

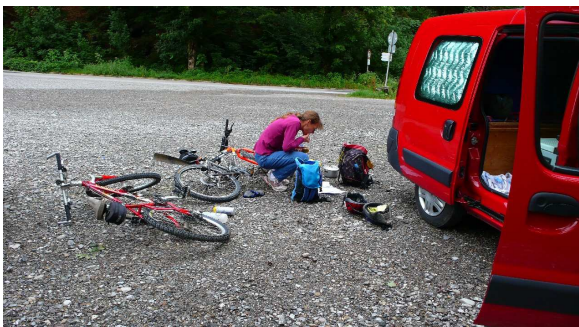
Transalp - Von Oberstdorf nach Riva

Nach zehn Jahren, deren Sommer wir ausschließlich mit Klettern verbrachten, wurde es längst Zeit für etwas Abwechslung. Die Wahl fiel nicht schwer. Eine Alpenüberquerung mit dem Mountainbike war genau das Richtige, um nicht völlig abstinent zu werden. Und um die Vorfreude möglichst lange hoch zu halten, fingen wir mit den Planungen schon im Winter an. Die Route war eigentlich klar, denn schon vor 20 Jahren wollte ich mit einer Gruppe Bikeverrückter die „Heckmair“ fahren. Heute, viele Jahre später und um einige Erfahrungen reicher, können wir es etwas ruhiger angehen lassen. Quasi Heckmair-Plaisir in etwas kürzeren Etappen. Denn der Trainingsrückstand ist enorm, und der Trainingsfleiß liegt dann doch eher beim Klettern. Aber gut, das wird schon irgendwie werden. Schließlich wächst man mit seinen Aufgaben.

TAG 1 – Von Oberstdorf nach Warth

In freudiger Erwartung fuhren wir also nach Oberstdorf. Schwierig gestaltet sich die Parkplatzwahl, denn selbst im tiefsten Wald steht mittlerweile ein Parkscheinautomat. Unglaublich! Nahe der Skiflugschanze fanden wir dann doch noch eine Ausnahme.

Düstere Wolken empfingen uns gleich am Morgen im Stillachtal, wo die gemütliche Auffahrt beginnen soll. Rasch alles zusammenpacken, es ist ja nicht sehr viel. Eine lange und kurze Radhose, eine dickere Jacke sowie eine leichte Abendgarderobe und dazu die Regenklamotten obenauf. Wir werden sie wohl gleich brauchen. Dazu noch den Gaskocher und Topf für den kleinen Hunger zwischendurch. Und schon sitzen wir im Sattel.



Erste Regentropfen zwingen uns zu einer kurzen Rast auf der Rappenalp. Wir machen es uns unter einem Jägersitz gemütlich und widmen uns unserer Brotzeit.

Den zweiten unplanmäßigen Halt legen wir dann nach dem ruppigen Steiglein über den Schrofenpass



unter einer Fichtengruppen ein. Gott sei dank haben wir den drahtseilversicherten Teil noch vor dem Gewitter hinter uns gebracht. Für die meisten „Radwanderer“ dürfte dies schon eine echte Schlüsselpassage sein. Als Kletterer ma-



chen wir hier etwas Zeit gut. Am Pass treffen wir dann auf eine 15er-Combo Spanier mit Tagesrucksäcken. Wo sie hinwollen, fragen wir. Transalp zum Lago – claro! kam prompt. Also Heckmair light mit Begleitfahrzeugen. Die Abfahrt nach Warth gibt nicht mehr viel Fahrspaß her, und angesichts des Regens beziehen wir an der erstbesten Pension unser Nachtlager. Die Frisur unter dem Helm hat zwar etwas gelitten, aber körperlich fühlen wir uns noch fit.

TAG 2 – Von Warth nach St. Gallenkirch

Nach einer ruhigen Nacht und einem reichhaltigen Frühstück satteln wir auf und rollen gemütlich nach Lech und weiter nach Zug. Dort beginnt die hübsche Auffahrt durch das lang-

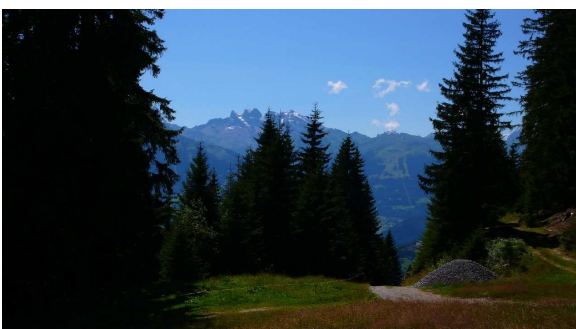


gezogene Bergtal hoch zum Formarinsee. Es ist das erste Landschaftserlebnis auf dieser Route. Wir radeln durch einen schönen Bergwald und entlang saftiger Almwiesen. Am See genießen wir unser zweites Frühstück. Leckere Panini mit Käse und Schinken.



