



Zufrieden

Manchmal, wenn ich in mir
 nach Antworten suche,
 bin ich überrascht durch die
 Erkenntnis,
 dass ich trotz allem
 wenig zu beklagen habe...

...und ich weiss nicht warum



Mit dem Fahrrad über das Timmelsjoch

Wolfgang Bornemann

Mit dem Fahrrad über die Alpen



**Mit dem Fahrrad
über
die Alpen**

- Reiseberichte -

Wolfgang Bornemann

Jahrgang 1953
verheiratet mit Gisela
2 Söhne

leidet seit 1993 an Parkinson

überquerte inzwischen mehrmals
die Alpen mit dem Fahrrad

schreibt Gedichte und Geschichten

www.wgborn.de



Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	4
2. Einleitung	5
3. Der Jaufenpass	6
4. Das Timmelsjoch	20
5. Das Stilfserjoch	44
6. Der Umbrailpass	66
7. Das Hahntennjoch	88
6. Das Penser Joch	112



Liebe Leser,

Wenn man gezwungen wird, sich mit einer unheilbaren Krankheit auseinanderzusetzen, verändert sich das Leben. Die Parkinsonsche Krankheit, die bei mir im Jahre 1993 festgestellt wurde, bedroht nicht mein Leben. Zu erwarten sind zunehmend körperliche Einschränkungen, die ganz allgemein durch Sport in ihrem Verlauf abgemildert werden können.

Über dieses Wissen bin ich zum Radfahren gekommen. Allerdings habe ich, als ich damals mit dem Radfahren begann, nicht vorgehabt und nicht gewusst, dass ich mich einmal mit dem Fahrrad in die Alpen trauen würde.

Nicht alles ist negativ, trotz Parkinson. Ich weiß heute, dass das Potential, über das wir Menschen verfügen, viel größer ist als das, was wir abrufen, "für uns gebrauchen".

In diesem Sinn möchte ich Sie ermuntern, einmal Dinge anzufassen, die Ihnen bislang fremd oder zu schwierig erschienen... Sie werden sehen, wenn Sie wollen, dann können Sie es.

Einleitung

Mit dem Fahrrad auf den höchsten Straßen Europas unterwegs. Mit eigener Kraft über alle Berge klettern. Die Zeitschrift Roadbike schrieb „Es ist die Königsdisziplin für alle Rennradfahrer und ein Traum für alle Radverrückten“.

Alles was ich da las, kann ich nachvollziehen, finde mich wieder in den Berichten, vom Schweiß und Schmerzen und dem Glücksgefühl mit dem Rad am Passschild angekommen zu sein. Vielleicht waren alle berichtenden Gipfelstürmer ein bisschen schneller als ich und vielleicht haben sie weniger Pausen für den Aufstieg gebraucht.

Trotzdem, ich reihe mich ein in die Riege der Radfahrerr, die auch die steilsten Pässe als befahrbare Herausforderung und nicht als unüberwindbare Hürde sehen. Ich weiß, was es bedeutet bis zu 40km steil bergauf zu fahren und habe Respekt vor jedem, der diese sportliche Herausforderung annimmt und sich den Berg hochbeißt. Dennoch gibt es einen gravierenden Unterschied zu mir, der mit einem Wort erklärt ist: „Parkinson“.

Mut oder Verzweiflung, Wut oder Ohnmacht, „Warum“, werde ich gelegentlich gefragt? Ich erspare mir die Zeit darüber nachzudenken, suche nach keiner komplizierten Antwort. Vielleicht suche ich die Herausforderung und habe Spaß daran unter diesen Bedingungen meinen Sport zu treiben. Eine andere Antwort habe ich nicht.

Mit dem Fahrrad über den Jaufenpass

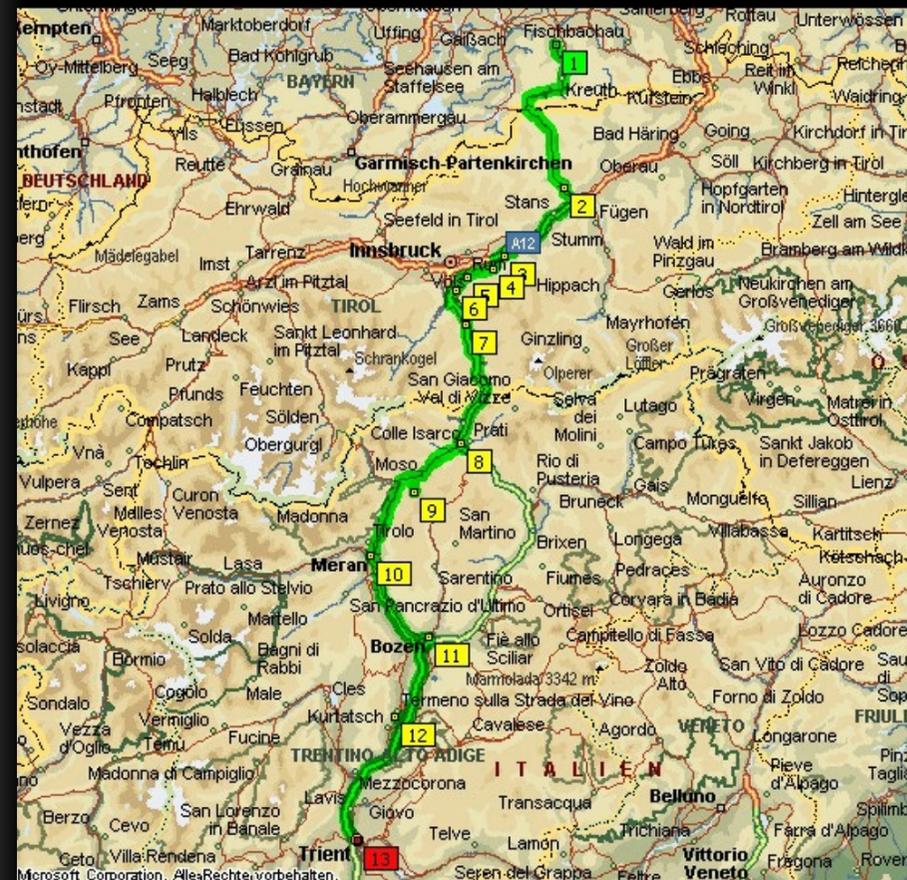
(von Bad Wiessee nach Trento)

Gefahren Juli: 2005
 Gesamtstrecke: 312 km
 max. Höhe: 2099 m
 max. Steigung: 13%

Wolfgang Bornemann

Der Jaufenpass

ist ein Gebirgspass in Südtirol, Italien. Auf 2099m über NN verbindet er das Passeiertal bei St. Leonhard in Passeier mit dem Wipptal bei Sterzing (Brennerstraße). Die Straße ist sehr kurvenreich, hat 20 Kehren und eine Länge von 39 km.





Über den Jaufenpass

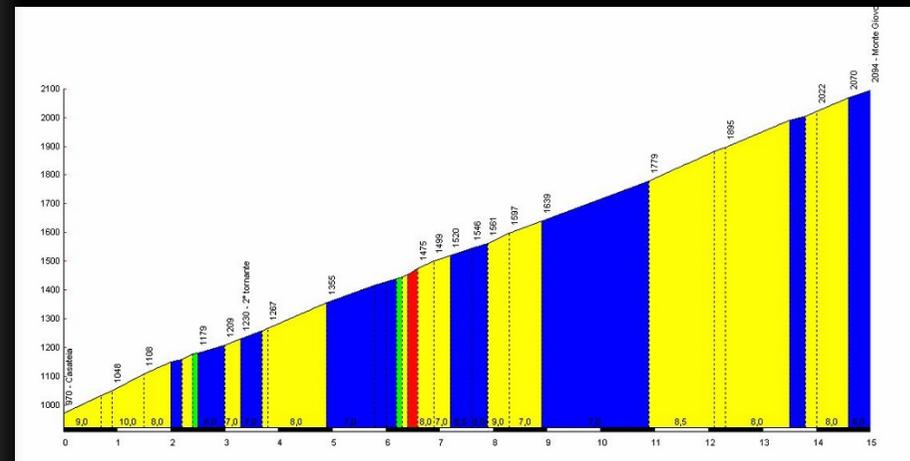
Bevor ich mit meinem Reisebericht beginne, möchte ich eine Frage klären, die mir wiederholt auch gestellt wurde: „Warum machst du das?“ Meine Antwort dazu: „Ich weiß es nicht und ich will auch gar nicht untersuchen warum.“

Eingepackt, was man so für eine Woche braucht, fahre ich mindestens einmal jährlich mit meinen Freunden irgendwo mit dem Rad in Deutschland herum. Wenn man dann über die ersten Fahrten im flachen Land, sich langsam in das Sauerland, die Eifel, Rhön und Schwarzwald traut, stellen sich dem, der bis hier immer noch nicht genug hat, irgendwann die Alpen als besondere Herausforderung.

Vom Tegernsee zum Gardasee

Also habe ich ein bisschen mehr mit dem Fahrrad trainiert, meinen Sohn und dessen Freundin gebeten, das Gepäck mit dem Auto über die Alpen zu transportieren und einen sportlichen Kollegen überredet mitzukommen. Dass ich in den Bergen mit dem Fahrrad gut mithalten würde, wusste ich von den vielen Touren aus den vergangenen Jahren. Doch in den Alpen sollte alles noch ein bisschen anders sein. Nie taten mir die Beine vom Treten und die Hände vom Bremsen mehr weh, als in diesen 4 Tagen in Tirol.

Höhenprofil vom Jaufenpass





Von Bad Wiessee nach Maurach am Achensee

Ausgestattet mit einem Trekkingrad und 28 Gängen, einem roten Trikot und einer gepolsterten Radlerhose, starteten wir unsere Tour in Bad Wiessee am Tegernsee. Da wir nach fast 10 stündiger Anreise aus Hildesheim die meiste Zeit im Auto verbracht hatten, blieb leider nicht mehr viel Zeit zum Radfahren. Das Etappenziel hieß Maurach am Achensee in Österreich. Auf dieser etwa 50 km langen Strecke würden sich uns keine großen Berge den Weg stellen. Unterwegs wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass wir gerade den 948m hohen Achenpass überquert hätten. Ein nennenswerter Anstieg war das jedoch nicht und so erreichten wir nach etwas mehr als 2 Stunden das inzwischen von unserer Tourbegleitung gebuchte Hotel in Maurach.

Von Maurach nach Sterzing

Nach einem guten Frühstück, saßen wir um 8:30 auf dem Rad. Ein bisschen neidisch auf Henning und Maren, die noch schliefen und den Auftrag hatten mit uns um 16:00 Uhr in Sterzing zusammenzutreffen um über Stoppen oder Weiterfahren zu entscheiden.

Steil bergab ging es zunächst ins Inntal, wobei man immer weiß, wenn man jetzt bergab fährt, muss man später wieder hinauf, denn das Ziel ist über die Alpen, nicht unter durch.

Weiter ging es in Richtung Westen auf der B171. Mein Kollege mit dem Rennrad legt einen 28er Schnitt vor, mit meinem Trekkingrad habe ich Schwierigkeiten mitzuhalten.

In Vöders verlassen wir die B171 und biegen nach links auf die alte Römerstraße ab. Der Anstieg nach Tufles mit etwa 18 % beweist, dass nicht nur die Pässe in den Alpen steil sind. Dennoch gilt: "geschoben wird nicht". Ich fahre auf 1:1 und quäle mich Zug um Zug den kurzen aber heftigen Anstieg hinauf.

In einem stetigen Bergauf und Bergab geht's über Rinn und Sinstrans nach Patch und weiter nach Matrei, wo wir auf die alte Brenner Straße münden. Stetig aber moderat geht's bergauf über Steinach nach Gries, immer auf der alten Brennerstraße entlang. Diese Passage ist mit 5-6 % Steigung gut zu bewältigen. In Gries machen wir eine Pause. Diese Pause war notwendig, denn die letzten 3000m bis zum Brennerpass haben es noch mal in sich. Mit bis zu 15% Steigung windet sich die Straße am Hang hinauf. Wieder fahr ich auf 1:1 mit einer Geschwindigkeit von 4-5km ziehe ich den Berg Stück für Stück hinauf.. Bei dieser geringen Geschwindigkeit ist es bergauf nicht einfach auch noch im Gleichgewicht zu bleiben. Dennoch, das Ziel vor Augen und durchhalten, bis es geschafft ist. Nach bislang 85 km ist am 2 Tag mit der Überquerung des 1375m hohen Brenners der erste wirkliche Pass bezwungen.

Nach einer kurzen Pause geht's in einer Schussfahrt weiter auf der alten Brennerstraße nach Sterzing, dem Ziel der heutigen Etappe. Über 20 km fallen wir ins Tal hinab wobei, Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h erreicht werden und einem die Hände vom Bremsen schmerzen.

In Sterzing treffen wir zufällig auf die Fußballmannschaft vom TSV 1860 München. Hennig und Maren holen Autogramme und werden zum Bier eingeladen.





Von Sterzing nach Tramin

Gut ausgeruht und bei strahlendem Sonnenschein starteten wir in den dritten Tag. Die vor uns liegende Herausforderung ist der 2100 m hohe Jaufenpass. Von Sterzing aus bedeutete das, 1200 Höhenmeter auf einer Strecke von etwa 26 km zu überwinden. Die Steigung liegt immer zwischen 8 und 12 %. Es ist uns bewusst, dass wir jetzt vor der größten Anstrengung der Tour stehen.

Ich fahre voraus, ziehe mich Zug um Zug durch die Kurven, immer weiter bergauf. Es geht nicht ohne Pausen. Wir beschließen, zusammenzubleiben und wenn notwendig, für einige Minuten zu halten. Es ist erstaunlich, wie schnell man in den wenigen Minuten andauernden Pausen regeneriert.

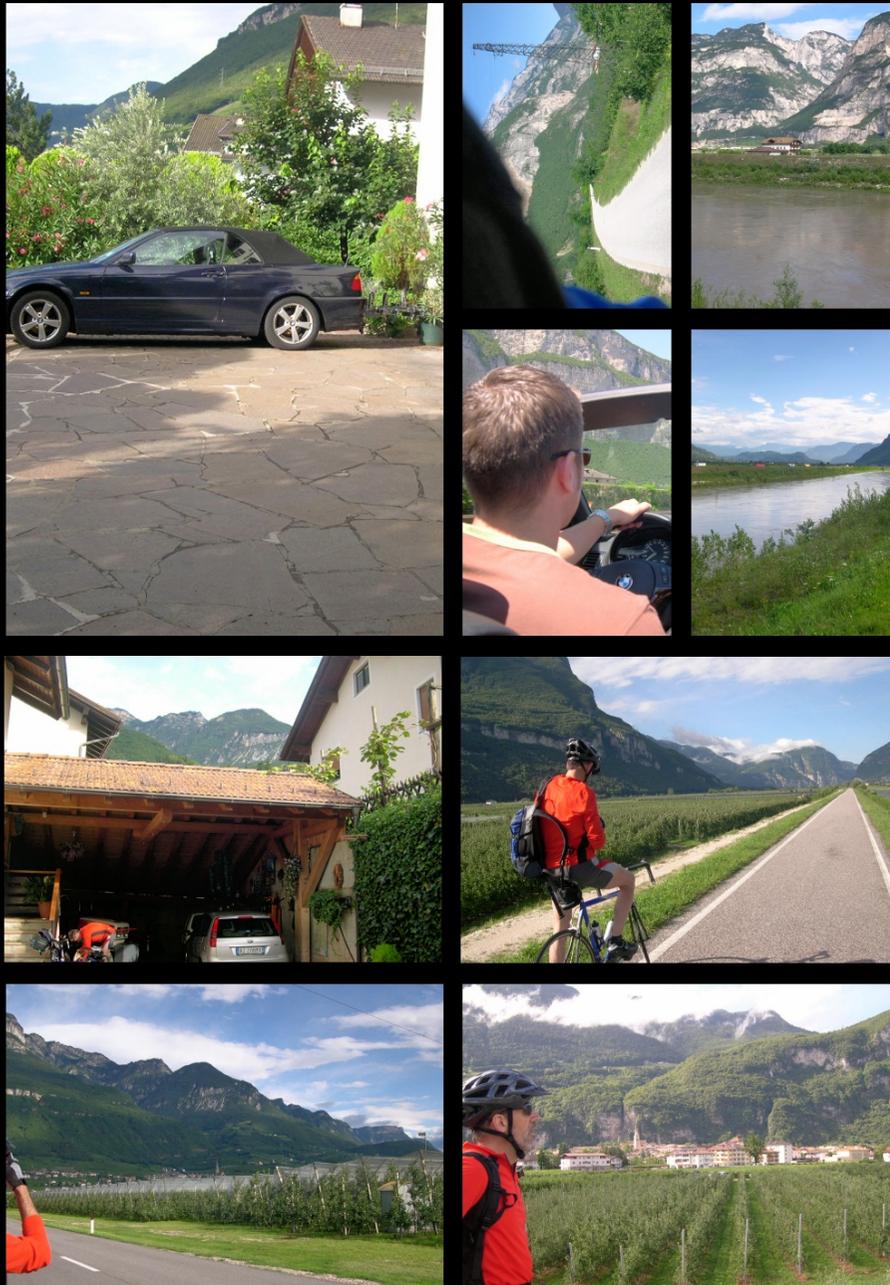
Gefährlich sind die Motorradfahrer, die an allen möglichen und unmöglichen Stellen überholen. Viel geredet wird jetzt nicht, die ganze Konzentration gehört dem Radfahren. Nach einem langen, durch viele Serpentinaugen geführten Aufstieg, lichtet sich der Wald und wir können die Spitze des Berges und den Pass sehen. Noch ist es jedoch ein hartes Stück Arbeit, wenn auch das Ziel in Sicht ist.

Die letzten 1000 m sind noch einmal die steilsten und wollen nicht enden. Den Blick nur nach vorn auf die Straße und konzentriert durchhalten. Dann ist es geschafft. Absteigen durchatmen und erholen. Wir genießen den Augenblick. Für den Aufstieg über 26 km haben wir nahezu 3 Stunden gebraucht. War das die Anstrengung wert? Natürlich habe ich die Frage längst für mich beantwortet...



Die Abfahrt

Nebel zieht auf, wir müssen weiter. Die Abfahrt und die Kurven zwingen uns stark abzubremsen. Schneller als 70 km/h traue ich mich nicht. In kurzer Zeit erreichen wir St. Leonardo. Nach einer kleinen Pause geht es weiter, über Meran, vorbei an Bozen in Richtung Süden. Auf der im wesentlichen gut ausgebauten und leicht abschüssigen Strecke kommen wir gut voran. Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit pendelt sich ein bei 28 km/h. Ein Gewitter zwingt uns zu einem 1 ½ stündigen Stopp. Bis zum Etappenziel Tramin am Kallere See sind es noch etwa 30 km. Der Zwangsstopp hat mich aus dem Tritt gebracht. Trotz des Gewitters ist die Luft schwer und schwül. Ich spüre, dass ich heute an meine persönliche Leistungsgrenze stoße. Die schweren Beine lassen jetzt auch weniger bedeutende Anstiege zur Herausforderung werden. Noch 16 km bis zum Ziel, wo unsere Begleiter inzwischen ein Hotel gefunden haben. Die letzten 6 km geht es zum Glück bergab.



Von Tramin nach Trento.

Wir ändern das Etappenziel Riva am Gardasee und verständigen uns, bis nach Trento zu fahren. Von Trento zum Gardasee verbleiben noch 40 km, die wir uns schenken, um nicht zu spät die ca. 900 km lange Rückfahrt anzutreten.

