

Mit Speedy über die Alpen

27.08.-09.09.2009

Etappe 1: Einrollen am Starnberger See

Start: München, Bayern **Starthöhe:** 530 m
Ziel: Mittenwald, Bayern **Zielhöhe:** 883 m
Tages-km: 123,11 **km ges.:** 123,11
Tages-Höhenmeter: 856 **Höhenmeter ges.:** 856
Tages-Fahrzeit: 7:07 h **Fahrzeit ges.:** 7:07 h

Wetter Startort: 19,9°C, heiter

Wetter Zielort: ca. 20°C, zunächst heiter, später zunehmende Bewölkung, abends etwas Regen

unterwegs:

Die Nacht war kurz: Nach gerade einmal knapp 6 Stunden Schlaf in der etwas engen Nachtzug-Koje der CityNightLine 1289 von Hamburg-Altona nach München-Ost weckt mich der durch Fahrgäste, die sich auf das Aussteigen in Augsburg vorbereiten verursachte Trubel und das grelle Neonlicht. Der als Reaktion darauf bei der Liegewagenschaffnerin geordnete Cappuccino erweist sich leider als hoffnungslos überteuertes (2,30 EUR ?!?!?!?!?) Pappbechergesöff. Dafür entschädigt das Morgenprogramm von Bayern 2 mit stilechter Zittermusik für das etwas karge Frühstück. Eine knappe Dreiviertelstunde später erreicht der Zug München Hbf, wo ein Fahrtrichtungs- und Lokwechsel hinreichend Zeit gibt Speedy aus seinem etwas düsteren Verlies im Technikraum am Zugende zu befreien. Kurze Zeit steht er bepackt mit mal wieder viel zu viel Gepäck am Ende des Bahnsteigs von Gleis 11 und zeigt sich willig zu neuen Taten.

Nach dem in der noch ziemlich ausgestorbenen Theresienstraße eine Brezel eingenommen wurde, geht es dann zügig in den noch jungen Tag und auf zum Teil ziemlich kühn geführten Bordsteinradwegen (eine Erfindung des 20. Jhdts., die im Norden zum Glück mittlerweile nahezu komplett durch zeitgemäßere Konzepte ersetzt wurde, im konservativer angehauchten Bajuwarenland aber selbst in der für weltstädtisch gehaltenen Hauptstadt noch gängige Praxis ist :-P) durch die Isarvorstadt aus der Stadt hinaus ins Würmtal richtung Starnberg. Am Ostufer des Starnberger Sees erscheinen bei Tageskilometer 44 am mittleren Vormittag erstmalig Berge am Horizont, was mich zu einem Frühstück am Seeufer animiert. Am Südenende des Sees wird nach links abgezweigt und trotz miserabler Beschilderung hinter dem Weiler Schechen nach nur einmaligem Verfahren Penzberg erreicht. In Benediktbeuern wird kurz für eine Besichtigung der Klosterbasilika gestoppt und kurz hinter Kochel wird es dann ernst. Mit dem Kesselberg ist der erste kleine Pass der Tour erreicht: 5,1 km, 250 Höhenmeter bei einer Gipfelhöhe von 894 m ü. NN stehen zur Bezwingung an. Ein Klacks gegenüber dem was für die folgenden Tage noch im Programm steht, allerdings ist die Vorbereitung mies gewesen und die höchste Erhebung auf der Trainigstour ein paar Tage zuvor war der 168 m hohe Bungsberg. Trotzdem gelingt auch die Bezwingung des Kesselbergs und belohnt mit der sich anschließenden landschaftlich reizvollen Uferstraße entlang des Walchensees.

Nachdem dieser passiert ist folgt ein weiterer kleiner namenloser Anstieg und bald darauf ist Klais erreicht, von wo es dann auch schon auf die Zielgerade richtung Campingplatz Mittenwald geht. Nachdem das Zelt aufgebaut ist, haue ich mich ersteinmal ein Stündchen aufs Ohr, bevor der Hunger mich zwecks Auffüllung der erschöpften Nahrungsreserven noch einmal die knapp 3 km in den Ort und zum dortigen Supermarkt treibt. In einem Gasthof mit meiner Ansicht nach etwas zu tümlicher Volksmusik habe ich anschließend die erste Weißwurstefahrung meines Lebens. Dazu gibt es neben süßem Senf und einer Brezel noch ein Mittenwalder Bier, von dem zum Abschluss des Abends beim pletschern der Isar noch die Flaschenversion im Zelt verköstigt wird.

Etappe 2: Im Regen ins Inntal

Start: Mittenwald, Bayern **Starthöhe:** 883 m
Ziel: Sölden, Tirol **Zielhöhe:** 1332 m
Tages-km: 98,39 **km ges.:** 221,52
Tages-Höhenmeter: 1440 **Höhenmeter ges.:** 2296
Tages-Fahrzeit: 6:58 h **Fahrzeit ges.:** 14:05

Wetter Startort: Regen, 13°C

Wetter Zielort: abnehmende Bewölkung, 9°C

unterwegs:

Pfuideibel! Die Nacht hat den ersten Wassereinbruch gebracht und in meinem Innenzelt gibt es jetzt einen Indoorswimmingpool. Viel schlimmer jedoch: Es regnet immer noch. Es geht somit kein Weg daran vorbei, nass einzupacken. Um kurz nach 10 treffe ich mit nicht vernachlässigbarer Verspätung am Bahnhof ein, wo ich mit Ursel verabredet bin. Ursels Steppenwolf erbt Speedys Tubus Swing, der kurz vor der Tour wegen Umstieg auf Starrgabel einem Tubus Tara weichen musste. Da Ursel quasi fast am Weg wohnt, und ein Versand nach Österreich horrend viel gekostet hätte, hatten wir beschlossen, die Übergabe persönlich zu machen. Da Wochenende ist, wird Ursel mich außerdem noch auf der Tagesetappe begleiten.