Die folgende Abfahrt nach Dalaas ist nach Regenfällen nicht gerade eine Belohnung und nur Wildschweine fühlen sich hier wohl. Die Schiebepassagen halten sich mit 20–30 Minuten noch in Grenzen. Trailspezis sind hier sicher im Vorteil! Des öfteren habe ich nachgedacht, ob es wohl schon eine „Rotpunktbefahrung“ dieser Strecke gibt? Hmmm? Oder gibt es diese Stilfrage etwa bei Bikern gar nicht?

Oberhalb von Dalaas war es bereits Mittag und Zeit für ein weiteres Panino, bevor wir die ziemlich anstrengende Auffahrt zum Kristbergsattel in Angriff nahmen. Doch schon nach wenigen Kehren machte sich erneut Kohldampf breit. Ob das wohl an der Steigung lag? Oben genießt man eine herrliche Aussicht auf die Ber-



ge von Montafon und Rätikon. Und beim Anblick hinüber zur Sulzfluh und den Drusentürmen macht sich schon etwas Wehmut breit. Aber nun haben wir dieses Abenteuer angefangen, also müssen wir weiter durch bis zur Ankunft in Riva. Es gibt kein Zurück, und eines ist jetzt schon klar: Es wird kein leichter Weg!

Nochmal schnell ein Traubenzucker und schnell hinunter nach Schruns ins nächste Café, um die Glukosespeicher wieder aufzufüllen.

Obwohl wir uns Gargellen als Tagesziel vorgenommen hatten, reichten die Croissants und Kipfeli nur bis St. Gallenkirch. 60 km und ca. 1.400 Höhenmeter sind ja eigentlich auch genug für uns. Und heiß ist es ebenfalls!

Der Kristbergsattel kann übrigens auch über Bludenz umfahren werden. Aber wer will schon schummeln und pieznen?

Morgen steht die erste Etappe der Kategorie I mit einer langen Schiebepassage auf der Tagesordnung. Also essen wir am Abend soviel Kaiserschmarrn, wie in den Magen passt.

TAG 3 – Von St. Gallenkirch nach Davos

Der dritte Tag fing mit einem durchschnittlichen Frühstück an und bescherte uns gleich eine abgasgeschwängerte Asphaltaufahrt auf der viel befahrenen Verkehrsstraße nach Gargellen. Beim Verpflegungsstopp im örtlichen Supermarkt wollte uns dann die geschäftstüchtige Kassieren testen, ob wir schon wach sind und uns um einige Euros Wechselgeld erleichtern. Doch der Kamerad Holzauge war wachsam! Danach wurden wir fast von einem lokalen Pistenrowdy von der Schotterpiste gefegt, bevor es auf der ruhigen und hübschen Fahrstraße zur oberen Valzifenzalp ging. Vor der Schiebestrecke zum „Schlawinerjoch“ haben wir noch gemütlich die Panini verdrückt und sind dann finster entschlossen den Tatsachen ins Auge blickend hoch zum Joch gekrochen. Hinter uns drohten schon wieder die ersten Gewitterwolken und das am frühen Vormittag. Etwas zerrupft oben angekommen, empfingen uns sogleich zwei Dutzend Wandersleute mit erstaunt-entsetzten Blicken. Sehen wir so schlimm aus? Was wir hier bloß mit dem Fahrrad wollen? Hier kann man doch nicht runterfahren! Ich erwidere: „Wird schon irgendwie gehen...!“ Denn die Routenbeschreibung verspricht eine Trailabfahrt. In Realität mussten wir die ersten 400 Höhenmeter wieder unseren Drahtesel schieben. Welch eine Enttäuschung! Darüber hinaus wird in jeder auch noch so kurzen fahrbaren Passage dermaßen der Pfad ruiniert, dass sich weder Biker noch Wanderer und schon gar nicht die Natur darüber freuen dürften. Die tiefe, teils nur 30 cm breite „Trailspur“ führte außerdem dazu, dass die Pedale sich in regelmäßigen Abständen herzhaft in die radseitige Wade

rammte. Fast sehnt man sich beim Abschieben wieder die Mühen des Aufschiebens zurück. Wer hat sich bloß diesen blöden Routenverlauf ausgedacht?