Von Tramin fahren wir auf einem wunderbar breiten und asphaltierten Radweg entlang der Etsch. Wir finden heraus, dass dieser Radweg schon weit vor Tramin beginnen muss und wahrscheinlich irgendwo im Bereich um Meran seinen Anfang hat. Um 11:00 Uhr erreichen wir nach 50 km und einer entspannten Fahrt Trento.

Am verabredeten Treffpunkt verladen wir unsere Räder, verstauen unser Gepäck und genießen die Rückfahrt im offenen Cabrio.

Vielen Dank Maren und Henning, dass ihr uns mit dem Auto begleitet habt, unser Gepäck transportiert und Quartier besorgt habt. Vielen Dank meinem Kollegen, dass ich nicht allein fahren musste..

Auf der Rückfahrt kreisen meine Gedanken noch immer um ein sehr individuelles, spannendes aber auch anstrengendes Erlebnis, vielleicht darf ich es auch Abenteuer nennen, dem ich mich gestellt habe und dem ich gewachsen war, trotz Parkinson im 11. Jahr..

Ich bin zufrieden

Mit dem Fahrrad über das Timmelsjoch

von Füssen nach St. Leonhardt

gefahren im August 2006
 Gesamtstrecke: 207 km
 max. Höhe 2509 m
 max. Steigung 15 %

Wolfgang Bornemann

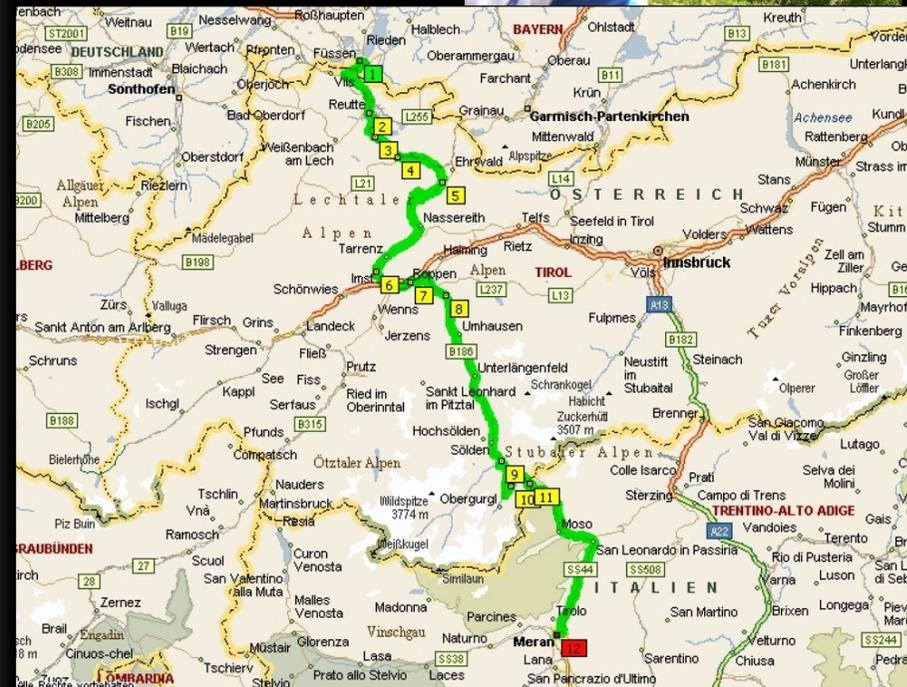
Das Timmelsjoch

Das Timmelsjoch ist seit 1919 ein Grenzpass (auf 2509 m gelegen) zwischen Österreich (Bundesland Tirol) und Italien (Provinz Südtirol). Es verbindet das Ötztal (Sölden) mit dem Pässeiertal (St. Leonhard in Pässeier und weiter nach Meran).

Es trennt die Ötztaler Alpen von den Stubaier Alpen. Der Name "Timmels" stammt vermutlich vom lateinischen "tumulus" ab, was so viel wie Hügel bedeutet.

Das Timmelsjoch

Die Straße ist auch bei Rennradfahrern beliebt, stellt sie doch eine der größten durchgehenden Steigungen der Alpen dar. Es ist schon eine Herausforderung, die fast 2000 Höhenmeter und fast 30 km von St. Leonhard bis zur Passhöhe mit dem Rad zurückzulegen. Vor allem die fast 800 Höhenmeter lange Schlusssteigung in Serpentina durch eine steile Bergwand ist beeindruckend. Jährlich findet der Ötztal-Radmarathon über das Timmelsjoch statt. Bei diesem Radmarathon stellt das Timmelsjoch eine besondere Schwierigkeit dar, ist es doch die letzte Steigung nachdem die Teilnehmer - meist Hobbyfahrer - schon von Sölden über Kühtai, Innsbruck, Brennerpass und Jaufenpass gefahren sind. 1988 führte auch der Giro d'Italia darüber.





Mit dem Fahrrad über das Timmelsjoch, 2509 m über N.N

Natürlich ist es eine Herausforderung und natürlich müssen nicht alle so verrückt sein, sich über den höchsten Pass in Österreich mit dem Fahrrad zu quälen und „Urlaub“ dazu sagen. Ich will auch überhaupt nicht nachdenken, warum ich das mache, ich weiß nicht, was mich da antreibt, ich hab's einfach gemacht, ich hab's geschafft und es wäre gelogen, wenn ich nicht auch ein bisschen stolz darauf wäre.

Ich habe fleißig trainiert, fühlte mich fit (soweit diese Aussage für einen Parki nach 13 Jahren möglich ist), habe mein „Allerwelts“-Trekkingrad noch einmal durchgecheckt und die Route ausgearbeitet. Eine Knieverletzung, die mich zwang den Reiseterrmin zu verschieben, war gut abgeklungen (An dieser Stelle vielen Dank an Hermann, der mich begleitet hätte). Einzig, es ließ sich kein Mitstreiter finden, der diese Alpenüberquerung mitfahren wollte. Also brach ich mit Gisela allein auf, sie würde mich mit dem Auto begleiten und das Gepäck über den Berg transportieren.

Unser Plan sah weiter vor, dass wir nach der Überquerung der Alpen nach Tramin am Kalterer See weiterfahren würden, um dort die gemeinsamen Ferien zu verbringen.

Zunächst ging es jedoch nach Füssen, dem Ausgangspunkt der Radfahrt.



Von Füssen nach Bichelbach

Weil zu spät in Gronau aufgebrochen natürlich auch zu spät angekommen. Eigentlich wollte ich in Füssen meine Reise auf der historischen „Via Claudia Augusta“, einer alten Römerstraße, die als Radweg ausgebaut ist und von der Donau nach Venedig führt, beginnen. Ehe wir jedoch im Füssener Feierabendverkehr einen geeigneten Parkplatz zum Umziehen fanden und ich mein Fahrrad montiert hatte, war es 17:00 Uhr. Mir blieben also maximal 2 Stunden, um mich auf die nächsten Tage einzustimmen. Ich breche auf und verabrede mich mit Gisela in Reutte am Claudia Augusta Brunnen.

Kurz hinter Füssen erreiche ich die österreichische Grenze und fahre auf einem gut ausgebautem Radweg Richtung Reutte. Dass viele Wege nach Reutte führen und viele auch in den kleinen österreichischen Ortschaften entlang meiner Route im Nichts enden, muss ich leider zur Kenntnis nehmen. Ich verfare mich mehrmals und muss immer wieder neu die Route suchen. Später als geplant erreiche ich Reutte, entdecke in der Innenstadt unser Auto und bald darauf treffe ich auch Gisela wieder. Das nächste Ziel ist die Kirche in Heiterwang und ich beschließe, auf der Bundesstraße zu fahren, das ist zwar nicht schön, geht aber am schnellsten. Ich erreiche den verabredeten Kirchplatz und wir beschließen, noch bis Bichelbach zu fahren und dort zu übernachten.



Von Bichelbach nach Sölden / Zwieselstein

Bei recht durchwachsenem Wetter sollte die erste Etappe des 2. Tages von Bichelbach nach Imst führen. Die Fahrt ging vorbei an Ehrwald und nicht erst der Hinweis „Zugspitzgebiet“ am Ortsschild von Leermoos machte deutlich, dass ich jetzt in den Alpen unterwegs war. Moderat aber stetig, ging es bergauf. Ich hatte mich mit Gisela in Biberwier verabredet, um die weitere Strecke abzusprechen. In Biberwier begann die Auffahrt zum 1310 m hohen Fernpass. Bei den Reisevorbereitungen hatte ich gelesen, dass ein Reisebüro für Biker einen extra Shuttleservice anbot, da der Aufstieg auch für erfahrene und trainierte Biker sehr anspruchsvoll und wegen des Verkehrs zu gefährlich sei. Mit ein wenig Ehrfurcht vor dieser Warnung traf ich somit am Fuße des Fernpasses ein und musste feststellen, dass die Ortsdurchfahrt von Biberwier aufgrund einer Veranstaltung für kurze Zeit gesperrt war. In der kurzen Zwangspause entschied ich, auf den Shuttleservice zu verzichten und die erste wirkliche Herausforderung der Tour mit eigener Kraft zu überstehen. Ich einigte mich mit Gisela, auf der Spitze des 1310m hohen Fernpasses wieder zusammenzutreffen. Der ca. 5km lange Aufstieg, mit wenigen Passagen steiler als 8 %, stellte mich auch nicht vor wirkliche Probleme, eine zusätzliche Hilfe war, dass ich mich einer 5-köpfigen Mountainbike-Gruppe anschließen konnte, in deren Sog ich quasi mit auf den Berg gezogen wurde.

Den größten Teil der Strecke konnte ich in einer 2/4 Übersetzung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 -13 km/h fahren. Am Rastplatz "Zugspitzblick" gönnte ich mir eine längere Pause und ließ die Mountainbiker ziehen. Hätte ich allerdings gewusst, dass mich noch etwa 500m vom Gipfel trennten, hätte ich die Pause verschoben und wäre 20 Minuten eher am vereinbarten Treffpunkt angelangt und Gisela hätte etwas weniger lang gewartet..



Abfahrt vom Fernpass nach Imst

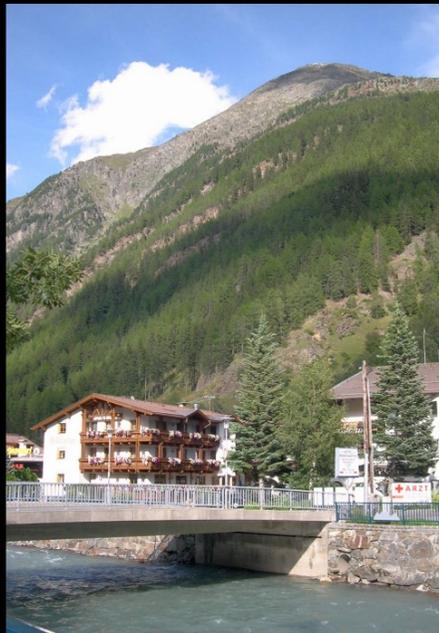
Was ich bis jetzt nicht wusste: die Abfahrt sollte entschieden schwieriger werden. Nach einer kurzen Kaffeepause schloss ich mich einem Pärchen an, das (alle Achtung) mit Fahrrad und Gepäck in den Alpen unterwegs war. Der neu vereinbarte Treffpunkt war Imst. Zusammen mit dem radelnden Pärchen folgte ich einem Hinweis, dass Radfahrer eine Nebenstrecke benutzen sollten.

Auf unbefestigten Wald- und Schotterwegen ging es hinab ins Tal. Da ich ohne Gepäck unterwegs war, hatte ich mit den Unebenheiten weniger Probleme als meine neuen Bekannten, die an einer Schlucht, durch die die Fahrräder getragen werden mussten, gänzlich aufgaben und unter Protest umkehrten.

An der besagten Schlucht rastete zur gleichen Zeit ein Gruppe Mountainbiker, die auf einer geführten Tour mit der Klassifizierung "Schwierig" unterwegs waren. Mit sichtlichem Unbehagen aber letztendlich dann doch mit einem "meinetwegen" durch den Leiter der Gruppe wurde ich als geduldeter Mitfahrer akzeptiert.

Das Abenteuer "Abstieg vom Fernpass" konnte beginnen. Die Fahrräder mussten zunächst durch die Schlucht getragen werden. Auf der anderen Seite angekommen, ging es auf einem engen, steilen Waldweg bis an einen Klippenrand. Über einen am Fels befestigten Bretterweg (zum Glück mit "Geländer") radelten wir vorsichtig weiter. Der Bretterweg mündete wieder über in einen steilen, schmalen Waldpfad, der sich in engen Kurven den Hang hinunterwand, um endlich in einem ausgetrockneten Bachbett zu enden.

Über dieses Bachbett aus grobem Geröll und dicken Steinen erreichten wir irgendwie Nassereith. Ich bedankte mich bei den Bikern und hielt für mich fest, dass ich eine Bergauffahrt jederzeit einem solchen Abstieg vorziehen würde. Was ich hier so emotionslos aufschreibe, hat mich in Wirklichkeit viel Angst und Selbstüberwindung gekostet. Im Klartext: ich hatte richtig Schiss. Erleichtert, wieder festen Boden unter den Rädern zu haben ging es in flotter Fahrt nach Imst. Am vereinbarten Treffpunkt rufe ich Gisela an, die nach wenigen Minuten eintrifft. Ich erzähle von meinem Erlebnis. Mit 45 km habe ich etwa die Hälfte der Tagesetappe zurückgelegt und den ersten Pass gefahren. Das Tagesziel war jedoch Sölden im Ötztal. Wir machen Mittagspause.



Von Imst nach Sölden

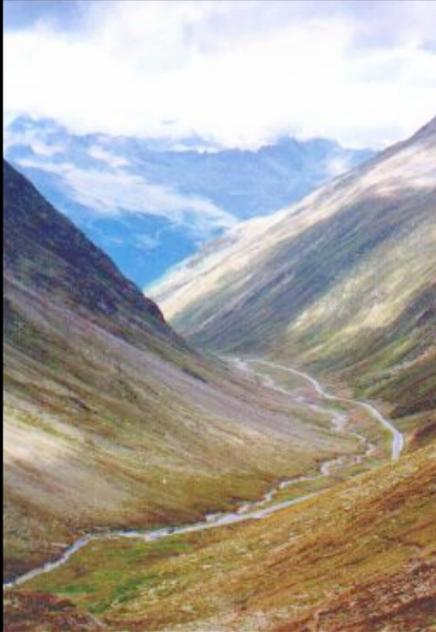
Gemeinsam brechen wir nach der Mittagspause auf. Der erste Teil der Strecke führt über die viel befahrene Bundesstraße 171 Richtung Innsbruck. Zu allem Übel muss ich auch noch mit Gegenwind kämpfen.. An der endlich erreichten Einfahrt ins Ötztal lese ich den ersten Hinweis auf das eigentliche Ziel der Tour. In dicken Lettern nehme ich zur Kenntnis: "Timmelsjoch geöffnet".

Heute geht es jedoch nur bis Zwieselstein, einem Ortsteil von Sölden, der auf einer Höhe von 1470 m über NN liegt und noch etwa 40 km von meinem jetzigen Standort (Beginn des Ötztales etwa 700m über NN), entfernt ist.. Das bedeutet, ich muss auf dem Weg zum Hotel noch etwa 770 Höhenmeter überwinden.

Teils auf Radwegen teils auf der Straße, jedoch jetzt immer bergan, lässt sich das Ötztal recht gut befahren. Ich durchfahre Oetz und Tumpen und treffe in Umhausen wieder auf Gisela. Inzwischen habe ich etwa 70 km in den Beinen, Zeit für eine Kaffeepause.

Nach der Pause beschließen wir, dass Gisela jetzt ins vorgebuchte Hotel in Sölden / Zwieselstein vorausfährt. Gleich nach Umhausen geht es gegen alle Erwartungen zunächst bergab. So richtig freuen kann ich mich über diese Schussfahrt allerdings nicht. Verliere ich doch durch diesen Streckenverlauf gut 100 mühsam erkämpfte Höhenmeter, die jetzt erneut eingefahren werden müssen. Wie erwartet nimmt die Steigung zu. Ich fahre nun permanent in den kleinern Übersetzungen (zwischen 2/3 und 2/4) und verordne mir in Längenfeld eine Verschnaufpause. Der Streckenverlauf nach Sölden bleibt vergleichbar steil und ich bin froh das Ziel erreicht zu haben, freu mich auf eine warme Dusche und ein Bett. Gisela wartet in Sölden auf einem Parkplatz um mir mit zuteilen, dass der Söldener Ortsteil Zwieselstein noch einmal 4 km entfernt und ca. 150 m höher liegt. Eigentlich will ich nicht mehr, also Pause in einer Eisdiele.

Fernpass und Auffahrt nach Sölden haben ihre Eindrücke hinterlassen, müde schwinde ich mich in den Sattel um das gebuchte Hotel in Zwieselstein zu erreichen, Am Ortsausgang von Sölden steigt die Strecke in einer weiten Kurve bis auf 15 % an. Ich fahre die ersten 2 von insgesamt 4 km jetzt in der kleinsten Übersetzung, ziehe mich langsam Zug um Zug den Berg hinauf. Vor mir liegt Zwieselstein, das Etappenziel ist erreicht. Es wird windig und kühler.



Geschichte

Über das Timmelsjoch drangen die ersten Siedler aus dem Passeiertal in das innere Ötztal vor. Es bildete im Mittelalter die Südgrenze der Grafschaft im Oberinntal und der Urpfarre Silz. Später verlief hier die Grenze des Gerichtes Petersberg bei Silz. Der Pass wurde schon 1241 als "Thymels" urkundlich erwähnt. 1320 wurde ein Saumweg angelegt. Er war schon früh ein Handelsweg, auch die Kaufmannsgeschlechter Fugger und Welser haben ihn benützt. 1897 beschloss der Tiroler Landtag eine Straße über den Timmel, aber andere Projekte wurden vorgezogen. Durch den Friedensvertrag von St. Germain verlief ab 1919 die Grenze zwischen Österreich und Italien über das Joch, und jeglicher offizieller Grenzverkehr war unterbunden. In den letzten Wochen des Zweiten Weltkriegs im April und Mai 1945 kehrten zahlreiche Soldaten der Deutschen Wehrmacht zurück in das Ötztal.



Aufstieg zum Timmelsjoch

Früh zu Bett gegangen und gut ausgeschlafen fühle ich mich ganz gut vorbereitet, um den erwarteten anstrengendsten Teil der Reise anzugehen. In nackten Zahlen ausgedrückt, müssen rund 1000 Höhenmeter auf einer Strecke von 22 km bewältigt werden. Rechnet man ein, dass die Strecke gleich hinter Hochgurgl noch einmal 200 m fällt, sind es sogar 1200 Höhenmeter, die zu überbrücken sind. Im Klartext heißt das, die Steigungen liegen immer irgendwo zwischen 10 und 15 %. Das Wetter habe ich auch nicht auf meiner Seite, es ist windig und regnerisch. Um 9:30 h sitze ich im Sattel, das Abenteuer Timmelsjoch beginnt.

Das Höhenprofil vom Timmelsjoch





Von Sölden nach Hochgurgl

Mit dem Schwung der frischen Kräfte und gut motiviert soll mein erstes Ziel Untergurgl sein. Gleich nach Zwieselstein steigt die Strecke auf 15 % auf einer Länge von 3 km an. Ich bemühe mich meine Kräfte zu schonen, bei dieser Steigung und bei diesem Gegenwind fahre ich allerdings am persönlichen Limit. Nach dieser ersten Kraftaktion geht es weniger steil weiter, man glaubt sogar geradeaus oder bergab zu fahren. In Anbetracht der kleinen Übersetzung und der Kraft, die ich aufwenden muss um voranzukommen, ist das allerdings eine optische Täuschung. Es geht stetig berauf, auch wenn das Auge etwas anderes sieht. Diesen Teil der Strecke kann ich mit 2/4 fahren, schneller als 12 km/h gehts nicht. Hinter einer Bergkuppe sehe ich Untergurgl. Der erste Teil der Strecke ist geschafft. Ich mache eine kurze Pause und rufe Gisela an.