Kurz hinter dem Ortsausgangsschild von Mittenwald steht der erste kleine Anstieg des Tages an und die Straße klettert mit ca. 10% ins Leutaschtal hinauf. Danach gibt es dann erstmal gemütliches dahinrollern auf gutem Asphalt und bei schwachem MIV im breiten Leutaschtal. Leider ist die Sicht auf die umliegenden Berge durch die tiefhängenden Wolken eingeschränkt. Nach einigen Kilometern folgt am Ende des Tales ein kurzer, aber mit 14% Spitzensteigung recht knackiger Anstieg hinauf auf ca. 1250 m ü. NN, bevor sich der Blick auf Telfs im Inntal eröffnet und es auf die Abfahrt hinab ins auf ca. 650 m ü. NN geht. Leider ist der Fahrspaß wegen der regennassen und somit rutschigen Straße und dem verminderten Grip von Speedys V-Brakes dabei eingeschränkt, viel mehr als 45 km/h sind mit gutem Gewissen kaum zu machen.

Unten in Telfs geht es dann auf dem Inntalradweg talaufwärts weiter. Mittlerweile hat der Regen aufgehört. Am Wegesrand gibt es mit dem Kloster Sams ein wenig Kultur. In Haiming gibt es in einem Gasthaus am Wegesrand zur Stärkung einen Apfelstrudel und einen Latte Macchiato, bevor der Inn bei Schlierenzau gequert wird. Kurz hinter Ötztal Bahnhof stehen wir dann an der Abzweigung ins Ötztal plötzlich mitten im Wald vor einer Sperrbake. Dummerweise hat man darauf verzichtet eine Umleitung auszuweisen. Nach

kurzer Ratlosigkeit wird uns von einem vorbeikommenden älteren Herren auf einem Mountainbike eine Alternativroute vorgeschlagen, die wie er hinzufügt allerdings "leicht kuppert" ist. Da das, was er als "leicht kuppert" bezeichnet, mit Gepäck an der Grenze des fahrbaren ist und Speedys Neigungsmesser einige Male an seinen Anschlag bei gut 20% bringt, beschließen wir bei nächster sich bietender Gelegenheit auf die parallel laufende Bundesstraße zu wechseln. Auf dieser geht es immer weiter talaufwärts, wobei die hin und wieder mit großem Getöse eine Talstufe überwindende Öztaler Ache dafür sorgt, dass es nicht langweilig wird. Ursel seilt sich in Längenfeld ab, ich beschließe, da meine Beine noch frisch sind und sich der Anstieg zum Timmelsjoch so um ca. 200 Höhenmeter verkürzt, den Abend noch bis Sölden weiterzufahren. Gegen 21 Uhr erreiche ich den dortigen Campingplatz. Da am Folgetag der Öztaler Radmarathon ansteht, ist dieser hoffnungslos überfüllt. Als ich schon anfangs, mich gedanklich mit einem "naturnahen" Platz im Wald anzufreunden, kommt jedoch die Rettung in Form eines anderen Radfahrers. Da er sich stilecht den Kofferraum seines Kombis mit seinem Rennrad als Schlafgemach teilt, ist auf seinem Stellplatz noch eine Ecke frei, die er mir freizügig anbietet. Somit komme ich den Abend dann doch noch in den Genuss einer heißen Dusche.

Etappe 3: Auf dem Dach Österreichs

Start: Sölden, Tirol	Starthöhe: 1332 m
Ziel: Sölden, Tirol	Zielhöhe: 1332 m
Tages-km: 36,68	km ges.: 258,2
Tages-Höhenmeter: 1473	Höhenmeter ges.: 3969
Tages-Fahrzeit: 3:55 h	Fahrzeit ges.: 18:00 h

Wetter Startort: ca. 14°C, sonnig

Wetter Zielort: dto.

unterwegs:

"Des moch ich net nochmal, des is ja was für total Verrückte" so die ersten Worte meines Platznachbarn, als er gegen 18 Uhr nach Vollendung des "Ötzis" zum Campingplatz zurückkehrt. Seiner Ankunftszeit nach dürfte er für die absolvierten 238 km und 5.500 Höhenmeter ca. 11 Stunden gebraucht haben. Mittelfeld.

Ich habe den Tag etwas "gemütlicher" angehen lassen und mich darauf beschränkt, die Öztaler Gletscherstraße unter die Räder zu nehmen. Zwar sind es bis zu ihrem Endpunkt am Rettenbachferner nur gut 13 km, doch diese haben es in sich. Direkt nach dem die Hauptstraße am Ortsausgang von Sölden verlassen ist, fängt es an zu steigen. 11-13% zeigt der Steigungsmesser, und abgesehen von einem ganz kurzen Stück von einigen hundert Metern Länge bei Halbzeit wird sich daran auf den gesamten 13 km nichts ändern. Das Sträßlein schlängelt sich zunächst am Osthang im Wald auf ca. 2000 m ü. NN hinauf. Zwischendurch gibt es zwischen den Bäumen hindurch immer mal wieder einen Blick hinab auf Sölden. Auf ca. 2000 m zweigt die Straße dann in ein Seitental ab und passiert die Mautstelle. Der Wald weicht nun hochalpiner Almwiese. Als kleine Motivation ist am Talschluss schon der Gletscher zu sehen, Nach einer kleinen "quasi-Geraden" folgt eine zweite Kehregruppe und nach laut offizieller Zeitmessung 2 h 48'02" steht Speedy am Fuß des Rettenbachfernens. Nach kurzer Verschnaufpause geht es dann

noch ein paar hundert Meter weiter. Immerhin stellt der Parkplatz ganz am Ende der Straße mit stolzen 2800 m ü. NN den höchsten mit dem Straßenrad anfahrbaren Punkt Österreichs und das höchste Stück Asphaltstraße der Alpen überhaupt dar. Danach geht es dann vom unteren Parkplatz am Gletscherfuß noch einmal mit der Seilbahn auf die Schwarze Schneid ein Stück höher. Von oben eröffnet sich ein schöner Blick auf die Öztaler und Stubai Alpen und die Aussicht auf das sich den Hang hinaufschlingende Sträßlein weckt Vorfreude auf die Abfahrt. Diese dauert leider nur knappe 20 Minuten. Trotz einiger Fotopausen und größtenteils eher gemäßigter Fahrweise (bei ca. 55 km/h greife ich in der Regel dann doch in die Bremse, nur einmal konnte ich nicht widerstehen, und habe mich zum Test des Fahrverhaltens mit der neuen Gabel einmal auf 65 hochgetastet...) liegt der Schnitt somit bei deutlich über 35 km/h.

