



AN ALPINE LOVE AFFAIR

VOL. 1/2025



#Alpine Cruising

„Das Können ist des Dürfens Maß“

So habe ich in werk1 schon einmal den Alpinisten Paul Preuss aus Österreich zitiert – geboren am 19. August 1886 in Altaussee, am 3. Oktober 1913 im Alter von 27 Jahren an der Nordkante des Nördlichen Mandlkogels im Dachsteingebirge tödlich abgestürzt.

Sein Gedankengut war und ist Leitbild auch für viele, die selbst überhaupt keine Berge besteigen.

Und darum habe ich Sie, liebe Leserinnen und Leser, eingeladen, mit werk1 im Juni 2025 auf eine schöne Erlebnisrunde mit uns zu gehen – nicht am Berg unmittelbar, sondern auf Ihren eigenen vier Rädern.

Wir haben Ihnen unseren Lieblingsplatz inmitten der Bergwelt in allgemein guter Reichweite vorgestellt, mit Ihnen vier bis fünf weniger bekannte, weniger überfüllte Alpenpässe erkun-

det, mit Ihnen ein verlängertes Wochenende unter Freunden verbracht.

Die Zahl der Plätze war naturgemäß begrenzt, denn es sollte eine kleine, überschaubare Gruppe bleiben. Wir wollen generell nicht zu denen gehören, die von sich selbst sagen, die Größten zu sein. Die Eins, Kennzahl von werk1, ist und bleibt die kleinste Nummer von allen.

Viele waren interessiert, zum Start der alpinen Sommersaison mitzukommen, von Freitagnachmittag bis Sonntagmorgen. Ein Dutzend Sportwagen-Teams hat schlussendlich bei der Premiere mitgemacht – mehr werden es auch in Zukunft nicht werden. Wir haben uns statt dessen im Spätherbst noch einmal auf den Weg gemacht, um im kommenden Sommerhalbjahr 2026 gleich drei Wochenenden zur Wahl anbieten zu können.

**Neuigkeiten zu #Alpine Cruising
finden Sie wie immer unter der
folgenden Landingpage:
[https://www.netzwerkeins.com
/category/my-heaven-eleven/](https://www.netzwerkeins.com/category/my-heaven-eleven/)**



Wir haben darüber hinaus aktuelle Baustellen auf unserer Route gecheckt und Verfeinerungen an der Wegführung vorgenommen – aus gegebenem Anlass, es bleibt spannend bei #Alpine Cruising!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel (Lese-)Vergnügen mit der vorliegenden werk1-Sonderedition – bleiben Sie uns gewogen, wir sehen uns ... vielleicht demnächst in einem 300 Jahre alten und dennoch mehr als zeitgemäßen Berggasthof, getreu der 2014 schon einmal formulierten Devise: My Heaven Eleven – mein elfter Himmel!

Der Kreis hat sich damit geschlossen.

Mit den besten Grüßen bin ich



Ihr und Euer
Carsten Krome





A G 919 XT

www.porsche-club-austria.at





#Alpine Cruising, erste werk1-Erlebnisreise durch Vorarlberg, Allgäu und Tirol zur Eröffnung der Sommersaison.

ELF SPORTWAGEN-TEAMS AUF GROSSER, GEMEINSAMER FAHRT.

#AlpineCruising: So taufte die werk1-Redaktion eine Event-Premiere, die anlässlich des Erscheinungstermins der neuen Sommerausgabe 01.2025 auf 1.660 Metern Meereshöhe stattfand. Am letzten Wochenende im Juni 2025 trafen sich elf Sportwagen-Teams im Bergsteigerhotel Adler am Wegkreuz von Arlberg, Lechtal in Tirol und Bregenzer Wald, um in fröhlicher Runde ein gemeinsames Erlebniswochenende zu verbringen. In spektakulärer Bergkulisse standen Fahrkultur, freundschaftlicher Austausch und die Begegnung mit Impulgebern im Vordergrund.

