführung gegebenenfalls umorganisieren und den Sperrungen anpassen.

Frühjahr 2014

Im Winter fuhr ich mehrfach bei Sonnenschein mit dem Mopped. Immer wieder nutzte ich die Straßen, die wir für unsere Tour geplant hatten. Alles war schön, die Streckensperrungen waren so, wie vorhergesagt. Also, alles ist mehr oder weniger in Butter.

Anfang Mai trafen Schängel-Ralf, Michael und ich zur Generalprobe und Vortour in Ahrweiler beim Regierungsbunker zusammen. Detlef, der ebenfalls als Tourguide vorgesehen war, musste leider so kurzfristig absagen, dass Michael dieses erst vor Ort von mir erfuhr. Er hatte Detlefs Mail nicht mehr gelesen, bevor er von zu Hause losfuhr.

Eigentlich trafen ja nur Michael und ich am Parkplatz des Regierungsbunkers zusammen. Wir warteten auf den Koblenzer Schängel, der nicht erschien. Die Sache mit Detlef hatten wir bereits geklärt, aber was war mit Ralf? Zehn Minuten nach unserer vereinbarten Abfahrtszeit warfen Michael und ich die Motoren unserer Bikes an. Wir hatten eine Idee. Die 2013er Tour startete nämlich rund 400 Meter weiter südlich unseres 14er Treffpunktes. Dorthin fuhren wir, um anzusehen, dass der vergnügte und Kaffee trinkende Schängel-Ralf, sich freute, uns zu sehen. Dass er am falschen Treffpunkt stand, war ihm nicht bewusst.

Vortour – trocken

Die ersten beiden Etappen der Vortour begannen bei trockener Witterung. Der Regen kündigte sich zwar schon mit dunklen Wolken an, verschonte uns jedoch noch bis zur Mittagspause. Die Umleitungsstrecke der gesperrten Straße passte ebenfalls gut ins Konzept.

Die Mittagspause in meinem Heimatort Marmagen nahmen die anderen beiden nicht in dem, für die Tour geplanten, Restaurant ein, sondern im anderen Gasthof am Ort. Das Tour-Restaurant hat Samstag erst ab spät nachmittags geöffnet. Für unsere Mittagspause im Juli öffnen sie jedoch ausschließlich für uns.

Mangels Nahrungsaufnahme mit den beiden Jungs, fuhr ich schnell nach Hause, denn ich musste mich noch um Handball Angelegenheiten kümmern, während die anderen speisten.

Als der Regen kam

Fertig gevöllt und gefüllt holten mich Michael und Ralf zu Hause ab. Etappe drei und vier standen vor uns. Der Regen prasselte strömend auf uns hernieder. Dennoch befanden wir die Strecke landschaftlich und von den technischen Ansprüchen her als sehr gut.

Zur Kaffeepause saßen wir bereits wieder draußen in der Sonne im Scheunen-Café. Der Schein trog jedoch, denn nachdem wir in Richtung Rureifel starteten, fing es richtig an zu plästern. So zogen wir die fünfte und sechste Etappe schnell und an einem Stück durch. Am Zielpunkt und der Endstation in Satzvey war es wieder trockener. Wir verabschiedeten uns bis zum Juli bei hoffentlich besserem Wetter.

Vor der Tour

Im Mai war ich auf dem Jahrestreffen in Berlin. Dort sprach ich mit einigen Teilnehmern über die Bunkertour. Plötzlich fiel mir siedend heiß ein, dass ich bis zum Tag der Bunkertour, dem 12. Juli, Urlaub am französischen Atlantik

gebucht hatte. Den musste ich dann einen Tag früher abbrechen, um pünktlich zur Tour zurück zu sein. Ich setze die Prioritäten eben lieber auf das Motorrad fahren!

Drei Wochen vorm Bunkerrennen fuhr ich noch die Main@Wegen Tour im Spessart mit, direkt anschließend ging es dann über Paris an den französischen Atlantik. Die Speisekarte der Mittagstation leitete ich vorher noch an Michael. Mein Garmin hatte irreparabel den Geist aufgegeben. Dieses teilte ich Michael jedoch nicht mit...