Zurück in Sölden komme ich gerade rechtzeitig zum Zieleinlauf des Mittelfeldes des Öztaler Radmarathons. Ich begeben mich zum Ziel und wohne ein Weilchen dem bunten Treiben bei. Anschließend geht es zurück zum Campingplatz, auf dem sich nun vor fast jedem Platz ein Rennrad findet.

Etappe 4: Übers Timmelsjoch nach Italien

Start: Sölden, Tirol	Starthöhe: 1332 m
Ziel: Saltaus im Passeier, Südtirol	Zielhöhe: 535 m
Tages-km: 63,09	km ges.: 321,47
Tages-Höhenmeter: 1350	Höhenmeter ges.: 5119
Tages-Fahrzeit: 4:30 h	Fahrzeit ges.: 22:30 h

Wetter Startort: ca. 20 °C, sonnig

Wetter Zielort: 24°C, leicht bewölkt

unterwegs:

Nach Fröhsüek und Zeltabbau geht es sofort bergauf. Das Tagesziel ist, es, Italien zu erreichen, und dazu gilt es zunächst die gut 1300 Höhenmeter bis zur Passhöhe des Timmelsjoch zu überwinden. Direkt hinter dem Ortsausgang von Sölden fängt die Bundesstraße zunächst dem Talverlauf folgend mit um die 8% an zu steigen, bevor dann nach einigen Kilometern bei Zwieselstein, wo ich am Ende der Ortsdurchfahrt nur knapp einer Radarkontrolle entkomme, in einer ersten Gruppe von 3 Kehren mit weiterhin etwa 8% eine Talstufe von gut 150 Höhenmetern hinauf auf ca. 1600 m. ü. NN überwindet. Danach wird es dann wieder ein wenig gemütlicher, lediglich der Gegenwind ist zwischenzeitlich eine Weile lang recht frisch. Langsam aber stetig geht es auf dem folgenden gut 5 km mit entspannenden 4 % Steigung hindurch durch einige Lawingalerien nach Obergurgl. Nachdem der Ort passiert ist beginnt dann der eigentliche Anstieg hinauf zum Pass. Die Straße verlässt nun das Tal der Gurgler Ache und schlängelt sich nun wiederum mit 8-10% Steigung in 4 Kehren den Osthang hinauf nach Hochgurgl, wo die Baumgrenze erreicht wird. Nach Passieren des Ortes wird die Mautstelle erreicht, die allerdings Radfahrern nix böses will. Böse ist hingegen was dann folgt. Irgendwie kommt mir die Geschwindigkeit auf einmal merkwürdig rasant vor. Ein Blick auf den Radcomputer sagt, dass die Wahrnehmung nicht täuscht. Knapp 60 km/h stehen dort auf einmal unter der rasant fallenden Altimeteranzeige.

2150m-2100m-2050m... Nach gut eineinhalb Minuten sind 150 zuvor mühsam erarbeitet Höhenmeter einfach so futsch. Ich komme gerade so drum herum wieder eine 1 vorne stehen sehen zu müssen, als der Neigungsmesser den Nulldurchgang macht und wieder stark positive Werte annimmt. Die Straße hat derweil eine Kurve nach Osten gemacht und folgt nun in ziemlich geradem Verlauf einem einsamen kargen Hochtal, nur noch gesäumt von Grasmatten und Geröll. Der Gegenwind ist kalt und unangenehm stark. Da die Luft dazu mit jedem Höhenmeter noch spürbar dünner wird, geht es nun nur noch langsam voran. Nach einer ziemlich endlos erscheinenden Zeitspanne gibt es dann endlich wieder ein wenig Abwechslung in Form der finalen Kehrenguppe, die mich von ca. 2300 auf 2509 m ü. NN hinauf führt. Lediglich das in Sicht kommen der Passhöhe motiviert mich, die dringend benötigte längere Pause noch ein paar Minuten herauszuzögern. Oben angekommen gibt es am örtlichen Rasthaus erstmal eine deftige Portion Speckknödel mit Sauerkraut und einen Platz in der Höhensonne. Ich denke die Energiebilanz des Tages bleibt dennoch negativ :-D. Zum Essen gibt es ein Pläuschen mit einem anderen Reiseradler aus München.

Nachdem ich mich ausreichend regeneriert fühle, um konzentriert genug für die Abfahrt zu sein, müssen noch schnell die obligatorischen Passfotos gemacht werden. Ab hier geht es nun also bis Meran die nächsten gut 40 km nur noch bergab. In Anbetracht des zu erwartenden Fahrtwindes der Stärke 7 Beaufort krame ich vorsichtshalber schon einmal die Jacke heraus. Ein Schild weist mich auf Übertritt auf italienisches Staatsgebiet und Einreise in die autonome Provinz Bozen hin. Die Straße führt zunächst noch gut 1,5 km fast ohne Gefälle im Hang entlang, wobei mehrere Tunnel passiert werden; der letzte von ihnen ist ca. einen halben Kilometer lang, und zwar schnurgerade, dafür unangenehm finster, da absolut unbeleuchtet. Der miserable Straßenzustand im Inneren mit Zentimetertiefen Schlaglöchern macht die Sache dabei nicht wirklich besser. Irgendwie schaffe ich es dennoch sturzfrei, und auf der anderen Seite folgt der spannendste Teil der Passüberquerung. Die Straße wird ein wenig schmaler, nun nur noch knapp 2-spurig, dafür haben die Straßenbauer sich aber größte Mühe gegeben, den Fahrspaß zu optimieren. Passagen mit netten Spitzkehren wechseln sich mit längeren schnell fahrbaren aber zur Vorbeugung von Langeweile dennoch mit sanft kurvigen Abschnitten ab, zwischendurch gibt es mehrere archaisch in den Fels geschlagene kurze Tunnel, in denen man auch schonmal damit rechnen muss, dass plötzlich mitten im Tunnel eine Kuh vor einem auftaucht. Obwohl bereits gegen Abend gehend, wird es dabei kontinuierlich wärmer. Bei Moos im Passeier wird wieder Zivilisation erreicht und nachdem sich die Straße bei St. Leonhard mit der Jauffenpassstraße vereinigt hat, geht es dann nur noch sachte bergab. Am Abend erreiche ich Saltaus und beschließe mich in Anbetracht der aufziehenden Dunkelheit und der Erinnerung dass der Campingplatz in Meran beim letzten mal nicht so toll war, dort eine Übernachtung einzulegen. Der Saltauser Campingplatz kann sich hingegen sehen lassen und bietet sogar einen kleinen Outdoorpool, der nach dem Zeltaufbau Gelegenheit zu einer kleinen Erfrischung bietet.