Wiederholung – unbedingt erwünscht! Das war das einhellige Fazit der ersten alpinen (Erlebnis-)Reise, die für elf angereiste Sportwagen-Teams einen emotionalen Saisonhöhepunkt darstellte. Die geführte Runde durch zwei österreichische Bundesländer und das bayerisch-schwäbische Allgäu überzeugte weniger durch Grenzerfahrungen am Rande des fahrdynamisch Machbaren, sondern vielmehr durch Einblicke und Ausblicke. Das entsprach der Philosophie des #Alpine-Cruising, der alpinen Genusskletterei auf Rädern mit Statio-

nen auf der höchsten befahrbaren Passhöhe Deutschlands oder genau dort, wo sich beim alljährlichen Jochpass Oldtimer Memorial stets das Parc Fermé der Teilnehmer befindet. Dreh- und Angelpunkt der alpinen Erlebnistour war gleichzeitig auch der höchste Punkt: das auf 1.660 Metern Meereshöhe gelegene Hotel Adler in Hochkrumbach bei Warth – ein Rückzugsort, eingebettet in eine 300 Jahre alte, ehemalige Zollstation am Fuße des Großen Widdersteins (2.533 m). Die Bleibe hoch oben in den Bergen ist im Laufe der Jahre behutsam modernisiert worden und lässt keine Wünsche unerfüllt. Dennoch hat es seinen Charme, seine einzigartige Ausstrahlung, bewahrt. Dafür sorgen Cornelia und Patrik Marinelli, die als Betreiberfamilie den oft heiklen Spagat aus Tradition und Transformation besser hinbekommen haben als viele andere.

„Für uns war und ist es seit dem 16. Oktober 2019 sorgsam vorbereitetes Pilotprojekt“, fasste Carsten Krome von der ausrichtenden netzwerkeins GmbH zusammen, „wir hätten es wieder eingestellt, wenn es unseren Gästen nicht gefallen



hätte. Nun ist aber das Gegenteil der Fall, und wir arbeiten an künftigen Rundtouren auf der bewährten, noch etwas weiter ausgebauten Strecke. Diese wird nicht nur eine weitere Passstraße in spektakulärer Lage umfassen, sondern noch ein paar Höhenmeter weiter hinauf führen und Baustellen umfahren. Die Erweiterung um einen zusätzlichen Tag ist ebenfalls möglich, danach haben unsere Teilnehmer immer wieder gefragt.“ Bei der Premiere im Juni 2025 führt die Route um Uhrzeigersinn über die 1999 mit einem Ford Fiesta Diesel gefundene und genau 20 Jahre später reaktivierte Originalstrecke, die 210 Kilometer und (mindestens) vier Stunden reine Lenkzeit umfasst. Im Kern umfährt sie den Allgäuer Hauptkamm auf öffentlichen, landschaftlich reizvollen Alpenstraßen – in der Umrundung imposanter Berge wie dem Hochvogel (2.592 Meter), der sich unterwegs aus verschiedenen Perspektiven zeigt und mit der Zeit zu zerfallen droht, sind naturgemäß weitere Wege zu nehmen.

Vier Passstraßen, der Riedbergpass, der Jochpass, Gaichtpass und schließlich der überdachte Hochtannbergpass, sind

Wegmarken der Alpentour, die bewusst auf weniger überlau-fene Schauplätze setzt und andere, allzu populäre Regionen meidet. Dennoch ist zum Beispiel der Riedbergpass mit immerhin 1.407 Metern Meereshöhe und seinen schwungvollen Kurvenpassagen bergauf wie bergab der höchste befahrbare Gebirgspass in Deutschland. Er liegt nahe des namensge-benden Riedberger Horns (1.787 Meter) in den Allgäuer Alpen zwischen Obermaiselstein und Balderschwang im bayeri-schen Landkreis Oberallgäu. Dort lagen die Teilnehmer nach einer Stunde und 20 Minuten am Volant eine erste von drei Pausen ein – mit dem Großen Widderstein im Blick, dessen Südseite am Morgen noch der Ausgangspunkt, der Haus-berg über dem Hotel Adler, gewesen ist. Die Einkehr an der luftigen Passhöhe in Grasgehren nimmt eine zweite Stunde in Anspruch: Zeit für Kulinarisches, für Gespräche und Inter-views für eine professionelle Videoproduktion. So nutzt Sport-wagen-Enthusiast und -Sammler Matthias Nonn aus Fritzlar den Anlass, um seinen neu aufgebauten IROC-RSR einer ersten Erprobung in der Praxis zu unterziehen. Nicht nur er ist schon nach den ersten 70 Kilometern begeistert von der



(Vorerst noch) Vier Alpenpässe, 210 Kilometer, vier Stunden reine Netto-Fahrzeit: Der Erlebniswert auf öffentlichen (Pass-)Straßen steht im Vordergrund, aber kein unreflektiertes Tempobolzen mit entsprechendem Risiko.

Unterkunft in den Bergen, der Umgebung und der Atmosphäre, die oft schwer zu beschreiben ist. „Man fühlt sich einfach wohl hier“, sagt er und strahlt dabei über das ganze Gesicht.