Untergurgl liegt hinter mir, die nächste größere Pause soll in Hochgurgl eingelegt werden. Irgendwo zwischen 10 und 12 % Steigung sind es immer. Ich schaue stur wenige Meter nach vorn, hebe nur selten den Kopf, um mich angesichts der Steigung nicht zu demotivieren. Ich weiß, dass die steilsten Passagen erst hinter Hochgurgl kommen. Jetzt ist es wichtig mit dem Gefühl zu fahren, dass "noch was geht". Ich muss in "meinen Trott" verfallen, an alles mögliche denken, nur nicht an die Strecke und die Steigung. In den Kehren stehen jetzt Höheninformationsschilder. In einer Kehre auf 1970m kommt Gisela angefahren. Ich halte und verschnaufe...

Bis Hochgurgl werden es noch etwa 2 km sein. Wir verabreden eine längere Pause um zu regenerieren, in irgendeinem Restaurant dort. Gisela fährt los. Ich schwing mich erneut in den Sattel und suche nach meinem Rhythmus. Als ich Hochgurgl erreiche, machen meine Oberschenkel Schwierigkeiten, die Pause ist wichtig, ich muss essen und trinken, damit die Muskulatur nicht übersäuert. Vom Gipfel trennen mich jetzt noch ca. 7 km und etwa 500 Höhenmeter. Der letzte Teil der Strecke sollte der anstrengendste und schwierigste Abschnitt der Tour werden...



Von Hochgurgl auf die Passhöhe

Kurz hinter dem Ortsausgang von Hochgurgl ist die Mautstation. Jeder, der weiter nach oben will, muss jetzt bezahlen. Radfahrer sind ausgenommen. Ich darf ohne Eintritt zum Timmelsjoch.

Überhaupt nicht glücklich bin ich über den jetzigen Streckenverlauf, denn es geht recht steil bergab. Ich verliere ca. 200 Höhenmeter! Freuen kann ich mich über die lang gezogene Abfahrt, die quasi um einen Berg herumführt, nicht. Hinter dem Berg nimmt der jetzt kalte Wind zu und es beginnt zu regnen. Die Baumgrenze ist erreicht, rechts und links der Strecke, die wieder steil ansteigt, nur Steine, Geröll und karge Flechten. Ich schaue hoch und sehe den Straßenverlauf irgendwo in den tief hängenden Wolken verschwinden. Mir frieren die Hände und meine Kleidung ist schwer und nass vom Regen. Wenn nur der ekelhafte Gegenwind nicht so stark wäre.

Die Steigung beträgt jetzt irgendwo zwischen 12 und 14 %. Ich bin so langsam, dass ich Schwierigkeiten habe im Gleichgewicht zu bleiben und nicht vom Wind von der Fahrbahn gedrängt zu werden, Ich fahre am persönlichen Limit. Die Weiterfahrt ist eine reine Frage des Wollens geworden. In diesem Mistwetter erkenne ich plötzlich am Fahrbahnrand unser Auto, Gisela hat erkannt, dass ich angesichts der Wetterverhältnisse Schwierigkeiten haben würde. Nehme den warmen Platz im Auto gern an um aufzutauen und zu rasten. Gisela fragt, ob ich nicht das Fahrrad einladen wolle um mit ihr weiter zu fahren- sie stellt die Frage, obwohl sie die Antwort kennt.

Das Thermometer im Auto zeigt eine Außentemperatur von 3,5 Grad Celsius. Ich stecke meine Hände in Plastikbeutel. Wenn die Finger nicht nass werden, dann frieren sie auch nicht so. Gisela will in der nächsten Kehre wieder halten, ich nehme das Angebot an und fahre so gut ich kann hinterher. Manchmal hilft es im Stehen zu fahren, jetzt nicht, ich komme nicht mehr aus dem Sattel, muss einige Verschnaufpausen einlegen, bis ich in einer der nächsten Kurven erneut unser Auto sehe. Ich muss aufpassen, beim Anhalten nicht zu fallen.



Von hier noch etwa 2 km. Die Frage nach Aufgabe wiederholt Gisela, ich meine Antwort auch. Habe zwar versprochen nichts Unüberlegtes zu tun..... ist es noch vernünftig weiterzufahren? Ich widerstehe dem Angebot, das Fahrrad einzupacken und quäle mich mühsam weiter. Ich weiß um die eigene Enttäuschung, wenn ich jetzt abbrechen würde.

Wind und Regen, die nachlassende Kraft, die Steigung, die Luft jenseits von 2300m Höhe, alles setzt mir zu. Ich brauche meine Pausen, ich gönne sie mir. Alles liegt im Nebel, Sicht vielleicht 20 m.

Erst spät entdecke ich unser Auto, es steht auf dem Timmelsjoch.



Angekommen

Ich verharre einen Moment, kann und will jetzt nicht reden.

Auf die Frage, was es mir nun gebracht hat, sich so abzu trampeln, kann ich nicht antworten. Gisela hat die Träne übersehen, die ich im Auge hatte

Den höchsten Pass in den österreichischen Alpen habe ich trotz schlechter Wetterbedingungen mit dem Fahrrad erreicht.

Im einfachen Restaurant auf der Passhöhe wärmen wir uns auf, essen und trinken. Das Timmelsjoch liegt im tiefen Nebel. Es ist kalt, windig und es regnet. Irgendwie ungemütlich. Wir machen ein paar Fotos und beschließen die Abfahrt.



Die Abfahrt

Aufgrund der Kälte und des Regens behalte ich die bewährten Plastiktüten an den Händen. Im oberen Teil fällt die Passstraße nur wenig. Im dichten Nebel ist der Weg nur schlecht zu sehen. Zum Glück ist kaum Verkehr. Besonders kritisch sind die Tunnel. Es ist dunkel und ich sehe nichts von der Straße. Steil geht es jetzt bergab. Der Nebel lichtet sich, Gisela wartet auf einem Parkplatz und wir genießen das Panorama.

Steil und mit vielen Kurven geh's zu Tal. Ich kann mit dem Auto talwärts mithalten. Mehr als 20 km fahren wir hintereinander. Kurz vor St. Leonhard ist das Abenteuer "Timmelsjoch" vorbei. Ich verstaue das Fahrrad im Auto... Kann ich im nächsten Jahr wohl noch einmal?



Mit dem Fahrrad über das Stilfser Joch

von Füssen nach Meran

gefahren im August 2007
 Gesamtstrecke: 302 km
 max. Höhe 2758 m
 max. Steigung 15 %

Wolfgang Bornemann

Stilfser Joch

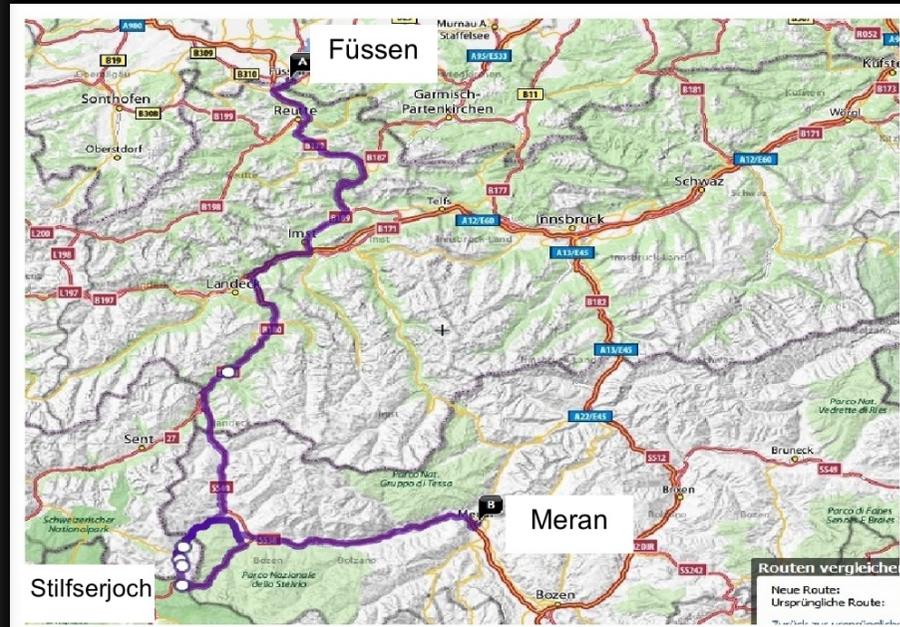
Das Stilfser Joch (ital. Passo dello Stelvio) ist mit 2.757 m ü. NN der zweithöchste asphaltierte Gebirgspass der Alpen. Das Stilfser Joch verbindet Bormio, Lombardei, mit dem Vinschgau bei Prad, Südtirol. Auf der Westseite mündet auf 2.503 m ü. NN die über den Umbrailpass kommende Straße von Santa Maria ein. Ebenso auf dieser Seite durchfährt man etwas tiefer gelegen mehrere Kurztunnels. An der Ostrampe kann man in Gomagoi auf 1.260 m ü. NN in das Suldental nach Innersulden abzweigen. Auf 2.188 m ü. NN liegt auf der Ostseite das Berghotel Franzenshöhe.

Das Stilfser Joch ist durchgängig asphaltiert und in der Regel zwischen Ende Mai und November für den Verkehr geöffnet. Die Westrampe von Bormio wird in der Regel etwas früher für den Verkehr geöffnet. Während dieser kurzen Öffnungszeit herrscht auf dieser Straße starkes Verkehrsaufkommen, vor allem durch Tourismus- und Freizeitfahrten, das den Naturpark stark belastet. So versammeln sich bei dem „Internationalen Treffen“ in der ersten Juliwoche jedes Jahr dort Hunderte Motorradfahrer.

Fortsetzung

Als höchster Alpenpass gilt der Col de l'Iseran mit 2.770 m ü. NN. Manchmal wird aber auch der Col de la Bonette in Frankreich mit 2.802 m ü. NN als höchster Alpenpass gezählt; diese Höhe ist jedoch die Scheitelhöhe der Straße, die nicht zwischen zwei Gipfeln hindurch, sondern westlich um die Cime de la Bonette herum führt, also keine Passstraße ist.

Das Gebiet des Stilfser Jochs ist seit 1935 Nationalpark.





Mit dem Fahrrad über das Stilfserjoch

..und es geht doch! (noch)?

Wer mit dem Fahrrad über Alpenpässe fährt, die an die 3000 m Höhe reichen, gilt in manchen Augen als Extremsportler, in manch anderen allerdings auch als verrückt. Wie so oft, liegt die Wahrheit wohl in der Mitte und ich überlasse dem Leser hier allen Freiraum zu spekulieren, wo ein „Mittfünziger“, der langjährig an Parkinson erkrankt ist, innerhalb dieser Spanne einzuordnen ist.

Ich muss auch nicht betonen, dass 300 km in den Alpen und die Überwindung von 4000 Höhenmetern auf dieser Strecke schon nach ein paar Muskeln und sportlicher Kondition rufen.

Ausgerüstet mit diesem Wissen und der Erfahrung der beiden vorausgegangenen Jahre, ich bin bereits über den Jaufenpass und dann über das Timmelsjoch gefahren, wusste ich, was mich erwartet und habe mich im Fitness-Studio und mit dem Fahrrad auf das Stilfser Joch vorbereitet.

Auf eine Anfrage im Internet Forum, ich wollte nicht so gern allein fahren, hat sich Jürgen gemeldet, der das Fahrrad auch als sportliches Verkehrsmittel schätzt und über langjährige Erfahrung verfügt. Vervollständigt wurde das Team noch durch meinen Sohn Henning und dessen Freundin Maren, die uns mit dem Auto begleiten und das Gepäck transportieren würden.



Von Füssen nach Imst (70 km)

Das Auto bereits am Abend vor der Abreise beladen, konnten wir wie geplant starten und erreichten nach flotter Fahrt gegen 15:30 Uhr Füssen.

Um 16:00 Uhr sitzen wir im Sattel, das Ziel der ersten Etappe ist die österreichische Stadt Imst. Von Jürgen wusste ich, dass er etwa 6000 km im Jahr fährt und mehrmals an der in Schweden stattfindenden Väderntour teilgenommen hat. Das bedeutet, er fährt viel mehr als ich und ich habe noch nie eine 300 km Fahrt am Stück hingelegt. Kann ich angesichts dieser imposanten Daten mithalten? Nach den ersten Kilometern kann ich diese für mich wichtige Frage beantworten. Ich komme problemlos mit, obwohl Jürgen auf der freien Strecke nach Reutte einen 30-er Schnitt vorlegt. Nach Reutte fahren wir auf der Bundesstraße Richtung Fernpass. Uns ist bewusst, dass parallel zu der von uns gewählten Route auf der Bundesstraße die „Via Claudia Augusta“, eine zum Radweg erklärte alte Römerstraße; verläuft. Dieser unbefestigte Weg ist mit unseren Rennrädern jedoch nicht zu befahren.

Langsam werden die Berge um uns herum höher und mächtiger. Das Ortsschild von Leermoos verdeutlicht uns mit dem Hinweis „Zugspitzgebiet“; dass es ernst wird, wir sind in den Alpen unterwegs. In Bieberwier beginnt die Auffahrt zum 1310 m hohen Fernpass. Ich kenne diesen Anstieg vom letzten Jahr und weiß, dass die Steigung nicht über 8% hinausgeht. Ich erwarte keine unlösbaren Probleme.

Bergauf, so haben wir uns vorher verständigt, geben wir die Formation auf, jeder muss seinen Rhythmus finden. Wir müssen Kraft, Kondition, Übersetzung, Geschwindigkeit und Anstieg in eine individuelle Einheit bringen, um die zu erwartenden Steigungen zu bewältigen. Auf dem Rastplatz „Zugspitzblick“ halte ich und warte auf Jürgen. Die wenigen 100 m bis zur Passhöhe fahren wir gemeinsam und lassen uns dann ins Tal nach Nassereith rollen. Ungefährlich sind solche Abfahrten, auf denen schnell Geschwindigkeiten von über 70 km/h erreicht werden können, nicht. Fahrbahnbeschaffenheit, enge Kurven und die Verkehrsdichte lassen es nicht zu, schneller als höchstens 50 km/h zu fahren. Die einsetzende Dämmerung, es ist inzwischen kurz nach 19:30 Uhr, zwingt uns, möglichst bald im inzwischen von unseren motorisierten Begleitern gebuchten Hotel in Imst anzukommen. Streckenverlauf und Wind ermöglichen, dass wir mit einem guten 30-er Schnitt die letzten 12 km abspulen können. Wir erreichen das geplante Etappenziel gegen 20 Uhr und schließen den ersten Tag.



Von Imst zum Reschensee (90km)

Gut geschlafen und ausgiebig gefrühstückt sitzen wir kurz nach 8 Uhr wieder im Sattel. Mit Henning und Maren haben wir vereinbart, dass wir bis zum Reschensee fahren wollen. Auf dem Weg zu diesem Ziel wird sich uns der Reschenpass als Herausforderung in den Weg stellen.

Von Imst fahren wir zunächst entspannt und ohne besondere Anstrengungen durch das Lechtal und erreichen über Landeck und Prutz die Stadt Pfunds. Zum Glück finden wir kurz nach Landeck eine Nebenstrecke und können die viel befahrene B315 verlassen. In Pfunds stoßen wir eher zufällig auf einen wunderschönen Wirtschaftsweg, der uns an den Fuß des Reschenpasses heranbringt.

Galten früher Radwanderer als Touristen, die mangels eines Autos in der Lage waren nur einen Billigurlaub zu machen, so hat sich dieses Bild heute geändert. Man ist sich im Fremdenverkehrsgewerbe durchaus bewusst, dass Radfahrer auch über eine Urlaubskasse verfügen, über deren Inhalt es sich lohnt nachzudenken. Allerdings stellten wir mehrfach fest, dass die wünschenswerte Infrastruktur, in Form von Radwegen und einer systematischen Beschilderung, mit dem Tempo und den Interessen der Hotel- und Gaststättenverbände nicht mithalten konnte. In unserem speziellen Fall werden wir wunderbar an den Fuß des Reschenpasses herangeführt, um dann zu lesen, dass Radfahrern jetzt die Weiterfahrt nicht erlaubt ist.

Die einzige Alternative, die sich uns anbietet den Reschensee zu erreichen, führt über die Schweiz und, wie wir aus der Karte entnehmen können, über eine mit vielen Serpentinien ausgestattete Straße. Wir folgen dieser Option, passieren nach kurzer Fahrzeit die Grenze zur Schweiz und legen eine Mittagspause in einem Restaurant irgendwo an der Strecke ein.

Essen und Trinken sind wichtig angesichts der zu erwartenden Anstrengungen. Wir müssen aufpassen, dass die Muskulatur nicht übersäuert und sich der so genannte „Hungerast“ einstellt. Unter diesen Bedingungen würden wir mit Sicherheit die vor uns liegende Bergetappe nach Nauders nicht bewältigen.



Fortsetzung

Mit ein bisschen Ehrfurcht, die uns allein durch den Blick auf die Karte vermittelt wird, wir erwarten 15 % Steigung und 11 Kehren, erreichen wir kurz nach der Mittagspause den Einstieg in diesen Aufstieg. Ich fahre vorn und suche nach meinem Rhythmus. Die ersten Kilometer bin ich noch ganz gut unterwegs, fahre nicht in den kleinsten Übersetzungen, ich brauche das Gefühl, Reserven zu haben. In einer Kehre auf halber Strecke mache ich Pause, als ein älterer Mann auf seinem Rennrad an mir vorbeifährt und mich auffordert, nicht aufzugeben und weiterzufahren. Ich bin in meinem Stolz getroffen, schwinge mich in den Sattel und ziehe an, der Abstand zu meinem Kritiker wird geringer und schließlich überhole ich ihn. Jetzt diese Geschwindigkeit halten, lautet meine Taktik...

Viel zu spät erkenne ich, dass es so nicht geht. Ich bin in den Alpen unterwegs und muss meine Kräfte besser einteilen. Mein anfängerhaftes Verhalten hat meine ganze Kraft gekostet. Ich muss eine weitere Pause einlegen, mich besinnen und zur Disziplin rufen.

Die letzten 3 km fahre ich dann zusammen mit dem Rennradfahrer, dessen Tempo ich annehme. Voller Respekt nehme ich zur Kenntnis, dass der vor mir fahrende Sportler bereits weit über 70 Jahre alt ist. Ich überhole ihn nicht und erreiche in seinem Windschatten die Passhöhe. Ich werde von dem rüstigen Radsportler darüber informiert, dass er eine Gruppe von 5 Mountainbikern anführt, die jedoch nicht mit seinem Tempo zurechtkommen und er nun warten müsse.

Jürgen trifft ein und nach kurzer Rast brechen wir nach Nauders auf und folgen dann dem Radweg zum Reschenpass, den wir ohne große Anstrengung kurz hinter Nauders passieren.

Von Henning erhalte ich inzwischen die Nachricht, dass unser Quartier in St. Valentin am Ende des Reschensees gebucht sei, Über eine herrliche Panoramastraße entlang des Reschensees erreichen wir das Hotel und beenden den Tag nach etwa 90 km.

