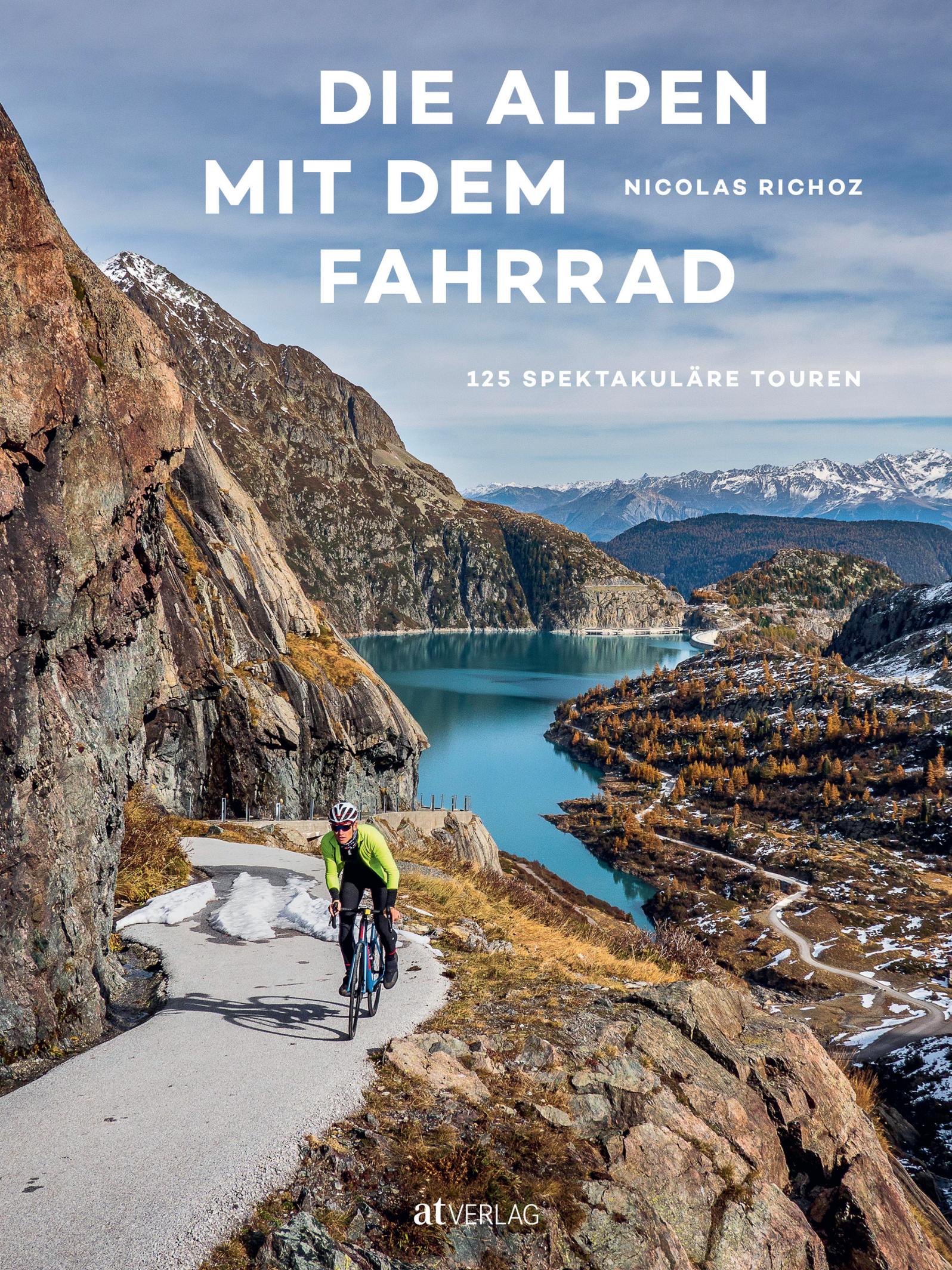


DIE ALPEN MIT DEM NICOLAS RICHOSZ FAHRRAD

125 SPEKTAKULÄRE TOUREN



atVERLAG

DIE ALPEN
MIT DEM NICOLAS RICHOSZ
FAHRRAD

125 SPEKTAKULÄRE TOUREN

atVERLAG

INHALT

Umschlag Vorderseite: Barrage d'Émosson in der Schweiz.
Umschlag Rückseite: Barrage de Moiry in der Schweiz.

Die Originalausgabe dieses Buches ist unter dem Titel
»Les Alpes à vélo« 2021 bei Éditions Slatkine, Genf, erschienen.
Copyright Text und Fotografie © Nicolas Richoz, 2021.
Diese Ausgabe ist eine von Édition Slatkine genehmigte
Lizenzausgabe.

Aus dem Französischen übersetzt von Daniela Janz.

© 2022
AT Verlag AG, Aarau und München
Lektorat: Regine Schmidt
Gestaltung und Satz: AT Verlag, Giorgio Chiappa, Nicolas Richoz
Kartenhintergrund: Mapbox, OpenStreetMap
Bildbearbeitung: Thomas Humm, Matzingen
Druck und Bindearbeiten: Firmengruppe APPL, aprinta druck, Wemding
Printed in Germany

ISBN 978-3-03902-187-1

www.at-verlag.ch

Der AT Verlag wird vom Bundesamt für Kultur
für die Jahre 2021-2024 unterstützt.

9	Vorwort	109	KAPITEL 4
13	Die Alpen		Östliche Rätische Alpen
21	Die Route		Westliche Tauernalpen
26	Die Routenplanung		
33	Die Ausrüstung		
41	KAPITEL 1	135	KAPITEL 5
	Niederösterreichische Alpen		Östliche Tauernalpen
	Steirische Nordalpen		Norische Alpen
	Oberösterreichisch- Salzkammerguter Alpen		Steirisches Randgebirge
			Slowenische Voralpen
			Kärntnerisch-Slowenische Alpen
59	KAPITEL 2	149	KAPITEL 6
	Salzburger Nordalpen		Julische Alpen und Voralpen
	Tiroler Schieferalpen		Karnische Alpen
	Nordtiroler Kalkalpen		
	Bayerische Alpen		
79	KAPITEL 3	171	KAPITEL 7
	Westliche Rätische Alpen		Dolomiten



205 KAPITEL 08

Venetische Voralpen
Brescianer und Gardasee-Voralpen
Südliche Rätische Alpen
Bergamasker Alpen und Voralpen
Luganer Voralpen