Der vom BILSTER BERG seit 2010 bewährte Videopartner Marc Freye zeichnet Filmmaterial für eine Dokumentation auf der YouTube-Plattform von Carsten Krome Netzwerkeins auf. „Wir haben im Vorfeld bewusst nur in einem kleinen, internen Freundeskreis kommuniziert, dass wir gemeinsam auf Tour gehen“, fasste Hanns-Oliver „Olli“ Plöger, Chef vom Dienst der werk1-Redaktion zusammen. „In Zukunft freuen wir uns natürlich auch über neue Gesichter in unserer Runde mit einem luftgekühlten Schwerpunkt – viele von uns bewegen eben einen Neunelfer der Generation 964, ein klassisches G-Modell oder einen 993.“ Aber auch 944 turbo Cabriolet oder 981 Boxster waren beim Pilotprojekt im Juni 2025 mit von der Partie – Luftpühlung, etwas anders interpretiert. „Wer sich bei offenem Verdeck den Sommerwind um die Nase(n) wehen lässt“, erläuterte Carsten Krome, „ist

auch ohne ein Kühlgeläuse-Lüfterrad mit uns luftgekühlt auf Reisen.“ Im Vordergrund standen das Erlebnis, die Landschaft und das Miteinander vor allem. Natürlich hätte ein jeder auch allein die 210 Kilometer unter die Räder nehmen können. Aber die Qualität wäre in diesem Fall eine vollkommen andere gewesen – und genau diesen Unterschied habe ich seit meiner ersten eigenen Sportwagentour mit einem Porsche 944 S auf dieser Route im August 2002 selbst erfahren – das Gemeinschaftsgefühl macht es aus!“

Letzteres galt auch für den zweiten Tourstopp, der nach kurzer Talfahrt und einem kurvenreichen Gegenanstieg über den Jochpass auf 1.139 Metern Meereshöhe auf die Teilnehmer wartete. Dort, wo beim Jochpass Oldtimer Memorial das Parc Fermé aufgebaut wird, zierte eine Aprés-Ski-Hütte mit Außenterasse und stilsicherer Beschallung den Parkplatz. Hier empfängt Sven tagtäglich seine Gäste, und er legt gerne auf – auch einen 1980 aufgenommenen Evergreen von Katja Ebstein. „Dann heirat' doch Dein Büro, Du liebst es doch sowieso!“, ertönt es zünftig zu Flaschenge-



Impulse für ein gutes (Gemeinschafts-)Gefühl: Manfred „Mani“ Huber Perez-Moreno erzählt zum Auftakt aus seinem außergewöhnlichen Leben als Handwerker, Unternehmer, Ex-Unternehmer und Keynote Speaker.

tränken – ein vorgezogenes Kontrastprogramm zu der Stille, die den nächsten Streckenabschnitt ausmachte: zunächst die Fahrt bei vorgeschriebenen 70 km/h um den Haldensee durch das Tannheimer Tal, der Gaichtpass auf 1.093 Metern Meereshöhe schloss sich an. Der Übergang von Nesselwängle im Tannheimer Tal nach Weißenbach am Lech bot noch einmal viele Kurven und eine sportliche Bergabfahrt bis hinunter ins Lechtal. Bevor es noch einmal auf eine Passhöhe ging, mit 1.660 Metern über dem Meer ist der Hochtannbergpass kurz vor der Rückkehr an den Ausgangspunkt am höchsten gelegen, stand noch ein fulminanter Abstecher auf dem Programm: Es ging nach Hinterhornbach, einen Sehnsuchtsort zu Füßen des Hochvogels.

Das auf 1.101 Metern Meereshöhe gelegene Bergsteigerdorf liegt mit seinen 89 Einwohnern ganz am Ende eines Seitenarms des Lechtals, einer selten befahrenen Sackgasse voller Passagen, die Sportwagenfreunden das Herz aufgehen lassen – so auch diesmal. Der Aufenthalt dort war der dritte reguläre, abgesehen von einem frühen Tankstopp in Sont-

