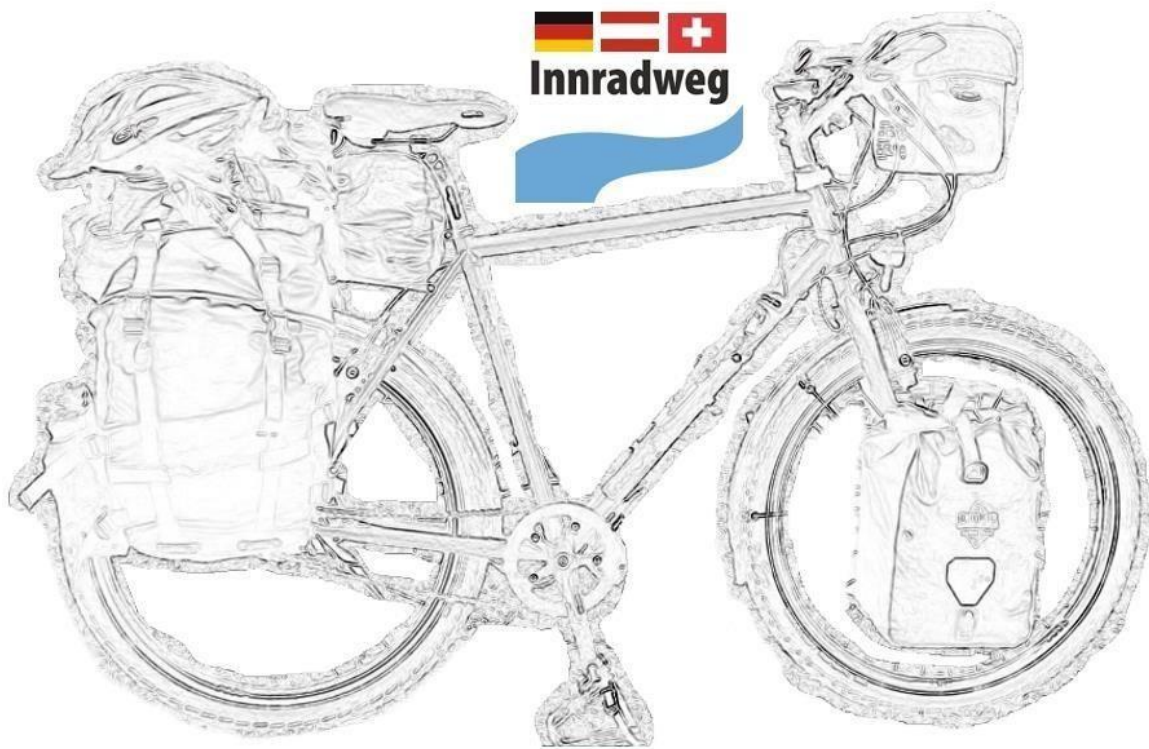




***Drei Länder, drei Flüsse
und eine abwechslungsreiche Rad-Wandertour,
die nicht viel zu wünschen übrig lässt.***

Etwas mehr als zweihundert Jahren reicht die Geburtsstunde des Fahrrades zurück, das bis zum heutigen Tag eine erstaunliche Weiterentwicklung und die Verbreitung auf dem ganzen Erdball vollzogen hat. Fahrräder werden heutzutage zu weit mehr in Anspruch genommen, als damit eben mal kurz um den Häuserblock zu fahren.

(Von Alexander Franz) Karl Friedrich Freiherr von Drais, geboren am 29. April 1785 in Karlsruhe, Forstbeamter und bedeutender Erfinder in der Biedermeierzeit. Zu Drais' herausragendsten Erfindungen gehört um 1817 das Ur-Fahrrad, die Laufmaschine, oder auch Draisine genannt.

Mit ihr wurde damals zum ersten Mal ein funktionstüchtig gelenktes Zweirad entwickelt, mit dem es sich gegen einfachen Aufwand und zumindest schneller als zu Fuß fortbewegen lässt. Heute ist das Fahrrad für einen Großteil unserer Erdbevölkerung zu nahezu unerheblichen Anschaffungskosten erschwinglich und auf beinahe jeden Untergrund gebrauchsfähig.

Damals einfaches Laufrad, heute langstreckentaugliches Verkehrsmittel

Das Fahrrad stellt heute mit seinen vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten in Bezug auf die Innenstadt-Verkehrswende einen wichtigen Beitrag dar, damit verdichtete Ballungsgebiete künftig wieder lebenswerter, gesünder und sicherer werden können.

