

2004 Innsbruck

Ein Zögern und Zaudern geht durch den Verein. Unschlüssigkeit bei den zunächst euphorischen Interessenten geht um und das ganze Vorhaben droht allein schon aufgrund der Kosten zu kippen.

Letztlich wendet sich die Sache noch zum Positiven: Jupp Formanns, Gastfahrer bei der Regensburg-Tour wird eingeladen, sagt spontan zu und bringt auch noch seinen sportlichen Schwiegersohn inkl. kostenlosem Begleitwagen mit. So gelingt es dann doch noch, zum Start zehn Mann aufzubieten. Dank finanzieller Hilfeleistung der VR-Bank und Ramme's Grünland, wo auch gestartet wird, schreibt das Mannschaftskonto schwarze Zahlen.

Im Sattel sitzen diesmal Günter und Harald Lüghausen, Wolfgang und Florian Walden, Andreas Wolff, Georg Timmering und Hans Werner Vits. Als Gäste reisen Uwe Becker und Josef (Jupp) Formanns mit und für die ersten beiden Tage ist als Pacemaker Erik Euler dabei.

Lohmar – Niederolm

Noch läuft alles gemächlich! Vereinzelt Schauer und permanente Wetterbesserung sind gemeldet und so haben die meisten ihre Sonntagsräder ohne Schutzbleche mitgebracht. Nach Startfotos hinter dem VR-Bank-Startband und vor dem Grünland-Lkw rollt das Peloton – zunächst von Hans-Otto Fricke, Otto Loster und Johann Janssen begleitet – in Richtung Siebengebirge, damit auf der Hügelstrecke Stieldorf – Vinxel die Waden ein wenig vorgeheizt werden. Bald ist der Rhein erreicht und meist auf Radwegen folgen wir dem Fluss über Königswinter, Bad Honnef, Linz und Erpel. Unterbrochen wird die Fahrt nur durch Ersatzkäufe für leere Tachobatterien und ausgelutschte Bremsbacken. Bis hierhin kennt Erik die verkehrssarme Route und die Fahrt geht zügig voran. Bei Leutesdorf haben wir uns mit unserem Begleitwagen-Piloten Herbert Topel verabredet, finden ihn dort aber nicht vor. Am Ortsschild Neuwied kehren wir um und suchen nach dem Wagen, der nach seiner telefonischen Beschreibung hier geparkt sein muss. Der Streckenabschnitt Leutesdorf – Neuwied wird dreimal befahren, denn unser wichtigster Mann mit dem Frühstück an Bord steht auf einem Rastplatz in Neuwied – versteckt hinter einem großen Wahlplakat! Nun wird die Streckenführung schwierig und durch Neuwied, Engers und Bendorf müssen wir uns trotz detaillierter Pläne immer wieder neu orientieren. Über einen üblen Radweg am Rhein finden wir dann irgendwann unser Zwischenziel Koblenz. Endlich können wir entspannt in Reihe fahren, Burgen und Schiffe betrachten. Der zeitweilige Nieselregen hat nachgelassen und nur noch angenehmer Rückenwind aus Nordwest ist zu spüren. Das romantische Rheintal ist heute erstaunlich wenig befahren und unser Peloton ist flott unterwegs – so flott, dass von hinten immer wieder Hilferufe zu hören sind. „Ihr macht das schließlich nicht zum Spaß!“ Dieser Äußerung unseres Begleiters Herbert Topel möchte man bisweilen tiefere Bedeutung beimessen, als hin und wieder bei einigen der sportliche Ehrgeiz Oberhand zu gewinnen scheint. Auf dem Rhein profitieren auch Windsurfer vor dem Binger Loch von dem Nordwind – mehr als ein Dutzend von ihnen tummeln sich um die Frachter herum, ein ungewöhnliches Bild. Auch wir begeben uns bei Rüdesheim auf's Wasser, wählen allerdings die konventionelle Variante in Form der Fähre. Das nahe Ziel vor Augen müssen wir wegen einer Sperrung bei Ingelheim noch einen großzügigen Umweg machen. Die Strecke läuft nun in die Weinberge Rheinhessens und erstes Wehklagen über Pein im Bein ist zu vernehmen, während Harald

Lüghausen wohlweislich schon an der Baustelle den Stopp des Begleitwagens zum Umsteigen genutzt hat. Nach 188 km rollen wir pünktlich um 18 Uhr vor das Hotel. Mit dem Abendessen müssen wir ein wenig warten, bis in der Gaststube Tische frei werden.

