

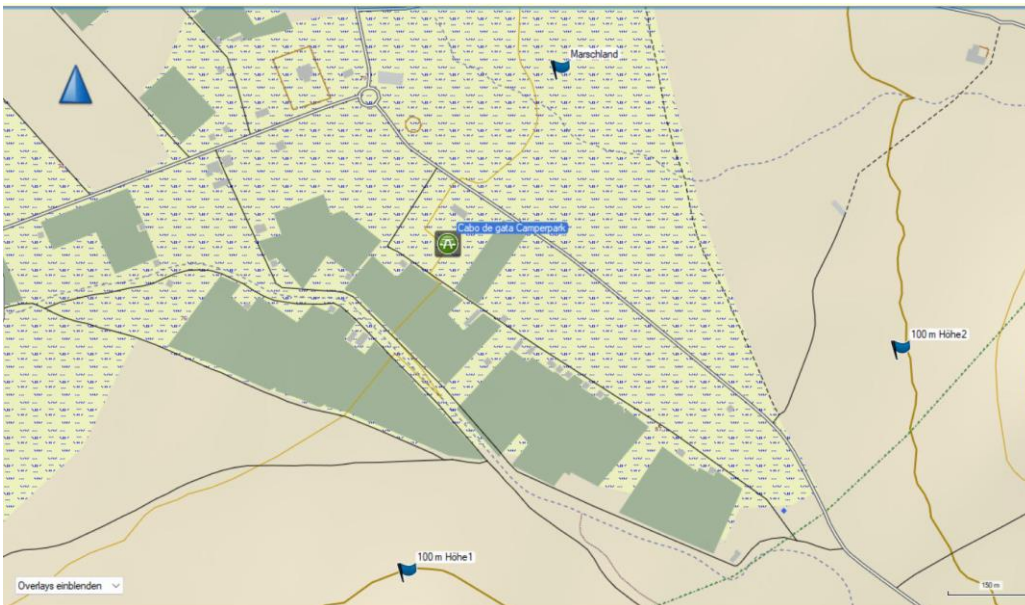
Überwinterung in Spanien 2022/2023

2. Bericht: Aufenthaltsorte, Rückreise

Mein erster Bericht endete mit dem 16. Januar. Da befanden wir uns bereits eine Woche ganz im Südosten der iberischen Halbinsel, am Rande des Naturschutzgebietes Cabo de Gata auf dem Stellplatz Carboneras. Hier ist es ruhig, aber häufig wechselt die Belegung der Stellplätze. Am 11.1. war der Strom mal für einen ganzen Tag weg, am 17.1. brauste der Wind mal stärker auf (wegen der Nähe des Mittelmeeres weht ständig eine leichte Brise), so dass ich über Nacht die Sat-Antenne vorsichtshalber einfuhr. Unser Leben bestand aus Sonnenbädern, Gesprächen mit den Nachbarn und den täglichen Besorgungen.

Der Versuch einer Fußwanderung mit Shenja zeigte mir an, dass eine neue Phase in unserem Campingleben begonnen hat. Wir schafften in 90 Minuten nur ca. 900 m und brachen danach den Versuch zu wandern ab. Shenja ist nur noch zu kleinen Toppelschritten und langsamen Tempo fähig, wobei ich sie dabei mit der Hand führen (ziehen) muss. Ich verstand, die geplanten Besichtigungen in der Umgegend des Stellplatzes können nicht stattfinden. Das bestimmte auch den gesamten weiteren Spanienaufenthalt. Die neue Strategie lautete: keine Ausflüge, dafür häufiger den Stellplatz wechseln.

Nach meinem 84. Geburtstag wechselten wir am 23. 1. erneut den Stellplatz und begaben uns auf den Cabo de Gata Camperpark, der ca. 30 km westlich von Carboneras, aber immer noch in der Nähe von Almeria liegt. Die Fahrt dahin führte uns durch eine recht trostlose, baumlose, leicht gebirgige Landschaft, die noch dazu durch ergiebige Plantagenbauten verschandelt wird. Ich verwende hier das Wort Plantagenbauten, weil die Felder zum Anbau von Gemüse und Früchten (die wir in den Supermärkten der Bundesrepublik kaufen) von oben und den vier Seiten mit Planen (Netzen) vor der Sonne und dem Wind geschützt werden, auch um nachts die Wärme zurück zu halten. Auf den Straßen bewegen sich unzählige Sattelaufleger, in denen die geernteten, aufbereiteten Früchte in nördlichere europäische Länder und Häfen abtransportiert werden.