229 KAPITEL 09

Lepontinische Alpen
Walliser Alpen

271 KAPITEL 10

Glarner Alpen
Berner Alpen
Schweizer Voralpen

299 KAPITEL 11

Grajsche Alpen
Savoyer Voralpen

339 KAPITEL 12

Dauphiné-Voralpen
Provenzalische Alpen und Voralpen

377 KAPITEL 13

Dauphiné-Alpen
Cottische Alpen

421 KAPITEL 14

Seealpen
Ligurische Alpen

463 Klassifikation der Pässe

470 Danksagung

473 Index

476 Literaturverzeichnis

Alles begann im Sommer 2017. Ich machte gerade ein Praktikum als Bauingenieur in einem Ingenieurbüro in München. Ein Freund aus Luxemburg, ein leidenschaftlicher Radfahrer, nahm mich zusammen mit einem deutschen Triathleten auf eine Radtour über einen der schönsten Pässe Südösterreichs mit. Auf den Kühtaier Höhen fühlte ich mich trotz dreier Reifenpannen privilegiert, solche Gipfel erklimmen zu dürfen: 140 km, 2600 Hm – ich wollte mehr. Von diesem Tag an trieben mich die Lust an der Erkundung neuer Landschaften und am Erklimmen noch unbekannter Pässe sowie der Wunsch an, wieder dieses Freiheitsgefühl auf dem Fahrrad zu erleben. Seitdem hatte ich nur noch eine Idee im Kopf: einen Weg zu finden, um diese Leidenschaft zu leben und mitzuteilen, was ich auf meinem Fahrrad empfand.

Nach der Rückkehr von diesem atemberaubenden Wochenende musste ich mich an der ETH Lausanne für einen Kurs in den Sozialwissenschaften – dem einzigen universitären Zweig außerhalb des naturwissenschaftlichen Bereichs – einschreiben, welcher der Allgemeinbildung dienen sollte. Während ich am Computer Bauteile zur Vorspannverankerung zeichnete, überlegte ich also, welchen Kurs ich belegen wollte. Den ganzen Tag lang zermarterte ich mir den Kopf, denn ich dachte nur an eine Sache: Wie konnte ich meine sportliche Leidenschaft mit den Ingenieurwissenschaften verbinden? Ich stellte mir vor, die Entwicklung alpiner Bauwerke und ihren Einfluss auf Freizeitaktivitäten in den Bergen zu studieren oder die Ausbreitung der Verkehrsnetze im Laufe der Geschichte zu untersuchen. Nicht gerade realistische Themen – doch sie machten mich auf einen Traum aufmerksam.

Jeder Mensch, behauptete Jacques Brel, sieht bis zum 20. Lebensjahr seine Träume vorbeiziehen. Es war, als ob die Dinge, an denen ich in meiner Kindheit Gefallen gefunden hatte, sich in der Vorstellung einer Reise mit dem Fahrrad vereinten. Ich mochte schöne Bilder, den Modellbau und insbesondere Fahrradausflüge. Nun nahm alles Gestalt an. Ich wollte durch die Alpen fahren und ausdrücken, was ich auf meinem Rad empfand. Wie nun diese Gefühle wiedergeben und teilen? Dank der Kunst können wir unsere Wahrnehmungen und Gefühle ausdrücken. Für mein Vorhaben bot sich am ehesten das Medium der Fotografie an. Ich abonnierte mehrere Fahrradzeitschriften und absolvierte eine Ausbildung zum Fotografen und Drohnenpiloten. Durch die Erweiterung meiner Kenntnisse auf diesem Gebiet konnte ich meine Vision des Radsports und des sportlichen Abenteuers darstellen.



Wie kann ich in Worte fassen, was man während einer sportlichen Aktivität körperlich empfindet? Oder wenn man um 5 Uhr morgens aufsteht, um schwimmen zu gehen? Ich habe aufgehört zu zählen, wie oft man mir schon solche Fragen gestellt hat. Die Antwort liegt für mich im Sporttreiben selbst. Und aus diesem Grund schreibe ich dieses Buch. Ich möchte Lust darauf machen, eine Sportart auszuüben – egal welche. Auszubrechen, sei es zu Fuß oder mit dem Rad, und seine fünf Sinne der Natur auszusetzen. Sich draußen körperlich zu betätigen, verstärkt die körperlichen Empfindungen meiner Meinung nach auf emotionaler Ebene. Umso mehr, wenn man in Begleitung ist. Wenn ich heute »Sport« definieren sollte, würde ich schlichtweg sagen: Sport ist eine gemeinsam unternommene Anstrengung in einer spektakulären Umgebung.

Wenn man trainiert ist, ist man der Anstrengung nicht ausgeliefert, sondern steht über ihr. Man ist in der Lage, zu laufen, wieder in Schwung zu kommen und zu beschleunigen. Wir beherrschen die Reaktionen unseres Körpers und haben schließlich sogar Freude, ihn zu spüren. Aber wann sind wir ausreichend trainiert, um so zu empfinden? Vermutlich in dem Moment, in dem wir voller Begeisterung auf ein Fahrrad steigen. Ich glaube nicht, dass sich das Training, das erforderlich ist, um dahin zu kommen, bemessen lässt. Nehmen wir zum Beispiel die Zeit nach den Feiertagen. Man fühlt sich allzu gesättigt, etwas schwerfällig, schläfrig oder sogar apathisch. Es ist eine Zeit der Krise, in der es Durchhaltevermögen und Entschlossenheit braucht, um (wieder) Gefallen an sportlicher Aktivität zu finden.

Obwohl meine Körpergröße mich nicht gerade für die Bergwelt prädestiniert, zog mich meine Leidenschaft dorthin. Diese war so stark, dass ich glaubte, niemand sonst würde so fühlen. So habe ich auf meiner Tour durch die Alpen (TDA) mein Abenteuer ausführlich dokumentiert, um diese Eindrücke mit noch mehr Bildern, Pässen und Talsperren zu illustrieren. Wenn die Erschöpfung während der intensiven Wochen die Oberhand gewann, hielt mich der Entschluss, dieses Buch zu verfassen, davon ab, die Route abzukürzen, denn ich wollte meine Leidenschaft für den Radsport in alpinen Landschaften unbedingt teilen.