Niederolm - Neckarsulm

Die Sonne steht über den sanfthügeligen Weinbergen Rheinhessens, als wir das morgendliche Teilstück unserer Strecke befahren. Die nummerierten Radfahrer, die uns entgegenkommen, fahren ihre Punkte bei der RTF „Rund um den Petersberg“. Unter Verzicht auf Wertungspunkte rollen wir durch den Altarm zur Rheinfähre, die uns nach Gernsheim bringt. Dank zuvor recherchierter Straßennamen finden wir sofort den Weg zur Bergstraße nach Zwingenberg. Topfeben verläuft unsere Route entlang Spargelfeldern, in denen die „letzten Stecher“ ihren Job machen. Bei Hemsbach erlauben wir uns ein zweites Frühstück, schließlich sind schon 63 km abgeradelt. Aber gute 100 km haben wir noch vor uns und so sitzen wir alsbald wieder im Sattel. Phantastische Oldtimer begegnen uns immer wieder auf diesem Streckenabschnitt. Bei Hirschberg-Großsachsen verlassen wir die Bundesstraße und begeben uns eine Etage höher. Durch die Weinberge führt uns die Obere Bergstraße verkehrsfrei in Richtung Heidelberg. Von Wolfgang Walden kommt der lobenswerte Vorschlag, in Heidelberg mal eben wegen der tollen Aussicht zum Philosophenweg zu fahren. „Das geht mal eben 100 Meter rein.“ Wochen später sollte sich die Aufregung gelegt haben. Nicht hundert Meter rein, sondern hundert Meter rauf, hätte es heißen sollen – und zwar so, dass die mit 39/25 kaum noch zu treten sind. Nachdem die Sonntagsspaziergänger uns für verrückt erklärt und unsere Flüche sich gelegt haben, werden unsere Netzhäute für die tatsächlich prachtvolle Aussicht auf Alt-Heidelberg empfänglich. Die Aussage eines „Eingeborenen“: „Sie können hier mit einem normalen Rad weiterfahren“, sollte sich als fataler Fehlgriff entpuppen. Als der Asphalt einem einfachen Waldweg gewichen ist, schraubt sich dieser immer weiter den Berg hinauf, bis wir uns schließlich 180 Meter über dem Neckar befinden, dann beginnt die kurvenreiche Abfahrt, die alle in Mountainbiker-Manier und erstaunlicherweise ohne Bruch der filigranen Räder meistern. Nach dieser unfreiwilligen fünf Kilometer langen Offroad-Passage wird beim nächsten Stopp bei Neckargemünd eine Notwäsche unserer Maschinen fällig. Von Gewissensbissen geplagt und auf der Suche nach der verlorenen Zeit führt Wolfgang nun das Feld an. Die Gruppe hat jetzt kaum ein Auge für die Schiffe, Burgen und sonstige landschaftlichen Reize und erst recht nicht mehr für Verkehrsschilder. Obwohl ich noch – gerade nach hinten gewechselt – rufe, sieht niemand das Schild „Verbot für Radfahrer“ und das Restpeloton schießt auf der Autostraße bis zum einige hundert Meter entfernten Tunneleingang weiter, bis man merkt, dass ich mit Georg stehen geblieben bin. Meine Unmutsäußerungen sind bald vergessen und das Tempo steigt schnell wieder an, als wir am historischen Hirschhorn vorbei sind. Die Kaffeepause bringt etwas Entspannung. Beim Anrollen vom Rastplatz fliegt ein hübsches Mädchen auf dem Rennrad an uns vorbei. Trotz ihres forschen Tempos hat sie natürlich gegen das herannahende Hauptfeld keine realistische Chance und wird nach kurzer Distanz gestellt. Gerne lassen wir uns die nächsten zwanzig Kilometer von ihr neckaraufwärts begleiten. Als ob wir ihr eine zügige Reisegeschwindigkeit bieten wollten, wechseln die ersten Vier permanent und halten das Tempo hoch, während das hintere Feld zu zerbröseln droht. 32, 36, 37 km/h werden im Gegenwind getestet bis die Eskalation perfekt ist. In Bad Friedrichshall entlädt Georg ein Gewitter über Erik, der sich als schnellster Mann den Anranzer einstecken muss, während Harald und Günter mit hängender Zunge gerade wieder zu uns aufgeschlossen haben. Die junge Dame zieht vor, den Bereich der dicken Luft zu verlassen und so müssen wir uns den Weg nach Neckarsulm alleine suchen. Doch schon kurz darauf erbarmen sich erneut zwei junge Frauen mit Mountainbikes, uns auf Schleichwegen zur Innenstadt führen. Fast die Hälfte der Gesamtstrecke ist

