

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Vorbereitung Teil 1

Die Resonanz auf unseren Tourenbericht des letzten Jahres war ohne jede Übertreibung überwältigend. Wir hätten nie gedacht, dass sich so viele für so eine schlichte Betätigung wie Radfahren interessieren. In Dutzenden Einträgen unseres Gästebuches und unzähligen E-Mails erhielten wir viel Zuspruch und noch mehr gute Ratschläge für unsere nächste Tour.

Im Rückblick auf unsere erste Transalp im Sommer des letzten Jahres kann ich mit der heutigen Erfahrung auch sagen, dass wir damals nicht alles besonders professionell angegangen sind. Aber trotz kleinerer Probleme hatte es in jedem Fall sehr viel Spaß und vor allem Lust auf weitere Touren gemacht. So dürfte es auch niemand verwundern, dass wir bereits kurze Zeit später wieder daran waren, uns für das Jahr 2004 vor zu bereiten. Winterbedingt war diese Vorbereitung naturgemäß in erster Linie theoretisch orientiert bzw. diente dazu, unsere Ausrüstung zu verbessern. Training von Kondition und Fahrtechnik sollten ab dem späten Frühjahr unser Vorbereitungsprogramm für unsere zweite Alpenüberquerung ergänzen.

Bei einer Sache waren wir uns auf jeden Fall sicher: so blauäugig und unvorbereitet wie im letzten Jahr wollten wir nicht wieder starten. Noch vor Weihnachten 2003 stand der wichtigste Teil der gesamten Vorbereitungsphase in Rohform zur Verfügung: unser Projektplan 2004. In dieser Aktionsliste waren sämtliche Punkte enthalten, die wir bis zum Sommer des nächsten Jahres als Vorbereitung der nächsten Tour durchführen wollten. Die Tabelle wurde ständig ergänzt und überarbeitet, so dass ich hier zusammenfassend nur die wichtigsten und größten Einzelpunkte aufzählen möchte.

Pos.	Aktion	Termin
1	Ersatz unserer 17,2 und 18,4kg schweren bisherigen Räder durch solche mit höchstens 13kg Lebergewicht	bis 01.06.2004
2	Gewichtsoptimierung sonstiger Ausrüstung und Zusammenstellung einer neuen Packliste mit dem Ziel, das Rucksackgewicht unter 7 kg zu drücken und Anschaffung eines reisetauglichen Trockenrasierers	bis 25.06.2004
3	Aufbau von Kraft und Grundaushauer sowie Gewichtsoptimierung der eigenen Körper	bis 15.05.2004
4	Techniktraining zur Verbesserung der Motorik und Fahrtechnik	bis 20.06.2004
5	Auswahl und Planung einer zweiwöchigen Tour vom Nordrand zum Südrand der Ostalpen	bis 15.06.2004
6	Vorbereitungstouren zu Hause und in den Alpen	bis 20.06.2004
7	Generalprobe von Körper und Ausrüstung mit einer schweren Tagestour in den Alpen	26.06.04

Der Start der Tour war für Samstag, den 3. Juli vorgesehen, die Rückkehr sollte am 18. desselben Monats erfolgen. Mit An- und Abreise standen damit 16 Tage für die von uns vorgesehene Alpenüberquerung zur Verfügung. Auch unser gestecktes Leistungsziel von maximal ca. 28.000

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Höhenmetern sollte mit diesem großzügig bemessenen Reisebudget leicht zu erreichen sein.

1. Neue Räder und neue Sorgen

Jeder, der schon einmal in Ruhe ein Mountainbike ausgewählt und gekauft hat, dürfte wissen, welche Qualen sich dabei ergeben. Nach tagelangem Wälzen von Katalogen und Prospekten, begleitet von zahlreichen Besuchen bei Radhändlern, kristallisiert sich schließlich ein Favorit heraus.