Etappe 5: Quer durchs Etschtal

Start: Saltaus, Südtirol	Starthöhe: 535 m
Ziel: Völlan, Südtirol	Zielhöhe: 736 m
Tages-km: 39,95	km ges.: 361,43
Tages-Höhenmeter: 660	Höhenmeter ges.: 5779
Tages-Fahrzeit: 3:16 h	Fahrzeit ges.: 25:46 h

Wetter Startort: sonnig, heiß

Wetter Zielort: sonnig, heiß

unterwegs:

Der Vormittag beginnt mit dem lockeren herabrollen ins nur noch knappe 10 km entfernte Meran. Als sich hierbei trotz des sanften Gefälles kein richtiger Fahrspaß einstellen mag, ahne ich bereits, dass es mit meiner Motivation an jenem Tag nicht so gut bestellt ist. Die Zwangspause in Meran kommt mir somit an jenem Tag gar nicht so ungelegen. Da sich der kurz vor der Fahrt montierte neue Steuersatz auf der Abfahrt vom Timmelsjoch bemerkbar zu machen anfing, begeben mich auf die Suche nach einem vertrauenswürdig aussehenden Fahrradgeschäft. Leider ist dies gar nicht so einfach, wie ich zunächst angenommen habe. Alleine finde ich nix, was auch nur näherungsweise so aussieht, wie etwas, wo man Fahrräder reparieren lassen kann. Plan B schließt die Touristinformation als Proxy ein und ist bedingt erfolgreicher. Man empfiehlt mir einen Laden, der von außen so aussieht, wie die Fahrradläden, in denen man keine Skrupel kennt und den Kunden gnadenlos alles verkauft – einschließlich Brezellenker und Lenkerkörbchen. Ein Laden also, an dem Speedy normalerweise mit verächtlichem Schnalzen seines Schaltwerks vorbeizischen würde. Da nix Besseres zu finden ist, lässt er sich widerwillig hineinschieben. Dann heißt es für 2 lange Stunden Abschied nehmen. Ich nutze die Zeit, um ein wenig durch die Lauben zu schlendern, und an der Passer zu promenieren. Am frühen Nachmittag löse ich Speedy gegen für einmal gekonnt den Steuersatzschlüssel ansetzen recht üppig bemessene 12 Euro aus. Wie sich später herausstellen sollte, hat der Mechaniker dies aber auch nicht getan, zumindest nicht gekonnt.

Mit zunächst etwas besseren Fahreigenschaften geht es aus der Innenstadt hinaus. Schon recht bald stellt sich dann die Frage, Vinschgau oder Gampenjoch. Der eigentliche Routenplan sieht vor, den Anstieg ins Vinschgau unter die Räder zu nehmen, um dann das Stilsfer Joch anzusteuern. Dies würde jedoch als Etappenziel heute optimalerweise Trafoi, in 1500 m ü. NN am Fuße des harten Teil des Jochs bedeuten, da der Pass im ganzen sonst mit der derzeitigen Kombination aus Übergepäck, klimatischen Bedingungen (oben erwähnter schwüler Hitze) und Trainingszustand mutmaßlich nur schwer zu schaffen wäre. Eine zweite Übernachtung vor dem Pass würde im Anschluss kaum noch Pausentage erlauben, um es rechtzeitig zur Rückfahrt zum anvisierten Fahrtziel Verona zu schaffen, da eine Querung des Passes unweigerlich im Folgenden eine Querung des Gaviapasses und des Tonalepasses nach sich zöge. Das ganze Schlag auf Schlag, ein Pass pro Tag. Trafoi bedeutete zudem heute noch 60 km und 1200 Höhenmeter auf 3 Anstiege verteilt, der letzte und längste davon ganz am Ende des Tages, und das trotz Schwüle und fortgeschrittener Nachmittagsstunde zum aktuellen Zeitpunkt und des bereits erwähnten Motivationstiefs. Ich verschiebe das Stilsfer Joch mit seinen verlockenden 48 nummerierten Kehren auf der Nordrampe also schweren Herzens ein zweites Mal, nachdem ich beim ersten Mal Ende März vor sechseinhalb Jahren bei Trafoi im Rahmen eines Tagesausflugs von Prad aus nicht unerwartet an der Lawinensperre gescheitert bin und folge nun der Beschilderung richtung Gampenjoch. Kurz vor dem Ortsende Merans verleitet mich der letzte Wegweiser richtung Vinschgauradweg dann zwar doch nochmal dazu, diesem Plan untreu zu werden, die sich anschließenden 7 mit 10% Steigung knapp 100 Höhenmeter überwindenden Kehren, lassen mich aber relativ schnell endgültig einsehen, dass es keinen Sinn hat, den ursprünglichen Plan auf Biegen und Brechen umzusetzen. Selbst die gut 400 Höhenmeter nach Völlan, wo ich am Abend auf dem Campingplatz mein Nachtquartier aufschlage, sind mir im Endeffekt mehr als genug.