Nach mehr als fünf Jahren Bauingenieurstudium bekam mein Drang auszubrechen endlich Flügel. Am 8. Juli 2019 startete ich in Begleitung meiner Partnerin Coralie; sie hat die Hälfte des Abenteuers an meiner Seite zurückgelegt. Diese Reise durch das höchste Gebirge Europas begann in Wien und dauerte bis November. Was für ein Glück, fast fünf Monate lang die Schönheit der Jahreszeiten fahrend zu entdecken! Nach 125 Tagen mit dem Fahrrad sollte der Kilometerzähler in Savona einen Stand von 9600 km Strecke und mehr als 210 000 Hm anzeigen. Der erste Teil meines Vorhabens war beendet, aber der schwierigste stand noch bevor: diese Leidenschaft mit anderen zu teilen!

Zwei Jahre nach dem Ende meiner Tour veröffentlichte ich dieses Buch, welches nun auf Deutsch vorliegt. Ich verspüre ein Gefühl der Errungenschaft und der Unzufriedenheit zugleich. Ich bin stolz darauf, mein Vorhaben erfolgreich durchgeführt zu haben, und dennoch habe ich den Eindruck, dass es, so ausgedehnt, wie die Alpen nun einmal sind, nicht vollendet ist: Es gibt noch so viele Wege zu entdecken ...

DIE ALPEN



Unterteilung der Alpen in fünf große Gebiete nach dem Klassifikationssystem SOIUSA.

In den Bergen geht es stets um die Jagd nach Rekorden. Wer erklimmt den höchsten Gipfel, den höchsten Pass, die höchstgelegene asphaltierte Straße? Und wer hat die schönsten gelben Ortsschilder gesammelt? Lauter Kriterien, nach denen man jemandem eine Leistung zuschreiben könnte. Frankreich bewirbt die höchstgelegene Straße Europas um den Cime de la Bonette mit 2802 m ü. M. (Meter über Meer, Bezeichnung für Höhenmeter über dem Meer in der Schweiz und Liechtenstein), während es in der Sierra Nevada in Spanien eine enge asphaltierte Fahrstraße bis 3250 m ü. M. gibt, über die man den Pico del Veleta in 3395 m ü. M. erreicht. Allerdings hat das letzte Stück dieser Route keinen Straßenbelag, und es handelt sich dazu um eine Sackgasse – es sei denn, man ist mit einem Mountainbike unterwegs, mit dem man auf der anderen Seite des Passes hinunterfahren kann. Daher ist es wichtig, die den verschiedenen Pässen und Gipfeln zugesprochenen Superlative zu relativieren.

DIE ALPEN

Die Alpen sind das Ergebnis der Überschiebung der tektonischen Decken der afrikanischen und der eurasischen Platte während des Tertiärs vor 50 Millionen Jahren. So entstand mit dem Gegendruck die jurassische Kette ... Ersparen wir uns zur Einleitung den x-ten Geologiekurs über die Entstehung der Alpen und schauen wir uns lieber die Entwicklung des Bergmassivs in den letzten Jahrhunderten an.

ETWAS GESCHICHTE

Obwohl eine der ersten Alpenstraßen von den Römern schon Anfang des 2. Jahrhunderts gebaut wurde, hat es bis nach dem Zweiten Weltkrieg gedauert, bis diese Wege ausgebaut wurden. Bis dahin war der Bau der ersten Wege im Gebirge durch Militär und Handel motiviert gewesen. Um den Transport der Truppen und der Waren zu optimieren, waren die Händler stets auf der Suche nach kürzeren und sicheren Passagen. Im Mittelalter war die Überquerung der Alpen gewiss nicht so harmlos wie heute – Mutter Natur war diesen Abenteurern noch nicht ausgeliefert. Das Wetterrisiko und die naturbedingten Gefahren waren der Hauptgrund für die Entstehung von Klöstern und Hospizen. Außerdem ergab sich ein einträgliches Geschäft für einheimische Führer, die Kooperativen für den Transport bergab entwickelten und so die Wege unterhielten. Die Schluchten stellten dennoch Hindernisse dar, die mithilfe von Steinbogenbrücken überwunden wurden. Dank dieser Innovation gelang es um 1200, mit dem Bau der Teufelsbrücke die Schöllenschlucht zu überqueren, sodass der Zugang zum Gotthardpass frei war. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts traten die Wunder der Ingenieurskunst zutage. Napoleon baute 1801 die erste richtige Straße für den Durchzug seiner Artillerie über den Simplonpass. Einige Jahrzehnte später gab es etwa dreißig solcher Wege, und man konzentrierte sich darauf, die bestehenden Trassen zu erneuern, um den Transitverkehr zu verbessern. Die Straßenbefestigung durch Pflasterung begann in den Alpen relativ spät, ebenso wie der Bau des Eisenbahnnetzes. Die Verlegung von Schienen wie auch die Konstruktion von Tunneln gelten in dieser Umgebung als große Herausforderung.

Der erste Tunnel, der weniger als 100 m lange Traversettunnel, wurde 1479 gebaut. Erst 1871, durch die Verwendung von Sprengstoff, kam das Ende des Eisenbahntunnels Fréjus mit einer Länge von 12,2 km in Sicht. Aufgrund der Kosten solcher Unterfangen wurden nur die Nord-Süd-Verbindungen durch das Gebirge gebaut, während die Ost-West-Verbindungen Umgehungswege nutzten. Ab dem 20. Jahrhun-