Bevor es jedoch noch zu einem Kauf kommt, beginnt die Phase der Unsicherheit. Tests in Zeitschriften werden gesichtet, Internetforen abgesucht und Preise verglichen. Mit zunehmendem Wissen über Funktion und Qualität der einzelnen Teile steigen auch die eigenen Ansprüche an das Material. Schnell erfolgt der Abschied von der ursprünglich gesetzten Kostengrenze. In meinem Fall waren dies anfangs 1.000 Euro für ein Hardtail. Bis schließlich das fertige Rad mit allen Sonderwünschen vor mir stand, waren daraus aber 2.400 Euro für ein vollgefedertes Bike geworden.

Da Frauen meist noch ganz besondere Zusatzwünsche haben und gerne auf imageträchtige Marken zurückgreifen, endete bei Elisabeth die Preisspirale erst 500 Euro höher. Und danach behaupten sie noch steif und fest, Marke und Farbe wären ihnen völlig egal.

Einer unserer ersten Schritte nach der Bestellung der neuen Räder war die Erhöhung unserer Hausratversicherung in Bezug auf Raddiebstahl. Bei dieser Gelegenheit erkundigten wir uns auch sehr genau über die tatsächlich versicherten Risiken besonders auf Reisen. Schnell war klar, dass die Räder in der Nacht nur dann versichert wären, wenn sie sich in einem Tresor befinden, zu dem nur wir den Schlüssel hätten. Nachts wären die Räder weder in abgestellten Autos noch Garagen und auch nicht in fahrenden Reisezügen versichert. Der gute Rat des Versicherungsvertreters war deshalb, unsere Räder nachts immer optimal zu sichern. Zuerst sind wir so verunsichert, dass wir allen Ernstes überlegen, doch wieder mit den alten Bikes auf Tour zu gehen. Schließlich legen wir uns zwei besonders massive Kableschlösser zu. Dem Vorteil des gehobenen Diebstahlschutzes steht leider der Nachteil von ca. 1 kg Metall je Schloss gegenüber.

2. Ausrüstungsplanung

Prinzipiell hatte sich unsere Packliste des Jahres 2003 durchaus bewährt. Fast alle mitgeführten Ausrüstungsgegenstände erwiesen sich als notwendig bzw. zumindest brauchbar. Ein großes Manko war jedoch das eindeutig zu hohe Gewicht unserer gepackten Rucksäcke. Wir wollten deshalb dieses Jahr ausnahmslos jeden Gegenstand hinsichtlich seiner Erfordernis und der Möglichkeit, bei ihm noch Gewicht zu sparen, überprüfen. Die Briefwaage wurde bald zu einem zentralen Punkt unserer Planungsarbeiten.

Besonders effektive Gewichtsreduzierungen gelangen uns gegenüber dem Vorjahr bei den mitgeführten Karten durch rigoroses Abschneiden der nicht benötigten Teile. Aus einzelnen großen Rechtecken werden so jeweils mehrere kleine und schmale Streifen. Auch die Zahl der mitgeführten Trikots, Socken und Unterhosen konnten wir auf ein Minimum reduzieren, da wir den Tipp bekommen hatten, diese einfach abends mit Duschmittel auszuwaschen. Das letztes Jahr noch lästige Mitschleppen gebrauchter und stinkender Wäsche konnte damit entfallen. Ersatzlos gestrichen wurden auch Reiseliteratur, Haarfön, Schuhe für den Abend sowie der Teddybär von Elisabeth. Auch der

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

übergewichtige Akkurasierer wurde durch einen relativ leichten Reiserasierer ersetzt, ebenso wie die normalen Frotteehandtücher durch leichte Microfasertücher. Selbst an Kleinigkeiten wie z. B. den Zahnbürsten gelang mir mit einigem technischen Aufwand noch eine Gewichtsminderung.

Endziel unserer Planung war es, im fertig gepackten Zustand einschließlich Tagesproviant ein Rucksackgewicht von 7 kg zu unterschreiten. Trinkflaschen, Ersatzteile, Werkzeuge und unsere beiden großen Fahrradschlösser wurden an den Rädern befestigt, die damit auch wieder die 16 kg überschritten.