Etappe 6: Übers Gampenjoch ins Val de Non

Start: Völlan, Südtirol	Starthöhe: 736 m
Ziel: Mezzolombardo, Trentino	Zielhöhe: 226 m
Tages-km: 82,4	km ges.: 443,8
Tages-Höhenmeter: 1335	Höhenmeter ges.: 7114
Tages-Fahrzeit: 5:50 h	Fahrzeit ges.: 31:36 h

Wetter Startort: bewölkt, schwül

Wetter Zielort: 30°C, aufziehendes Gewitter

unterwegs:

Am Startort Völlan habe ich bereits die ersten gut 400 Höhenmeter des Gampenjochs geschafft. Fehlen noch ca. 800. Um diese Zahl nicht wieder größer werden zu lassen, beschließe ich, nicht die in den Ort hinein führende Stichstraße zurück zur Kreuzung ca. 150 Höhenmeter abwärts zurück zu fahren, sondern mich auf Nebenwegen durch den Wald am Hang entlang zu tasten, bis ich in etwa gleicher Höhe wieder auf die Gampenstraße treffe. Dies bringt zwar ein kurzes Stück Schieben auf steilem Schotter mit sich, im Endeffekt halte ich es jedoch für eine gute Entscheidung. Als die Gampenstraße wieder erreicht ist, geht es stetig in waldiger Umgebung am Etschtal-Südhang aufwärts, bevor die Straße nach einigen Kilometern in ein einsames Seitental abzweigt. Der Anstieg ist zwar lang, aber mit relativ konstanten ca. 7% Steigung auf gutem Asphalt nicht besonders schwer zu fahren. Nach insgesamt ca. 800 Höhenmetern seit Völlan ist die leider etwas unspektakuläre Passhöhe in 1514 m ü. NN. erreicht. Dann geht es bergab Richtung Siesta. Leider ist auf der Abfahrt an einigen Stellen der Asphalthobel im Einsatz, was den Fahrspaß etwas trübt, da ich mich auf den gehobelten Passagen nicht zu Geschwindigkeiten jenseits der 50 km/h traue. Es wird wärmer und wärmer und die Orte wirken verschlafen südländisch. Ab Fondo ist wieder verstärkt Treten angesagt, An einer Kreuzung in der Nähe von Cles finde ich einen Supermarkt, der mich mit einem spartanischen Mittagessen in Form einer Packung Grissini versorgt. Dass ich dann der beschilderten Hauptstraße Richtung Trento folge, und nicht dem ebenfalls ausgeschilderten Radweg, erweist sich nach einigen Kilometern als fataler Fehler, als ich den Beginn der für Fahrräder gesperrten Schnellstraße erreiche. Mein Kartenmaterial ist dürftig und so versuche ich mich so gut es geht parallel zur Schnellstraße zu halten, was die ersten Kilometer auch ganz gut gelingt. Bei Mollaro ist damit dann allerdings auch Schluss. Die wenigen Leute, die sich in dem verschlafenen Nest finden wissen leider auch nicht, wie ich weiter Richtung Trento komme. Also ist ausprobieren angesagt. Im dritten Versuch treffe ich eine Straße, die laut meiner 1:150.000-Karte immerhin grob in die Richtige Richtung führt. Wenige Minuten finde ich mich in Dardine wieder, einem verschlafenen vielleicht 150-Einwohner-Nest, dass mit Sicherheit noch nie ein Kieler vor mir betreten hat. Wieder weiß ich nicht weiter, also fahre ich 3 mal um den "Ortskern" herum, bevor ich endlich Eingeborene finde, bei denen ich eine Auskunft ob des Weges Richtung Toss einholen kann. Die Einheimischen sind hilfsbereit, leider des Englischen aber genauso wenig mächtig wie ich des Italienischen. Das einzige, was ich aus der Antwort heraushöre, ist "Cristo", wozu mit den Armen ein Kreuz angedeutet wird. Ich fahre also aus dem Ort auf gleichem Weg hinaus, auf dem ich gekommen bin, bis ich nach wenigen hundert Metern auf ein Kreuzifix an einer Weggabelung treffe. Die abzweigende

Straße ist erschreckend klein, gerade noch asphaltiert, und knapp einspurig. Laut meiner Karte nach hatte ich deutlich mehr erwartet. Nach etwa einem Kilometern wird ein Seitental passiert, dafür geht es zunächst einige hundert Meter so steil bergab, dass es die Bremsen voll durchgezogen gerade noch halten können. Meine Befürchtung, dass es auf der anderen Seite genauso steil wieder bergan geht, bewahrheitet sich. Ich bin kurz davor, das Gepäck abzuladen und getrennt vom Rad in mehreren Fuhren hoch zu schaffen. Mein Steigungsmesser klebt am oberen Anschlag, und das heißt deutlich über 25% und ich verfluche mich ein wenig dafür, den Radweghinweis richtung Trento so fahrlässig ignoriert zu haben. Bei Toss ist dann endlich wieder eine richtige Straße erreicht, die mich wieder zurück Richtung Hauptstraße führt. Zum Glück gibt es hier dann wieder eine parallel verlaufende für Fahrräder freigegebene Nebenstrecke. Der Tageskilometer sagt zwar erst etwas über 70 km, gerade die letzten Kilometer waren jedoch kräfte- und motivationszählend, so dass ich beschließe, für die Nacht das Val de Non Richtung Etschtal zu verlassen und mir eine Unterkunft in Mezzolombardo zu suchen. Obwohl der Ort recht groß wirkt, gestaltet sich die Suche schwieriger als gedacht. Nach einiger erfolgloser Suche nach einem "Hotelwegweiser" konsultiere ich eine Tankstelle. Leider schnappen mir an der empfohlenen Herberge zwei bajuwarische Radlerkollegen das letzte Zimmer vor der Nase weg, man leitet mich jedoch weiter, so dass ich kurz darauf in der Albergo del Sol einchecke. Für 43 EUR die Nacht ist das mir allein zur Verfügung stehende Doppelzimmer mit Bad absolut in Ordnung, und nach einer guten Woche mal wieder in einem richtigen Bett zu schlafen ist eine nette Abwechslung. Speedy bekommt sogar einen Garagenstellplatz. Der Abend endet nach einem kleinen Abendspaziergang mit einem Gewitter.