Links ein Lagebild des Cabo de Gata Camperparks, der auch wieder von Bergen umgeben ist. Die grün hervorgehobenen Flächen sind mit Plantagenbauten versehen.

Wir bezahlten 10€/Nacht und wiederum 5 € für Strom. Diesmal gab es für das Geld neben den Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten für das Wohnmobil aber auch (ständig) warme Duschen und Waschbecken. Außerdem hat der Platz ein gut funktionierendes Restaurant. Auch hier wechselte die Belegung der Stellplätze häufig. Es gab immer freie Plätze.

Bei uns lief das gewohnte Programm: Sonnenbäder, Fernsehen, Essenszubereitung, sonstige Besorgungen. Sonne gab es ständig, es hat hier aber in einer Nacht geregnet

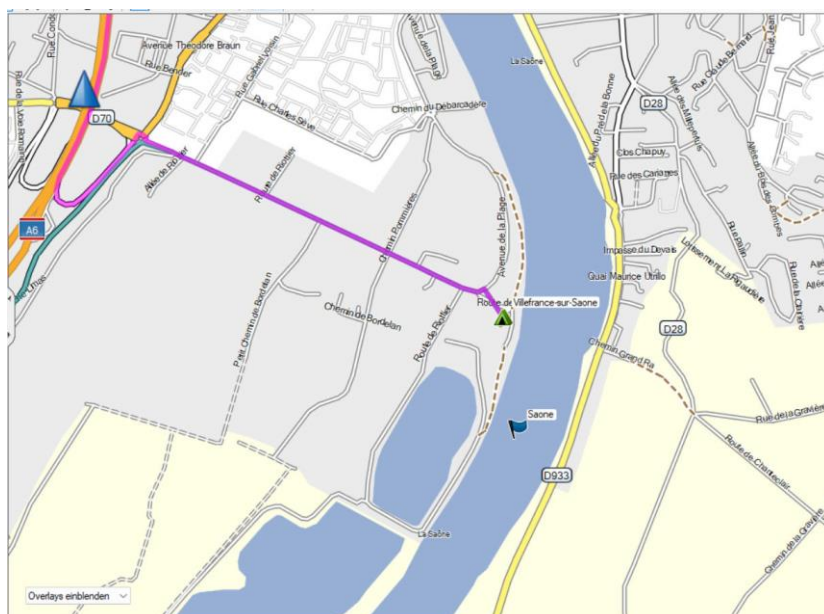
(erstmal seit dem 1.1.2023). Die Temperatur bewegte sich tagsüber zwischen +14 bis +19 Grad, am Morgen kurz vor Sonnenaufgang bei +6 Grad (offener Himmel).

Am 2. Februar wechselten wir erneut den Stellplatz. Ich beschloss, dass wir uns faktisch auf die Heimreise begeben, d.h. in nördlicher Richtung bewegen, aber ohne Eile. Wir standen vom 2. bis 4. Februar am Rande von der größeren Stadt Elche auf dem Stellplatz Santa Pola (Vorort von Elche, am Mittelmeer). Damit verließen wir die baumlose, kahle Gegend von brauner Farbe des Cabo de Gata.

Strecken in der Gegend von Lyon ausprobiert, bin aber nie durch die Stadt hindurch gefahren. Das habe ich diesmal auf der Rückfahrt von Spanien ausprobiert. Dazu suchte ich mir einen Stellplatz nördlich von Lyon in Villefranche an der Saone aus. Die Saone mündet in Lyon in die Rhone. Um das Problem um Lyon zu verdeutlichen, hier eine Karte des Straßennetzes um Lyon.