3. Training von Kraft und Grundausdauer

Nach unserer Tour 2003 waren wir beide ausgesprochen fit gewesen. Selbst mein Gewicht hatte sich damals mit etwa 78 kg im unteren Drittel der bei mir üblichen Spanne eingependelt. In der Folgezeit erging es mir so wie vermutlich bereits tausenden anderen zuvor. Kaum hört man mit dem Sport auf, geht die Kondition nach unten und das Gewicht nach oben. Vor allem mein Hüftumfang entwickelte sich bis Ende des Jahres geradezu rasant. Die Ursachen dafür waren jedoch leicht auszumachen. Zum Höhepunkt im April 2004 hatte ich mit 92 kg meinen bisherigen Rekord weit überboten. Es war auf jeden Fall klar, das nicht nur Räder und Gepäck einer Gewichtsoptimierung zu unterziehen waren.

Noch in der kalten Jahreszeit begann ich deshalb mit regelmäßigen Besuchen in einem Fitnessstudio in der Nähe meines Büros. Meist schaffte ich es immerhin zweimal die Woche, Gewichte zu stemmen, Seile zu ziehen und Pedale zu treten. Mit zunehmender Tageslänge ergab es sich dann ab Anfang Mai immer öfter, dass ich zusammen mit Elisabeth abends noch unsere Standardrunde mit 19 km Länge entlang der Wertach drehte. Die dabei zu überwindende Höhendifferenz beträgt jedoch nur etwa 20 Meter. Nach und nach ging auch der Speck an meinen Hüften dank des reduzierten Konsums von Süßigkeiten ganz langsam zurück.

4. Techniktraining

Vor allem wegen der zahlreichen schmerzhaften Erfahrungen des Vorjahres war uns beiden klar, dass vor allem das Potenzial unseres fahrtechnischen Könnens noch nicht ausgeschöpft war. Bereits zeitig im Frühjahr begannen wir deshalb mit entsprechenden Übungen. Vor allem das Befahren enger Kurven oder gar Spitzkehren konnten wir beide nicht zu unseren Stärken zählen. Ich kam deshalb auf die Idee, mit Einweg-Trinkbechern auf dem großen Parkplatz in der Nähe unserer Wohnung einen kleinen Parcours auszustecken, um langsames Fahren durch engste Kurven zu üben. Die erste Übungsstunde war jedoch sehr schnell beendet, da sich die von mir eingesetzten Plastikbecher als nicht ausreichend robust erwiesen. Vor allem Elisabeth gelang es, mit nur wenigen Lenkeinschlägen innerhalb von kürzester Zeit nahezu alle Becher zu zerfetzen.

Die als Ersatz beschafften massiven Trinkbecher wurden später ihrer Aufgabe sehr viel besser gerecht, so dass wir in der Folge noch einige Übungsstunden absolvieren konnten. Krönender Abschluss unseres Techniktrainings war der Besuch des Bike-Parks in Hindelang am 10. Juni. Mit unseren neuen Rädern wollten wir hier im Downhill testen, ob wir Fortschritte gemacht hatten. Voller Nervosität standen wir um 9 Uhr an der Talstation der Kabinenbahn, wo sich bereits einige Jugendliche in voller Kampfausrüstung und schweren Downhillmaschinen an der Hand aufhielten. In unseren normalen Hosen und T-Shirts wollten wir zumindest optisch als auch vom Alter nicht so recht dazu passen. Selbst der

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Kartenverkäufer an der Kasse reagierte ausgesprochen verwundert auf unseren Wunsch nach Tageskarten und erklärte uns, dass sich die beim Wandern nicht lohnen würden und Einzelfahrten billiger seien.

Als wir eine halbe Stunde später am Beginn der Abfahrtsstrecke stehen, fällt uns beiden fast das Herz in die Hose. Ein großes Schild weist darauf hin, dass hier die Downhillstrecke beginnt. Die Einfahrt besteht aus einem flachen Steg, der aus Stahlgitterteilen zusammengebaut wurde. Nach drei Meter kippt das wenig Vertrauen erweckende Gebilde dann abrupt nach unten ab, um sehr steil in den Wald zu führen.