Etappe 7: Kurzetappe nach Molveno

Start: Mezzolombardo, Trentino	Starthöhe: 226 m
Ziel: Molveno, Trentino	Zielhöhe: 867 m
Tages-km: 29,24	km ges.: 473,09
Tages-Höhenmeter: 929	Höhenmeter ges.: 8043
Tages-Fahrzeit: 2:36 h	Fahrzeit ges.: 34:12 h

Wetter Startort: 23°C, Regen

Wetter Zielort: 20°C, bewölkt, später aufklarend auf 6/8

unterwegs:

Bei uneinladend grau-regnerischem Wetter geht es nach ausgiebigem Pensionsfrühstück direkt hinter dem Ortsausgang Mezzolombardos in den Anstieg Richtung Fai del Paganella und Santelpass, wo ich ein letztes mal knapp die 1000m-Marke überschreite. Danach geht es etwas bergab und durch den Skiort Andalo, der sich damit rühmt, Trainingslager der US-Skinationalmanschaft zu sein. Kurz darauf erreiche ich Molveno, das sich von der Nordanfahrt her sehr einladend präsentiert. Ich rolle durch den Ort hindurch hinunter an den See, wo ich mir eine ausgiebige Pause gönne. Leider ist das Bergpanorama der Brentagruppe durch tiefhängende Wolken getrübt. Da es jedoch langsam aufzuklären scheint, beschließe ich kurzerhand, die Tagesetappe bereits nach knapp 30 km zu beenden und die folgende Nacht auf dem Campingplatz des Ortes zu verbringen. Nachdem das Zelt aufgebaut ist, nutze ich den Rest des Tages für einen gemütlichen Dorfspaziergang durch die kleine Fußgängerzone, und haue mir genüßlich

den Magen voll, zunächst mit einem Eis in der erstbesten Gelateria, am späteren Abend dann mit einer sehr leckeren Pizza und Rotwein in einer Pizzeria im Ortskern.

Etappe 8: Der letzte Pass

Start: Molveno, Trentino	Starthöhe: 867m
Ziel: Riva del Garda, Trentino	Zielhöhe: 68 m
Tages-km: 50,73	km ges.: 523,82
Tages-Höhenmeter: 436	Höhenmeter ges.: 8479
Tages-Fahrzeit: 2:56 h	Fahrzeit ges.: 37:08 h

Wetter Startort: 23°C, bewölkt

Wetter Zielort: 30°C, heiter, starke Windböen

unterwegs:

Nachdem der Molvenosee in voller Länge passiert ist, geht es zunächst um gut 450 Höhenmeter bergab bis ins ca. 400 m hoch gelegene Ponte Arche. Dort wird das Fließlein Sarca passiert und anschließend fängt die Staatsstraße 421 sofort wieder an zu steigen. Mit dem 750 m hohen Passo del Ballino, versuchen die Alpen sich mir ein letztes Mal zu widersetzen. Wenige Kilometer nach der Passhöhe passiere ich den türkis schimmernden Lago die Tenno, bevor es bei Ville del Monte in die letzte richtige Abfahrt des Urlaubs geht. Diese ist noch einmal richtig zum genießen gemacht. Die Straße windet sich kehrenreich durch sich an den Hang schmiegende Dörfer und immer mehr öffnet sich mir ein fabelhafter Ausblick über den Lago di Garda. Unten angekommen bietet sich am Wegrand noch der Wasserfall von Varone zur Besichtigung an. Dieser hat sich mittlerweile ein beträchtliches Stück in den Berg hinein gefressen und man hat bei seiner Betrachtung eher das Gefühl, sich in einer Höhle denn in einer Schlucht zu befinden. Hinreichend nass und erfrischt erreiche ich so am Abend Riva, baue mein Zelt auf dem Campeggio al Lago auf, genehmige mir zuerst ein Bad im See und dann ein Eis in der Stadt. Da der knapp 30°C warme und extrem kräftige Südwind es innerhalb von etwa 1 Minute schafft selbiges zu einer lauwarmen Suppe zu konvertieren muss ich selbiges allerdings mit meinem T-Shirt teilen.

Etappe 9: Finale auf der Gardasena Orientale

Start: Riva del Garda, Trentino	Starthöhe: 68m
Ziel: Verona, Veneto	Zielhöhe: auch so...
Tages-km: 81,24	km ges.: 605,06
Tages-Höhenmeter: 372	Höhenmeter ges.: 8851
Tages-Fahrzeit: 4:16 h	Fahrzeit ges.: 41:24 h

Wetter Startort: 26°C, sonnig

Wetter Zielort: 26°C, sonnig

unterwegs:

Vorbei am Surfsport Torbole geht es auf der Gardesana Orientale südwärts. Ein kräftiger Péler macht das dahinrollen leicht und lässt den Fahrradcomputer irgendwo um flotte 35 km/h pendeln. Die Berge werden immer kleiner und laufen in einer sanften Hügellandschaft aus. Bei Bardolino verabschiede ich mich vom Gardasee und schwenke nach Osten ab um eine Weile später den Stadtrand Veronas zu erreichen. Ich definiere Julias Balkon als Ziel meiner Reise und rolle am frühen Nachmittag in den Hinterhof der Casa di Gioletta. Nachdem das obligatorische Foto gemacht wurde begeben sich dann zum Campingplatz. Dieser befindet sich in einer alten Festungsanlage auf einem Hügel auf der dem Stadtkern gegenüberbefindlichen Seite der Etsch und erweist sich als absoluter Traum eines innerstädtischen Campingplatzes. Umringt von dicken Festungsmauern und komplett überwuchert von Weinreben schlage ich mein Zelt auf einer der Terrassen auf. Von der Sitzecke neben meinem Zeltplatz hat man einen tollen Ausblick über die Veroneser Altstadt und die Etsch und da das Gelände klein und verwinkelt ist, bleibt man von landsmännischen Wohnmobiltouristen vollkommen verschont und teilt sich den Platz so gut wie ausschließlich mit Backpackern, anderen Radreisenden und einigen wenigen motorisierten Zeltern, was der Atmosphäre höchst zuträglich ist. Für das Abendessen empfiehlt mir mein Reiseführer das "Alla Colonna", eine kleine Trattoria in einer etwas abseits gelegenen Seitengasse die gefühlt noch nie zuvor einen Touristen gesehen hat. Die Gnocchi und der vino di casa sind jedoch gut und preiswert. Am Abend schlendere ich noch ein wenig durch die Altstadt und bringe am Bahnhof in Erfahrung, dass eine Zugfahrkarte nach Venezia Santa Lucia nur gute 10 Euro kostet. Somit steht ein grober Plan für die letzten 3 Tage.