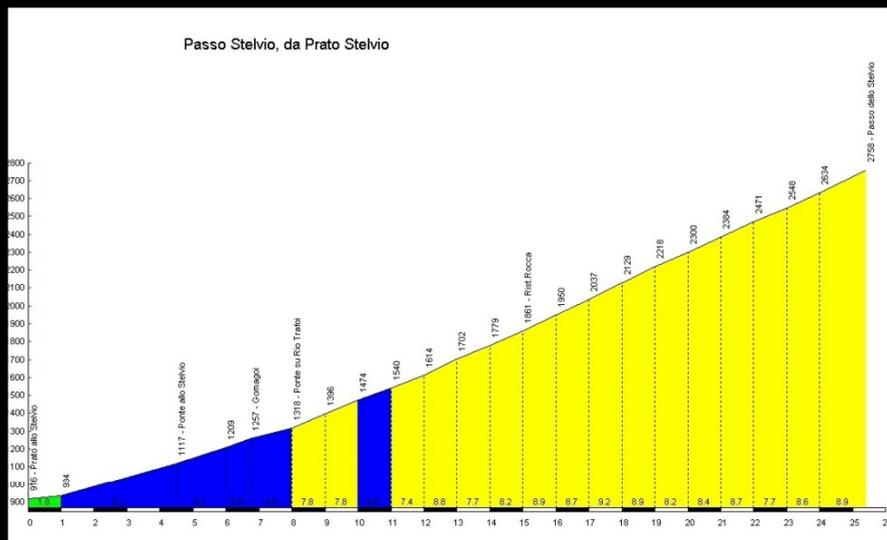


Von St. Valentin zum Stilfser Joch

Es ist 6 Uhr, ich bin noch müde und mir ist fröstelig, als ich meine Fahrradhandschuhe überziehe. Dem heutigen Tag gehört unsere ganze Konzentration dem Stilfser Joch, das wir über Prad, eine kleinen Stadt am Fuße des Passes, anfahren wollen. Prad liegt etwa auf 800 m Höhe und unser Ziel auf ca. 2800 m. Wir müssen also rund 2000 Höhenmeter, die sich auf 49 Kehren auf einer Länge von etwa 30km verteilen, überwinden.

Nach Prad können wir problemlos die um diese Zeit kaum befahrene Bundesstrasse benutzen. In etwas mehr als 60 Minuten haben wir die ca. 30 km geschafft. In einer Bäckerei versorgen wir uns mit dem notwendigen Proviant, den wir für den Aufstieg brauchen.

Das Abenteuer „Mit dem Fahrrad über das Stilfser Joch“ kann beginnen.





Teilstück1: von Prad nach Trafoi

Eigentlich ist es besser jetzt nicht daran zu denken, was man da vorhat. Einfach fahren und nehmen was kommt. Wir verlassen Prad, die Steigung ist noch moderat, wir lassen unsere Jacken an, denn noch erreicht uns die aufgehende Sonne nicht. Die Steigung zieht langsam an, Stück um Stück müssen wir die Übersetzung verkleinern. Langsam wird uns warm, doch eher vom Treten als von der Sonne. Auf einem Parkplatz zieht Jürgen die Jacke aus, ich nehme die Pause dankbar an und warte auf ihn.

Die ersten Autos fahren an uns vorbei, vermutlich alles Angestellte der Hotelbetriebe auf dem Stilfser Joch, die zu ihrem Arbeitsplatz wollen.

Jetzt wird auch mir warm, ich entledige mich meiner Jacke, mache ein paar Fotos und schwinde mich wieder in den Sattel. Jürgen ist jetzt einige hundert Meter voraus, er hat nicht gewartet als ich mich umzog. Mit aller Kraft fahre ich hinterher, will ihn unbedingt einholen. Ich mache den gleichen Fehler wie gestern am Aufstieg zum Reschensee, ich hole Jürgen ein und bin völlig ausgepowert. Zum Glück macht er gerade eine Pause, die ich jetzt auch dringend brauche. Ich konzentriere mich und weiß, dass ich disziplinierter fahren muss, meine Kräfte einzuteilen habe.

Von den 49 Kehren haben wir noch keine passiert, obwohl wir seit mehr als 30 Minuten steil bergauf fahren. So langsam finde ich in meinen Rhythmus, schaue nur wenige Meter nach vorn, hebe nur selten den Kopf, um mich angesichts der Steigung nicht zu demotivieren. Fahre auch nicht in den kleinsten Gängen, ich brauch das Gefühl auf Reserven zurück greifen zu können. Aus einem Mix von Übersetzung, Steigung, Kraft und Kondition stellt sich eine Geschwindigkeit von 10-11 km/h ein, die ich so einige Zeit durchhalten kann, wenn die Steigung nicht über 10 % hinausgeht. Unverhofft gibt es kurze Rampen zu bewältigen, die allerdings weit steiler sind. Hinter einer solchen Rampe entdecke ich den Skiort Trafoi Wir beschließen, uns einen Kaffee zu gönnen. Am Ende des Ortes entdecken wir eine Bank. Hier setzen wir unsere Rast fort.



Auffahrt zum Stilsfer Joch

Teilabschnitt 2: von Trafoi zum Bergrestaurant

Ein Radfahrer braucht ein gutes Gleichgewicht, eine gute Koordination sowie Kraft und Ausdauer. Diese Eigenschaften sind besonders in den Bergen gefragt, wenn man, aufgrund der Steigungen, nur ganz langsam vorankommt. Erschwerend kommt hinzu, dass man die meist schmale Straße auch noch mit den motorisierten Verkehrsteilnehmern teilt. Sollte man angesichts dieser Bedingungen nicht glauben, dass sich ein Parkinson -Patient beim Befahren von Alpenpässen mit dem Rad stets in höchster Lebensgefahr befindet?

Wenn ich Rad fahre, folgen meine Bewegungsabläufe offensichtlich anderen Mechanismen. Ich fahre auch dann noch sicher Rad, wenn mir andere Bewegungen längst schwer fallen. Auf dem Rennrad gibt es für mich keinen Unterschied zwischen krank und gesund, es gibt nur Radfahrer und ich bin einer von ihnen.

Ich hänge meinen Gedanken nach und ziehe mich so gleichmäßig wie möglich den Berg hinauf. Irgendwo zwischen Kehre 30 und 35 mache ich Pause, ich war lange im Sattel, brauch jetzt die Pause. Es ist eine Frage der Kraft, der Oberschenkelmuskulatur und des Wollens. Es ist erstaunlich, wie schnell man in Pausen von 5-10 Minuten regeneriert. Inzwischen ist die Baumgrenze erreicht. Die Fahrt bis zum Ziel wird bei strahlendem Sonnenschein zu einem schweißtreibenden Kraftakt. Ich fahre jetzt in den kleinsten Gängen, bin mehr als 2,5 Stunden am Berg unterwegs, langsam schwinden meine Kräfte. Ein Schild an Kehre 23 weist auf ein Restaurant am Wegesrand hin. Ich nehme den Hinweis erfreut zur Kenntnis, warte auf Jürgen und rufe Henning an. Auch die Autofahrer müssen sich konzentrieren, Henning hängt mit dem BMW hinter einem Bus, muss ständig am Berg halten und neu anfahren.

Zusammen machen wir eine Erholungspause im Garten des auf über 2100m liegenden Restaurants.



Teilabschnitt 3: Vom Restaurant zum Gipfel

Das Ziel und der Weg dorthin sind jetzt deutlich zu sehen. Wir müssen noch ca. 700 Höhenmeter, verteilt auf ca. 23 Kehren überwinden. Ein letzter Moment der Konzentration und ich sitze erneut im Sattel, suche meinen Rhythmus, und denke nur von Kehre zu Kehre. Ich überhole und werde überholt. Ich fahre jetzt am Limit,

Kehre 15 zwingt mich zu halten. Ich kann nicht mehr. Die Sonne, die nachlassende Kraft, Steigungen immer um 12-15 %, die Luft jenseits von 2500m Höhe, alles setzt mir zu. Allen, die es bis hier geschafft haben ist die Anstrengung anzusehen, alle wissen auch, dass man jetzt nicht aufgeben kann.

Irgendwer hat im Verlauf der Strecke „noch 6km „ auf die Straße geschrieben. Am Rastplatz erkenne ich, dass es noch 5km sein sollen. Müde schwingen wir uns in den Sattel, eigentlich will ich nicht mehr, fahre nur noch im kleinsten Gang, irgendwo lese ich „4km“.

Bei km 3 mache ich erneut eine Pause, das Ziel ist jetzt deutlich zu sehen. Ich blicke auf und erkenne Henning und Maren, die mir zuwinken. Das motiviert.

Langsam setze ich mich wieder in Bewegung, ich weiß jetzt, dass ich es schaffen werde. Die Aussicht so kurz vor dem Ziel zu sein setzt frische Kräfte frei, ich überhole noch einmal und biege in die letzte Kehre ein, sehe das Ziel, die Beine treten wie von allein. Ich kann sogar noch etwas an Geschwindigkeit aufnehmen.



Angekommen

Ich sehe Henning und Maren, sie klatschen bei meiner Ankunft.

Henning kommt auf mich zu und ich höre ihn sagen:

„Super Papa, du hast es geschafft“.

Ein Moment, der mich gefrieren lässt.

Abschalten, durchatmen, ich hab es geschafft, bin mit dem Fahrrad auf dem Stilfser Joch, dem mit 2800 m höchsten befestigten Pass in den Alpen.

Auch Jürgen trifft ein. Auch ihm steht die Anstrengung im Gesicht, auch er hat das Letzte gegeben. Ich gratuliere ihm, es war seine erste Alpenfahrt.



Die Abfahrt vom Gipfel nach Glurns

Mir ist angesichts der anstrengenden Auffahrt nach Ruhe und Besinnlichkeit. Auf dem Stilfser Joch bekomme ich Lärm, Trubel und den Krach von 1000 Tagestouristen, die mit dem Auto, Motorrädern oder gar mit Bussen angereist sind. Souvenir- und Bratwurstbuden bestimmen das Bild, nicht einmal in Ruhe ein Foto unter dem Gipfelschild können wir machen.

Wir trinken ein wenig, genießen dennoch die Aussicht und treten die Rückfahrt über den Umbrailpass, der im Hoheitsgebiet der Schweiz liegt, an.

Wir rollen über die Südseite des Stilfser Joches ab, passieren die Schweizer Grenze und steigen wenige Meter auf und queren den Umbrailpass. Die Schweizer Strecke, so nehmen wir zur Kenntnis, ist viel weniger befahren.

Allerdings ist sie auch nicht ungefährlich, denn die Straße verläuft steil und ohne besondere Randsicherungen zum Tal. Bei Gegenverkehr wirds manchmal eng, speziell, wenn man an der ungesicherten Seite fahren muss. Ich mache mir Sorgen um unser Serviceteam, denn sie wollten über die gleiche Strecke abfahren.

Beim Hochfahren schmerzen einem die Beine, jetzt sind es die Hände, die vom vielen Bremsen verkrampfen. Nach etwa 2 Stunden treffen wir etwa zeitgleich mit unserem Serviceteam in Glurns ein. Ich bin froh, dass Henning und Maren die Abfahrt auch ohne Probleme geschafft haben.

Ein ereignisreicher Tag geht zu Ende. Die Erschöpfung ist gewichen, das Gefühl, etwas nicht ganz alltägliches geleistet zu haben, bleibt. Irgendwie sind wir auch stolz.



4.Tag: von Glurns nach Meran (ca. 70 km)

Bei herrlichem Sonnenschein lassen wir es langsam angehen, finden einen gut ausgebauten Radweg, der entlang der Etsch verläuft und offensichtlich vom Reschensee zum Gardasee verläuft. Entspannt erreichen wir kurz nach 13:00 Uhr Meran.

In der Fußgängerzone, in einer der für diese Gegend berühmten Laubengassen, essen wir ein Eis und beenden die Radtour. Insgesamt hat uns diese Herausforderung 312 km durch die Alpen geführt und wir haben etwa 4000 Höhenmeter überwunden.

Es bleiben unvergessliche Erinnerungen, und wenn die Gesundheit es zulässt, werden wir uns im nächsten Jahr einer neuen Herausforderung stellen.

Danke Jürgen, dass du mitgekommen bist, danke Maren und Henning, dass ihr uns so gut unterstützt habt.

Wir waren ein tolles Team.

Mit dem Fahrrad über 5 Alpenpässe

Fernpass - Reschenpass - Umbrailpass -
Stilfserjoch - Jaufenpass

von Füssen über Meran nach Sterzing

gefahren	Oktober 2008
Gesamtstrecke	308 km
max. Höhe	2758 m
max. Steigung	15 %

Wolfgang Bornemann

Die Route



Tirol

Tirol ist eine Region in Mitteleuropa, die sich vom Westen Österreichs bis in den Norden Italiens erstreckt. Ursprünglich unter eigener Herrschaft, wurde Tirol nach dem Untergang des Habsburger Vielvölkerstaates Österreich-Ungarn nach dem Ersten Weltkrieg durch den Friedensvertrag von St. Germain auf zwei Staaten aufgeteilt:

Nordtirol und Osttirol (heute: Bundesland Tirol) zu Österreich, Südtirol und Welschtirol (heute: autonome Region Trentino-Südtirol) zu Italien. Das ladinischsprachige Gebiet um Cortina d'Ampezzo (lad. Anpezo, dt. Hayden) gehörte ursprünglich ebenfalls zum Kronland Tirol, wurde seinerzeit jedoch von den italienischen Faschisten an die Provinz Belluno angeschlossen. Derzeit gibt es Bestrebungen, das frühere Hayden, Buchenstein, (lad. Fodom, ital. Livinallongo del Col di Lana) und Verseil, (lad. Col, ital. Colle Santa Lucia) wieder an Südtirol anzugliedern. Am 28. Oktober 2007 fand eine Volksbefragung dazu statt. Diese Volksbefragung ergab eine deutliche Mehrheit für die Wiederangliederung. Letztendlich wird das italienische Parlament über die Neugliederung entscheiden.

Geographie

Landschaftlich ist Tirol durch die Alpen geprägt. Tirols höchste Berge sind der Ortler (3.905 m ü. A) und die Königspitze in Südtirol, der Großglockner (3.798 m ü. A) in Osttirol, der Monte Cevedale (3.769 m s.l.m.) in Welschtirol (Trentino) und die Wildspitze in den Ötztaler Alpen in Nordtirol.

Die Entwässerung erfolgt in Nord- und Osttirol über Inn, Drau und Lech, die alle in die Donau münden. Südtirol und Trentino werden hauptsächlich von der Etsch und ihren Nebenflüssen entwässert. Die Teilung des Landes erfolgte fast genau an der Wasserscheide.

Die Region Tirol grenzt im Norden an Bayern, im Westen an Vorarlberg und den Kanton Graubünden, im Südwesten an die Lombardei, im Süden und Südosten an Venetien und im Osten an Salzburg und Kärnten.



Vorbereitung

Wie auch in den vorangegangenen Jahren, habe ich mich durch Training im Fitness - Center und durch Fahrten in den heimischen Bergen einige Monate auf das Abenteuer Alpen vorbereitet. Da auch mein Sohn Steffen Interesse bekundete sich einer solchen Herausforderung zu stellen, war die Frage nach einer Begleitung (ich wollte nicht so gern allein fahren) schnell gelöst. Vervollständigt wurde das Team durch meine Frau Gisela, die mit dem Auto das Gepäck transportieren würde.

Alles, was uns einschränkte, war jetzt die Tatsache, dass eine Lehrerin und ein Schüler auf die Ferien angewiesen sind und die Sommerferien viel zu kurz waren um unseren Ausflug in die Alpen unterzubringen. Will sagen, ein gemeinsamer Termin ließ sich erst in den Herbstferien realisieren.

Dieser späte Termin brachte eine neue Unbekannte ins Spiel, was ist mit dem Wetter? Viele Alpenpässe werden im Oktober gesperrt. Wir würden somit vor Ort und von Tag zu Tag entscheiden, wie und was möglich ist. Vorsorglich rüsteten wir unseren Golf mit Winterreifen aus, verstaute zwei Fahrräder und das notwendige Gepäck für drei Personen im Fahrzeug und brachen an einem grauen Oktobermorgen auf in Richtung Alpen.

Unser Ziel war Bichelbach, eine kleine österreichische Gemeinde, unweit von Füssen, wo wir zunächst übernachteten. Unsere Planung sah vor, von Bichelbach am frühen Morgen des nächsten Tages mit den Rädern über den Fernpass und weiter in Richtung Reschenpass zu fahren.



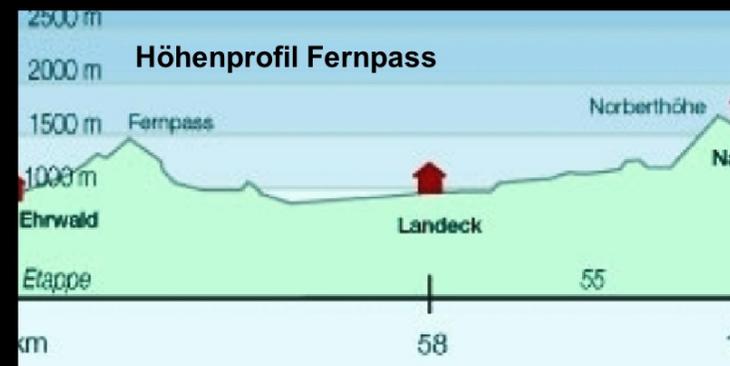
Zugspitze (vom Fernpass)



1.Tag: Von Bichelbach nach Pfunds (96 km)

Hinter den Gardinen des Hotelzimmers erwartete uns ein eher grauer Morgen. Wir beschlossen beim Frühstück - und nicht ohne bange Nachfrage bei den dort Heimischen zu Ihrer Meinung bezüglich des Wetters -, in kurzer Radkleidung zu starten. Bei Bedarf könnten wir uns später umziehen.

Nachdem die weitestgehend zerlegten Fahrräder wieder montiert und einsatzfähig waren, brachen wir kurz nach 10 Uhr auf in Richtung Fernpass. Ich kannte den Fernpass von vergangenen Touren und wusste, dass er uns nicht vor große Schwierigkeiten stellen würde, die Steigungen gehen nicht über 8 % hinaus und dieser Pass, der auf etwa 1200 m ansteigt, ist gut geeignet sich auf die richtigen Bergpassagen einzustimmen. Der Fernpass gilt als ein Einfallstor zu den Alpen, ist vielbefahren und die eigentliche Herausforderung ist aufzupassen, dass man bei der Verkehrsdichte nicht unter die Räder kommt. In weniger als zwei Stunden sind wir in Nassereith, dem Ende des Fernpasses. Wir verständigen uns mit Gisela nach Imst weiterzufahren, um dort gemeinsam eine Pause in einem Restaurant einzulegen.



Fernpass

Er liegt zwischen den Lechtaler Alpen im Westen und dem Mieminger Gebirge im Osten; 13,5 km nordöstlich befindet sich die Zugspitze (2.962 m) im Wettersteingebirge. Die Passhöhe, die sich nur etwas südwestlich von Ehrwald befindet, liegt zwischen dem Grubigstein (2.233 m) im Nord-Nordwesten, dem Wannig (2.493 m) im Südosten und dem Loreakopf (2.471 m) im Westen.

Der Pass entstand vor etwa 10.000 Jahren durch einen gewaltigen Bergsturz, der die Täler zwischen den Bergen auffüllte. Seine Landschaft ist geprägt durch eine Reihe von Seen (Blind-, Fernstein-, Mitter- und Weißensee), deren größter der Blindsee ist.