Am Freitag, einen Tag vor Tourstart, brachen wir 1.200 Kilometer südlich von Ahrweiler, gegen 8.30 Uhr am Atlantik in Richtung Heimat auf. Um 22.40 Uhr kamen wir zu Hause an. Mein Plan, die Strecke wegen des fehlenden Navis am PC nochmals nachzufahren, scheiterte kläglich. Nicht nur mein Router war ausgefallen – also kein Internet – auch meine Funkmaus wollte plötzlich nicht mehr. Gegen Mitternacht legte ich mich mehr oder weniger frustriert schlafen.

Tourstart

Am kommenden Samstagmorgen stand ich pünktlich um 7.30 Uhr auf. Von meinem Wohnort nach Ahrweiler benötige ich ca. 45 Minuten für die Anfahrt über Landstraßen. 8.15 Uhr schob ich das Motorrad aus der Garage. Es startete nicht, es sprang nicht an. Glücklicherweise war die Batterie nicht platt. Es lag wohl an der vorurlauberischen Nasswäsche der blauen RP13. Nach der Wäsche bin ich das Mopped nicht mehr gefahren. Scheinbar hatte sich Feuchtigkeit in die Nähe der Zündfunken gesetzt. Nach ewigem Orgeln sprang das Teil dann endlich um 8.20 Uhr an. Schweißnass gebadet fuhr ich im Trockenen los nach Ahrweiler. Zwischendurch allerdings regneten sich die dichten und tiefhängenden Wolken über mir ab. Nach dem Tankstopp (**NIEMALS** unbetankt eine FJR-Tour starten!) kam ich um kurz nach 9 Uhr in Ahrweiler an. Klug geworden

durch die Vortour und den am falschen Fleck wartenden Schängelbiker, machte ich den Schlenker am unteren Parkplatz vorbei. Keiner wartete dort, also hatten sich alle sehr gewissenhaft auf die Tour und den richtigen Startpunkt vorbereitet.



Fast alle Teilnehmer standen schon – nicht am vorgesehenen, aber unübersehbaren – Startpunkt der Tour. Ein wenig unterhalb des geplanten Parkplatz-Treffpunktes, unter ausladenden Bäumen direkt am Weinberg, aber ein wenig mehr geschützt vor den leichten Regentropfen.

Diesel

Leider fehlten ein paar angemeldete Teilnehmer. Einige sagten leider gar nicht erst ab! – Diesen sei gesagt, dass alle anwesenden Teilnehmer aus Unwissenheit über das Nichtkommen der Nichtteilnehmer dennoch auf diese warten, denn wir wissen ja nichts vom

Nichtkommen – andere sagten auf Grund der mittelstarken Feuchtigkeit ab.

Am schlimmsten traf es zwei Fast-Teilnehmer. Nach Anreise ins schöne Ahrweiler tankte die Gattin in ihre Honda den stinkenden Dieseldieselmotorkraftstoff anstatt das dafür vorgesehene hochoktanige Super95 Benzin. Beide brachen die Tour also schon vor der Tour ab. (Später hörten wir, dass die Angelegenheit schadlos endete). Der Tank wurde geleert und mit kostbarem Bleifreiem gefüllt. Also nochmal Glück gehabt – aber auch Pech, denn wir waren mittlerweile schon unterwegs.

Etappe 1

Wir teilten uns in vier Gruppen. Zwei touristische Gruppen mit jeweils ca. 7 Mopeds, eine tourensportlich Gruppe mit vier Teilnehmern und eine sogenannte VIP-Gruppe mit Detlef als Gruppenführer und Printe Robert als Hinterherfahrer. Eine Gruppe aus Zweien sozusagen.



Los ging es mitten durch die Weinberge auf dem Rotweinwanderweg. Ja, hier durfte gefahren werden. Denn an dieser Strecke lagen einige Lokale, die sich neben den Wanderern auch über Auto- (und Motorrad-) Touristen freuen. Kurz darauf trafen wir erstmals auf die Ahr, die wir aber schnell wieder auf der „verbotenen“ Strecke vorbei am Bunker verließen. Diese Straße ist in manchen Landkarten nicht verzeichnet. Es war eine der wenigen Geheim-

straßen im Westen Deutschlands zur Zeit des Kalten Krieges.