nun geschafft und die nächsten Tage sollten etwas entspannter angegangen werden. Erik lässt sich mangels Urlaub von seiner Freundin abholen und Herbert mit seinen neun Radlern begibt sich zu einem netten Abend im Brauhausgarten.

Neckarsulm - Dornstadt

15 Kilometer bleiben uns zum Einrollen, dann haben wir die Schwäbische Alb vor der Brust. Das Ziel des ersten Anstiegs lässt sich einem der Bergkegel erahnen. Es ist Löwenstein, von wo aus wir kurz darauf eine wunderbare Aussicht auf das zurückliegende Flachland wirken lassen. Erstmals seit dem Start fällt die Gruppe etwas weiter auseinander – die mehr als 10%ige Steigung hat ihre Wirkung gezeigt. Genussvoll nehmen wir die Landschaft auf der folgenden Abfahrt durch die Wälder der „Idyllischen Strasse“ in uns auf. Die Tälerfahrt endet hinter Murrhardt, wo wir rund 250 Höhenmeter über den Murrhardter Wald klettern müssen. Die fünfzig gefahrenen Kilometer nehmen wir zum Anlass, kurz vor der Höhe mitten im Wald eine Rast einzulegen. Harald lässt sich bereits für den nächsten Anstieg einen Platz im Begleitwagen reservieren. Die Berge fördern nun gnadenlos die Trainingsrückstände zutage. Nach der Stärkung sind noch einige Buckel zu erklimmen, worauf die Serpentina hinunter in das Walkersbacher Tal folgen. Vorbei an einigen Mühlen und Höfen gelangen wir nach Lorch und folgen ein Stück weit der „Straße der Staufer“ bis nach Schwäbisch Gmünd. Dann ist wieder Schluss mit lustig, denn 400 Höhenmeter wollen bestiegen werden. Es ist recht heiß geworden und wir stoppen noch mal, um unsere Wasservorräte aufzufüllen. Wegen einer Vollsperrung der Strasse erkundigen wir uns bei Grünflächenarbeitern nach Alternativrouten. Ihr Tipp erspart uns einen Riesenumweg, beschert uns aber 50 weitere Höhenmeter. In Splittergrüppchen verteilt erreichen wir den aussichtsreichen Furtlepass und schließlich den Segelflugplatz am Gipfel des Hornbergs (698m). Dicht über unseren Köpfen rauschen die Segler auf ihre Landebahn. Die 30km-Zone in Degenfeld beendet die rasante Abfahrt. Neben der Burg Weissenstein beneiden wir die Freibadbesucher, während wir uns im Schweiß unseres Angesichts mit dem nächsten Anstieg plagen. Die schwierigsten und heißesten Passagen dürften wir damit hinter uns gebracht haben und erlauben uns eine Rast im Waldgesäumten Roggental. Zur Rushhour müssen wir die Kleinstadt Geislingen durchkreuzen, wo die WMF-Werksangehörigen sich wohl gerade in alle Himmelsrichtungen verteilen. Kein Wunder, dass wir uns in dem Gewusel erst mal verfahren und in entgegengesetzter Richtung aus der Stadt hinaus zu fahren drohen. Auf der Rampe hinauf nach Amstetten-Bahnhof sind wir wieder auf dem rechten Weg. Eine mächtige Steigung hat die im Hang verlaufende Bahnstrecke hier zu bewältigen, während wir - mit Autoabgasen voll geblasen – das gleiche Ziel ansteuern. Als bald verlassen wir wie geplant die Bundesstraße und folgen der Lone bis Westerstetten, um von dort aus die mehr oder weniger noch vorhandenen Kraftreserven für den letzten Anstieg in Richtung Hotel zu aktivieren. Dank präziser Wegbeschreibung unseres Hoteliers finden wir die komplizierte Anfahrt auf Anhieb. Die Temperaturen laden zum Abendessen auf der Terrasse ein, wo wir auch den Rest des Abends verbringen. Zu einem Rundgang durch Dornstadt ist niemand mehr zu bewegen.