Wahrscheinlich wäre irgendwann auch jemand anderes auf die Idee gekommen, doch Drais war nun mal der Erste, und hätte man ihm zu seinen Lebzeiten davon erzählt, was heutzutage Dank stetiger Weiterentwicklung seines Ur-Fahrrades machbar geworden ist, er hätte es womöglich nicht wahrhaben wollen.

Seine damalige Erfindung hat es somit erst bewerkstelligbar gemacht, sich mit einfachen Mitteln über lange Wegstrecken hinweg, und dass innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens, fortbewegen zu können.

Wie zum Beispiel von Straubing in Niederbayern bis nach Maloja ins schweizer- und italienischsprachige Oberengadin. Dem Flusslauf des Inn stromaufwärts stets gefolgt bis zum Ursprung am Silsersee.

Gesamte Rad-Wegstrecke rund. 640 km. Benötigte Dauer: 7,5 Tage

Die Ausrüstung: Ein straßenverkehrstüchtiges, robustes Fahrrad, wasserfeste Radtaschen für die Wäsche, etwas Werkzeug, Kartenmaterial, Stofflappen und Kettenschmieröl. Das war's in groben Zügen dann auch schon.

Info in Internet: ARGE Innregionen: [<http://www.innradweg.com>]

Die Fahrradroute in der Kurzbeschreibung:

Tag: 1	Straubing	→	Passau 	ca. 92 km
Tag: 2	Passau	→	Burghausen  	ca. 90 km
Tag: 3	Burghausen	→	Rosenheim 	ca. 110 km
Tag: 4	Rosenheim	→	Breitenbach am Inn  	ca. 68 km
Tag: 5	Breitenbach am Inn	→	Innsbruck 	ca. 60 km
Tag: 6	Innsbruck	→	Prutz in Tirol 	ca. 90 km
Tag: 7	Prutz in Tirol	→	S-chanf  	ca. 92 km
Tag: 8	S-chanf	→	Maloja 	ca. 40 km
				ca. 640 km

Im Folgenden die achttägige Radreise in der detaillierten Nachlese:

1. Tagesetappe: Straubing → Passau [etwa 92 Km]

[DONAU] Von Straubing über Hornstorf > Bogen > Mariaposching > Metten > Deggendorf > Hengersberg > Vilshofen nach Passau.



Das erste Tagesetappenziel bildet zum Auftakt dieser einwöchigen Radwandertour die 3-Flüssestadt Passau, wo unweit der Veste Oberhaus der Inn mit seiner grünen Sedimentfärbung und die Ilz in die dazu relativ klarwässrige Donau münden. Vom der Ortschaft Hornstorf im Straubinger Norden ausgehend führt die erste Etappe stets am ausgeschilderten Donau-Radwanderweg stromabwärts in östliche Richtung entlang. Nach den ersten zwei Fahrstunden und knapp vierzig Kilometern bildet die Stadt Deggendorf eine gute Möglichkeit zur ersten Einkehrpause, bevor der auch weiterhin ebene Streckenverlauf über Hengersberg und Vilshofen in Angriff genommen wird. Bei Tagesetappentouren mit dem Fahrrad handhabe ich es grundsätzlich so, dass nach dem Frühstück gegen Zehn Uhr aufgebrochen-, nach etwa drei Stunden zur Mittagspause eingekehrt- und bei über hundert Kilometern Fahrstrecke etwa dreißig Kilometer vor dem Tagesetappenziel nochmals eine kleine Verpflegungspause eingelegt wird. Natürlich abhängig vom konditionellen Anspruch der Tour und den Witterungsbedingungen. Bei ebenen Streckenverläufen für etwa Hundert Kilometer incl. Pausen bei halbwegs guter Kondition dürfen hierfür an die sieben Stunden eingeplant werden.

2. Tagesetappe: Passau → Burghausen [etwa 90 Km]

[INN + SALZACH] Von Passau über Schärding > Neuhaus > Suben > Ering > Braunau nach Burghausen



Auf Höhe der der Donau-Schiffahrt-Promenade am sogenannten 3-Flüsse-Eck fließen in Passau Donau, Ilz, und der Inn zusammen.