hofen, aber auch mit Abstand der kürzeste. Es gab ein Gruppenbild mit Damen, die Drohne stieg in Richtung Hochvogel auf, doch dann setzte sich der Tross schon wieder in Bewegung. Die Ruhe des Auszeitdorfes – der unaufhaltsame Zerfall des dominanten Berges hat die Umwidmung des einstigen Bergsteigerdorfes erforderlich werden lassen, nachdem der Aufstieg auf den Gipfel von der Tiroler Seite aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste – durfte keinesfalls gestört werden. Trotz der heute leicht esoterischen Ausrichtung lohnte der Sidestep dennoch, in diesem Fall war der Weg das Ziel. „Das war jetzt richtig gut!“, schnaufte Matthias Nonn nach dem fulminanten Stakkato der schnellen Links- und Rechtskurven. Selbst mit seinem Rennstrecken-nahen IROC-Lookalike machte es Spaß, bei #AlpineCruising mitzumachen. Ein 981 Boxster ohne tiefsschürfende Modifikationen oder ein 944 turbo Cabriolet waren freilich genauso gut aufgehoben. Das zeigte sich besonders im Schlussteil der Strecke, die nach dem Verlassen der Gemeinde Holzgau stetig ansteigt, an Tempo zulegt – und an Intensität. Ein Glücksgefühl breitete sich mit jedem weiteren Höhenmeter



Authentliches Flair eines klassischen Bergrennens: Auf dem 6,7 Kilometer langen Jochpass mit seinen 105 Kurven kommt Lust auf noch mehr Lenkrad-Arbeit auf – wie später auch auf dem Weg nach Hinterhornbach in Tirol.

aus, sicher auch in Anbetracht der so gut wie absolvierten Strecke – alles war ohne einen Zwischenfall passiert.

Zurückgekehrt auf die Terrasse des Hotels Adler mit unverbaubarem Blick auf den südlichsten Gipfel Deutschlands, den 2.599 Meter hohen Biberkopf, zogen alle Beteiligten ein Fazit. Wer offen gefahren war, zeigte sich nun frisch gebräunt von der Frühjahrssonne. Die Stimmung war fröhlich, fast ausgelassen: Die Alpenfahrt hatte ihr Ziel erreicht, sie hatte Menschen eine Freude gemacht, und das nachhaltig. Mitinitiator Hanns-Oliver Plöger, Chef vom Dienst der werk1-Redaktion, formulierte: „Es hat uns allen sehr gut gefallen, wir kommen gerne wieder!“ Und Manfred „Mani“ Huber Perez-Moreno, der zur Begrüßung am Freitagabend seinen Impulsvortrag gehalten hat, fügte hinzu: „Du kommst, um andere zu inspirieren und kommst selbst inspiriert heim!“

In der Zwischenzeit ergab sich vor Ort in Warth-Hochkrumbach im Oktober ein Nachfolgetermin ergeben, um das Pro-

gramm 2026 zu besprechen. Mindestens zweimal soll das #AlpineCruising im kommenden Jahr stattfinden, die Philosophie wird unverändert bleiben: ein touristischer Roadtrip, eine automobile Genusskletterei. Es ist kein Zufall, dass ein im Jahr 2002 veröffentlichtes Vereinsportrait über den Porsche Club Steiermark mit eben dieser Titelzeile überschrieben ist: Genuss-Kletterei. Es ist ebensowenig ein Zufall, dass die Freunde aus dem Südosten Österreichs bei der Premiere vertreten waren. Barbara Wachtler und Franz Prassl nahmen die 500 Kilometer lange Alpentrasse von Graz nach Vorarlberg und wieder zurück mit ihrem 981 Boxster unter die Räder – gelebter Enthusiasmus, der seinesgleichen nicht suchen muss. Auf der 210 Kilometer umfassenden Runde haben sich viele gefunden, die ganz ähnlich ticken – und so soll es bleiben, genauso!

➤ Verantwortlich für den Inhalt: netzwerkeins GmbH,
Carsten Krome
Fotografie: netzwerkeins GmbH, Petra Pollmann
Videografie: Tona Media, Marc Freye







[Blogstory] Achtung, die Runde enthält Grenzübertritte!

Die my Heaven Eleven Tour. Erlebnisrunde unter (Sportwagen-)Freunden.

DURCH ALLGÄU, TIROL UND VORARLBERG.

Rückblende: Nur wenige Tage nach dem Erscheinungstag der ersten Druckausgabe von „Porsche Scene Live“ am 9. August 2002 brach ich zu einer Bergerlebniswoche ins Grenzgebiet von Allgäu und Tirol auf. Ich hatte nicht nur den zu diesem Zeitpunkt schon 21 Jahre alten Rucksack und die Wanderschuhe bei mir, sondern auch meinen 1987 gebauten Porsche 944 S. Alte und neue Wege wollte ich damit unter die Räder nehmen, frei von vorgefassten Plänen. Ich befand mich in Entdeckerlaune und nahm mir vor, den Allgäuer Hauptkamm zu umrunden, ihn von allen Seiten und Himmelsrichtungen zu betrachten – und landete an einem besonderen Ort. Ganz oben angekommen, auf fast 1.700 Metern Meereshöhe in einem alpinen Szenario, an der Rückseite des Großen Widdersteins, mit der Steiganlage auf den Gipfel im Blick.