Dornstadt - Füssen

Die verkehrsreiche B10, neben der wir ruhig geschlafen haben, umfahren wir wiederum und rollen vom letzten Hügel der Schwäbischen Alb nach Ulm hinab. Den kleinen Abstecher in die historische Altstadt erlauben wir uns trotz des Baustellenchaos. Offenbar wird alles für den Katholikentag nächste Woche hergerichtet. Fotos am Münster und Rathaus, dann geht's über die Donau nach Bayern. Heute wird wieder in Formation gefahren, denn der Streckenverlauf ist weitgehend flach. Mit Tunnelblick rauschen alle neun Mann am Begleitwagen vorbei, der sich am ersten Treffpunkt in Weißenhorn platziert hatte. Es wird angeregt, Herbert bei der nächsten Tour mit einer Trillerpfeife

auszustatten. Wir sind heute ohnehin mit einer Dreistopp-Strategie unterwegs und legen in Buch einen ersten Tankstopp ein. Mit jedem Kilometer satter wird das Grün der Wiesen und Wälder des Günztales. Bei Klosterbeuren lassen sich erstmals die noch 80 km entfernten Alpen erblicken. Sanft steigt das Tal an und erlaubt entspanntes Radeln bis zur Mittagsrast, für die Herbert ein schattiges Eckchen am Waldesrand gebucht hat. Bei der Mittagsrast mit weitem Blick in die anmutige Landschaft schöpfen wir mentale und physische Kraft für den Nachmittag. Obwohl wir weiter der Verlauf der Günz folgen, gewinnen wir fast unmerklich über 200 Höhenmeter. Zu Jürgens Freude stimmen die Karte und sein Höhenmesser mit 801 Meter überein, als wir Günzach passieren. Nachdem die nächsten vierzig Kilometer abgeradelt sind, wird das Verlangen nach einer kleinen Verpflegungspause immer größer. Die Verständigung mit Herbert ist nicht allzu gut und irgendwas von „Ried“ hat er gesagt. Dort steht er mit dem Transit. Das hier aber alle Orte mit ..ried enden, gestaltet sich die Suche etwas schwieriger. Ohne Schatten müssen wir diesmal auskommen, doch es ist ohnehin nur ein kurzer Stopp für eine Banane, einen Riegel und das unerlässliche Auffüllen der Trinkflaschen. Obschon im Streckenprofil als senkrechter Strich eingezeichnet, kommt diese Stelle für alle etwas unvorbereitet. Die Aufmerksamkeit auf eine Straßenteilung gerichtet, tut sich vor uns das Wertachtal auf. Gegenüber sehen wir die Straße steil aus dem Tal ansteigen. Der gesuchte Abzweig liegt oben, also müssen wir den 18%er hinauf. Den Begleitwagen schicken wir nun vor und steuern das nicht mehr allzu ferne Tagesziel an, nicht ohne zuvor noch die Ausblicke zum Alpenpanorama über dem Schwaltenweiher und die Fahrt über die Uferpromenade am Hopfensee zu genießen. Dann ist Füssen erreicht, wo sich Massen von Touristen tummeln. Durch eine Klamm gelangen wir in das ruhigere Bad Faulenbach, wo wir heute unser Quartier beziehen. Das Bier auf der Terrasse lassen wir uns schmecken, obwohl der Seniorchef uns mit seinen Lebensweisheiten überschüttet. Wie jeden Abend informiert Günter uns über die Größe seiner wundgesessenen Stelle, deren Entwicklung er täglich mit einem Kosmetikspiegel beobachtet. Nach Bezug der Zimmer werden noch ein paar schnelle Runden im Hallenbad des Hotels gedreht und das Abendessen vor Ort eingenommen. Zu Fuß spazieren wir am Ufer des Lech nach Füssen, wo alle Eisdielen des Ortes einem Test unterzogen werden.