Auf dem Berg angekommen, ging es in schönen Kurven runterwärts zurück an die Ahr bei Dernau. Rechts abgebogen, immer der Ahr entlang, bis zur, vor wenigen Jahren verkehrsgeänderten, Kreuzung und den Tunnel bei Kreuzberg!

Bis Brück begleitete uns die Ahr. Dort wurde auf Höhe der Gaststätte Ahrwind rechts in die Serpentina nach Lind abgebogen. Hinter Plittersdorf fuhren wir links hinunter ins Liers-Tal und in diesem zurück an die Ahr. Mindestens zehn enge Serpentina hatten wir bis hier passiert. Leider war die Straße durch den tiefhängenden und feuchtnassen Nebel genau so, feuchtnass! Aber wie so oft soll man den Tag nicht vor dem Abend loben.

Weiter an der Ahr entlang verließen wir in Ahrbrück die Bundesstraße auf der Landstraße in Richtung Schuld.



Ahrbrücke in Insul

Aber diesen schönen Ort erreichten wir erst gar nicht, denn in Insul ging es wiederum über Serpentina den Berg hinauf. Dort begleiten wir die unten liegende Talstraße auf dem Bergkamm in Richtung Münstereifel. Unmittelbar hinter der NRW-Landesgrenze ging es bei Rupperath wieder nach unten. Rund eine Stunde und ca. 50 km nach dem Start pausier-

ten wir an einem Rastplatz an der L165. Die Stimmung war ziemlich gut!



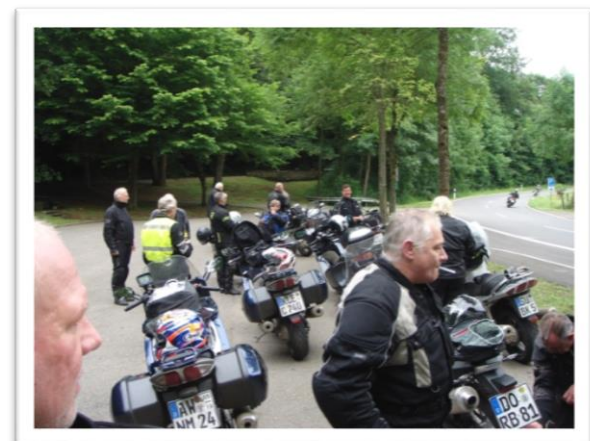
Etappe 2

Nach Abstimmung der weiteren Fahrweise / Fahrtempo und Begutachtung der jeweiligen Motorräder der Mitfahrenden, starteten wir die Maschinen erneut. Weiter zogen wir über Pitscheid, Hümmel über den Berg bis nach Schönau. Hier bogen wir scharf links ab, um der Erft auf einem sehr schönen Weg bis zu deren Quelle bei Holzmulheim zu folgen. Weiter ging es geradeaus. Kurze Zeit später erreichten wir Engulgau, von wo aus es über Zingsheim weiter bergab nach Pesch ging. Ursprünglich wollten wir anders fahren, aber genau in diesem Bereich waren mehrere Kreis- und Landstraßen voll gesperrt und nicht passierbar.

In Pesch bogen wir links in eine Wohnstraße ab, die in einen ganz schmalen und geteerten Feldweg übergeht. Die Durchfahrt ist nur in dieser Richtung erlaubt. In Gegenrichtung stehen so komische runde Schilder mit roten Rahmen, die mich irgendwie an etwas Verbotenes erinnern. Da ich an dieser Straße bis vor zwei Jahren noch gewohnt habe, wusste ich aber von der einseitigen Durchfahrtsmöglichkeit.

In Weyer kreuzten wir die „noch“ Bundesstraße B477 in Richtung Kirche, die wir linksseitig steil bergab auf eine Anliegerstraße bis ins Tal passierten. Als Ortskundiger bog ich in Dottel nicht, wie vorgesehen, links ab, sondern fuhr geradeaus weiter über Keldenich und Sötenich

die kurvige Straße an dem Flüsschen Urft entlang. Kurz hinter dem gleichnamigen Ort erreichten wir den nächsten Bunker.