Schluckend betrachten wir gerade dieses architektonische Meisterwerk, als wir ein kurzes Rauschen vernehmen und ein mit Integralhelm und Protektoren ausgerüsteter Radler an uns vorbei über diese Rampe in die Tiefe stürzt und nach einer Rechtskurve aus dem Blickfeld verschwindet. Das Ganze hat sehr lässig und auch einfach ausgesehen. Wir beschließen, erst einmal den nächsten Aspiranten zuzusehen und dann zu entscheiden, ob wir es auch probieren. In der nächsten halben Stunde schauen wir uns den Start noch mindestens zehnmal aus allen möglichen Blickwinkeln an und glauben dann, so weit zu sein.

Vorsichtshalber lasse ich Elisabeth den Vortritt, da ich ihr dann besser helfen kann, wenn etwas passiert. Sie zögert noch einen kurzen Augenblick und kippt dann tatsächlich über die Kante ab. Am Rattern des Gitters höre ich, dass dies ohne Sturz von staten gegangen ist. Mit Puls am Anschlag und schwer atmend gebe auch ich mir einen Ruck und fahre hinterher. Tatsächlich schaffe ich die Rampe und die Einfahrt in den Wald und holpere in höchster Konzentration die Wellblechspur nach unten. Ohne auf weitere Einzelheiten einzugehen sei soviel gesagt, dass wir an diesem Tag noch mächtig viel Spaß hatten und am Schluss auch wussten, wozu die anderen Protektoren an Armen und Beinen trugen.

5. Auswahl und Planung der Transalp 2004

Erste Ideen für eine mögliche Strecke hatte ich bereits im Herbst letzten Jahres. Mit Hilfe der CD aus dem Buch Traumtouren Transalp stellte ich in der Folgezeit immer wieder die verschiedensten Touren zusammen, um dann immer wieder festzustellen, dass es gar nicht so viele Möglichkeiten gibt, an einem Stück mehr als 20.000 Höhenmeter zu fahren und dabei auch die Strecke vom Vorjahr zu meiden. Eigentlich hatten wir uns als Ziel ja sogar eher etwas mehr vorgenommen.

Bis Ende Mai stand dann der geplante Verlauf unserer Tour weitgehend fest. Aus einer Vielzahl von mittlerweile beschafften Karten und mit Hilfe der CD hatte ich folgende Streckenführung ausgearbeitet:

Start in Füssen - Bleckenau - Plansee - Ehrwald - Fernpass - Dirsentrittkreuz - Imst - Venetalm - Landeck - Nauders - Sölden - Madritschjoch - Vinschgau - Eisjöchl - Meran - Möltener Kaser - usw. - am Schluss über den Karnischen Hauptkamm hinüber nach Slowenien und dort noch zwei weitere Tage Richtung Süden.

An insgesamt 14 Fahrtagen waren etwa 26.000 Höhenmeter bei einer Streckenlänge von gut knapp 1.000 km zu erwarten. Dies war zwar etwas weniger, als wir uns eigentlich vorgenommen hatten, die Strecke versprach jedoch aufgrund ihres hohen Trailanteils sehr interessant zu werden. Die Rückfahrt sollte mit dem Zug über Villach, Salzburg und München erfolgen. Zusammen mit dem

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Rückreisetag verbliebe uns damit sogar ein Ruhe- bzw. Reservetag.

6. Vorbereitungstouren

Mit unseren alten und schweren Rädern wollten wir erst gar keinen Versuch mehr unternehmen, in den Bergen größere Höhendifferenzen zu überwinden und beschränkten uns deshalb auf unsere kleinen abendlichen Rundtouren und das Techniktraining. Ende Mai bzw. Anfang Juni war es dann endlich soweit, dass wir beide unsere neuen Leichträder in der Hand hatten. Entsprechend groß war auch unsere Gier nach richtigem Geländeeinsatz.