Die grüne Linie ist unsere diesjährige Fahrstrecke auf der Heimreise bis zum Stellplatz bei Villefranche. Sie hat zwei positive Merkmale. Einerseits verläuft sie in der Gegend von Lyon recht eindeutig, ohne viel Herumkurverei und andererseits verlässt man die mautpflichtigen Autobahnen nur einmal (im Gegensatz zu anderen von mir früher gefahrenen Routen), nämlich unmittelbar südlich von Lyon, sobald man in Stadtnähe kommt. Die mautfreie Strecke endet dann genau dort, wo man von der A6 zum Stellplatz Villafranche abfährt. Nachteilig ist natürlich, dass man eine Großstadt durchquert und es formal um paar Kilometer kürzere Strecken gibt. Die gelbe Linie ist der Teil um Lyon von der Hinfahrtroute.



Hier die Lage des Stellplatzes Villefranche-sur-Saone unmittelbar an der Autobahn A6 (Richtung Paris, wenn man von Süden kommt).

Der Stellplatz ist sehr großzügig angelegt. Die einzelnen Wohnmobilstellplätze auf ihm sind weiträumig über ein parkähnliches Gelände verteilt. Man kann direkt an der Saone stehen. Der Stellplatz kostet 13,60€/Nacht, inklusive aller Service (auch Strom). Ich musste aber 18,60€ bezahlen, da ich für 5€ einmalig eine Mitgliedskarte für einen Verein (dem der Platz gehört) erwerben musste. Der Platz arbeitet ohne Personal. Alles läuft über einen computergesteuerten Automaten. Zum Glück kann man ihn auf Bedienung in deutscher Sprache einstellen.

Die Vereinskarte gilt zeitlich unbegrenzt.

Wir begaben uns also diesmal am 7.2. von Village Catalan an der Grenze zu Frankreich bis Villafranche bei Lyon und

fuhren am 8. Februar erst in Richtung Dijon und dann auf der gewohnten Strecke über die A36 bis Mulhouse zur A5 in Deutschland, übernachteten auf dem Campingplatz an der Therme von Bad Krotzingen für 16€ und fuhren am 9. Februar von hier aus in einem Gewaltmarsch über A5, A6, A9 und A72 bis ins heimatische Stollberg.

Den Abschluss des Berichtes soll die Übersichtskarte zur Heimreise bilden.



In brauner Farbe die Fahrstrecke von Cabo de Gata Campingpark über 278 km nach Santa Pola, in Rot die Strecke von Santa Pola über 319 km nach Alcossebre, in Hellgrün die Strecke von Alcossebre über 409 km nach Village Catalan, in Dunkelgrün die Strecke von Village Catalan über 492 km nach Villafranche-sur-Saone, in Rot die Strecke von Villafranche über 396 km nach Bad Krotzingen und schließlich in Schwarz die Strecke von Bad Krotzingen über 623 km nach Stollberg. Die Heimfahrt ab dem Cabo da Gata Campingpark verlief somit über 2517 km, davon 1006 in Spanien und 888 in Frankreich (10 km weniger als auf der Hinfahrt).

Unverständlich bleiben die Ausgaben für Autobahnmaut in Frankreich auf der Hinfahrt jetzt um so mehr. Denn, auf der Rückfahrt verausgabte ich nur (total) 165, 30 €. Wenn ihr euch an die Angabe im 1. Bericht erinnert, auf der Hinfahrt waren 306,94 € für Maut angefallen (bei nur um 10 km längerer Strecke) .

Abschließend möchte ich erwähnen, dass auf der Heimfahrt bis auf ein Problem mit dem Navi sonst keine Probleme auftraten. Ihr erinnert euch vielleicht, im Navi waren keine detaillierten Straßenkarten für Frankreich und Spanien vorhanden. Das behob ich bei der Hinfahrt, indem ich die fehlenden Daten vom Laptop auf eine zusätzliche SD-Karte lud. Mit denen kam ich auf der Heimfahrt problemlos wieder bis an die Grenze zu Deutschland. Unmittelbar, nachdem wir wieder in Deutschland eingefahren waren, schaltete das Navi aber nicht auf die interne SD-Karte um, auf der die Straßendaten für Deutschland sind, sondern benutzte die sehr ungenaue Weltkarte des Navi. Nach einem Restart des Navi war das aber behoben.

Aufgeschrieben am 16. Februar 2023 in Stollberg.