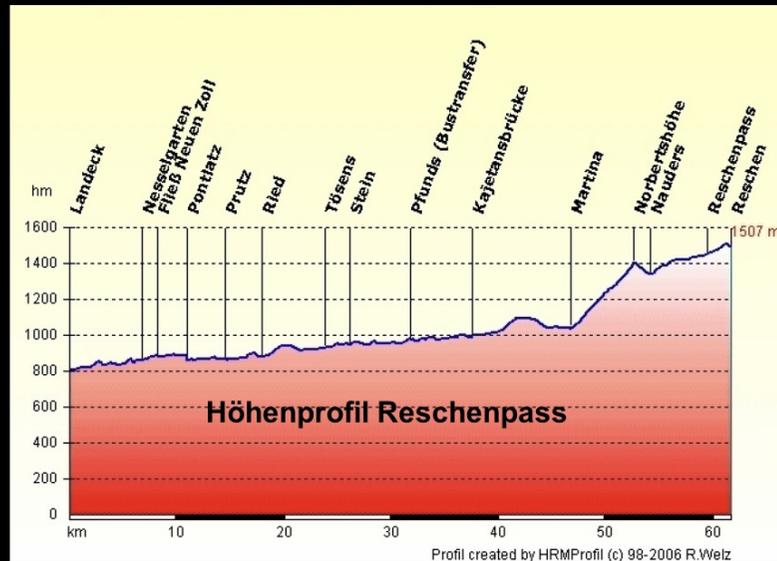
Über den Fernpass verläuft die viel befahrene Fernpassstraße (B179), die Reutte durch den Lermoostunnel mit Nassereith und Tarrenz bzw. Imst verbindet. Über die an diese anschließenden Ehrwalder Straße (B187) und Mieminger Straße (B189) sind auch Garmisch-Partenkirchen (Deutschland), Mieming und Telfs miteinander verbunden. Durch den Fernpass sind somit auch Lech- mit Inntal bzw. Loisach- mit Gurgltal miteinander verbunden. Daher zählt er zu den meistbefahrenen Alpenpässen der Ostalpen. Die maximale Steigung beträgt 8 %, der von Reutte zur Passhöhe zu überwindende Höhenunterschied 359 m, hinab nach Telfs sind dies 579 m.



Fortsetzung

Die etwa 25 km nach Imst spulen wir problemlos ab. Im gegenseitigen Windschatten fahren wir dicht hintereinander und halten auf der meist eben verlaufenden Strecke eine Geschwindigkeit von 30 und 35 km/h. Mir ist allerdings bewusst, dass ich mich disziplinieren muss und meine Kräfte einzuteilen habe, denn die schweren Etappen kommen ja noch. Mir wird auch klar, dass ein gut trainierter 19 jähriger Fussballspieler einem 55 jährigen Radsportler, der sich redlich um seine Fitness bemüht, deutlich überlegen ist. Ich freu mich für den leichtfüßig dahinradelnden Sohn und hechele so gut ich kann hinterher.

Nach der Mittagspause verlassen wir Imst und fahren auf dem Inntalradweg nach Landeck und erreichen schließlich ohne Schwierigkeiten Pfunds, wo Gisela inzwischen vor dem gebuchten Hotel auf uns wartet. Mit etwa 96 km in den Beinen beschließen wir den ersten Tag. Wenn das Wetter hält, werden wir morgen mit dem Reschenpass die ersten ernsthaften Steigungen bewältigen.



2. Tag: Von Pfunds nach Taufers

Alles hängt vom Wetter ab. Wenn es stürmt und schneit, müssen wir abrechnen. Der erste Blick aus dem Fenster des Hotels in Pfunds bestätigt den Wetterbericht. Es bleibt mindestens heute noch angenehm warm und überwiegend trocken.

Gegen 10 Uhr sitzen wir im Sattel und fahren in Richtung Reschenpass. Mit Gisela haben wir verabredet, dass wir uns in Nauders, kurz vor dem Reschensee wieder treffen.

Von Pfunds bis Nauders sind es etwa 14 km, eingeschlossen der ungefähr 1400 Meter hohe Reschenpass. Der Reschenpass gilt als die einfachste Möglichkeit um mit dem Fahrrad über die Alpen und dann weiter nach Süden zu fahren. Die eigentliche Passstrasse ist gut 7 km lang und nur im letzten Abschnitt wirklich steil. Gefährlicher sind die drei Tunnel entlang der Strecke, die wir um Dunkeln (natürlich fehlt an unseren hochmodernen Fahrrädern die Beleuchtungsanlage) durchqueren.

Unter richtig harten Bedingungen, dann, wenn es über 20 – 30 km steil bergauf geht, wird die Formation aufgegeben. Am Berg muss jeder seinen eigenen Rhythmus finden. Der Reschenpass jedoch, zwingt uns nicht, in diesen einsamen Trott zu verfallen. Die Steigung geht nicht über 10 % hinaus und wir bleiben zusammen. Ein Blick auf die Übersetzung macht deutlich, dass die Technik noch ein paar Reserven bereithält. Erst auf den letzten 2 km zieht die Steigung noch einmal kräftig an. Da das Ziel Nauders jedoch schon zu sehen ist, wächst mit jedem Meter, den wir steigen und dem Ort näher kommen, die Zuversicht in die eigenen Kräfte. Nach etwa 40 Minuten ist der Reschenpass geschafft und wir treffen, wie geplant und verabredet, auf Gisela.



Reschenpass

Der Reschenpass, ital. Passo di Resia, ist ein Gebirgspass in den Tiroler Alpen, westlich des Brennerpasses und östlich der Via Mala.

Er überquert den Alpenhauptkamm und verbindet den Vinschgau (Südtirol, Italien) mit Tirol (Österreich). Die Passhöhe selbst liegt jedoch komplett auf italienischem Staatsgebiet und verläuft auf einer Seehöhe von 1504 m quer durch die Ortschaft Reschen (ital. Resia). Die Grenze zwischen Österreich und Italien verläuft ca. zwei Kilometer nördlich der Passhöhe. An der Staatsgrenze findet man auch zwei Hinweistafeln mit der Angabe „Reschenpass 1455 m“, diese Höhenangabe ist jedoch missverständlich, denn sie bezieht sich auf den Grenzübergang und nicht auf die Wasserscheide. Zu den Ortschaften der Region Reschenpass gehören: Nauders, Reschen, Graun (Südtirol), Langtaufers und St. Valentin auf der Haide. Der Name des Reschenpasses geht wohl zurück auf „Rätischer“ Pass.



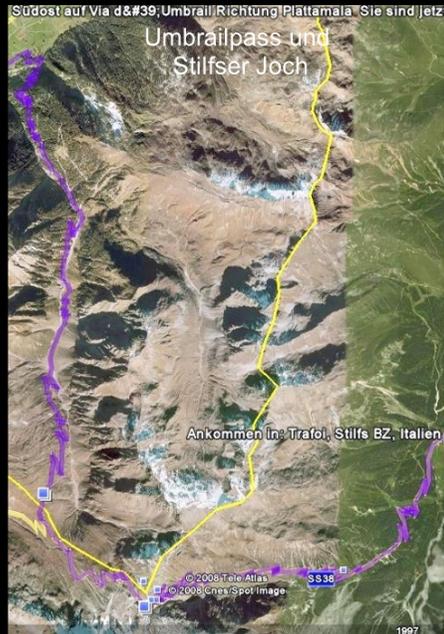
Fortsetzung

Nach einer kurzen Pause vereinbaren wir nach Glurns weiterzufahren. Auf einem wunderbar ausgebauten Radweg, der vom Reschensee bis zum Gardasee verläuft, rauschen wir förmlich in Richtung unseres neuen Zieles. Bei angenehmen Temperaturen erreichen wir nun bergab Geschwindigkeiten bis an die 50 km/h. So langsam reift in mir der Gedanke, morgen über den Umbrailpass und das Stilfserjoch unsere Reise fortzusetzen. Vorausgesetzt, das Wetter ist nicht dagegen. Das Stilfserjoch ist etwa 2800m hoch, der Reschenpass mit 1400 m nur halb so hoch und Glurns, das jetzige Ziel, liegt etwa auf 1000 m.

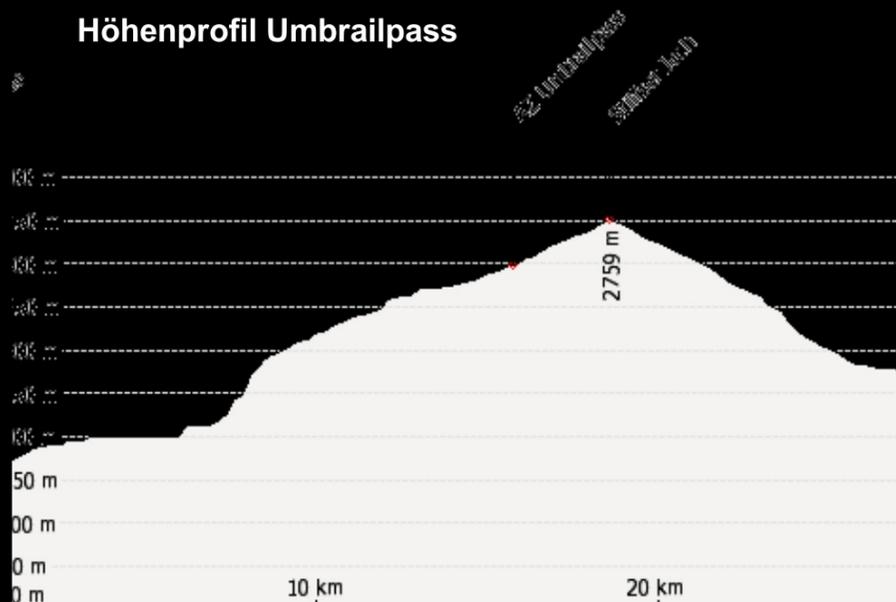
In Glurns gönnen wir uns ein Eis und vertiefen den Plan, morgen das Stilfserjoch über den Umbrailpass anzufahren. Um dieses Vorhaben zu realisieren muss das Wetter mitspielen und wir sollten heute eine Unterkunft in der Nähe zum Einstieg in den Umbrailpass finden. Ein Blick in die Karte machte deutlich, dass wir in Taufers übernachten sollten. Taufers ist von unserem jetzigen Standort etwa 10 km entfernt und liegt ca. 300 m höher.

Über einen unbefestigten Radweg, der entlang am Waldrand verläuft und teilweise kurze aber heftige Anstiege bereithält, erreichen wir mit den letzten Sonnenstrahlen das genannte Ziel.

Gisela wartete inzwischen vor einem Hotel. Wir beenden den zweiten Tag und genießen die Vorzüge eines hoteleigenen Schwimmbades



Höhenprofil Umbrailpass



3.Tag: Umbrailpass - Stilfserjoch - Prad

Nachdem die erste Euphorie verraucht war, kamen mir doch Zweifel zu unserem Vorhaben. Was weiß ich denn schon, aus dem fernen Hannover angereist, über die Wettereigenarten in den Alpen? Hört man nicht immer wieder, dass sich das Wetter speziell in dieser Gegend von einer Minute zur anderen verändern kann? Und wie sieht es denn aus im Oktober auf einer Höhe von 2800 Metern, wenn auch im Tal die Sonne scheint ?

Vor meinem geistigen Auge sah ich uns in Radlerkleidung, irgendwo auf dem Weg zur Passspitze, im eiskalten Schneesturm und es gab keine Möglichkeit für Gisela uns mit dem Auto abzuholen, denn die Straße war nicht mehr befahrbar. Dieses Szenario ging mir nicht aus dem Kopf. Ich wusste jetzt was zu tun war. Aufstehen und mit dem Auto die Strecke abfahren und mich vor Ort von den Gegebenheiten überzeugen. Es war noch dunkel als ich kurz vor 6:00 Uhr den Motor startete. Einige dichte Nebelbänke am Umbrailpass waren die einzige Behinderung meiner Auffahrt. Ich erreichte das Stilfserjoch im ersten Morgenlicht und fand die Passstraßen schnee- und eisfrei vor. Es wehte jedoch ein eisiger Wind bei einer Temperatur um den Gefrierpunkt. Ich hatte jetzt einen Eindruck und, wenn die Bedingungen so blieben, sollte der Aufstieg mit dem Fahrrad kein Risiko sein. Pünktlich zum Frühstück war ich zurück im Hotel. Nach kurzem Bericht stand fest: „Wir werden fahren“.

Gegen 10:30 Uhr verlassen wir Taufers, nicht ohne uns vorher mit Proviant zu versorgen. Zusätzlich kaufen wir in einer Drogerie Gummihandschuhe, die uns in erster Linie gegen nasse und kalte Finger schützen sollten. Die Bedingungen der letzte Tage ließen es zu, in den Sommertrikots zu fahren, jetzt fahren wir komplett in „lang“. Kurz hinter Taufers passieren wir die Schweizer Grenze und folgen der B28. Die Auffahrt zum Umbrailpass beginnt wenige Kilometer hinter der Grenze in einem Ort mit dem klingenden Namen „Santa Maria.“

Umbrailpass

Der Umbrailpass (italienisch Giogo di Santa Maria, rätoromanisch Pass dal Umbrail, früher nach der deutschen Bezeichnung von Bormio auch Wormser Joch genannt) ist ein Schweizer Gebirgspass. Er liegt auf einer Höhe von 2'501 m ü. M. und ist damit der höchste Strassenpass der Schweiz. Der Umbrail liegt unmittelbar an der Grenze zu Italien und verbindet das Val Müstair (Münstertal) bei Santa Maria, Kanton Graubünden mit dem Addatal bei Bormio. Die 13,4 km lange Strasse von Santa Maria auf den Umbrailpass wurde 1901 fertiggestellt, sie passiert unmittelbar nach der Passhöhe die Grenze zu Italien und mündet anschliessend in die Südwest-Rampe der Strasse über das Stilsfer Joch. Die Strecke über den Umbrailpass ist die ursprüngliche Verbindung zwischen dem Obervinschgau und dem Veltlin (Bormio).

Die Strasse ist von April bis Oktober generell gut befahrbar. Auf schweizerischer Seite bestehen etwa 2,5 km aus einem Naturbelag mit offenem Weidegang. Der nicht asphaltierte Streckenabschnitt befindet sich zwischen 1'800 und 2'000 m ü. M. Der Pass ist auch nachts befahrbar, die Grenzstation ist neuerdings nicht mehr besetzt, Kontrollen finden nur noch stichprobenweise statt.



Der Pass empfängt uns gleich zu Beginn mit einem heftigen Anstieg. Mit dem Auto, so erinnere ich mich, habe ich etwa eine Stunde bis zum Gipfel gebraucht. Mit dem Fahrrad sollten wir für die uns erwartenden 26 km, in denen etwa 1500 Meter an Höhe zu überbrücken sind, mindestens 4 Stunden einplanen. Im unteren Teil der Strecke reiht sich bereits Kehre an Kehre. Ich fahre solange ich kann in einer relativ großen Übersetzung. Es beruhigt mich noch Reserven zu haben und mein Fahrstil lebt ohnehin mehr von der Kraft als von der Drehzahl an den Pedalen. Profis mögen diese Taktik belächeln. Zug um Zug, Kehre um Kehre winden wir uns die enge Passstraße hinauf. Nicht nachdenken was noch kommen wird, einfach kurbeln, kurbeln, kurbeln. Es geht nicht ohne kurze Pausen, wir gönnen sie uns.

Kurz vor der Baumgrenze steht ein einfaches Restaurant. Als wir diesen Ort erreichen, ist etwa ein Drittel der Strecke geschafft. Ich weiß allerdings auch, was noch vor uns liegt, bin unsicher, ob das ein Vor- oder ein Nachteil ist. Meine Oberschenkel brennen und meine Knie zittern, ich brauch jetzt eine längere Pause, einen warmen Platz, verschnauften, ausruhen und nicht mehr treten. Trinken und eine Kleinigkeit essen, das schlichte Wirtshaus bietet was wir brauchen.

Nach 30 Minuten mahnt Steffen zum Weiterfahren. Er hat recht, denn noch hält das Wetter. Die Strecke zunächst unvermindert steil. Rechts und links der jetzt unbefestigten Straße nur Geröll und karge Steine, die schützenden Bäume fehlen. Zu allem Überfluss auch noch Gegenwind, der uns alles, was die Natur in dieser Gebirgsgegend abwirft, um die Ohren weht. Für mich gilt, ich fahre am Limit, unsicher, ob ich weiter will, weiß allerdings Steffen kurz vor mir und höre einfach nicht auf zu treten. Habe mich oft genug im Fitnesscenter in diesen Leistungsbereich geführt. Ich vertraue darauf, dass ich mich kenne und nicht überfordere. Gelegentlich werden wir von Autos überholt. Eines davon ist unser Golf, Gisela hält an, endlich absteigen, besinnen, Pause...

Radfahren in den Alpen steht nicht nur für Lust. Es steht auch ebenso für Leiden und ein bisschen auch für die Lust am Leiden. Dafür, immer weiterzutreten – Umdrehung für Umdrehung- auch wenn die Beine schmerzen und die Lunge zu verbrennen scheint. Es steht dafür, den kleinen Mann im Kopf zu ignorieren, der immer wieder nervtötend fragt: „Warum tust du dir das an?“



Fortsetzung

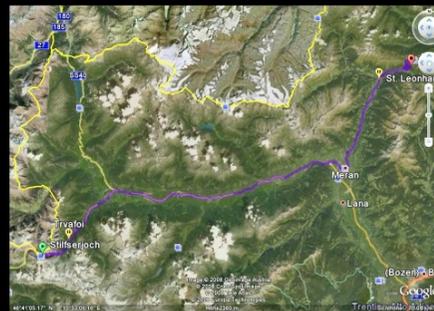
Es gibt zusätzlich Sicherheit Gisela mit dem Auto in der Nähe zu wissen. Kehre um Kehre aber auch "Pause um Pause" schrauben wir uns steil bergan. Steffen jetzt einige hundert Meter vor mir. Nach einer gefühlten Ewigkeit nimmt die Steigung endlich ab, ich blicke auf und sehe Steffen, der am Gipfelschild auf mich wartet.

Ein kurzer Augenkontakt ein kurzer Händedruck.. Momente für die Ewigkeit....

Von Gisela wissen wir, dass sie in einem Cafe auf dem Stilfserjoch auf uns wartet. Irgendwie stellen sich die verbleibenden 3 km und 200 Höhenmeter, trotz einsetzenden Schneetreibens, nicht mehr als Herausforderung dar. Auch wenn ich bei meiner Ankunft am Cafe aufpassen muss nicht zu fallen. Wie sehr der Aufstieg und zum Schluss die Kälte an meinen Kräften gezehrt haben merke ich erst, als ich im warmen Cafe auf einem Stuhl sitze. Ich brauche einen Moment um mich zu sammeln, wieder anzukommen in der Wirklichkeit.

Der einsetzende Schneefall, Wind und Kälte erinnern uns daran, dass die Bedingungen für die Abfahrt aus 2800 Metern nicht besser werden. Alles, was wir für den Schutz gegen Kälte und Nässe mithaben, ziehen wir an. Besonders die Hände und die Füße sind empfindlich und besonders zu schützen. Richtig dicke Handschuhe sind jedoch auch ungeeignet, in ihnen fehlt das Gefühl für die Bremsen, auf deren Funktionstüchtigkeit wir uns jetzt 36 km, mit teilweise über 15 % Gefälle, verlassen müssen. Wir wollen das Stilfserjoch über die Südseite verlassen und rollen vorsichtig auf nasser Fahrbahn der ersten der berühmten 46 Kehren entgegen. Zum Glück ist kaum ein Auto auf der Passstraße unterwegs. Meine profillosen Reifen neigen zum Blockieren, ich muss jede Kurve konzentriert und besonnen durchfahren.