Am 5. Juni starteten wir zu unserer ersten Tour in den Allgäuer Alpen in die Gegend um Gunzesried. Zwei weitere Touren wurden noch an den beiden folgenden Wochenenden unternommen. Insgesamt kamen wir so auf fast 4.000 Trainings-Höhenmeter und hatten in Bezug auf unsere Kondition diesmal durchaus ein gutes Gefühl. Da unserer Meinung nach zwischenzeitlich auch bei Ausrüstung und Fahrtechnik ein ausreichender Stand erreicht war, stand der abschließenden Generalprobe nichts mehr im Wege.

7. Generalprobe

Mit unserer vollständigen Alpenüberquerungsausrüstung einschließlich 7-kg-Transalp-Rucksack standen wir schließlich am Morgen des 27. Juni am Parkplatz Weissensee direkt nördlich des Fernpasses bei Reutte in Tirol.

Unsere abschließende Probe sollte uns über den alten Römerweg zuerst über den Fernpass nach Nassereith führen. Ab dort waren wenige Kilometer auf flacher Strecke Richtung Imst bis zu einem Abzweig an der Westflanke des Tschirgant zurückzulegen. Der dort beginnende Forstweg zur Haiminger Alm und die folgende Trailabfahrt hinunter nach Obsteig sollten ein erster großer Prüfstein für Ausrüstung, Technik und Kondition werden. Weiter in nördliche Richtung wollten wir über Arzkasten zum Marienbergjoch auffahren und von dort den Downhill hinunter zu unserem Parkplatz genießen. Insgesamt war eine Fahrstrecke von ca. 50 Kilometern bei einer Höhendifferenz von etwa 2.200 Metern veranschlagt. Diese Tour entsprach damit in Bezug auf technische und konditionelle Schwierigkeiten einer mittelschweren Etappe der von uns geplanten Transalp.

Um es kurz zu machen: unsere Ausrüstung bestand diese Generalprobe geradezu in vorbildlicher Weise; von uns hingegen konnte man dies auch bei wohlgesonnener Betrachtung unserer Leistung nicht behaupten. Bereits der verhältnismäßig kurze, aber steile Anstieg zur Fernpasshöhe hatte uns an die persönliche Leistungsgrenze gebracht, da wir vermutlich zu schnell begonnen hatten. Wir waren hier dumm genug, uns von einer Gruppe von ebenfalls mit Transalp-Rucksäcken gepackten Radlern hetzen zu lassen. Bereits kurz nach dem Start gleich hinter dem Weissensee musste Elisabeth ihre obligatorische morgendliche Pinkelpause einlegen. Wir waren gerade dabei, uns wieder startklar zu machen, als sich uns eine Gruppe von vier muskelbepackten, braungebrannten jungen Männern näherte, die allem Anschein nach ebenfalls die Ausrüstung für einen Alpencross auf dem Rücken trugen. Sie wurden etwas langsamer, grinsten und grüßten uns mit offenkundig abschätzigen Blicken. Einer schickte uns schließlich im Vorbeifahren noch ein "RESPEKT!" entgegen.

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Wir schauten uns nur kurz an und waren uns auch gleich sicher, dass wir soeben beleidigt worden waren. "Respekt!" bedeutet in Südbayern ungefähr soviel wie "Unglaublich. Da wollt Ihr `rauf? In Eurem Zustand?". Es ist wohl leicht verständlich, dass unsere gemeinsame Seele zu kochen anfing und wir das nicht auf uns sitzen lassen konnten.