Füssen - Innsbruck

Mit einigem Respekt werden die ersten Kilometer der letzten Etappe angegangen. Schließlich geht es um das alpine Teilstück unserer Tour. Vorbei am imposanten Lechfall an der österreichischen Grenze folgen wir den Fluss und gelangen über einen kleinen Pass nach Reutte. Nach kurzer Kletterpartie haben wir den Plansee erreicht. Alle sind fasziniert von dem herrlichen Bergpanorama, das sich in dem ruhigen See spiegelt. Trotz der erst 20 gefahrenen Kilometer machen wir einen Stopp und lassen die landschaftlichen Höhepunkte auf uns wirken. Noch ein gehöriges Stück folgt die Straße dem Ufer und wir können auf dem flachen Abschnitt immer wieder den Blick über den See schweifen lassen. Als wir und vom Wasser abwenden, beginnt die moderate Steigung bis hinauf zum Ammersattel. Wir haben 1100 Meter und wieder die Grenze nach Deutschland erreicht. Auf der Abfahrt stoppen wir kurz „bei den drei Brunnlein“ und schließlich am Schloss Linderhof, das von den Eingangsbereichen des Parks aus jedoch nicht zu sehen ist. Kurz darauf legen wir bei Graswang unsere offizielle Trink- und Speiserast ein. Bald darauf passieren wir das Kloster Ettal und werden auf der Abfahrt in das 200 Meter tiefer gelegene Oberau nur von den langsameren Autos eingebremst, die wir wegen der kurvenreichen Strecke nicht überholen können. Die Hälfte des Tagespensums ist jetzt etwa geschafft und mit 659 m der seit 24 Stunden niedrigste Punkt erreicht. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass noch ein gehöriges Stück Arbeit vor uns liegt, denn das Dach der Tour liegt in 1200 m Höhe. Entlang der Bundesstraße rollen wir nach Partenkirchen ein und verlassen alsbald auf ansteigender Route die