Epilog: Erholung in der Lagunenstadt

Am nächsten Morgen rolle ich vom Castell San Pietro hinab richtung Puorta Nova und besteige am noch jungen Vormittag einen Regionalzug richtung Venezia Santa Lucia. Keine zwei Stunden später rollt dieser über die Ponte della Liberta nach Venedig hinein. Nun gilt es zunächst ein Bett für mich und einen Parkplatz für Speedy zu finden. Um dem ganzen ein wenig Spannung zu verleihen habe ich auf eine telefonische Vorreservierung verzichtet und beschlossen es auf gut Glück zu probieren. Das Hostel der ersten Wahl ist das Ostello Santa Fosca, das glücklicherweise nicht allzuweit vom Bahnhof entfernt liegt, so dass es damit getan ist, die ca. 40 Kilo Speedy über 4 Brücken zu wuchten. Leider komme ich genau 5 Minuten nach Schließung der Rezeption, so dass ich zunächst vor verschlossener Tür stehen bleibe und somit im Ungewissen bleibe, was mein Unterkommen anbelangt. Da es ruhig ist, mit Ausnahme des Müllabfuhrschiffs und weniger als einer Hand voll Hostel-Bewohner niemand den Weg in den abgelegenen Hof am Ende einer Sackgasse finden, stupe ich das Risiko, dass irgendwer meine durchschwitzten Fahrradtrikots klaut (die ich im Übrigen als ziemlich brisante Fracht einstufe, immerhin könnte man sie als Biowaffen missbrauchen...) als überschaubar ein und nutze die Mittagszeit, um Speedy mal eben allein zu lassen und im nächsten Supermarkt ein wenig Verpflegung zur Überbrückung des größten Mittaghungers zu besorgen. Immerhin lohnt sich das lange Warten, und ich bekomme tatsächlich noch ein preiswertes, aber dennoch einigermaßen sauberes und bequemes Bett für die Nacht.

Nach erfolgreichem Check-in kann ich mich dann Venedig endlich unbeschwert hingeben und mich – abgesehen von den touristischen must-have-seens ohne weitere Verpflichtungen für den Rest des Tages - durch das schier unüberschaubare Gewirr an kleinen verwinkelten Seitengassen, die den Eindruck vermitteln, noch nie von einem Touristen gefunden worden zu sein einerseits, und von babylonischem Sprachgewirr eingelullten "Hauptstraßen" andererseits treiben lassen. Trotz der Autofreiheit der Lagune, kann man auf letzteren ohne weiteres von "Verkehrsproblemen" sprechen. Da macht es durchaus schon Sinn, sich zur Nahrungsaufnahme in eine im Canale Grande endende Gasse der ersten Art zurückzuziehen (wobei es auch auf diesem ein Verkehrsproblem gibt...). Nicht nur ich, sondern auch mein Kamera fühlt sich an diesem ruhigen Örtchen wohl, letztere sogar so wohl, dass sie sich entschließt noch ein wenig länger zu bleiben. Als ich sie ca. 10 Minuten nach Beendigung meiner Mittagspause an gleicher Stelle abholen will, hat am Ende der Gasse ein imposantes Motorboot angelegt. Der Fahrer, sonnenbebrillt, gut betucht und einige hundert PS am Gashebel - kurz: Typ venezianische Mafia – begrüßt mich in ziemlich harschem Tonfall mit den Worten "What are you looking for?", was ich im ersten Moment als "was hast Du in MEINER Gasse verloren" interpretiere. Ich sehe mich gedanklich schon mit einem Betonklotz am Bein im Canale Grande versinken, doch überraschenderweise bekomme ich auf meine Antwort, dass ich meine Kamera kurz zuvor am Ende der Gasse liegen gelassen hätte selbige unvermittelt zurück und ganz ohne Zahlung irgendwelcher Schutzgelder mit dem Leben davon.

Am Nachmittag versuche ich am Canale Grande, hier und dort ein paar Blicke auf die Rennen der Regatta Storica zu ergattern. Nach einer Parade mit historischen Booten treten am Nachmittag die Renngondeln zum Wettkampf an und es wird gestechpaddelt was das Zeug hält. Am frühen Abend gibt es in der Trattoria "Antica Torre" sehr leckere Spaghetti in Muschelsoße, wobei ich von den Muscheln einfach in Anbetracht der Chemiefabriken am landseitigen Ende der Ponte de la Liberta und des etwas fauligen Geruchs in den Seitenkanälen des Canale Grande einmal hoffe, dass sie nicht in der Lagune aufgewachsen sind. Zur Sicherheit kippe ich zur Desinfektion zwei Krügchen von dem auch hier wieder sehr leckeren Vino del Casa drauf. Mit den offenen Hausweinen haben die Italiener es echt drauf...

Den Abend lasse ich auf der Piazza San Marco ausklingen, wo es zu späterer Stunde nicht mehr ganz so trubelig, wenn auch immernoch lebhaft zugeht. Der angenehm laue Sommerabend und die nette Stimmung mit klangvoller Untermalung der Musiker aus den Straßencafes laden noch ein wenig zum Verweilen ein, bevor ich mich mit dem Vaporetto - dem Wasserbus, der in Venedig das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bildet – auf den Weg zurück zum Hostel mache.