Die Straßen waren mittlerweile trocken, die Sonne ließ sich ab und an sehen. Einzig Detlef, mit seiner VIP-Gruppe Robert, verschmähte diese Pausenstation und fuhr auf dem direkten Wege an Kloster Steinfeld vorbei, die letzten Serpentinafennehmend, bis zur Mittagspause in den Gasthof Schmidt nach Marmagen.



*Gasthof Schmidt, Marmagen
Schöner Biergarten hinter dem Haus*

Etappe 3

Nach der leckeren Salat und Schnitzelpause im sonnigen Biergarten – ja, wir saßen draußen und es war richtig trocken – zog ich mit meiner vierköpfigen tourensportlichen Gruppe am Gashahn. Durch wenige kleine Dörfer und viele kurvige Straßen fuhren wir am Flughafen und Kartbahn „Dahlemer Binz“ vorbei nach Stadtkyll und Jünkerath. Weiter über Esch machte ich mit meiner Gruppe einen rund 8

Kilometer langen Umweg. Denn von Feusdorf nach Birgel liegt eine meiner Lieblingsstraßen, die Kreisstraße 72. Wie gemacht für eine FJR. Die breite und kurvenreiche Straße zieht sich bergab nach Birgel. Tempo 100 – 120 km/h lassen sich dort sportlich und gefahrlos realisieren.

Über Wiesbaum erreichten wir in Alendorf wieder die geplante Streckenführung. In Ripsdorf bogen wir gegenüber der Kirche scharf links ab, um über die wunderschöne und von Wacholderbäumen gesäumte Talstraße die nächste Zigarettenpausenstation zu erreichen. Das Café Maus in Nonnenbach.

Etappe 4

Alle strahlten. Trocken und schön war es bis hierhin. Aber es sollte noch besser kommen!

Weiter fuhren wir durch Blankenheim und das dortige Stadttor, an der Jugendherberge vorbei über Mülheim nach Tondorf und Frohngau. Dort angekommen bogen wir in eine klitzekleine Straße nach rechts ab.



B51 aus Süden - kurz vor Holzmulheim

Diese Straße endet nach rund 1,5 Kilometern an der B51. Über die hervorragend ausgebauten Serpentinestrecke der Bundesstraße erreichten wir kurze Zeit später den Holzmulheimer Kreisverkehr, den wir, im Gegensatz zu morgens, in Süd-Nord-Richtung querten. Mor-

gens durchfahren wir den Kreisel von Ost nach West.

Die Sonne lugte immer stärker hervor, als wir in Holzmühlheim einen kleinen geteerten Feldweg links nach Rupperath bergan fuhren. Die folgenden Orte hießen Boudersath, Nohn und Nöthen. Kurz vor der A1 blinkten wir links und fuhren parallel zur Autobahn. Aber nicht lange, denn dann mussten wir rechts, unterkreuzten die BAB, bis wir in kurviger Fahrt das beschauliche Eiserfey, welches mal eine Auszeichnung bei „unser Dorf will schöner werden“ bekam.

Über Bergheim, dieser Ortsname ist, glaube ich, nach Neustadt einer der in Deutschland am häufigsten vertretenen, fuhren wir über kleinste Wege bis zum Schloss Eicks, welches sich in einem Ortsteil der Gemeinde Mechenich befindet. Das dortige Bauerncafé war unser Kaffeepausen-Ziel.

Kaffeepause

Michaels Ehefrau Christina hielt schon seit gut 40 Minuten die reservierten 20 Plätze frei. Sie fuhr die rund 60 Kilometer von Ahrweiler über Autobahn und Landstraße nach Eicks. Ein außerordentliches Lob an Michaels liebste Sozia der Welt, die allerdings nur im Leben, aber nicht auf dem Motorrad, seine Sozia ist. Leider waren die Plätze drinnen, denn draußen war es bei dem strahlenden Sonnenschein rappellvoll. Dieses Mal hatten die touristischen Gruppen Glück. Denn als sie an der Pausenstation eintrafen, waren draußen wieder Plätze frei. So konnten sie, neben der Spezialität des Hauses – Stachelbeerkuchen – auch die Sonne genießen. Da einige Teilnehmer nach dieser Tagestour noch weit zu fahren hatten und die Uhrzeit ebenfalls schon weiter fortgeschritten war, trennten sich ein paar FJR-Treiber, um den Heimweg anzutreten.