Stadt. Permanent steht jetzt die Kette unter Spannung und die Akteure unter Druck. Nachdem wir bei Klais auf eine Nebenstrecke entlang des Schmalsees gefahren sind, fehlen nach der kurzen Abfahrt nach Mittenwald Jupp und Uwe. Herbert schicken wir mit dem Wagen wieder hinauf und auch Andreas steigt nochmals mit dem Rad auf den Berg. Dank des Werkzeugkoffers kann die Situation gerettet werden, denn Jupp hatte sich vor lauter Kraft die linke Kurbel abgedreht. Nur provisorisch kann die Reparatur durchgeführt werden. Den bekannt schönen Ort Mittenwald umfahren wir versehentlich und müssen uns am Aufstieg nach Leutasch von unserem Wagen trennen, der wegen einer Baustelle nicht folgen kann. Mit 10-12 % ständiger Steigung schlängelt sich die schmale Straße durch den Wald hinauf. Es ist enorm heiß geworden. Die Gruppe reißt weit auseinander und während ich auf Günter warte, sind die übrigen längst aus dem Sichtfeld verschwunden. Harald hat die bequeme Weiterfahrt im klimatisierten Wagen gewählt. Am Wasserfall der Leutaschkklamm erreichen wir endlich wieder ebenes Gelände und dürfen nun – inzwischen wieder als Gruppe - etliche Kilometer dem weiten, verkehrsarmen Trogtal folgen. Entspanntes Fahren ermöglicht diverse Fotoaktivitäten in jegliche Richtung. An einem Brunnen in Gasse endet die Talfahrt und nachdem die heißgelaufenen Häupter mit dem klaren Wasser benetzt sind, beginnen wir, die letzten knackigen Rampen in Richtung Seefeld unter die Räder zu nehmen. Der Seefelder Sattel bei 1202 Hm ist geknackt und wir veranstalten ein Resteessen. Es ist die letzte Rast unserer Tour und Herbert macht Schlussverkauf – alles muss raus! So futtern wir uns noch etwas Ballast für die bevorstehende Abfahrt an. Es soll die extremste Gefällstrecke unserer Fernfahrt werden. 600 Meter geht es in die Tiefe. Für Radfahrer verboten, heißt es an einer Baustelle in Leithen. Für uns gibt es jetzt kein Zurück mehr. Kurz darauf spüren wir die Begründung für das Verbot. Nicht eine Sekunde können wir den Bremsgriff loslassen, sonst schießt das Rad mit ungeahnter Geschwindigkeit unbrembar den 16 %er hinab. Riesige Tafeln weisen auf Gefahren hin und Notausfahrten bieten Rettung in den Kehren. Hoffentlich hält das Material! Die Talsohle haben wir erreicht, landen aber prompt auf einer Autostraße. Beim Anhalten prüfen wir die Temperatur der Felgen und verbrennen uns fast die Finger. Auf der Nebenstraße, die wir schnell finden, fährt sich Jupp nun wieder die Kurbel lose. Mangels Werkzeug können wir nur notdürftig reparieren und hoffen, dass es die nächsten 20 km bis zum Hotel hält. Am Flughafen Kranebitten finden wir uns erneut auf einer Autostraße wieder, erspähen aber eine parallele Strecke, von der uns eine Wiese trennt. Also geht es über den Graben zu einer Querfeldein-Einlage. Endlich ist die Stadtgrenze Innsbrucks erreicht und der Schwierigkeiten nicht genug muss an Jupp's Maschine noch mal nachgeschraubt werden. Ansonsten das übliche, wenn man in eine größere Stadt fährt: Radweg rauf, Radweg runter, Ampeln, Stop and go. Schließlich sind wir vor der Altstadt und nur die Einbahnstrasse verwehrt uns die direkte Zufahrt, also legen wir die letzten 150 Meter nicht ganz standesgemäß einfach zu Fuß zurück. Das Hotel aus dem Jahr 1465 mitten im Herzen der Altstadt bietet uns gepflegte Gastlichkeit, die schon Mozart (damals ohne Rad angereist) zu schätzen wusste. Wir begnügen uns zunächst mit der Aufnahme von Flüssigkeiten, ergattern aber später nach längerer Suche zum Essen eine Tischreihe in der Fußgängerzone. Trotz des üppigen Abendessens können wir den Verlockungen der Pizzeria nebenan, wo tischgroße Pizzen aufgetragen werden, nicht widerstehen. Derart gestärkt steht vor der Nachtruhe noch eine ausgiebige Altstadterkundung.

Das Beladen unseres Begleitwagens und dessen Abreise verzögert sich beachtlich, denn mit den Auswirkungen des Fronleichnamstages haben wir nicht gerechnet. Herbert wird von der Polizei sofort des Parkplatzes vor dem Hotel verwiesen, denn eine nicht enden wollende Prozession zieht vor unserem Haus vorbei. Anschließend werden unser Gepäck und vor allem die besten Stücke, unsere

Räder, sorgsam im Transit verzurrt und Herbert und Andreas für die Heimfahrt anvertraut. Uns bleibt nun noch der ganze Vormittag zur freien Verfügung bis die Bahn nach München startet. Anders als der Straßenverlauf gewinnt der Schienenstrang bereits kurz hinter der Stadtgrenze an Höhe und wenn nicht gerade eine Tunneldurchfahrt stattfindet, gibt es tolle Ausblicke in das Inntal und die Stubai Alpen. Über Seefeld und Klais, den höchstgelegenen deutschen IC-Bahnhof fahren wir parallel zu unserer Radroute. In München nehmen wir die etwas schnellere Zugverbindung, den ICE 3, der allerdings zunächst wegen einer defekten Weiche auf Trödelfahrt unterwegs ist, und seinen Fahrplan nicht einhalten kann. Erst kurz vor dem Ziel hinter Frankfurt zeigt der weiße Blitz seine Sprinterqualitäten und rauscht mit 299 km/h über die Trasse.

Abgesehen vom Nieselregen am ersten Tag hat uns perfektes Wetter inkl. Wind in Richtung Süden begleitet. Bereits einen Tag später begann die lang anhaltende Schlechtwetterperiode. Wir haben wunderschöne, neue Landpartien kennen gelernt und sind mit einer harmonischen Mannschaft, in die sich Jupp und Uwe perfekt eingefügt haben, wohlbehalten in Innsbruck gelandet.

HANS WERNER VITS IM AUGUST 2004