Am nächsten Tag tuckere ich den Canale Grande noch einmal mit der Vaporettolinie 1 entlang, um mir die prunkvollen Palazzi nochmal in Ruhe im Tageslicht anzuschauen. Dieses Mal fahre ich sogar bis zur Endstation "Lido", die auf einer der die Lagune von der Adria abtrennenden langgezogenen Inseln liegt. Auf einer mittäglichen Wanderung begeben sich bis zur Spitze der langen Mole an der Hafen- und Laguneneinfahrt und lasse mir nach für einen Norddeutschen langen Abstinenz endlich mal wieder fischig-salzige Meeresluft um die Nase wehen, um mich schon einmal auf meine Rückkehr an die Ostsee vorzubereiten ;-). Ich stelle dabei fest, dass es zwar einfach ist, auf die etwa 2x2x2m großen Betonwürfel, die die Hafenbefahrung wohl vor allzu aggressiven Adriastürmen schützen sollen, heraufzuklettern; das Herunterkommen ist dann aber doch gar nicht so einfach. Irgendwann finde ich dann aber doch einen Weg über die vorgelagerten Tetrapoden abzustiegen und kann mich somit am Nachmittag mit dem Vaporetto auf den Rückweg in die Innenstadt machen. Ich steige am Markusplatz aus, um noch ein wenig Sightseeing in Angriff zu nehmen. Zunächst bewundere ich in der

Markuskirche die komplett mit gut 4200qm Blattgold überzogene Deckenkonstruktion, anschließend genieße ich eine längere Zeit den Ausblick vom knapp 100m hohen Campanile di San Marco. Am Nachmittag streife ich dann noch ein wenig durch das absolut chaotische Gewirr an Gassen, wobei ich heilfroh bin, dass ich mittlerweile in einen detaillierten Stadtplan investiert habe, der auch die kleinsten Seitengässchen beim Namen nennt. Der etwas gröbere Stadtplan in meinem Reiseführer hatte zuvor immer wieder zu massivster Verwirrung und Verirrung geführt, da man in den verwinkelten Wegen doch irgendwie sehr schnell das Gefühl für die Richtung in die man läuft verliert. Die einigermaßen flächendeckend vorhandene Beschilderung zu den 3 wichtigsten Zielen ("Ferrovial" (=Eisenbahn), "San Marco" und "Rialto") half nur bedingt weiter, da man zum Teil das Gefühl hat, dass gerade noch Bahnhof und Rialto nach links zeigten, nun nach rechts, und im nächsten Moment das eine nach links und das andere nach rechts. Kurz darauf stand man dann einmal wieder am Abschluss einer Sackgasse an irgendeinem Kanal ohne Quermöglichkeit. Dies kommt zwar auch jetzt mit Stadtplan immernoch immer wieder vor, aber jedenfalls kann man nun dann recht einfach herausfinden, wo man sich verlaufen hat. Auf den kleinen Brücklein die man alle paar Meter queren muss, kann man fast überall die Steuerkünste der Gondolieres bewundern, die ihre langgezogenen Boote doch sehr geschickt um die engen Ecken und zum Teil auch noch aneinander vorbei bugsieren müssen. Am späteren Abend geht es dann noch ein letztes mal mit dem Vaporetto den gesamten Canale Grande auf und ab, was auch im Dunkeln beeindruckend ist. Ich verbringe wieder noch ein wenig Zeit auf dem Markusplatz bevor ich zu späterer Stunde in mein Hostelbett sinke.

Rückreise: Im Bummelzug über die Alpen

Leider sind die Möglichkeiten, ein Fahrrad in einem Fernverkehrszug über den Brenner zu transportieren, sehr überschaubar. Nachdem ich mich entschlossen habe, nicht zwei Nächte in Folge im Nachtzug zu verbringen, hat sich leider herauskristallisiert, dass die einzige Möglichkeit Speedy und mich gemeinsam bis zur Abfahrt meines Nachtzugs am Abend in München ebendort hinzuschaffen darin besteht, diese knapp 700 km in einer exquisiten Auswahl an Bummelzügen zurück zu legen. Nachdem ich Speedy inklusive Gepäck wieder über die 4 Brücken zurück zur Stazione Santa Lucia geschleppt habe, besteige ich am noch jungen Morgen um kurz vor halb 8 einen Regionaltriebwagen, der - wenn auch modern - eindeutig konzeptionell nicht darauf ausgelegt ist damit 3 Stunden lang durch die südliche Voralpenlandschaft und die Dolomiten zu eiern. So bin ich dann auch froh, als am späten Vormittag endlich Trento im Etschtal an der südlichen Zulaufstrecke zum Brenner erreicht ist. Der Aufenthalt dort reicht aus, um mich kurz mit Proviant zu versorgen, bevor ich um 12:53 Uhr einen Interregio von Verona nach Brennero erklimme. Das Fahrradabteil des schon etwas betagten Steuerwagens könnte ob des nur 2-Stündigen Taktes dieser Verbindung eindeutig geräumiger sein. Einziger Vorteil der klapprigen Waggons ist, dass sie noch keine Klimaanlage besitzen, was einen in den Genuss der Möglichkeit bringt einfach die Fenster aufzureißen, sich hinauszulehnen und zuzuschauen, wie sich der Zug durchs Etschtal die Kurven zum Pass hinaufwindet. Schande über die Leute, die sich ausgedacht haben, in klimatisierte Eisenbahnwaggons keine zu öffnenden Fenster mehr einzubauen und der Generation nach mir dieses Stück Reisekultur damit verwehren. Um kurz nach 14 Uhr ist der Bahnhof am Brenner erreicht, was mit Umsteigen verbunden ist. Zum Glück kann dies am gleichen Bahnsteig passieren, denn immernoch hat der Bahnhof des Dörfleins am Brenner keine Aufzüge, was in Anbetracht des Umstandes, dass man hier als Reiseradler quasi so gut wie immer umsteigen muss ziemlich zum Kotzen ist. Weiter geht die Reise hinab nach Innsbruck.

Das lustige an Österreich, dass man es mit einmaligem Umsteigen komplett in der Innsbrucker S-Bahn durchqueren kann. Weitere Umsteigevorgänge in Kufstein und Rosenheim bringen mich schließlich rechtzeitig zum Münchener Hauptbahnhof. Von hier ist es einfach. Der am späten Abend abfahrende Nachtzug bringt mich bis nach Hamburg. 800 km ohne Umsteigen. Wahnsinn. Am morgen empfängt mich Kiel nach knapp 30-Stündiger Zugfahrt mit überraschend angenehmem Wetter zurück.