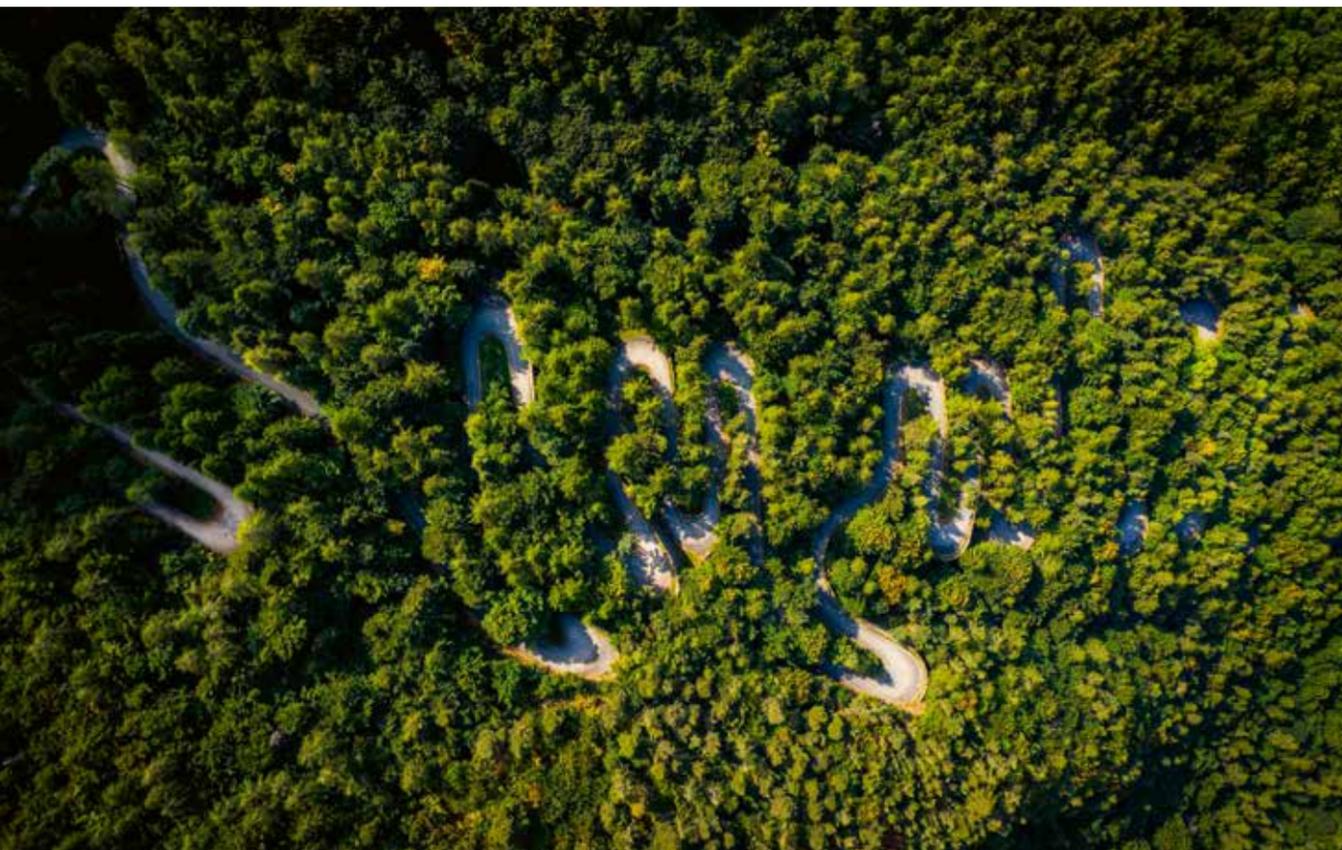


dert wurden die Alpen mit den beiden Weltkriegen zum Zentrum historischer Konflikte. In der Folgezeit machten die militärischen Befestigungen den Aufstieg zu den Gipfeln allgemein zugänglich. Heute sind die Grenzpässe mit vielen Bunkern ausgestattet und geben beim Vorbeifahren Einblick in die Geschichte.

DIE ENTWICKLUNG IM 20. JAHRHUNDERT

Während die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert durch den Metallbau geprägt ist, erlaubt die Verwendung von Stahlbeton und Vorspannung im 20. Jahrhundert den Ausbau des Verkehrsnetzes in den Alpen. Immer größere und höhere Bauwerke entstehen als Antwort auf die Erfordernisse von Verkehr und Energie. Für die Energiegewinnung wurden um das Jahr 1950 die ersten großen Staumauern erbaut, um Spitzenenergie in die Täler zu liefern. Was das Verkehrswesen angeht, hat der Ausbau der Brücken der Allgemeinheit den Zugang zu den Bergstraßen ermöglicht.

▲ Ein Tunnel auf dem Weg zum Luzzonesee.



Den Übergang zum 21. Jahrhundert kennzeichnet eine Diversifikation der Verwendung dieser Konstruktionen in der Höhe. Die touristische Wertschätzung der alpinen Umgebung als Ort zum Skifahren, Wandern oder auch Radfahren bringt andere Nutzergruppen mit sich, während der Transitverkehr durch den Bau von Basis-tunneln umgeleitet wird.

Im Laufe der Geschichte haben die Klimarisiken in den Alpen unsere Vorstellung der Bergwelt geprägt: eine raue Umgebung, unüberwindbare Gipfel, verringerter Sauerstoffgehalt, steile Wege ... All diese Dinge machen eine Ankunft in der Höhe so wertvoll. Im Radsport wird diese Schwierigkeit aufgrund der Kategorisierung der Gipfel sogar quantifizierbar. Abhängig von der Steigung und der Länge ist die Strecke klassifiziert von der einfachsten »Kategorie 4« bis zur höchsten Bewertung »hors catégorie« (außerhalb der Kategorien). Die erste Tour de France datiert aus dem Jahr 1903, aber der höchste Pass Frankreichs wurde erst 35 Jahre später überfahren: der Col de l'Iseran. Das Gleiche gilt für den Giro d'Italia, der 1909 zum ersten Mal stattfand und die Auffahrt zum Stilfser Joch (ital. Passo dello Stelvio) erst 1953 einbezog.

Meiner Meinung nach ist ein Anstieg für einen Radsportler aus zwei Gründen attraktiv: dem Stolz, es geschafft zu haben, und der Umgebung. Ein magisches Ambiente, eine prächtige Kulisse und eine friedvolle Atmosphäre. Das ästhetische Moment überwiegt, aber der Schwierigkeitsgrad verstärkt das Gefühl der persönlichen Zufriedenheit. Ich hätte bestimmt nicht so viel Freude daran, einen Pass motorisiert zu befahren. Die Entwicklung und die Nutzung des alpinen Verkehrsnetzes haben sich im Laufe der letzten Jahrhunderte weiterentwickelt. Der Fortschritt endet hier aber noch nicht. Hoffentlich kommt auf den Pässen bald der sogenannte Flüsterasphalt, sodass man nichts anderes mehr hört als das Geräusch der von den Karbonfelgen zerteilten Luft!

- ▲ Bunker Opera 175 ter am Col de la Lombarde.
- ▼ Erste Serpentina des Colle delle Finestre von Suse aus.

Der Alpenbogen erstreckt sich über etwa 1200 km von Wien bis Savona, wobei seine Breite zwischen 125 und 250 km schwankt. Das Massiv lässt sich je nach geologischer Auffassung in drei oder vier Gebiete gliedern. Von deutscher Seite unterteilt man die Alpen in die West- und die Ostalpen, während in Frankreich und Italien noch eine dritte Einheit hinzukommt: die Zentralalpen. Mehrere hierarchische Sys-



Karte der Alpen mit den 36 Abschnitten nach SOIUSA.

tematiken ermöglichen die Klassifikation der Alpenregionen. Ihre Benennungen sind durch verschiedene Systeme definiert, z. B. das der EU, die Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS), die auf statistischen Kriterien basiert, oder die EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP), die den Schwerpunkt auf den Wirtschaftsfaktor legt.