Eigentlich wollten wir eine Alpenüberquerung mit dem Bike und nicht zu Fuß machen!

Angesichts der folgenden Etappen, der drohenden Schlechtwetterfront und vermutlich noch längeren Tragepassagen musste also Plan B her. Wir wollten in Klosters übernachten, dann über den Flüelapass nach Zernez und von dort



über den Ofenpass nach Livigno. Doch angesichts der Übernachtungs- und Essenspreise sowie des hereinbrechenden Gewitters entschlossen wir uns für eine kurze Zugfahrt durch den Vereinatunnel nach Zernez.

In einem billigen Touristenlager mit Kochmöglichkeit für 18 Franken war die Welt wieder einigermaßen in Ordnung, und wir schöpften neuen Mut und Kraft für die kommenden angekündigten Schlechtwettertage. In bella Italia wird sicher alles besser...

TAG 4 – Von Zernez nach St. Caterina

In den Tag starten wir mit 2 Kipfeli vom Vortag und etwas entkoffeiniertem Kaffee. Tiefe Wolken hängen bereits über den Tälern. Wir starten bereits um sieben Uhr, damit wir dem Verkehr ein Schnippchen schlagen. Die Auffahrt zum Ofenpass ist daher erstaunlich gemütlich und ruhig. Es scheint eine gute Wahl gewesen zu sein, die Strecke nach unseren Vorstellungen abzuändern. Auf der Alp Buffalora gibt's erst einmal wieder eine kleine Stärkung. Diesmal mit so etwas ähnlichem wie Laugenbrötli. Aber es reicht, denn heute rollt es recht gemütlich dahin. Eine kurze Schiebepassage von vielleicht 100–200 Höhenmetern, und wir stehen in einem der wohl abgelegensten Teile der Schweizer Alpen. Ein Hochplateau, das einer nordamerikanischen Wildnis gleicht. Und Bären soll's hier auch geben. Die bekommen wir zwar nicht zu Gesicht, dafür aber fünf neugierige Murmeltiere, die uns aus sicherer Entfernung zum Bau beobachten. Vereinzelt kreuzen auch Mountainbiker unseren Weg. Denn teilweise ist dieser als Engadiner-Bikemarathon ausgeschildert und im Gegensatz zur Heckmair-Route auch gut fahrbar.

Die Abfahrt zum unteren schmalen Ende des Lago di Livigno ist kaum zu überbieten. Es dürfte die schönste der ganzen Tour bleiben. Vom Tremalzo – falls wir diesen erreichen – mal abgesehen. Denn die Arthrose im Knie macht sich nun auch auf dem Rad unangenehm be-



merkbar. Abbruchgedanken schießen immer wieder durch den Kopf. Und morgen steht wieder eine Kategorie I Auffahrt zum Gaviapass an. Ob das wohl geht?

Die Fahrt zieht sich mittlerweile doch etwas länger als erwartet, führt aber tendenziell immer bergab. Vor dem Lago San Giacomo erwischt uns dann ein Schauer, den es in der gleichnamigen Hütte bei einem ersten italienischen Cappuccino auszusitzen gilt.

Für den Asphalt downhill nach Bormio nutzen wir eine kurze Regenpause, bevor wir in einer günstigen Eisdielen Zuflucht suchen. Dass es so

dass auf der Staatsstraße Fahrräder verboten sind. Also doch noch einige Gegenanstiege, aber dafür ohne Verkehr und sehr ruhig.



Mit dem Bernina Express und in Regionalzügen ging's dann in acht Etappen zurück nach Oberstdorf, wo wir nach 13 Stunden pudelnass am Auto ankamen. Müde quälten wir uns noch nach Betzenstein.

Fazit

Wer eine reine Mountainbikeroute sucht, sollte besser nicht die Heckmair-Route wählen. In der ersten Hälfte gibt es viele Schiebe- und Tragestrecken. Darüber hinaus verläuft sie entlang vieler Nobelskiorte, wo Unterkünfte und Essen ziemlich viel Geld verschlingen.