Je tiefer wir kommen, desto angenehmer werden die Temperaturen. Kurz vor Prad lassen wir dann doch laufen. 62 km/h zeigt mein Tacho, unvernünftig, ich weiß, Glück gehabt, gut gegangen. Das erstbeste Hotel am Wegesrand erweist sich auch als das beste am Platz. Wir gönnen es uns am Ende eines nicht ganz gewöhnlichen Tages.



4. Tag: Von Prad nach Sterzing

Mit strahlendem Sonnenschein und angenehm warmen Temperaturen empfängt uns der neue Tag. Wir beschließen nach Meran zu fahren und dort irgendwo die Fahrräder im Auto zu verstauen und die Heimfahrt anzutreten. Ich kenne den schönen und großzügig ausgebauten Radweg nach Meran vom letzten Jahr, als ich mit Jürgen hier unterwegs war.

Gisela fährt ein paar Proberunden mit meinem Fahrrad und wir tauschen die Rollen. Die 50 km nach Meran fahre ich mit dem Auto und Gisela mit dem Rad. Drei Stunden später treffe ich die beiden Radler gut gelaunt in einem Cafe in Meran wieder.

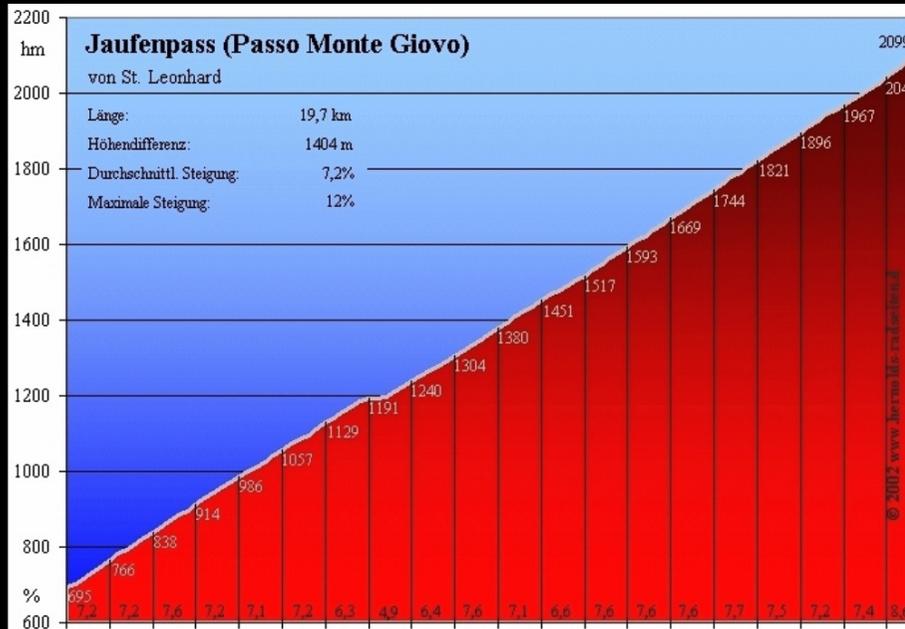
Das herrliche Wetter lockt und verführt mich, die Jeans noch einmal mit der Radlerhose zu tauschen und gemeinsam mit Steffen die etwa 30 km bis nach St. Leonhard im Passieretal quasi als Abschluss mit dem Rad zu fahren. Der Radweg entlang des Passieretales ist zwar unbefestigt, lässt sich aber gut und zügig befahren.

Ich hänge meinen Gedanken nach, ein bisschen mit Wehmut, ein bisschen mit Stolz rausche ich an der Seite meines Sohnes dem vermeintlich letzten Ziel diese Etappe entgegen. In einem Cafe in St. Leonhard findet auch Gisela zu uns.

Es ist kurz vor 16 Uhr, noch einen Kaffee in Ruhe trinken, dann Fahrräder im Auto verstauen und über den Jaufenpass die Heimreise antreten, so meine Gedanken...

Steffen schaut zum Himmel -ich ahne was in ihn bewegt- „22 km bis zum Pass, es ist jetzt 4 Uhr, in gut zwei Stunden könnten wir auch mit dem Rad oben sein“ höre ich ihn sagen. Nein, ich will nicht, mich trifft diese Frage völlig unvorbereitet, will ihn aber auch nicht allein fahren lassen, will, dass er vernünftig wird und mit dem Auto mit uns fährt. Ich glaube auch nicht, dass der Aufstieg in zwei Stunden zu schaffen ist.

Das Wetter ist doch noch schön, fährt doch soweit ihr kommt, ich lade euch dann schon ein. Oh Gott, diese Frauen, einen Pass nimmt man ganz oder gar nicht, fährt es mir durch den Kopf.



Jaufenpass

Der Jaufenpass (italienisch Passo di Monte Giovo, aus dem lateinischen Iugum Iovis, also Jupiter-Pass) ist ein Gebirgspass in Südtirol, Italien. Er verbindet auf einer Höhe von 2.094 m s.l.m. das Passeiertal bei St. Leonhard in Passeier mit dem Wipptal bei Sterzing (Brennerstraße). Die Straße ist sehr kurvenreich, hat 20 Kehren und eine Länge von 39 km.

Der Jaufenpass ist der nördlichste inner-italienische Alpenpass und die kürzeste Verbindung zwischen Meran und Sterzing. Er verbindet die Sarntal im Süden und die Stubai Alpen im Norden. Umgeben wird der Pass von den Bergen Jaufenspitz (2.481 m) und Saxner (2.359 m) sowie von dem breiten Ratschingstal.

Geschichte [Bearbeiten] In Anbetracht der Wichtigkeit dieser Verbindung erhielt der Jaufenpass seine Straße erst relativ spät, nämlich kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges. Bis dahin nutzte man für den Passverkehr den alten und steilen Saumweg. Anders als die heutige Straße führte dieser etwas weiter westlich, dennoch nutzt auch die Autostraße zum Teil die alte Route, indem sie ebenfalls nicht durch das Jaufental zum Pass ansteigt, sondern über einen Jaufenwald genannten Höhenrücken zwischen Jaufental und Ratschingerbach. Anders als der steile Anstieg aus dem Jaufental ermöglichte diese Trassenführung einen relativ leichten Anstieg, der sich auch bei der Autostraße darin zeigt, dass auf der Nordrampe deutlich weniger Kehren und Brücken notwendig sind als auf der Südrampe.

Der Jaufen wurde wohl schon in der Steinzeit recht rege von Jägern begangen; Funde, die man an einem breiten Bergkamm machte, der zwischen der heutigen Straße und dem alten Jaufenweg liegt, zeugen einwandfrei davon. Auch später vergaß man den Übergang nicht und die Verbindung wurde weiterhin benutzt - so auch in der Bronzezeit, wie der Fund eines Beils aus dieser Zeit, der im Jaufental gemacht wurde, es belegt.

Schon früh wurde der alte Pfad von den Römern ausgebaut, mutmaßlich sogar noch einmal umfangreich kurz nach dem Jahr 200. Zu dieser Zeit baute man die Brennerstraße als befahrbar aus; da sich wohl aber der Ausbau der Straße durch die Eisackschlucht verzögerte, baute man als Ersatz den Saumweg über den Jaufen aus. Dieser war teilweise sogar schon gepflastert, aber allenfalls nur von zweirädrigen Karren befahrbar. Mit Eröffnung der Straße durch die Eisackschlucht wurde der Jaufen bald nicht mehr so rege genutzt.



Über den Jaufenpass

St. Leonhard liegt bereits unter uns als die Kirchturmglöckchen vier mal schlagen. Vor uns liegen noch einmal 22 unendliche Kilometer, ungezählte Kehren, bissige Anstiege, Schweiß, Schmerzen und immer muss der Wille weiterzufahren ein bisschen stärker sein als der Grund abzubrechen.

Die ersten Kilometer fahren wir noch zusammen, jetzt ist Steffen mir immer mindestens eine Kehre voraus. Er wartet auf mich. Ich merke, dass ich zu einer Belastung für ihn werde. Ich lass ihn fahren, er soll nicht mehr auf mich warten. Im Problemfall haben wir ja die Handies und Gisela ist ebenso erreichbar.

Es ist beileibe nicht der erste Pass, den ich befahre, seit vier Jahren komme ich jeden Sommer einmal nach Tirol und habe so manchen Schweißtropfen in den Bergen und Tälern diese Landstriches verloren. Hab gelernt, dass jeder Berg und jeder Pass seine eigenen individuellen Tücken, Reize, Gefahren und Herausforderungen hat.

Ich hänge kurbelnd und keuchend meinen Gedanken nach, nehme zur Kenntnis, dass ich gerade an einem kleinen Ort mit dem Namen "Walden" vorbeiziehe. Weiter vorn erkenn ich unseren Golf. Ich mache am Auto eine Pause und bitte Gisela weiterzufahren um nach Steffen zu sehen.

Die untergehende Sonne taucht die Berge in ein dunkles, kräftiges Gelb. Ich muss weiter, rechne noch mit 9 -10 Kilometern, und das Tageslicht nimmt ab.

Strengt es mich im Vergleich zu den letzten Jahren eigentlich mehr an diese gnadenlosen, steilen Straßen hochzufahren? Ein objektiver Vergleich ist mir nicht möglich, aber sicher ist es so, denn ich bin in allen Belangen 4 Jahre älter geworden. Auch wenn Sir James mir offensichtlich in diese Nische meines Lebens nicht richtig folgen kann.



Die mir entgegenkommenden Autos fahren jetzt mit Licht. Ich blicke auf und sehe weit oben das Ziel. Als ich das erstmal vor vier Jahren zum Radfahren in die Alpen kam, war ich auch auf dem Jaufenpass, allerdings fuhren wir ihn über die Nordseite an. Jetzt bin ich wieder hier, schließt sich ein Kreis? Nichts wird mir bewusster, als die Erkenntni, dass alles einmal anfängt und alles einmal aufhört. Zwei - drei Kilometer vor dem Ziel muss ich aufgeben, abbrechen, bevor mich die Dunkelheit ganz einhüllt. Ich telefoniere mit Gisela, sie soll mich abholen.

Und Steffen? Längst im Ziel, weit mehr als drei Kilometer vor mir. Es wird Zeit, dass ich den Stab weitergebe.

Wir übernachteten in Sterzing und fahren am nächsten Morgen zurück nach Haus.

- Ende -

Mit dem Fahrrad über das Hahntennjoch und über das Timmelsjoch

von Füssen nach Meran

gefahren im Juni 2010
 Gesamtstrecke: 252 km
 max. Höhe 2509 m
 max. Steigung 18 %

Wolfgang Bornemann



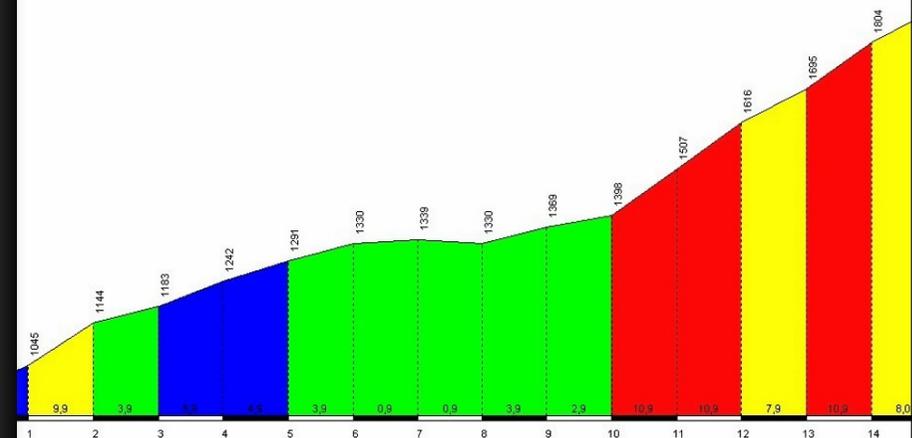
Hahntennjoch

Das Hahntennjoch, seltener auch Hantenjoch oder Hantennjoch genannt, ist ein 1.894 m ü. A. hoher Gebirgspass in Österreich und verbindet das obere Inntal mit dem Tiroler Lechtal. Die von Imst (B189) nach Elmen (B198) führende Straße ist 29 km lang. Sie ist als Aussichtsstraße besonders bei Motorradfahrern beliebt. Aber auch viele Radfahrer versuchen sich hier aus sportlichem Ehrgeiz.

Die Hahntennjoch-Straße bedeutet vor allem für die Bewohner des oberen Lechtals eine kürzere Verbindung in das Inntal im Vergleich zum Fernpass oder Flexenpass (über den Arlberg). Die kurvenreiche, enge Straße weist Steigungen bis zu 18,9 % auf und ist für Fahrzeuge über 14 t und Wohnanhänger gesperrt. In den Wintermonaten (November bis April) besteht auf der Straße generell Wintersperre.

Vom Hahntennjoch aus kann man in 1½ Stunden über das Steinjöchl die Anhalter Hütte (2042 m) oder in 3 Stunden über den Scharnitzsattel (2441 m) die Muttekopfhütte (1934 m) erreichen.

Hahntennjoch, da Elmen





Mit dem Fahrrad über die Alpen. von Füssen nach Meran

„Vieles was absurd und unsinnig klingt, ist oft die richtige Antwort auf die Sehnsucht deiner Seele.“

Länger als sonst hab ich gezweifelt, überlegt, sollst du es noch einmal angehen? Schaffst du es noch einmal und willst du überhaupt noch einmal?

In diese Überlegungen platzte dann die Anfrage vom Bayerischen Rundfunk, der in Zusammenarbeit mit einer holländischen Universität eine Studie zum Thema Radfahren und Parkinson“ erarbeitet. Beim Recherchieren sind die Fernsehleute auf meine Reiseberichte im Internet gestoßen und fragen nun an, ob sie die nächste Alpenüberquerung mit der Kamera begleiten dürften...

Ich will nicht verschweigen, dass diese Anfrage dem Unternehmen einen zusätzlichen Reiz gab und nach kurzer Rücksprache mit Jürgen stand fest „Wir fahren“

Ausgangspunkt der Tour sollte wieder Füssen sein, von wo aus wir durch das Lechtal, über das Hahntennjoch zum Ötztal, weiter über das Timmelsjoch, bis nach Meran fahren wollten. Vervollständigt wurde das Team noch durch meinen Sohn Steffen, der uns mit dem Auto begleiten würde und das Gepäck transportieren sollte. In Würzburg holten wir Jürgen vom Bahnhof ab und trafen am späten Nachmittag in Füssen ein.

Kurz nach 15:00Uhr sitzen wir im Sattel und brechen auf mit dem Ziel Elmen, einem kleinen Ferienort im Lechtal in Österreich. Im Elmerhof, wo wir übernachten wollten, würden wir das Fernseheteam am nächsten Morgen treffen.

Die knapp 50 km von Füssen zum gebuchten Hotel lassen sich problemlos fahren und sind eine gute Gelegenheit sich auf die nächsten Tage einzustimmen. Wenn es schnell gehen soll, nehmen auch wir die Bundesstraße und verzichten auf die von den Radwegeplanern festgelegten Wegstrecken, die so ziemlich kreuz und quer durch die Lande führen und uns üblicherweise mit jedem Gasthof eines Ortes bekanntmachen. Nein, für unser Vorhaben ist heute die Bundesstraße die geeignete Piste, auf der wir, trotz Dauerregen und stetigen Anstieges, das Lechtal förmlich hinauf rauschen. Völlig durchnässt erreichen wir unser Ziel in Elmen.



2. Tag von Elmen über das Hahntennjoch nach Ötz

Üblicherweise wird abends, nach der absolvierten Tagesetappe geduscht, heute dusche ich auch morgens, schließlich kommt das Fernsehen. Mit dem Frühstück sollten wir fertig sein, wenn die angekündigte 4-köpfige Crew des Senders aufkreuzt. In anerkannten Feriendomizilen geht es offensichtlich gemütlich zu, Frühstück vor 7:30 Uhr stellt die Hotellogistik vor große Probleme, die Brötchen können nicht zeitig genug angeliefert werden.

Dafür ist der blaue VW-Bus mit der Aufschrift „BR“ pünktlich. Nach einem kurzen „Hallo“ finden wir uns wieder zwischen Kaffeetassen, Kabeln, Scheinwerfern, Mikrophon und Kamera und stellen uns den Fragen zum Radfahren unter den besonderen Bedingungen der Parkinsonerkrankung. Mal ist die Kamera hinter uns, mal vor uns, mal blickt sie mit uns auf die Karte, nichts entgeht dem gefräßigen Auge.

Aufrüsten der Fahrräder, Handschuhe anziehen, Luft aufpumpen, nicht in jeder Situation kann man dran denken den Bauch einzuziehen. Eigentlich sollte jetzt die Sonne scheinen, wir treten den Beweis an, dass langjährige Parkis steile und lange Alpenpässe auch im strömenden Regen mit dem Fahrrad hochfahren können. Manchmal fahren wir an der in den Serpentinaufbauten Kamera vorbei, manchmal fahren wir hinter dem Aufnahmewagen her, in dem der Kameramann festgezurret hinter der geöffneten Heckklappe sitzt und filmt, keuchend hinterher

Jetzt wird's sportlich, meine Stärke sind die Sprints, und so lege ich mitten am steilen Berge einen Zahn zu, kann den Bus fast einholen, der Kameramann ist überrascht und fordert ein bisschen mehr Gas vom Fahrer und die alten Zu- oder Abstände sind wieder im richtigen Verhältnis. Ich weiß auch nicht, wie viele Serpentinaufbauten wir ein 2. Mal aufgefordert wurden zu fahren, nur, weil in der ersten Einstellung die Schönheit der Landschaft nicht optimal eingefangen wurde. Aber gibt's da was zu verbessern wenn wir auf den Bildern sind?

Am Gipfel entspannt sich die Lage, Fernsehen hin Fernsehen her, jetzt erst mal Jürgen beglückwünschen, 2 Parkies im Schneegriesel mit dem Fahrrad auf 1900m Höhe hochgestrampelt- das Fernsehen tritt einen Moment zurück.



Forstsetzung

Dann geht's talwärts und beim Hinabrollen wundert man sich erst richtig wie steil die Berge sind. Ungefährlich sind solche Abfahrten bei nasser Straße nicht. Auch die talseitig manchmal angebrachte Fahrbahnbegrenzung vermittelt keine Sicherheit, bei diesem Tempo würden sie uns nicht auffangen, also vorsichtig den Berg hinab. Das Ziel ist Imst, oder besser ein Cafe dort. Der bayrische Rundfunk verabschiedet sich, wir sind wieder unter uns.

Weiter geht's auf der vielbefahrenen B 171 bis zur Einbiegung ins Ötztal. Mit Steffen haben wir vereinbart in Ötz aufeinander zu warten. Von unserem Begleiter erfahren wir, dass ihm schlecht ist und auch ich muss mir eine gewisse Übelkeit bescheinigen. Also Etappe in Ötz statt im etwa 30 km entfernten Sölden beenden. Ein Hotel ist schnell gefunden.





3.Tag von Ötz nach Untergurgel und zurück nach Zwieselstein

Eigentlich hatten wir für Tag 3 die Überquerung des Timmelsjoch als Etappenziel ausgegeben, für das, wie wir aus den Medien und von den hier Einheimischen erfuhren, gerade gestern die Wintersperre aufgehoben wurde. Das Ziel war also frei und befahrbar und so gingen wir den Tag auch an, aber ersten kommt es anders als man meistens zweitens denkt...