Der ausgeschilderte Innradweg führt nun stromaufwärts die ersten Kilometer bis Schärding zuerst in südliche- und anschließend weitgehend in südwestliche Richtung. Hier folgt bereits auf östlicher Seite des Flusses der erste Grenzübertritt in die österreichische Alpenrepublik. Wie bei der ersten Tagesetappe ist man auch hier auf überwiegend ebenen Streckengelände unterwegs.

Der Fahrbahnbelag des Radweges wechselt ebenfalls zwischen Asphalt sowie zwischendurch immer wieder mal Forst- und Naturwegen abwechslungsweise an der Flussdammkrone entlang. Die Salzach mündet auf der Strecke (Flusslaufwärts zur rechten Hand) etwa 10 Kilometer vor Burghausen in den Inn. Die heutige Fahrroute verläuft größtenteils auf der österreichischen Seite des Flusses bis nach Burghausen. Dort wird schließlich wieder zur deutschen Seite übergesetzt.

3. Tagesetappe: Burghausen → Rosenheim [etwa 110 Km]

[INN] Von Burghausen über Marktl > Töging > Mühldorf > Kraiburg > Gars > Wasserburg nach Rosenheim.



Dieser Tagesetappenabschnitt bildet die längste und eine der konditionell anspruchsvolleren Streckenabschnitte auf dem Weg nach Maloja. Anfänglich führt die Route von Burghausen in nördliche Richtung mit dem bisher gewohnten Streckenprofil relativ entspannt zwölf Kilometer nach Marktl wieder an den Inn. Bei der Stadt Mühldorf empfiehlt es sich nach gut Vierzig Kilometer Wegstrecke eine Verpflegungspause einzulegen, denn von nun an werden die folgenden Vierzig Kilometer sehr hügelig und dementsprechend kräftezehrend.

In diesem Bereich lassen sich bei guten Wetterbedingungen am Horizont stellenweise schon die ersten Bergspitzen des Alpenvorlandes ausmachen.

Die Höhendifferenz von jeweils etwa an die fünfzig Meter ist nicht das vordergründige Hindernis, sondern eher die Anzahl der zu überwindenden Erhebungen.

Bei hochsommerlichen Temperaturen erweist sich dieser Abschnitt etwas abseits des Inn mit seinem Routenverlauf durch schattige Waldgebiete zwar angenehmer, als unter der prallen Sonne, mit vollgepacktem Fahrrad ist dies aber trotzdem sehr anstrengend. Nach der Stadt Wasserburg zweigt bei der Ortschaft Griesstätt der Streckenverlauf wieder ab, hinunter zum Inn. Die letzten knapp zwanzig Kilometer bis Rosenheim führen dort wieder auf der ebenen Flussdammkrone entlang.

4. Tagesetappe: Rosenheim → Breitenbach [etwa 68 Km]

[INN] Von Rosenheim über Raubling > Nußdorf > Oberaudorf > Kiefersfelden > Kufstein > Wörgl > Kundl nach Breitenbach.



Die vierte Etappe verläuft mit nur 68 km Länge und überwiegend ebenen Streckenverlauf wieder relativ entspannt. Während man bis zur gestrigen Tagesetappe noch dem Alpenvorland entgegenfuhr, ziehen heute an den seitlichen Rändern des Inntals erstmals die oberbayerischen Berge wie zum Beispiel der Wendelstein und Brünstein vorbei. Auf der gegenüberliegenden Seite des Inntals die Chiemgauer Alpen.

Bei Kiefersfelden an der Grenze nach Österreich tauchen dann langsam am vorderen Horizont bereits die etwas größeren Gebirgsstöcke, der Zahme- und der Wilde-Kaiser auf.

5. Tagesetappe: Breitenbach → Innsbruck [etwa 60 Km]

[INN] Von Breitenbach über Kundl > Jenbach > Schwatz > Wattens Hall in Tirol > Innsbruck.



Die fünfte Etappe verläuft mit nur 60 km Länge und überwiegend ebenen Streckenverlauf wieder relativ entspannt. Am nördlichen Rand des Inntals ragen nun Anfang Juni die noch schneebedeckten Ausläufer des Karwendelgebirges empor. Auf der südlichen Seite die nördlichen Tuxer- und Stubaier Alpen. Etwa zehn Kilometer vor Innsbruck geht's direkt neben der Autobahn an einem nicht ganz als Fahrradweg identifizierbaren holprigen Wiesenpfad entlang, der aber zunehmend wieder befestigter und dann auch wieder asphaltiert bis Innsbruck führt. Unweit des Hauptbahnhofgeländes in Innsbruck bietet sich die Gelegenheit zum waschen und trocknen der Wäsche.