Im Rahmen dieses Projekts geht es darum, die unterschiedlichen Örtlichkeiten anhand von topografischen Kriterien mit dem Rad durchfahren zu können. Mit anderen Worten: Wir möchten unterschiedliche Pässe in einer bestimmten Region überqueren können. Eine solche grenzt sich von den benachbarten Regionen z. B. durch einen Verbindungsweg oder einen Wasserlauf ab. Aus diesem Grund wird die SOIUSA (dt. IVOEA, Internationale vereinheitlichte orographische Einteilung der Alpen) für die Planung dieser Reise verwendet. Danach wird das Gebirge in fünf Sektoren unterteilt: Westalpen, Zentralalpen und schließlich Nördliche Ostalpen, Südliche Ostalpen und Zentrale Ostalpen (siehe Seiten 12 und 13). Die darunterliegenden 36 Abschnitte werden in den einzelnen Kapiteln in diesem Buch vorgestellt.

Sechster Tag auf dem Rad und erster Regentag. Das schlechte Wetter sorgt für gewisse Komplikationen beim Fotografieren. Die Landschaft ist in Nebel gehüllt, und die Feuchtigkeit macht die Fotopausen lang und heikel. Unter diesen Bedingungen ist es schwierig, das Dreibein auszupacken. Zu unserer großen Überraschung sind die 75 km schnell vorbeigezogen, denn das bekannte Verhältnis von einer Stunde Fotografieren zu einer Stunde Radfahren wurde an diesem Tag nicht eingehalten. Nach der Überquerung des Großalmpasses in 840 m Höhe sind wir in die Seenregion des Bundeslandes Salzburg gefahren.

Nach dem ersten Ruhetag ist es Zeit, die letzte Etappe durch die Oberösterreichisch-Salzkammerguter Alpen anzugehen. Im Herzen dieser Region werden der Attersee, der größte See des Landes, der Mondsee und der Wolfgangsee umfahren und das Hochplateau Postalm in 1300 m Höhe erreicht.

ANEKDOTE

Bilanz der ersten Woche: 600 km, 11 000 Hm und 36 Std. auf dem Sattel. Der Wecker um 5 Uhr morgens und die schweren Beine machen sich bemerkbar. Nach dieser Schnupperwoche wird uns bewusst, wie wichtig die Erholung ist. Wir müssen unbedingt ausreichend schlafen, um wach und mit klarem Kopf auf dem Fahrrad zu sitzen und den Tag genießen zu können. Diese Zeit der Anpassung, sowohl für den Organismus als auch für die Organisation, wird bald in eine Routine übergehen. Zwei weitere Wochen sind nötig, um die Muskelverspannungen zu vertreiben. In den beiden Monaten vor der Reise lag die wöchentliche Radfahrzeit bei nur zwei bis drei Stunden. Der plötzliche Übergang zu deutlich längeren Strecken könnte zu Verletzungen führen, wenn wir die erforderlichen Unterbrechungen missachten.

- ▲ Auffahrt in Richtung Großalm im Regen.
- ▼◀ Pause in Attersee.
- ▼▶ Hochplateau Postalm.



LAGO DI LEI

Bis nach Andeer, dem Startpunkt der Bogenstaumauer des Valle di Lei, sind es von Chur aus 40 km. Auf diesem Abschnitt kann seit dem Jahr 1472, in dem die erste Brücke erbaut wurde, die Viamala-Schlucht (dt. »schlechter Weg«) überquert werden, die zuvor den Zugang zum Splügenpass verhindert hatte. Von Andeer aus folgt die Straße zur Staumauer über mehrere Kilometer weiteren Schluchten. Die 20 km lange Auffahrt mit 950 Hm verläuft bis zum 1 km langen Tunnel hauptsächlich durch den Wald. Der Tunnel markiert einen Übergang zu einer verblüffenden Kulisse. Nachdem man diesen Kilometer in Dunkelheit und Kühle durchfahren hat, bietet sich ein ganz anderes Bild. Der Tunnelausgang am Rand der 138 m langen Bogenstaumauer in 1925 m Höhe bietet uns eine überraschende Aussicht. Man sieht das Aufanggebiet, das am Ende des Tals vom 3163 m hohen Gipfel Pizzo Stella mit seinem ewigen Eis gekrönt ist.

SPLÜGENPASS

Der Splügenpass (ital. Passo dello Spluga) hat seinen höchsten Punkt in 2113 m ü. M. und trennt die Schweiz von Italien. Dieser ehemalige Saumpfad, seit 1823 befahrbar, hat seit dem Bau des Autotunnels unter dem San-Bernardino-Pass an Bedeutung verloren. Da diese Route vom Transitverkehr gemieden wird, gleicht sie einem Paradies für Radfahrende. Von Splügen aus besteht dieser Verlauf auf Schweizer Seite aus 650 Hm auf weniger als 10 km. Er führt im Tal am Hang entlang und mit zwei Haarnadelkurven-Abschnitten bis zum Pass. Ein verlassener Grenzposten und die zu einem Ausstellungsraum umgestaltete alte Schutzgalerie zieren den Straßenrand und zeugen vom Ansehen dieses Übergangs im 19. Jahrhundert. Ein Hauch von Vergänglichkeit begleitet uns bis zum Pass; von dort aus fahren wir in Richtung Chiavenna, das 1800 m tiefer liegt, hinab. Für diese anstrengende, 33 km lange Abfahrt, die uns bei stetig steigenden Temperaturen zum Zielort führt, brauchen wir einen klaren Kopf.

▲ Staumauer des Lago di Lei.

▼ Die Auffahrt zum Splügenpass auf Schweizer Seite.





Die kulturelle Bedeutung dieses Übergangs führt dazu, dass Sanierungsarbeiten an den Schutzgalerien und der Asphaltierung sowohl von schweizerischer als auch von italienischer Seite veranlasst werden. Der erste Teil der Abfahrt verläuft bis nach Montespluga mit seiner Bogenstaumauer in mehr als 1900 m Höhe. Die wirtschaftliche Ungleichheit der beiden Länder hinterlässt bei uns einen bleibenden Eindruck, der sich im zweiten Teil der Abfahrt noch verstärkt. Vielleicht beschäftigt uns dieses verunsichernde Bild auch wegen der Landschaft, die uns neu und fremd vorkommt. Die charakteristischen Steinbauten der italienischen Alpenregionen und die herrliche Abfahrt zwischen Tunneln und Schutzgalerien entfachen unsere Neugier auf die italienische Architektur.