Ich war schlapp und mir war ein bisschen übel, wie auch schon am Ende des Vortages, zum Glück war Steffen wieder fit. Dieses allgemeine Unwohlsein begünstigte sicher auch meine Parkinson Symptome und äußerte sich deutlich mit schweren, kraftlosen Beinen. Fazit: ich hatte keine Kraft in den Beinen und konnte nicht den notwendigen Druck auf die Pedalen bringen der für diesen Tag besonders gefordert war. Ich hatte Mühe mit Jürgen mit zuhalten, ein ungewohntes Bild, Jürgen möge mir verzeihen, dass ich hier erwähne, eigentlich eher vorweg zu fahren und gelegentlich zu warten, als hinterher zu hecheln und nicht mitzukommen.

Also ich dringe auf Pause, Kaffee und irgendwas zu essen. Auch wenn wir erst 12 km unterwegs waren, Jürgen hatte ein Einsehen und munterte mich auf, einen Zaubertrank zu bestellen, der ja bekanntermaßen gewaltige Kräfte verleiht. Offensichtlich versetzt Glaube doch Berge, verweist Parki in Schranken und imponiert auch Übelkeiten jeglicher Art, in meinem Fall war es eine Mischung aus Kräutertee und Quarkkuchen (die Österreicher nennen es wohl Topfenstrudel) die mir das Leben zurückbrachte. Die alten Verhältnissen waren wieder hergestellt, ich konnte wieder den mich auszeichnenden Druck auf die Pedalen erzeugen und musste nicht mehr hinter Jürgen her fahren.



Fortsetzung

In flottem Tempo fahren wir das Ötztal hinauf. Stetig aber noch moderat geht es bergauf. In Sölden rasten wir um Mittag zu essen.

So langsam wird uns klar, dass wie das Timmelsjoch heute nicht mehr schaffen würden, also planen wir in Unter.-oder Hochgurgel, zwei reine Wintersportorte auf halben Weg zum Timmelsjoch, zu übernachten. Die nächste Etappe hieß jedoch zunächst Zwieselstein.

Die Steigungen werden giftiger. Am Ortsausgang von Sölden windet sich die breite Bundesstraße steil und gnadenlos einen Hang hinauf. Immer wieder wird die Übersetzung angepasst, nach dem eigenen Rhythmus gesucht und nach jeder Kurve gehofft, dass die Steigung nachlässt. Dieses Szenario, diese Gedanken, dieses Wollen und nicht aufgeben, Reserven mobilisieren und fahren am persönlichen Grenzbereich, sich kennen und wissen wann es genug ist, sind wichtige Voraussetzungen und werden jedem Radfahrer, der sich mit den Alpen einlässt, abgefordert.

Eine Binsenweisheit ist, ein Berg ist zu Ende wenn man oben ist. Zwieselstein ist auch oben. Ich rolle am Ortsschild vorbei und warte auf Jürgen. Auch Steffen kommt angerauscht und beschließt, jetzt oben ohne weiterzufahren. Ja tatsächlich, das Wetter ist umgeschlagen, statt Regen jetzt die Sonne.



Fortsetzung

Wir verständigen uns noch bis Untergurgl zu fahren und dort zu übernachten. Bis Untergurgl werden es etwa 12km sein, die Entfernung ist nicht das Problem, wir wissen allerdings auch, dass das Ziel, gemessen vom jetzigen Standort, etwa 1000m höher liegt. Ein Blick nach vorn und nach oben lässt den Straßenverlauf erkennen. Nicht dran denken, einfach losfahren und nehmen was kommt. Wie beim Start in diesen Abschnitt gesehen, jetzt gefühlt, steil und schier endlos geht's bergauf, wichtig jetzt in den eigenen Rhythmus zu fallen, es geht jetzt nur in der kleinsten Übersetzung, jeder fährt für sich allein, man kann am Berg nicht das Tempo eines anderen Radfahrers übernehmen. Man zieht sich den Berg hinauf, indem man mit dem Auge irgendwelche voraus liegende Zielpunkte setzt und sich vornimmt: „noch bis zu dem großen Baum da hinten, dann Pause“. Nach einer gefühlten Ewigkeit ist dieser Anstieg dann doch geschafft und weiter geht's etwas weniger steil bergauf. Ich durchfahre Tunnel und erkenne erst wenn ich zurückschaue, in welcher Steigung diese Straße nach oben verläuft. Der Blick nach vorn, also in Fahrtrichtung vermittelt ein weniger steilen Eindruck.

Am Ortseingang von Untergurgl wartet Steffen im offenen Cabrio, gemeinsam warten wir auf Jürgen. Steffen fährt los um eine geeignete Unterkunft zu suchen. Wir warten und verschlafen. Erst langsam wird uns bewusst, dass die Passstraße bis gestern noch gesperrt war und darin auch der Grund zu suchen ist, warum hier kein Mensch zusehen ist und die Hotels alle geschlossen sind. Auch von Hochgurgl, wo Steffen soeben nach einer Herberge sucht erhalten wir über Handy die Nachricht: „Alles geschlossen hier, kein Mensch weit und breit zu sehen“:

Also mit dem Rad zurück nach Zwieselstein und morgen mit dem Auto die Räder bis hier transportieren und die morgige Etappe von unserem jetzigen Standort beginnen. Als wir in Zwieselstein einrollen bin ich ganz froh vom Rad zu kommen, denn irgendwie bin ich geschafft mir steckt wohl doch was in den Knochen.



4.Tag von Untergurgl nach Meran

Sportlicher Ehrgeiz hin, sportlicher Ehrgeiz her, da uns alle Orte mit der Namensendung – gurgl gestern keine Herberge anbieten konnten, werden wir ihnen nicht die Ehre erweisen noch einmal mit dem Fahrrad zu ihnen aufzusteigen, dass wir das können haben wir gestern bewiesen. Die Zurückfahrt nach Zwieselstein lag allein in der Notwendigkeit begründet, irgendwo ein Bett zu finden. Also Fahrräder aufs Auto und die 12 km nach Untergurgl erhobenen Hauptes im Cabrio zurücklegen.

Da uns der gestrige Tag mit den ersten Sonnenstrahlung dieses Alpentrips verabschiedet hat, könnte man sich der Vermutung hingeben, dass der heutige so weitermacht. Tatsache ist, es regnet und vom Timmelsjoch erhalte wir beim Frühstück die Nachricht: Temperatur um den Gefrierpunkt und Nebel. Diese beiden Bedingungen entscheiden über die Wahl der Garderobe: Lang, warm und regenfest, statt kurzärmelig und leicht.

Viel Zeit zum Warmfahren bleibt uns nicht. Die Straße von Untergurgl nach Hochgurgl hat gleich alles, was eine Hochgebirgspassstraße ausmacht. Lange Steigungen, scharfe Kurven und für den, der auf ihnen mit dem Fahrrad unterwegs ist, die Möglichkeit, die eigenen Leistungsgrenzen zu erkunden. Dennoch erreichen wir mit dem morgendlichen Schwung kurz hinter Hochgurgl die Mautstation und rasten.

Wer sich einmal den Berg hochgequält hat will eigentlich auch oben bleiben, dass gilt zumindest für den Fall, wenn das angestrebte Ziel auf einem noch höheren Berg liegt. Eingeschobene Abfahrten sind da eher nicht willkommen, ist man sich doch dessen bewusst, dass die durch Abfahrt verlorenen Höhenmeter später wieder eingefahren werden müssen. Gnadenlos fällt die Strecke gleich nach der Mautstation über 2km recht steil bergab, wir verlieren an die 200 mühsam erkämpften Höhenmeter.



Inzwischen sind wir jenseits der Baumgrenze Als ich aufschau sehe ich den Streckenverlauf langgezogen in einem Gemisch von Nebel und Schnee am Horizont verschwinden. Die Straße eingefasst durch bis zu 4m hohe Schneewände. Bizar, gigantisch und gespenstisch wirken diese Schneemaßen auf den einsam dahin keuchenden Radfahrer, trotz aller Anstrengungen genieße ich die Auffahrt in dieser irgendwie auch erhabenen Umgebung, Die Ruhe wird nur gelegentlich von dahin knatternden Motorrädern durchbrochen. Radfahrer sind offensichtlich keine weiter unterwegs. Der gleichmäßige Trott, unterbrochen von kurzen Verschnaufpausen, lässt meinen Gedanken viel Raum, Erlebnisse, Erfahrungen, und Emotionen jenseits von Buchstaben und Worten. Dann ist es geschafft, nach einer letzten Kehre stehe ich mit dem Fahrrad auf dem Timmelsjoch. Auch Jürgen biegt um die letzte Kehre, wir machen die üblichen Erinnerungsfotos und gönnen uns im einfachen Restaurant eine Pause.

Für die Abfahrt ziehen wir uns noch einmal alles an, was gegen die Kälte und den Fahrtwind schützen soll. Jürgen verlässt als erster den Parkplatz und verschwindet in den nebligen Schneewänden. Ich fahre ebenfalls los und verabrede mich mit Steffen, in St.Leonhardt wieder zusammenzutreffen. Mit mehr als 30km ist die Abfahrt vom Timmelsjoch nach Süden eine der längsten in den Alpen. Gefährlich sind die vom Tauwasser die Straße hinunterfließenden kleinen Bäche, und die wenigen aber langen Tunnel, in denen man schlicht nichts von der Straße sieht. Ich habe Angst, in den Tunneln irgendwelche Steine oder Schlaglöcher auf und in der Fahrbahn zu übersehen und bin jedes Mal froh, wenn ich wieder im Freien fahren kann. Ich bin inzwischen einige km ins Tal gerollt und finde keine Spur von Jürgen. Steffen überholt mich mit dem Auto uns bei einem gemeinsamen Zwischenstopp bekunden wir unsere Besorgnis über seinen Verbleib. Also im forschen Tempo nach St. Leonhard, sicher hat er die Abfahrt so genossen, so, dass er ohne Stopp zum vereinbarten Ziel durchgefahren ist. Aber auch hier treffen wir ihn nicht an. Später klärt sich auf, dass er nicht die nach Süden führende Abfahrt vom Timmelsjoch eingebogen ist. Er hat sich schlicht und einfach verfahren.



In St Leonhardt ist Sommer, wir passen unserer Kleidung an und genießen die letzten km nach Meran und beenden das Abenteuer „Mit dem Fahrrad über die Alpen“ bei einem gepflegten Eis im Freien in Meran.

Danke

Mein besonderer Dank geht hier an meinen Sohn Steffen, der geduldig und umsichtig immer zur Stelle war wenn er gebraucht wurde. Danke Steffen, danke auch Jürgen, wir haben uns gut ergänzt

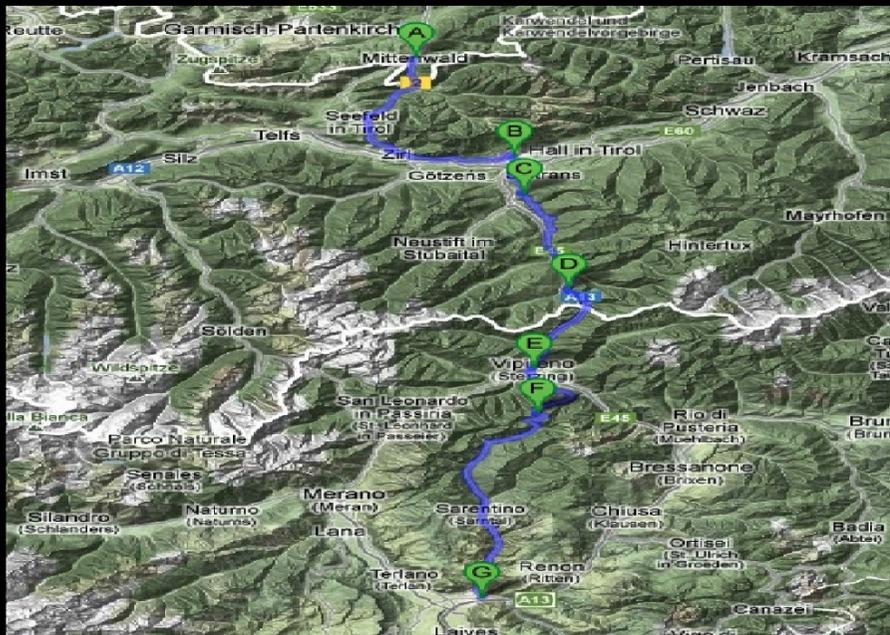
Ende

Mit dem Fahrrad über das Penser Joch

von Mittenwald nach Bozen

gefahren im Juli 2012
 Gesamtstrecke: 168 km
 max. Höhe 2211 m
 max. Steigung 18 %

Wolfgang Bornemann



Das Penser Joch

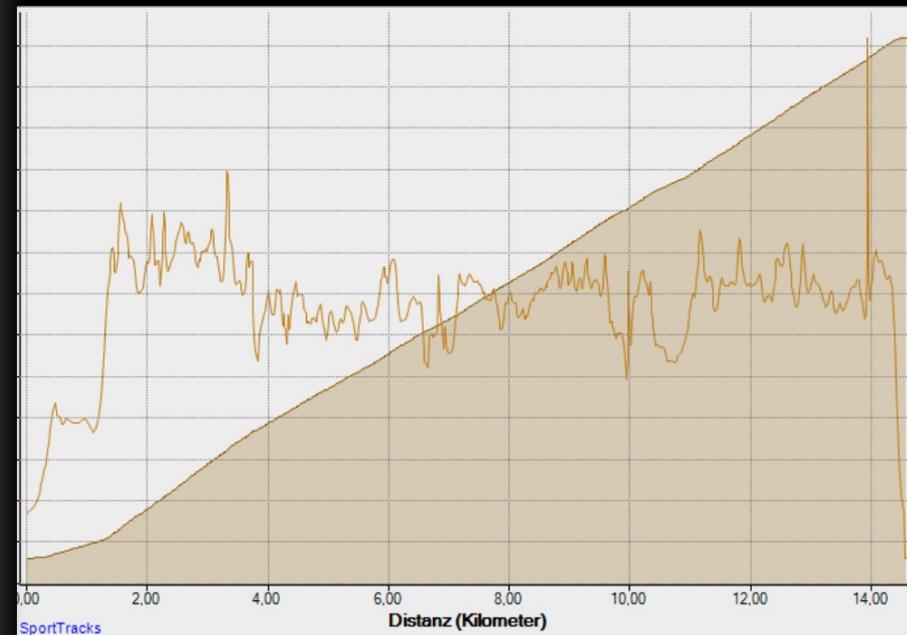
Das Penser Joch (ital. Passo di Pennes) ist ein Gebirgspass im Norden von Italien. Er verbindet auf 2.211 m s.l.m. das Sarntal bei Bozen mit dem Wipptal bei Sterzing. Der Pass bildet der Luftlinie nach die direkte Verbindung Innsbruck–Bozen.

Die Straße auf das Penser Joch bestand aus Richtung Bozen schon längere Zeit, ehe aus strategischen Gründen zwischen 1936 und 1938 die restliche Verbindung nach Sterzing geschaffen wurde.

Von Norden kommend verlässt man die Autobahn ab Innsbruck an der Anschlussstelle Sterzing und wechselt auf die Penser-Joch-Straße (SS-508). Über vier Kehren gewinnt man auf der durchgehend befestigten Straße stetig an Höhe. Die Straßenbreite beträgt zwischen vier und acht Meter mit Steigungen bis maximal 13 %. Auf dem höchsten Punkt des Weges befindet sich der Gasthof Alpenrosenhof. Weiter Richtung Süden absteigend durchquert man das gesamte Sarntal und nähert sich Bozen. Das letzte Teilstück vor Bozen ist gekennzeichnet durch viele Tunnel, die durch eine enge Schlucht führen.

Die Strecke ist, obwohl sie in den letzten Jahren immer wieder ausgebaut wurde und wird, an manchen Stellen schmal und unübersichtlich. Die Wintersperre des Passes ab ca. 1600 m Meereshöhe dauert, je nach Schneelage, von Mitte Dezember bis Ende März.

Mitte August jedes Jahres wird das äußerst selektive Penser-Joch-Radrennen ausgetragen, das von Astfeld im Sarntal bis auf die Passhöhe führt und den Teilnehmern auf der 26 km langen Strecke die Überwindung von gut 1200 Höhenmetern abverlangt.





Gedanken

Von Mittenwald über das Penser Joch nach Bozen,ein letztes Mal (?)

So manchen Schweißtropfen habe ich in den letzten Jahren in den Bergen und Tälern Tirols liegengelassen. Habe geflucht, geschimpft, gezweifelt und war Stolz und Dankbar, wenn ich, trotz aller widrigen Umstände, mit meinem Fahrrad auf den höchsten Alpenpässen angekommen bin.

Zuletzt war ich 2010 in den Alpen unterwegs, das heißt, ich bin inzwischen 2 Jahre älter geworden und mein 20 jähriger Parki hinterlässt auch bei mir immer deutlichere Spuren.

Mir ist durchaus bewusst, dass alles seine Zeit hat und für mich hier etwas zu Ende geht, dass mich jahrelang gestärkt und auch getragen hat. Dennoch, ich bin es mir schuldig, selbst einen Schlusstrich zu ziehen, bevor die Zeit ihn mir diktiert und alles in eine gewisse Tragik-Komik zerfällt. Gedanken, die mir durch den Kopf gingen, doch ein letztes Mal wollte ich mich der Herausforderung noch stellen. Ein letztes Mal die Zähne zusammenbeißen und zwischen Schweiß und Schmerzen die Kraft des Wollens spüren, die mich in den letzten Jahren immer ins Ziel getragen hat. Ja, ein letztes Mal noch...

Unter den genannten Umständen habe ich mich auf die diesjährige Tour, die über 170km von Mittenwald über den Brenner nach Sterling, und weiter über das Penser Joch nach Bozen führen sollte, vorbereitet.

Begleiten würden mich Horst und Eddi, zwei alte Freunde mit denen ich zufällig über meine Alpentouren sprach.



1.Tag von Mittenwald nach Patsch.

Nach einer flotten ca. 7 stündigen Fahrt stoppte der BMW auf einem Parkplatz am Ortsrand von Mittenwald. Ich tausche meine Jeans gegen eine gepolsterte Radsporthose und kleidete mich, dem Vorhaben entsprechend, sportlich ein. Um 15 Uhr sitze ich im Sattel und habe genug Zeit, dass gebuchte Hotel in Patsch pünktlich zum Anstoß des angesetzten Fußballspiels der deutschen Nationalmannschaft gegen Italien, zu erreichen.. Aufgrund mangelnder Alternativen, muss ich die viel befahrene Bundesstraße 177 benutzen. Einen Radweg entlang dieser Route gibt es nicht. Ich passiere die österreichische Landesgrenze und darf mich vor dem Ort Seefeld mit dem ersten heftigen Anstieg auf die zu erwartenden Steigungen der nächsten Tage einstimmen.