Es war eben noch nie besonders klug, der Herde hinterherzulaufen. Und es erstaunt schon etwas, dass es nur jubelnde Berichte zu dieser Route gibt.

Ein zumindest für uns nicht zu vernachlässigendes Problem stellten die für unser Budget teuren Übernachtungen und Essen dar. Wer günstiger unterwegs sein möchte, sollte dies genau im Voraus planen, denn die Hütten ohne Dusche sind kaum eine bessere Lösung, und satt wird man dort auch nicht.

Eindrücke

Nachdem wir in den Alpen natürlich schon viele Superlative und tolle Landschaften erleben durften, sind die Eindrücke für uns nicht ganz so überwältigend wie für jemand aus dem Flachland, der nur wenig in den Alpen unterwegs ist.

Prägend sind jedoch die Begegnungen mit dem Autoverkehr. Wenngleich wir alle gerne mobil unterwegs sind, bekommt man doch täglich mit den Abgasen den Preis dafür unter die Nase gerieben. Und auch die Rücksichtslosigkeit der meisten Autofahrer verspürt man nur allzu nah am eigenen Leib. Das regt schon mal zum Nachdenken an.

Während wir die österreichische Gastfreundschaft etwas vermissen, überraschte uns umso mehr die Herzlichkeit in Italien. Dort wurde noch mit frischen Zutaten selbst gekocht, während die gute österreichische Küche durch „Fertigspezialitäten“ ersetzt wird. Aber die meisten werden dies vermutlich kaum merken, weil sie sich auch zu Hause so ernähren.

etwas noch gibt!? Hier fängt auch gleich unsere Hotelsuche an. Aber unter 50 Euro ist nichts zu haben. Also beschließen wir, unser Glück in St. Caterina zu versuchen und fahren angesichts der fortgeschrittenen Tageszeit und des Wetters mit dem Bus (pfui!). In der Pension Confinale am Ortseingang können wir dann doch noch einen günstigen Preis aushandeln, und eine Wäsche der Bikegarnitur gibt's gratis dazu. Sehen wir schon so schlimm aus? Das Abendessen ist ein Traum! Nach einem Aperitif gibt's Pasta bis zum Abwinken, Suppe, Würstel mit Kartoffelgratin. Danach Käse und Eis. So schaffen wir niemals den Gavia!

Zur Verdauung gönnen wir uns noch einen Blick zum Wetterbericht. Oh Gott! Vier Tage heftiger Dauerregen im Südost der Alpen. Schlagartig ist die Stimmung auf dem Nullpunkt und das Essen fast verdaut. Es soll halt nicht sein, und wir beschließen, am Morgen die 50 km zum nächstgelegenen Bahnhof nach Tirano mit dem Bike zurückzulegen. Eigentlich sollte es nur bergab gehen. Doch wir hatten nicht bedacht,

Materialtipps

Der Rucksack sollte insgesamt nicht mehr als 5 kg wiegen. Anstelle der langen Radhose sind „Beinlinge“ eine gute Alternative. Eine leichte wasserdichte Jacke und Hose war sicher nicht verkehrt. Anstelle der dicken Jacke hätte ein zweiter dünner Fleecepullover o.ä. auch gereicht. Gore-Überschuhe können ggf. durch Plastiktüten ersetzt werden. Auch für den Helm und den Rucksack muss ein wasserdichter Überzug vorhanden sein. Zusätzlich sind die Wechselklamotten, Geld, Foto, etc. wasserdicht zu verpacken. Der Kocher wäre nicht nötig gewesen, da man immer wieder in Ortschaften „auftanken“ kann. Wir haben anstelle der Klickpedale die guten alten Körbchen montiert, was sich bestens bewährt hat. Denn die Schiebepassagen sind mit Straßenschuhen wesentlich bequemer und vor allem sicherer zu bewältigen. Vor Abfahrt sollten neue Bremsbeläge montiert werden. Bei Nässe, und nicht nur dann, reiben diese sich recht schnell runter.

Und nicht vergessen: Gut trainierte Wadeln erhöhen den Spaßfaktor enorm!

Volker Roth
Betzenstein, August 2010

© topoguide.de 2010 – alle Rechte vorbehalten.
Eine Vervielfältigung – aus auszugsweise – ist nur mit unserer schriftlichen Zustimmung erlaubt.