MALOJAPASS

Nachdem wir etwa 10 km in Richtung St. Moritz an der Mera entlanggeradelt sind, kommen wir zurück in die Schweiz. Der Malojapass markiert nach 30 km und 1450 Hm den Endpunkt des Bergells (ital. Val Bregaglia) und die Verbindung zur Oberengadiner Seenplatte. Dieser Verlauf in Richtung Engadin folgt dem Tal, dessen Hang auf den letzten Kilometern sanfter wird. Um dieses Hindernis zu überqueren, schlängeln sich Serpentinaen zwischen den Bäumen bis zur Passhöhe in 1815 m ü. M. Der Pass bildet die Hauptwasserscheide zwischen der Mera, die dem Bergell folgt und in die Adria mündet, und dem Inn, dem das Engadin seinen Namen verdankt, seinen Weg in Richtung Österreich nimmt und ins Schwarze Meer entwässert.

- ▲ Letzte Kehre vor dem verlassenen Grenzposten auf dem Splügenpass.
- ▼ Abfahrt in Richtung Chiavenna am Lago di Montespluga.

1925 m ü. M.
LAGO DI LEI

SPLÜGEN

2113 m ü. M.
SPLÜGENPASS

LAGO DI
MONTESPLUGA

ANDEER

GROSSGLOCKNER-HOCHALPENSTRASSE

Im Herzen der Gebirgsregion Hohe Tauern verbindet die 48 km lange Großglockner-Hochalpenstraße die Bundesländer Salzburg und Kärnten über den höchsten Straßenpass Österreichs: den Hochtör-Pass in 2504 m Höhe (nicht zu verwechseln mit den Gipfeln Hochkar und Hocheck). Weitere interessante Orte charakterisieren diesen Panoramahöhenweg, zum Beispiel die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Dieser 34. Tourtag startet – nach schwierigem Aufwachen – mit dem Aufbruch vor der Morgendämmerung, um den Sonnenaufgang auf der schönsten Straße Österreichs zu verewigen.

Um 5 Uhr morgens unterwegs zu sein, ist ein Vorteil für Radfahrer, denn die Mautstation öffnet ihre Tore erst um diese Uhrzeit, und so gibt es noch keinen Verkehr. Wir genießen die vergängliche Stille, die bei Tagesanbruch über der erwachenden Landschaft liegt. Die ersten 3 km bis zum Pass sind schwierig. Kaum wach und noch nüchtern treten wir in die Pedale, um diesen ersten Übergangspunkt in der Morgendämmerung zu erreichen; 200 Hm weiter oben erreichen wir das Hochtör und seinen Tunnel, ohne zu wissen, dass der schönste Teil dieser Alpenstraße an der Ausfahrt des Tunnels wartet. Dieser erste, 311 m lange Tunnel aus dem Jahr 1935 durchquert das Hochtör.

Auf der anderen Seite angekommen, fahren wir die 4 km Asphalt inmitten einer vorwiegend felsigen Landschaft schnell hinunter. Ein weiterer Tunnel enthüllt den zweiten Teil der Landschaft mit dem in der Ferne sichtbaren See Fuscher Lacke, dem Fuscher Törl und dem dominierenden Gipfel der Edelweißspitze in 2571 m ü. M. Die Abfahrt endet an der Fuscher Lacke, deren Wasserfläche zu dieser Tageszeit makellos schimmernd daliegt. Traumhafte Bedingungen zum Fotografieren. Am Ufer des Sees befindet sich auch ein kleines Chalet, in dem die Geschichte des Baus der Straße dargestellt ist, und ein Gehege mit vom Gastwirt Herbert Haslinger gezähmten Murmeltieren. Im weiteren Verlauf umrundet die Route in Richtung Edelweißspitze die Höhe Fuscher Törl und bietet so einen Rundblick auf die umliegende Landschaft. An diesem »Pass« hat man die Wahl zwischen einem Abzweig zum Oberen Nassfeld, in Richtung Flachland (Bundesland Salzburg), und der Schlusssaufahrt in Richtung Edelweißspitze.

▲ Sonnenaufgang vom Fuscher Törl.

▼ Der Gebirgssee Fuscher Lacke.







PASSO PIAN DELLE FUGAZZE UND PASSO DI CAMPOGROSSO

Wir erreichen den Passo Pian delle Fugazze in 1163 m ü. M. nach kaum mehr als 10 km von unserem Abfahrtspunkt. Von dort aus machen wir eine 11 km lange Schleife zum Passo di Campogrosso in 1460 m Höhe. Wir fahren im Uhrzeigersinn zunächst über die Strada Provinciale SP99, wobei dieser Teil den Anstieg am Osthang bildet; die Straße wurde aus Umweltschutzgründen in einen Wanderweg bis zum Passo di Campogrosso umgewandelt. Eine etwa 100 Meter lange Hängebrücke überwindet heutzutage drei Kehren der unter einem Erdbeben verschütteten Route. Da wir diese Metallkonstruktion überqueren müssen und die Straße einige Abnutzungserscheinungen aufweist, kommen wir hier mit dem Rennrad nur langsam voran und müssen unsere Räder auch mal tragen.

Der zweite Teil der Tour vom Passo di Campogrosso um die Gebirgskette Sengio Alto ist fahrradfreundlicher. Dieses für den Verkehr gesperrte Stück bietet eine weniger raue Fahrt über eine vollständig asphaltierte Straße durch einen Wald bis zum Startpunkt. Wir krönen diesen Tag mit einer wunderschönen Abfahrt durch das Tal Vallarsa in Richtung Rovereto auf 200 m ü. M., indem wir einem Flusslauf folgen, der in den Stausee San Colombano mündet.

- ◀ Der Lago di San Colombano und die Straße im Tal Vallarsa.
- ▼ Die Hängebrücke überspannt einen Erdbeben.
- ▶ Luftbild vom Stausee Lago di San Colombano.