6. Tagesetappe: Innsbruck → Prutz in Tirol [etwa 90 Km]

[INN] Von Innsbruck über Zirl > Telfs > Stams > Imst im Pitztal > Zams > Landeck nach Prutz.

Auf der sechsten Etappe mit ca. 90 km Länge kann hier ebenfalls wieder in relativ zügiger Dauer einiges an Strecke bewältigt werden.

Das Streckenprofil wird aber hier ab dem seitlichen Streif des Ötztals bis nach Prutz wieder hügeliger und somit konditionell anspruchsvoller. Bei guten Sichtverhältnissen reicht auf Höhe des Ötztal der Blick hinüber zur Wildspitze, nach dem Großglockner dem zweithöchsten Berg Österreichs mit seiner Gipfelprominenz von 3768 Metern. Von der kleinen Ortschaft Prutz sind es etwa noch vierzig Kilometer zum Grenzübergang Martina in die Schweiz.

7. Tagesetappe: Prutz in Tirol → S-chanf (CH) [etwa 90 Km]

[INN] Von Prutz über Pfunds > Martina (Grenzübergang zur Schweiz) > Scuol > Guarda > Lavin > Susch > Zernez nach S-chanf.



Dieser Tages-Etappenabschnitt des Innradweges ist mit seinen knapp an die tausend zu überwindenden Höhenmetern die mit Abstand kräftezehrendste der gesamten Strecke. Bereits ab dem gestrigen Streif des Ötztal geht es anstatt am ausgeschilderten Radweg, einer gemächlich ansteigenden Passstraße empor. Auf dem schweizer Staatsgebiet bin ich alternativweise länger auf den TransitPassstraßen unterwegs. Die zu überwindende Höhenmeterdifferenz bleibt zwar in etwa gleich, doch die Schweizer Passstraßen sind mit dem Fahrrad wegen der relativ moderaten Steigungen dennoch trotz allem angenehmer zu befahren, als die Schotterpisten mit ständigen auf und ab des ausgeschilderten Radweges. Der Erste Anstieg hinauf nach Martina, dem Grenzübergang zur Schweiz ist vorerst nur ein kleiner Vorgeschmack auf den Anstieg, der einem nach der Ortschaft Scuol knapp zwanzig Kilometer hinauf zum sehr idyllisch gelegenen Bergdorf Guarda erwartet. (Sehenswert!)

Wer sich die letzten hundert Höhenmeter hinauf nach Guarda aber ersparen möchte, der kann auch weiterhin auf der Transitstraße in Richtung St. Moritz weiter radeln. Bei den folgenden Ortschaften Lavin oder Zerenz kann wieder alternativ auf den ausgeschilderten Radweg gewechselt werden.

Der Radweg wartet zwar auch weiterhin mit einigen Steigungen und Abfahrten auf schottrigen Untergrund auf, doch man ist hier wieder auf einsameren Pfaden unterwegs, weg vom vielbefahrenen Straßenverkehr.

Von hier aus lassen sich stellenweise bereits die ersten vergletscherten Riesen der Bernina Gebirgsgruppe mit dem Piz Bernina (Gipfelprominenz: 4049m) auf der südlichen Seite des Graubündener Hochtals ausmachen.

8. Tagesetappe: S-chanf → Maloja [etwa 40 Km]

[INN] Von S-chanf über Zuoz > La Punt > Bever > Celerina > Sankt Moritz > Silvaplana nach Maloja am Silsersee.



Die letzte Etappe bis zum Ursprung des Inn am Silsersee läuft nach der gestrigen Schninderei wieder entspannt von staten. Die Ortschaft S-chanf liegt mit seinen 1'800 Meter bereits annähernd auf gleicher Höhe, wie Maloja am Silsersee. Ein knapp drei Kilometer langer Anstieg hinauf zur Sankt Moritz nach den ersten zwanzig Kilometer ist heute der letzte ernstzunehmende Hürde.

Die Maloja-Passstraße am gegenüberliegenden Ortsausgang führt schließlich in einer moderaten Steigung zum Zielort. Am Silsersee leitet auch alternativ abwechselnd eine gut zu befahrende Fahrradroute entlang.