Zwei Stunden später in der Auffahrt zur Haiminger Alm bekomme ich immer wieder regelrechte Gäh-Attacken und werde müde wie sonst nur abends auf dem Sofa. Bereits im oberen Teil der Auffahrt passiert es dann. Als ich wieder richtig wach bin, liege ich zwischen Gestrüpp und Felsen und blicke nach oben in das verduztzte und ängstliche Gesicht von Elisabeth. Mit einiger Mühe schaffe ich es wieder über die steile Böschung nach oben auf den Forstweg. Ich kann mir überhaupt nicht erklären, was passiert ist. Das Einzige, was ich sicher weiß, ist, dass ich auf der gesamten linken Körperhälfte völlig verdreckt und auch voller Schrammen bin. Die mich begleitende Augenzeugin berichtet mir, dass ich direkt vor ihr gefahren sei und plötzlich ohne ersichtlichen Grund eine nicht vorhandene Abzweigung nach links genommen hätte. Es sieht also ganz danach aus, dass ich am Lenker eingeschlafen bin.

Wenigstens hat das neue Rad keinen Schaden genommen. Während zuerst an Hüfte und Schulter nur ein leichtes Brennen zu verspüren war, entwickelt sich ganz langsam aber äußerst intensiv ein starkes Schmerzgefühl in Oberschenkel, Hüfte, Rippen und Schulter. Die bald folgende Abfahrt beschäftigt mich deshalb weniger als mein eigener Körper.

Der zweite große Anstieg des Tages wird damit schlicht und einfach zu einer einzigen Qual. Wir haben trotzdem nicht aufgegeben und schließlich in unendlich langsamem Tempo mit langen Schiebepassagen auch das Marienbergjoch erobert. Mit einbrechender Dämmerung krieche ich unter Aufbietung meiner letzten Reserven die letzten Meter zu unserem Auto und bin so erschöpft, dass ich weder beim Verstauen der Ausrüstung helfen kann, noch Lust auf eine Brotzeit habe.

Bei der Rückkehr nach Hause bereits nach Mitternacht steht fest, dass ich morgen statt ins Büro besser zum Hausarzt gehe. Trotz meiner Eigendiagnose von mehreren Rippenbrüchen und Knochenabsplitterungen an Hüfte und Schulter stellt dieser am Folgetag freudestrahlend fest, dass ich NUR multiple Prellungen und Hämatome hätte. Es würde genügen, mich einige Zeit zu schonen. Aber dies würde sich ohnehin von selbst ergeben, da ich wohl die nächsten zwei bis drei Wochen ordentliche Schmerzen bei jeder schnelleren Bewegung haben würde. Am Abend des 28.06.2004 standen wir damit vor dem Scherbenhaufen unserer sorgfältig und detailliert ausgearbeiteten Planung. Eine Verschiebung der Tour um ein oder zwei Wochen war bei uns beiden nicht möglich, da wir beide das Problem hatten, dass unsere jeweiligen Arbeitskollegen den Zeitraum von Mitte Juli bis Ende August bereits mit ihren Urlaubstagen so ausgefüllt hatten, dass wir nicht auch noch Urlaub bekommen hätten.

8. Die Alternative

Die folgenden Tage hatte sich mein bisheriger Optimismus soweit verflüchtigt, dass ich mir nicht mehr sicher war, ob ich überhaupt noch einmal eine Transalp machen wollte. Schließlich waren sich Elisabeth und ich jedoch einig, dass wir uns das überhaupt nicht erlauben konnten, da wir bereits sämtlichen Verwandten, Freunden und vor allem Geschäftskollegen in vorausseilendem Stolz auf die kommende Tat sehr ausführlich unser geplantes Urlaubsabenteuer angekündigt hatten. Wie würden wir dastehen, wenn wir trotzdem wieder wie früher zum Badeurlaub nach Spanien oder Italien fahren würden?

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Ein neuer Urlaubstermin wurde schließlich für den Zeitraum vom 28.08. bis zum 12.09.2004 festgelegt. Wir hatten damit noch einmal 8 weitere Wochen zur Verfügung, um vor allem mich in einen leistungsfähigeren Zustand zu versetzen. Zusätzlich war uns bei der Generalprobe auch klar geworden, dass wir der unserer geplanten Routenführung über das Madritschjoch und das Eisjöchl sowie an weiteren hoch gelegenen Teilstücken große Probleme bekommen würden. Aktuell lag nordseitig ab einer Höhe von etwa 2.300 Metern eine weitgehend geschlossene und recht massive Restschneedecke des letzten Winters. Es erschien uns sehr unwahrscheinlich, dass diese in den wenigen Wochen noch komplett abtauen würde. Als weiterer Punkt stand damit auch die Umplanung der Route an.