**PAS DE MORGINS, COL DE BASSACHAUX,
COL DE LA JOUX VERTE UND COL DE JOUX PLANE**

Eine Reihe weniger bekannter Pässe leitet das Abenteuer durch die Savoyer Vor-alpen ein. Der erste Pass dieses Tages, der Pas de Morgins mit 1369 m Höhe, ist ein einfacher Grenzübergang zwischen der Schweiz und Frankreich, der einige Male bei großen Radrennen überquert wurde. Der zweite, der Col de Bassachaux, liegt am Ende des Tals von Abondance in 1777 m Höhe. Über diesen »Engpass« lässt sich das Dorf Les Lindarets am Fuß des gegenüberliegenden Hangs erreichen, das für seine frei laufenden Ziegen bekannt ist. Diese Verbindung durch unebenes Gelände verläuft über Skipisten, die mit einem Straßenrad schwierig zu überwinden sind, mit einem Gravelbike jedoch nicht. Der nächste Übergang, der Col de la Joux Verte, öffnet die Tore zum Skigebiet Avoriaz und bietet keine Besonderheiten, im Gegensatz zum beliebteren Col de Joux Plane, dem letzten Pass, den ich an diesem Tag überquert habe. Die Auffahrt vom gegenüberliegenden Hang von Samoëns aus wurde als »Hors Catégorie«, die schwerste Bergwertung, eingestuft, und kann mit einigen Passagen der Tour de France und dem Critérium du Dauphiné aufwarten. Morzine und den 1700 m ü. M. liegenden Pass verbinden 700 Hm und 11 km entlang majestätischer Balkone, die sich zum Tal und zum Mont-Blanc-Massiv hin öffnen. Die dem Schwerverkehr auferlegten Beschränkungen zugunsten der Radfahrer machen diese Auffahrt besonders angenehm.

- ▼◀ Die letzte Kehre des Col de la Joux Verte.
- ▶ Der Lac de Morgins auf dem Pas de Morgins.
- ▲ Ankunft am Col de Joux Plane.
- ▼ Blick auf die Auffahrt vom Col de Bassachaux.



1369 m ü. M.
PAS DE MORGINS

1777 m ü. M.
COL DE
BASSACHAUX
LES
LINDARETS

1760 m ü. M.
COL DE LA
JOUX VERTE

MORZINE

1700 m ü. M.
COL DE JOUX PLANE

SAMOËNS
TDA 98 76 km 2270 Hm

DANKSAGUNG

Was für eine Zufriedenheit stellt sich ein, wo ich doch jetzt dieses Kapitel schreiben kann! Es bedeutet das Ende vieler Monate Arbeit, den Abschluss eines Projektes, die Verwirklichung eines Traums. Zuallererst will ich unbedingt meinen Beinen danken, die mich in den schwierigsten Augenblicken begleitet haben. Zwischen Anspannung und Krämpfen haben sie sich bewegt und konnten die Steigung von so vielen Pässen und Gipfeln überwinden und mich im Laufe meines Abenteuers immer höher und weiter tragen. Als Zweites danke ich meiner Ausdauer. Diese Mischung aus Entschlossenheit und Motivation hat es mir ermöglicht, meine Grenzen sowie einige Ruhetage zu verschieben. Wenn die Beine nachgaben, übernahm sie das Ruder.

Jetzt möchte ich zu den mir nahestehenden Personen kommen. Zuallererst ist da Coralie, die mich während der Hälfte der Reise begleitete. Ihre Gegenwart war mir am Anfang dieses Abenteuers, als ich mich ins Ungewisse stürzte, eine unentbehrliche Hilfe. Ich danke meinen Eltern, die den größten Teil dieses Projekts finanzieren konnten, sowie den Menschen, die mir während meiner Missgeschicke Hilfe geleistet haben.

Und schließlich gilt mein Dank all den Spendern des Crowdfundings. Ihre Großzügigkeit hat es mir vor allem ermöglicht, im Laufe meiner Reise den Wert dieses Abenteuers zu begreifen. Mit jeder Spende nahm eine neue Person an meiner Reise teil. Es war, als ob diese bis dahin finanzielle Unterstützung mir zusätzliche Kraft geben würde. Diese sich günstig auf mich auswirkende und motivierende Hilfe hat mich angetrieben, das Abenteuer fortzusetzen, um meine Unterstützerinnen und Unterstützer nicht zu enttäuschen. Vielen Dank an die Spendefreudigen für diese unerlässliche Unterstützung – sowohl in finanzieller als auch in mentaler Hinsicht.

Zu der Zeit, als ich dieses Buch beende, erlebt die Welt eine besondere Herausforderung. Covid-19, verantwortlich für die erste Pandemie des 3. Jahrtausends, stürzt die Gesellschaft in eine Unsicherheit, die durch Beschränkungen verstärkt wird. Während manche Länder wie Frankreich, Italien und Spanien einen strikten Lockdown verfolgen, kann ich in Epalinges in der Schweiz dieses Werk schreiben und eine für mich günstige Situation nutzen. Oft ist das Ende des Studiums mit der Suche einer Arbeitsstelle verbunden. Diese Reise durch die Alpen ist in meinem Leben eine Übergangszeit, in der die meisten Leute mich nach meiner beruflichen Zukunft fragen. Diese Gesundheitskrise ermöglicht mir, diesem Thema zu entkommen und die sozialen Kontakte zugunsten des Schreibens zu reduzieren. Der Blick der anderen

hat mich während der Arbeit an diesem Buch nicht gestört. Ich empfand sogar ein gewisses Mitleid gegenüber denen, die ihr Unverständnis in Bezug auf diese Art von Projekt äußerten, und hatte selbst Lust, ihnen meine Überzeugungen darzulegen oder eine Moralpredigt über das Leben zu halten.

Drei Unsicherheiten haben mich während des Schreibens beschäftigt. Die erste betraf das Schreiben selbst. Als ausgebildeter Ingenieur habe ich nie über besondere literarische Kompetenzen verfügt. Ich habe ins Blaue hinaus geschrieben, ohne zu wissen, ob meine Texte auch nur das geringste Interesse wecken würden. Im Laufe dieses autodidaktischen Lernens konnte ich in unterschiedliche Bücher eintauchen und während des Schreibens meine Fähigkeiten in der Praxis üben. Heute stelle ich eine Entwicklung im Verlauf des Buchprojekts fest, mit einem ersten, sehr beschreibenden Teil und einem zweiten, persönlicheren. Die zweite Unsicherheit bezog sich auf den Erfolg des Buchs. In das Schreiben, die Bildbearbeitung, das Layout und die grafische Gestaltung habe ich ein Jahr investiert, ohne zu wissen, ob mein Projekt Erfolg haben sollte. Schließlich die Ungewissheit darüber, wie mein Werk ankommen würde, beginnend damit, wie die Verlage es aufnehmen würden. Diese Unsicherheiten verflogen mit einem Mal, nachdem der Vertrag bei Éditions Slatkine in Genf unterschrieben war.