Vom Zielort Maloja direkt am östlichen Uferrand geht's dann an selbiger Passstraße mit leichtem Gefälle wieder zurück zum Bahnhof in Sankt Moritz, dem nächstgelegenen Bahn-Zustiegspunkt für die Heimreise.

Fazit: Das Unterwegssein ist Ziel des Weges.

Der Inn-Radwanderweg ist zum Großteil gut ausgeschildert. In Deutschland leiten grünfarbene Schilder den Weg, in Österreich mit dem Schriftzusatz "R3", auf schweizer Staatsgebiet wechselt die Farbe von grün in eine weinrote Beschilderung mit einem quadratischen und blaufarbenen Zusatzaufkleber mit der Nummer 65

Alleine die Gegend und die sinnliche Atmosphäre hier im Oberengadin sind es schon wert, diese rund 630 Kilometer lange Fahrradreise von Straubing aus auf sich zu nehmen. Die Sprachmelodie der heimischen Bevölkerung, der ganz eigne bäuerlich geprägte Baustiel ihrer Häuser, die überwältigenden Bergriesen der Berninagruppe am südlichen Rand des graubündener Hochtals.

Aber auch die deutsche- sowie die österreichische Naturkulisse, vor der man sich hier auf dieser Strecke durchwegs befindet sind alleine schon Grund genug, während der Urlaubszeit nicht unbedingt mit dem Flieger in die Ferne reisen zu müssen. Stets sind wir auf sehr freundliche und hilfsbereite Menschen gestoßen, die uns nach immer wieder mal zweideutigen Wegbeschreibungen auf den rechten Weg leiteten. Der Innradweg, von der Donau-Mündung in Passau bis zum Ursprung des Flusses ins Oberengadin, ist eine sehr schöne abwechslungsreiche Route. Eben aber auch, was den konditionellen Anspruch anbelangt.

Die Rückfahrt mit ÖPNV nach Straubing:

Am südlichen Ortsrand befindet sich der Bahnhof von Sankt Moritz.

Von hier aus würde die Zugverbindung über die Orte Samedan > Susch nach Scuol-Tarasp verlaufen. Wegen Gleisarbeiten wird die Verbindung bei meiner Rückreise jedoch teilweise mit Schienenersatzverkehr bewerkstelligt.

Mit dem Zug geht's zuerst etwa sieben Minuten lang nach Samedan, dann wieder mit Zug etwa 45 Minuten nach Susch, dann weiter mit dem Bus (Schienenersatzverkehr) nach Scuol-Tarasp, mit Bus etwa dreißig Minuten zum Grenzübergang in Martina, bei der Grenze Umstieg wieder zum Bus, und damit knapp eine Stunde nach Landeck Landeck in Tirol. Von Landeck in Tirol mit dem Zug nach Innsbruck.

Das Transportieren von Fahrrädern in schweizer- und österreichischen Postbussen gestaltet sich als relativ unproblematisch. Am hinteren Ende der jeweiligen Busse können bis zu fünf Fahrräder am Vorderrad vertikal eingehängt werden. Zusammen mit den Radtaschen und den flotten Umsteigezeiten zwar etwas stressig, doch mit Hilfe der Busfahrer und etwas Glück durchaus bewerkstelligbar :) Fahrzeit von St. Moritz bis nach Innsbruck: 4 Stunden, Kosten: 85 Euro Incl. Schweizer Fahrradkarte: 15 Euro.

Von Innsbruck geht's etwa eine Stunde lang zuerst nach Kufstein. Von dort wird am gelb/blaufarbenen Automaten der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Meridian-Zuggesellschaft das Bayernticket für 25 Euro + Radticket 5,50 Euro gelöst. Das Bayernticket gibt es in Kufstein auch am österreichischen

Ticketautomaten, doch das Radticket dafür wiederum nur am deutschen Automaten. Von Kufstein geht's weiter mit der Meridian-Zuggesellschaft in gut einer Stunde nach München zum Hauptbahnhof. Dann mit der Alex-Zuggesellschaft (Regionalexpress) zum nächsten Umsteigebahnhof nach Neufahrn in Niederbayern. Schließlich mit der Südostbayernbahn zu meinem Zielbahnhof in Straubing > Ittling. Rückreisedauer insgesamt etwa acht Stunden.