Entgegen allen Erwartungen, sollte jedoch zunächst eine bergabfahrt mein Problem werden. Entlang meines Weges auf der Bundesstraße wurde ich mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass die Weiterfahrt für Radfahrer ab dem Ort „Leithen“ verboten sei. Diesen Hinweis nahm ich zur Kenntnis und vertraute darauf, dass die Verkehrsexperten mir eine alternativ Strecke anbieten würden. In diesem Glauben war ich unterwegs, bis mir ein großes Schild an der jetzt steil zu Tal gehenden Bundesstraße erklärte, dass ich nicht weiter fahren durfte. Das Fahrverbot wurde mit einem 18%-igem Gefälle begründet, was den Verkehrsplanern des hiesigen Raumes zu steil war um diesen Abschnitt mit dem Rad zu befahren. Nun gut, nahm ich mal so hin, was mir allerdings fehlte, war die Information, wo ich denn meinen Weg fortsetzen sollte. Weit und breit gab es keinen Hinweis was man einem Radfahrer empfehlen würde, der jetzt hier vor diesem Sperrschild stand. Etwas ratlos rief ich meine Begleiter an, die diese Stelle ja bereits mit dem Auto durchfahren haben müssten. Der Anruf sollte mir ein wenig Klarheit verschaffen, wie lang und wie gefährlich diese Passage denn nun wirklich war. Ich bekomme zur Antwort, ja, es geht schon ganz schön steil bergab... aber ... und man wartet auf mich in einer Spitzkehre auf halber Strecke.

Die angekündigten 18% Gefälle schrecken mich nicht wirklich, solche Abfahrten kenne ich aus den Alpen, ich habe Pässe in Erinnerung, die steiler und enger waren als die hier vor mir liegende Bundesstraße. Ich fahre also los, ignoriere das Verbot, rausche zu Tal und finde meine Freunde in der beschriebenen Spitzkehre. Ich halte, und noch bevor ich den ersten Fuß von den Pedalen nehme, ist die Polizei da..



„Vun wo a sins mit deam Radl kuamo?“ (ich vermute man fragt mich von wo ich mit dem Fahrrad gekommen bin) will die auffallend hübsche Ordnungshüterin von mir wissen. Ich bin ehrliche zeige auf die Straße und sage die Wahrheit, gestehe auch, dass ich die Schilder gesehen hab und spreche von fehlenden Alternativen, die besonders bei ortsunkundigen Radfahrern zu einem Problem werden. „Doa muassens doas Radl hoalt schiam“ lautet die Antwort. Am Ende zahl ich 25 Euro, lade das Fahrrad aufs Auto und fahre mit meinen Begleitern ins Tal.

Der nächste verabredete Treffpunkt ist der Parkplatz vor dem Flughafen von Innsbruck. Durch Innsbruck werde ich so gut es geht dem Begleitfahrzeug folgen. Auf diese Weise kann ich auch vom Navigationssystem des Autos profitieren und muss mich nicht allein durch das Straßengewirr einer Großstadt schlagen. Nach Patsch, zum gebuchten Hotel, sind es noch 10 km. Wir beschließen, dass Horst und Eddi mit dem Auto jetzt auf der Brennerautobahn auf dem kürzesten Weg zum Hotel vorausfahren. Ich werde über Landstraßen folgen.

Am Ortsrand von Innsbruck zeichnet sich ab, auf was ich mich da eingelassen habe. Gnadenlos zieht sich die „alte Römerstraße“ auf der ich unterwegs bin nach oben. Bin jetzt etwa 35km im Sattel, hab die lange Autofahrt in den Knochen und diese endlose Steigung nach Patsch vor mir. Das habe ich so nicht erwartet, bin völlig unvorbereitet in diesen langen Anstieg gefahren. Habe weder ausreichend gegessen noch genügend getrunken. Bin naiv und wie ein Anfänger auf die letzte Tagesetappe gefahren und dabei vergessen, dass ich in den Alpen unterwegs bin.

Auf einem Parkplatz brauche ich eine längere Pause, ich bemerke wie meine Kräfte schwinden, werde zudem auch immer unbeweglicher. Eine Mischung aus Muskelübersäuerung (Hungerast) und OFF zwingt mich hier zu verweilen. In der Hoffnung, dass dieser Berg doch mit der nächsten Kurve ein Ende findet, mache ich mich etwas erholt wieder auf den Weg. Beim mühsamen Losfahren bemerke ich, dass mein Vorderreifen platt ist. Ich schiebe mein Fahrrad bis in die nächste Kurve und rufe Horst an. Sie sollen mich abholen. Es geht nicht mehr.....

So hatte ich mir das nicht vorgestellt, das fängt ja gut an. Zu allem Unglück hat Deutschland auch noch das Fußballspiel, von dem wir auf Grund eines Senderausfalles nur eine Halbzeit im Fernsehen verfolgen konnten, gegen Italien verloren.

Es konnte also nur besser werden--- und ... es wurde besser...





2. Tag, von Patsch nach Sterzing über den Brenner

Noch vor dem Frühstück bringe ich mein Fahrrad in Ordnung. Neuer Schlauch auf dem Vorderrad, keine große Sache, ich habe alles notwendige im Gepäck.

Die alte Römerstraße, die parallel zur Brennerautobahn verläuft, kenne ich aus einer vorangegangenen Tour und weiß, dass der Streckenverlauf mich nicht vor große Probleme stellen sollte. Lediglich die letzten 5km ziehen steil an. So hatte ich diesen Streckenverlauf in Erinnerung.

Um 9:00 Uhr breche ich auf und verabrede mit Horst und Eddi, dass sie voraus fahren und auf dem Brenner auf mich warten würden.

Meine Erinnerung hat mich nicht getrogen. Obwohl es stetig bergauf geht, lässt sich der Weg zum Brenner auf der alten Römerstraße ganz entspannt befahren. Ich genieße die frühlingshafte Brise, die mir den Duft von frischem Heu entgegenweht und hänge so meinen Gedanken nach. Meine Bewegungen jetzt, sind rund, gleichmäßig, kräftig und präzise. Mit jeder Umdrehung spüre ich wie die Kraft meiner Beine mich vorwärts trägt, der Widerstand der sich mir durch die Steigung entgegenstellt, nicht in der Lage ist mich aufzuhalten. Es ist ein wunderbares Gefühl so dahin zufliegen,,,,, Ich versuche gar nicht erst zu erklären warum Parkinson mir manchmal diesen Freiraum lässt, mir bislang nicht folgen konnte in diese Nische. Ich suche nicht nach Antworten, warum ich Radfahren kann wenn mir andere Bewegungen längst schwer fallen, Ich suche nicht, denn eine schlüssige Antwort werde ich nicht finden

Langsam nimmt die Steigung zu. Aus dem entspannten „Dahinrauschen“ wird mehr und mehr Arbeit. In einem Cafe entlang des Weges mache ich eine Pause. Die ersten 30km sind geschafft. Die nächsten 5km bis zum Brenner sind allerdings eine andere Herausforderung, denn jetzt geht es steil bergauf. Ich bin jedoch viel besser vorbereitet als gestern, als ich im Anstieg nach Patsch versauert bin. Kurz vor dem Ziel wird der Straßenbelag erneuert. Ich halte in einer Schlange vor einer roten Baustellenampel.



Der durch die Baumaßnahmen verbliebene schmale Fahrweg lässt es zu, dass die PKW'S mich überholen können, für den LKW, der jetzt hinter mir rum brummt reicht der Platz zum vorbeifahren jedoch nicht. Eine unangenehme Situation, es geht steil bergauf und ich bin auf Tuchfühlung mit einem knatterndem LKW, der mich vor sich herreibt. Bin froh, dass sich bald eine Möglichkeit bietet, wo ich rechts raus kann um das Ungetüm ziehen zu lassen. Ich bin diesen Abschnitt so schnell ich konnte, teilweise im Stehen gefahren. So ein Sprint kostet richtig Kraft, bin froh, dass ich für den Moment nicht im Sattel bin. Mit zittrigen Knien fahre ich die nach wie vor kräftig ansteigende Straße jetzt bis zum Brenner hoch und entdecke auch schnell den BMW. Die Besatzung ist allerdings nicht da. Auch für mich ein Grund, zu rasten

Die Abfahrt nach Sterzing wird ein reines Vergnügen, denn es geht teilweise recht steil bergab. Am Auto habe ich die Nachricht hinterlassen, dass ich zum Etappenziel nach Sterzing voraus gefahren bin. Auf einem herrlichen Radweg, der sich fern von großen Straßen durch die Landschaft nach unten windet, komme ich gut erholt in Sterling an. Treffe auf meine Begleiter, die auch bereits ein passendes Hotel für uns gebucht haben.

Ein ganz entspannter Tag geht somit zu Ende, ein Tag, der mich vom sportlichen Aspekt über den Brenner geführt hat, mich aber nicht wirklich gefordert hat. Alles das, sollte morgen ganz anders werden, denn morgen stand das auf 2221m liegende Penser Joch auf dem Plan.





3.Tag von Sterzing nach Bozen Über das Penzer Joch

Die Nacht vor einer Passüberquerung habe ich immer als eine unruhige in Erinnerung. Eine Mischung aus Ehrfurcht und Respekt und die Sorge, ob die Vorbereitungen ausgereicht haben und man sich nicht überfordert, wenn man jetzt stundenlang steil bergauf fährt. Spätestens als ich mich nach dem gemeinsamen Frühstück von meinen Begleitern verabschiede, sind meine Bedenken verflogen. Meine ganze Konzentration gehört jetzt ausschließlich dem Penzer Joch. Für die Auffahrt, so schätze ich, werde ich 4 Stunden brauchen. Meine Begleiter haben versprochen, dass Sie immer in der Nähe, aber sich möglichst unsichtbar verhalten würden.

Die Anfahrt zum Penzer Joch beginnt unweit unseres Hotels. Der Pass meint es gut mit mir. Die ersten Kilometer kann ich relativ gleichmäßig und entspannt dahin ziehen. Unter schattenspendenden Bäumen geht es langsam aber stetig bergauf. Achtzehn mal bin ich in den letzten 7 Jahren über die verschiedensten Alpenpässe mit dem Rad gefahren. Ich habe eine Vorstellung von dem, was noch auf mich wartet. Noch fahre ich relativ gleichmäßig, immer darauf bedacht, die Beine gleichmäßig zu belasten und hier im unteren Teil des Passes eine Übersetzung zu finden, die den richtigen Kompromiss zwischen Tretgeschwindigkeit und Kraft wiedergibt. Nach und nach zieht die Steigung an. Immer wieder muss ich die Übersetzung anpassen. Horst und Eddi überholen mich mit dem Auto. Ich zieh mich noch durch die nächste Kurve und lege eine erste Pause ein. Ich versuche auf der Straßenkarte meine jetzige Position zu bestimmen und stelle fest, dass ich etwa ein Viertel der Strecke zum Gipfel gefahren bin und weitere 18 km vor mir liegen. Inzwischen fahre ich in der kleinsten Übersetzung, habe also keine technischen Reserven mehr. Der Gedanke beunruhigt mich. Meine Atmung geht schwer und meine Waden beginnen zu ziehen und zu schmerzen. Schwierigkeiten mit den Waden hatte ich nie, eine Folge des Alters oder des Parkinsons?

Alle anderen Alpenpässe die ich befahren habe, zeichneten sich dadurch aus, dass die Steigungen variierten, so gab es gerade und teilweise sogar abfällige Streckenverläufe. Das Penzer Joch, so stelle ich fest, hallt solche Streckenabschnitte nicht bereit, gnadenlos und relativ gleichmäßig geht es steil bergauf.



Inzwischen nimmt auch der motorisierte Verkehr zu. Ich muss mich zusätzlich darauf konzentrieren nicht auf der rechten Seite von der Fahrbahn zu rutschen, nicht aus dem Gleichgewicht zu geraten und nicht zu stürzen. Immer kürzer werden die Etappen die ich fahren kann. Immer öfter muss ich nach Nischen in der engen Passstraße suchen um zu halten, um zu trinken um kurz auszuruhen. Meine Begleiter kommen mir entgegen. Sie haben Bananen und frisches Wasser für mich. Gemeinsam machen wir eine Pause auf gut der Hälfte der Strecke.

Warum machst du das eigentlich? Wem willst du was beweisen? Ist so eine Anstrengung bei deiner Krankheit nicht schädlich? Fragen, die mir so den Kopf wandern, Fragen, zu denen mir jetzt die Konzentration fehlt um eine Antwort zu suchen, Fragen, über die ich nie wirklich nachgedacht habe und somit nie beantwortet habe. Die einzige Antwort die ich geben kann ist, wenn ich diese bis an die tiefe Substanz reichenden Herausforderungen nie angenommen hätte, dann wäre ich um ein ganz wertvolles und individuelles Element meines Lebens ärmer geblieben. Ja, es ist schon verrückt, sich als ein Parkinsonpatient mit einer 20 jährigen Krankengeschichte solchen extremen Strapazen auszusetzen. Ja, es ist verrückt, nie habe ich eine bessere Antwort gefunden, eigentlich auch nie danach gesucht.

Keuchend und eigentlich ausgepowert hänge ich nach 3 Stunden erbarmungslosen Anstieges am Berg.. Weit oben ist inzwischen das Ziel zu sehen, auch wenn es noch 8km entfernt liegt. Ich stehe am Straßenrand, habe den Kopf auf die den Lenker umfassenden Arme gelegt und bin am Leistungslimit. Ich weiß, dass ich jederzeit von meinen Begleitern abgeholt werden kann. Ich weiß auch, dass es mir viel schwerer fällt als in den letzten Jahren, sich immer wieder zu motivieren und die Balance zu finden zwischen Überforderung und einschätzen der eigenen Kräfte. Ich weiß aber auch, in welche Frustration ich fallen würde, wenn ich jetzt aufgeben würde. Nein, ich werde mich disziplinieren, werde so schonend wie möglich meine Fahrt fortsetzen, werde mit dem Fahrrad auf dem Gipfel ankommen, diese Glücksgefühl erleben es geschafft zu haben,, ein einziges Mal noch,, bitte ein letztes Mal.



In der kleinsten Übersetzung kurbele ich mich Umdrehung für Umdrehung, Meter um Meter, diesen nicht enden wollenden Berg hinauf. Ich zähle die Umdrehungen mit. Kann am Stück noch vielleicht 300m fahren, dann Pause. Das Weiterkommen fühlt sich an wie eine Ewigkeit. Die letzten 200m fahre ich obwohl meine Waden krampfen, immer weiter, jetzt nicht aufhören, nur kurbeln. kurbeln, kurbeln, Dann ist es geschafft, ich stehe auf dem 2211m hohem Penser Joch.

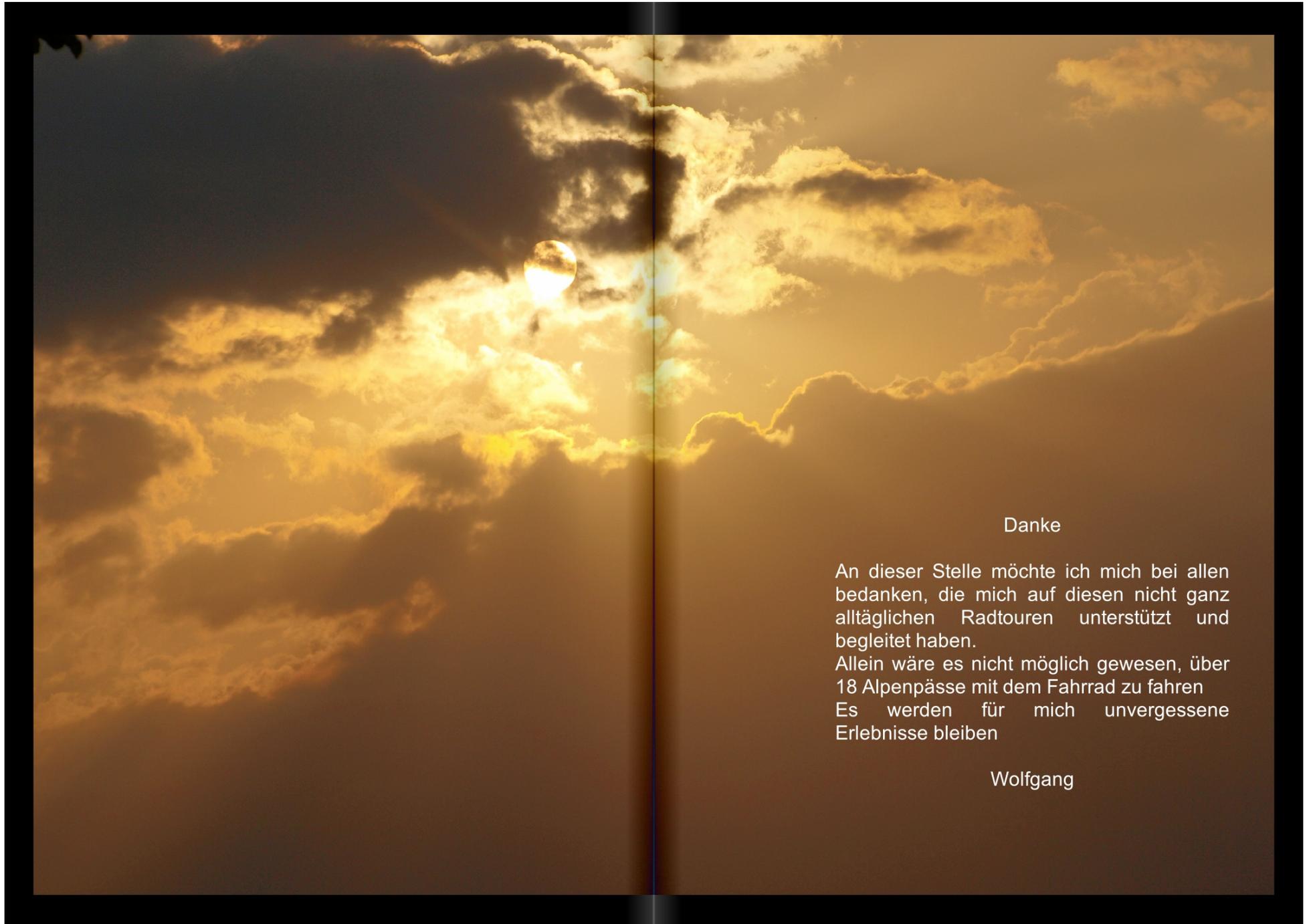
Einer meiner Begleiter kommt auf mich zu, will gratulieren und Fotos machen. Ich schick sie alle weg, will jetzt meine Ruhe, will allein sein mit mir und die Stille genießen. Alleinsein mit mir um Adieu zu sagen von Empfindungen, die sich wohl nie richtig mit Worten beschreiben lassen, man muss sie erlebt haben. Selbstbestimmt aufzuhören und ein letztes Mal adieu zusagen, bevor mir das Schicksal und die Zeit das Ende diktiert, das war es was ich mir schuldig war. Ein letztes Mal, ..adieu und ... Danke

So ziehe ich denn nun hier einen Schlusstrich und erinnere mich daran, dass ich oft gesagt habe, dass, wenn irgendetwas zu Ende geht, sich auch die Chance für was Anderes, was Neues ergibt. Jetzt kann ich beweisen, das dieser Gedanke lebt.

Meine Begleiter haben verstanden was in mir vorging. Jetzt ist es Zeit, ihre Glückwünsche anzunehmen. Gemeinsam ruhen wir im einfachen Bergrestaurant aus. Machen ein paar Fotos und beschließen die Abfahrt über die Südseite mit dem Ziel Bozen.

Welche Ziele und welche Herausforderungen mich zukünftig weiter erwarten, lasse ich offen. Ich werde sie mitbestimmen und ich werde sie annehmen.

Wolfgang Bornemann



Danke

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich auf diesen nicht ganz alltäglichen Radtouren unterstützt und begleitet haben.

Allein wäre es nicht möglich gewesen, über 18 Alpenpässe mit dem Fahrrad zu fahren
Es werden für mich unvergessene Erlebnisse bleiben

Wolfgang



2005 Jaufenpass



2006 Timmelsjoch



2007 Stilfser Joch



2008 Umbrailpass



2010 Hahntennjoch



2012 Penser Joch

fotobuch.de
DRIVE
EAN: 499602944244