Die heutige Leistungsgesellschaft verdankt ihre Funktionsfähigkeit dem Gelingen. Dieses prägt verschiedene Abschnitte im Leben eines jeden Menschen: Prüfungen in der Schule, Führerschein, Universitätsexamen, Einstellungsgespräche ... Der Erfolg bei diesen unabdingbaren Stationen stellt einen Gewinn für das Selbstvertrauen dar. Die Ansammlung solcher Erfolge erhöht dieses Vertrauen in sich, das untrennbar mit »ich kann« verbunden ist. Ich bin in der Lage, etwas zu vollbringen. Zwei Kategorien von Ereignissen vermögen unser Kapital, das Vertrauen, zu stärken. Die erste, eher beruflich geprägte Variante, die ich oben erwähnt habe, deckt die Ereignisse ab, die von der Gesellschaft auferlegt sind, während mir die zweite Kategorie wesentlich bedeutender erscheint. Sie umfasst den Erfolg unserer persönlichen Projekte und unsere sportlichen Ambitionen, wie auch die Midlife-Crisis zeigt, in der sich zahlreiche Menschen zu Marathonläufen anmelden, um sich zu vergewärtigen, dass sie immer noch in der Lage sind, ein Ziel zu erreichen, und so das Kapital Vertrauen erneuern. Seinen eigenen Rekord über 10 km zu brechen, auf ein Podest oder einfach aufs Fahrrad zu steigen, erhöht unsere mentalen Kompetenzen beträchtlich. Ich kann es nicht oft genug sagen: Machen Sie Sport und suchen Sie sich Herausforderungen! Jeder Sieg bleibt relativ, aber ich denke, dass ich im Laufe meines Lebens ein ausreichendes Kapital an Selbstvertrauen gesammelt habe, um

die drei erwähnten Unsicherheiten zu überwinden. Wenn ein Rennfahrer das Regenbogentrikot trägt, sind die Blicke in der folgenden Saison auf ihn gerichtet. Die Presse erhöht den Druck zusätzlich, seinen Titel als Weltmeister zu bestätigen. Wenn das Selbstvertrauen hoch ist, ist es nicht anders. Die Angst vor der Enttäuschung bei neuen Projekten führt aufgrund des persönlichen Drucks zu verstärktem Einsatz. Jedoch bleibt alles relativ und ist nur eine Frage der Interpretation. Ein Fehlschlag, der durch einen zweiten, gelungenen Versuch überwunden wird, ist für mich ein Sieg.

INDEX

- | | | |
|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Achenpass 69 | Col de Larche 408 | Col des Champs 424 |
| Achensee 69 | Col de Leschaux 320 | Col des Cyclotouristes 324 |
| Albulapass 84 | Col de Lescou 348 | Col des Gainons 350 |
| Alpe Adria 164 | Col de Macuègne 360 | Col des Mosses 288 |
| Alpe d'Huez 392 | Col de Marocaz 324 | Col des Rioupes 364 |
| Antholzer See 124 | Col de Moissière 367 | Col des Tempêtes 355 |
| Arlberg 74 | Col de Montgenèvre 383 | Col des Veaux 350 |
| Attersee 56 | Col de Muse 348 | Col du Cucheron 335 |
| Barrage de Moiry 247 | Col de Palaquit 335 | Col du Fanget 368 |
| Barrage du Vieux Émosson 312 | Col de Parpaillon 410 | Col du Festre 364 |
| Barrage d'Émosson 312 | Col de Pennes 349 | Col du Galibier 384 |
| Bayerische Alpen 61 | Col de Pionnier 346 | Col du Geail 349 |
| Bergamasker Alpen und | Col de Pommerol 349 | Col du Glandon 388 |
| Voralpen 207 | Col de Porte 334 | Col du Grand Cucheron 334 |
| Bergün 84 | Col de Pré-Guittard 349 | Col du Granier 334 |
| Berner Alpen 272 | Col de Rousset 346 | Col du Granon 384 |
| Berninapass 97 | Col de Sarenne 396 | Col du Lautaret 386 |
| Bielmonte 265 | Col de Soubeyrand 350 | Col du Marais 320 |
| Blanche-Schlucht 368 | Col de St-Barnabé 375 | Col du Mollard 388 |
| Bled 154 | Col de Tavard 348 | Col du Mont Cenis 380 |
| Bleder See 154 | Col de Tende 438 | Col du Méraillat 326 |
| Bohinj 153 | Col de Turini 452 | Col du Noyer 367 |
| Bonneval-sur-Arc 305 | Col de Valberg 445 | Col du Négron 360 |
| Brescianer und Gardasee- | Col de Vars 411 | Col du Pillon 283 |
| Voralpen 206 | Col de Vescavo 453 | Col du Pré 326 |
| Brünigpass 292 | Col de la Bonette 430 | Col du Tra 329 |
| Campolungopass 196 | Col de la Cayolle 424 | Col du Télégraphe 387 |
| Champfèrersee 94 | Col de la Chau 346 | Col d'Agnel 400 |
| Chartreuse-Massiv 334 | Col de la Colombière 319 | Col d'Allos 424 |
| Chiusaforte 164 | Col de la Couillole 445 | Col d'Ayen 369 |
| Cime de la Bonette 431 | Col de la Croix 283 | Col d'Espréaux 364 |
| Cirque de Combe Laval 344 | Col de la Croix Fry 320 | Col d'Ey 350 |
| Clue de Barle 368 | Col de la Croix de Fer 388 | Col d'Herbouilly 342 |
| Clue de Saint-Auban 375 | Col de la Fromagère 349 | Col d'Izoard 398 |
| Col Lebraut 365 | Col de la Joux Verte 316 | Colle Fauniera 403 |
| Col de Bassachaux 316 | Col de la Lombarde 434 | Colle Langan 454 |
| Col de Braus 453 | Col de la Machine 344 | Colle del Nivolet 308 |
| Col de Buis 375 | Col de la Madeleine 330 | Colle del Sestriere 381 |
| Col de Carri 344 | Col de la Moutière 431, 433 | Colle delle Finestre 382 |
| Col de Champlarent 334 | Col de la Pigère 360 | Colle di Sampeyre 401 |
| Col de Chaussy 333 | Col de la Portette 346 | Colle d'Esischie 403 |
| Col de Châteauneuf 451 | Col de l'Homme Mort 360 | Colle d'Oggia 454 |
| Col de Clémencières 335 | Col de l'Iseran 305 | Colmapass 265 |
| Col de Joux 269 | Col de l'Orme 368 | Comer See 207, 224 |
| Col de Joux Plane 316 | Col des Astauds 351 | Cormet de Roselend 326 |