Wir disponierten so um, dass wir den Zielpunkt nicht zum Bunker der LZB nach Satzvey, sondern nach Heimbach verlegten. Dort an der Aral-Tankstelle am Kreisel wollten wir uns verabschieden.

Etappe 5

Aber vorher wollten wir den Kurvenrausch der Rureifel voll auskosten.

Von Eicks fuhren wir über kleine und kurvige Straßen bis nach Hergarten. Dort trafen wir auf die B265, die uns bis Gemünd begleitete. Von dort aus düsten wir auf der B266, über die Bergkuppe am Nationalparkzentrum Vogelsang, bergab in hoher Geschwindigkeit bis nach Einruhr. Heute befuhren wir damit eine weitere meiner Lieblingsstrecken in der Eifel. Bis Rurberg begleiteten wir den Obersee, wie der obere Teil der Rur-Talsperre genannt wird.



Wieder trennten wir uns vom Seeufer, um mit einem Grinsen im Gesicht die Serpentincurven nach Strauch zu fressen. Anschließend fuhren wir über Schmidt zurück zur Talsperre. Passierten die Staumauer in Schwammenauel, fuhren in gemäßigttem Tempo – 50 km/h sind hier nur erlaubt – den Berg hinauf. Oben angekommen nahmen wir die Abfahrt nach Mariawald bzw. Heimbach. Wieder ging es bergab. Am Aussichtspunkt hielten wir kurz, um die Aussicht auf Heimbach zu genießen. Wenige Minuten später erreichten wir die dortige Aral-Tankstelle.



Burg Heimbach

Abschied

Nachdem alle Gruppen eintrafen, getankt und getoiletet hatten, kam nach rund 300 gefahrenen Tourkilometern der Abschied.

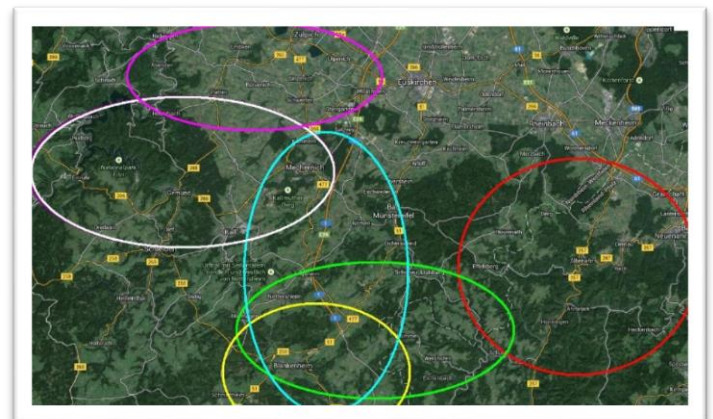
In alle Himmelsrichtungen ging es nun nach Hause. Tränenreich verabschiedete sich die Printenfaktion zurück in ihre Printenstadt. Solingen, Dortmund, Bedburg und andere Orte waren die Ziele der restlichen Teilnehmer. „Wir kommen wieder“, tönte es voller Inbrunst aus der Brust!

Gegen 19 Uhr erreichte ich mein Heim. Es war eine wunderschöne Tour an einem schönen Motorrad-Tag. Nun freuen wir uns „vor“, was 2015 in der Eifel angeboten wird. Lassen wir uns überraschen 😊

RALF – FORMEL 1 – 1378

Bilder von Walter K. resp. Ehefrau und mir

Wie jeder meiner Berichte, wurde auch dieser aus meiner ureigenen Sicht geschrieben. Sollte sich jemand in falschem Licht dargestellt sehen, so bitte ich das zu entschuldigen.



Die Etappen: rot -> grün -> gelb -> hellblau -> weiß -> lila