Vorbereitung Teil 2

Der zweite und eigentlich nicht vorgesehene Teil unserer Tourenvorbereitung begann also am Dienstag, den 29. Juni. Den ganzen Rest dieser Woche verbrachte ich damit, meine Wunden vom Wochenende zu pflegen und körperliche Bewegung so gut wie möglich zu meiden. Unser Urlaub wurde verschoben und dabei unsere Umwelt auch über die Ursache aufgeklärt.

1. Steigerung der Fitness und Senkung des Gewichts

Ende der Woche hatte Elisabeth ein kleines Buch als Geschenk für mich aus der Stadt mitgebracht: "Der 4-Wochen-Power-Plan. Schlank nach Plan mit den WeightWatchers". Wenn ich schon nicht trainieren könne, so sollte ich wenigstens etwas abspecken. Elisabeth erklärte sich auch gleich bereit, die Rolle des WeightWatchers zu übernehmen.

Die Bestandsaufnahme meines Nettogewichtes hatte tags zuvor ergeben, dass ich mit 87 kg immer noch deutlich zu viel auf den Rippen bzw. vor allem darunter hatte. Trotz aller Mühen, die ich mir in den nächsten Wochen gab, konnte ich die in diesem Buch prognostizierte Gewichtseinsparung nicht annähernd erreichen. Immerhin waren bis Ende August tatsächlich nur noch etwa 82 kg vorhanden. Vielleicht hätte ich es auch auf mein Zielgewicht von 78 kg geschafft, aber ohne sportliche Betätigung war die Lust auf gelegentliche Süßigkeiten einfach nicht zu bändigen.

Erst nach drei Wochen wurde ich langsam und vorsichtig wieder aktiv. Insgesamt unternahmen wir in der Folge noch 3 Tagestouren zwischen Allgäu und Werdenfelser Land und steigerten uns dabei sukzessive, aber langsam in der Tagesleistung. Leider war das Wetter im August an den Wochenenden und auch dazwischen alles andere als radlerfreundlich. Eine zweite Generalprobe wurde diesmal auf meinen ausdrücklichen Wunsch hin nicht angesetzt.

Bereits während unserer bisherigen Planung war mir beim Kauf der benötigten Landkarten ein neues Buch in die Hände gefallen. Es handelt sich dabei um die *Alpencrossfibel* von Achim Zahn. Im Vorwort des Autors steht abschließend ein Satz, der in meiner Situation von ganz besonderer Bedeutung zu sein schien:

"Denn Alpencross ist Kopfsache. Man braucht nichts außer dem Willen dazu. Dann ist es ganz leicht, aufzubrechen, sich und die Berge zu spüren und mit der Natur zusammen sein Ziel zu erreichen".

Den Berg und mich hatte ich bereits gespürt und zumindest mental war ich unmittelbar vor unserem neuen Starttermin wieder vor Kraft strotzend. Und dies sollte gemäß den Worten des großen Meisters auch genügen.

2. Unser neuer Tourenplan

Im Gegensatz zu den Traumtouren Transalp beschränkt sich die *Alpencrossfibel* von Achim Zahn nicht nur auf die Beschreibung von Strecken in den Ostalpen, sondern hat auch die Westalpen im Programm. Obwohl die Westalpen anfangs kein Thema waren, so weckten die Beschreibungen und Bilder mit zunehmendem zeitlichen Abstand zur misslungenen Generalprobe doch gewisse Lüste bei mir und ich fing an, mich mit Hilfe von Straßenkarten und des Internets etwas genauer zu informieren.

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Elisabeth erklärte mich mit Hinweis auf Übergewicht und körperlichen Zustand als verrückt. Ich solle lieber erst einmal über die Ostalpen kommen.

Das schlagende Argument für die Westalpen fand sich jedoch bald darauf ebenfalls im Internet. Die zahlreichen von mir herausgesuchten Webcams zeigten eindeutig, dass in den Westalpen auch nordseitig die Bereiche bis 3000 Meter völlig schneefrei waren, während in den Ostalpen dort immer noch winterliche Verhältnisse herrschten.

Nach und nach besorgte ich mir beim Buchhändler und teilweise auch direkt im Internet beim Institut Geographique National in Paris alle notwendigen Landkarten, um die Route auch im Detail planen zu können. Von mir ausgesuchte Wegabschnitte, über die in der Alpencrossfibel keine Informationen vorlagen, versuchte ich jeweils über Recherchen im Internet näher zu erkunden, was vielfach auch gelang. Es gibt kaum einen Pass, den nicht schon irgendjemand mit dem Rad an der Hand nach oben geschoben hat und dann im Internet berichtet, alles sei fahrbar.

Bis kurz vor unserer Abfahrt wurde die geplante Strecke immer wieder aufgrund neuerer Informationen umgestellt. Letztendlich standen uns an zahlreichen Stellen einfach mehrere Varianten zur späteren Auswahl zur Verfügung und wir waren uns einig, erst vor Ort jeweils über den Weiterweg zu entscheiden. Ein Roadbook war somit diesmal nicht dabei. Am Schluss stand fest, dass wir vom Thuner See im Berner Oberland in das Wallis und weiter entlang der Südseite des Montblancmassivs in Richtung der Dauphiné fahren wollten. Der zweite Teil sollte uns entlang der Grenze zwischen Italien und Frankreich bis an das Mittelmeer bei Ventimiglia führen.

3. Planung von An- und Abfahrt

Die Anfahrt zum Thuner See schien gemäß der Internet-Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn kein Problem zu sein. Es waren zwar mehrere Umstiege erforderlich, dennoch war das Ziel in etwa 7 Stunden ab Augsburg zu erreichen.

Wesentlich problematischer gestaltete sich die Lösung der Rückfahrt. Vom Zielort Ventimiglia bestand keine Möglichkeit, innerhalb eines Tages nach Hause zu gelangen, da dafür die Fahrzeiten einfach zu lange waren. Die einzige vernünftige Verbindung bestand darin, am Nachmittag mit einem der beiden Nachtzüge Richtung München zu fahren und damit am Morgen in Augsburg anzukommen.

Als Alternative zogen wir auch einen Rückflug in Betracht. Der Flug vom nächstgelegenen Flughafen Nizza nach München wird z.B. unter der Woche bereits ab 100 Euro angeboten. Dies ist merklich billiger als die Fahrt im Liegewagen der Bahn. Dummerweise verlässt der Flieger Nizza jedoch bereits am Vormittag. Eine zusätzliche Übernachtung in Nizza wäre damit unvermeidbar.

Nachdem der Entschluss zu Gunsten des Zuges gefallen war, versuchte Elisabeth anhand der von uns gewonnenen Informationen die zugehörigen Fahrkarten und Reservierungen am Augsburger Hauptbahnhof zu erwerben. Bis dies alles geklappt hatte, vergingen insgesamt zwei Beratungsgespräche mit einer Gesamtdauer von zweieinhalb Stunden zzgl. Anstehzeit am Schalter. Immerhin war Elisabeth voll des Lobes für das Engagement eines jungen und äußerst sympathischen Fahrkartenfachberaters.

Transalp 2004 - vom Thuner See über Augsburg zum Mittelmeer

Mit dem Kauf unserer Fahrkarten am Mittwoch, den 25. August war unsere Vorbereitung damit so gut wie abgeschlossen. Das Packen unserer Rucksäcke war mittlerweile bereits zur Routine geworden, so dass wir am Freitagabend ohne große Hektik alles Notwendige startklar vor uns stehen hatten.