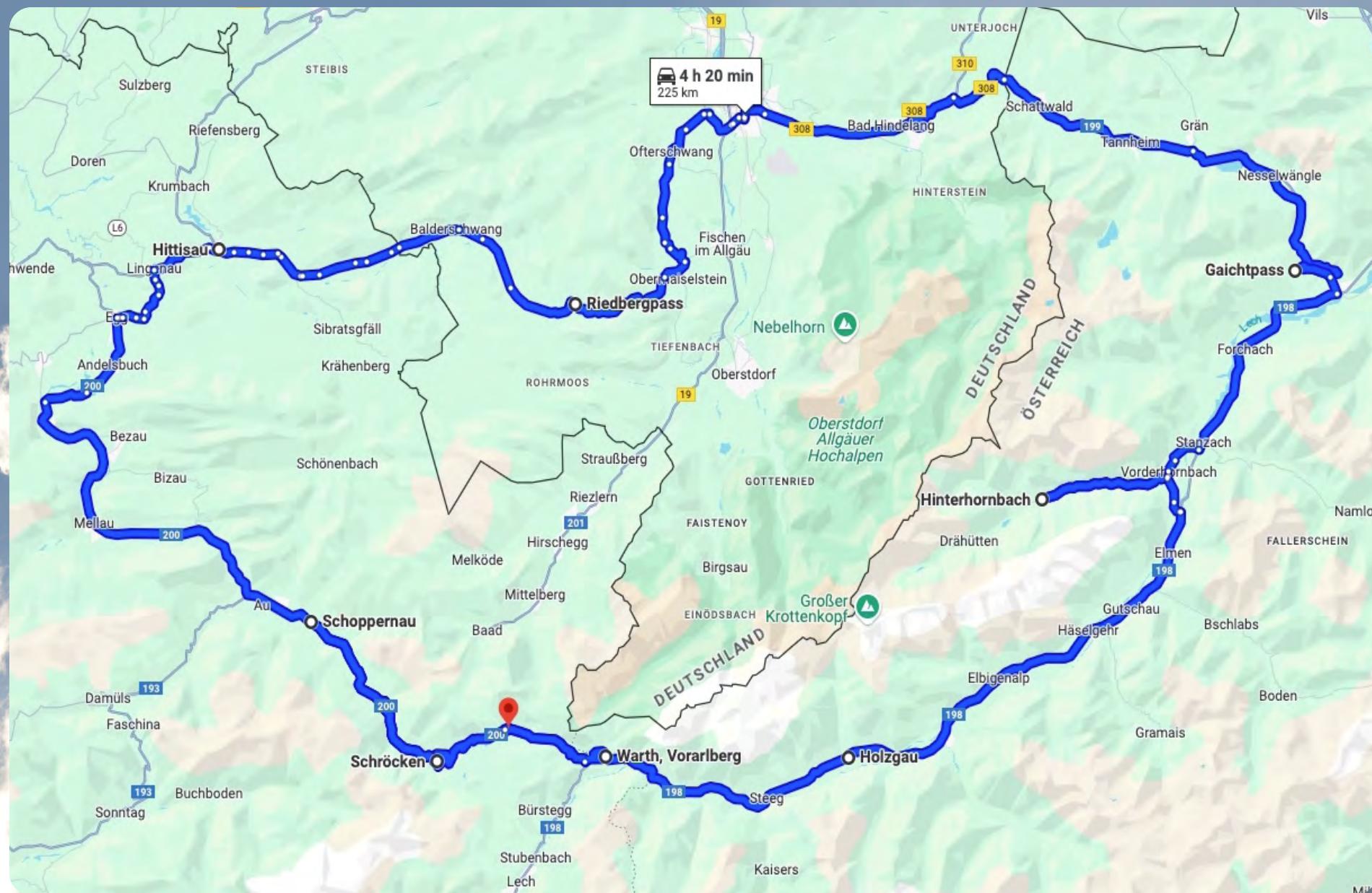
Das Unerwartete daran: Ich saß noch immer in meinem eigenen (Sport-)Auto, öffnete das targa-Dach, ließ die warme Sommerluft herein, kurbelte den Fahrersitz nach hinten, fin-





gerte meine Mentholzigaretten herbei, schaute in den Himmel über mir, qualmte, genoss, schwärmte, fand das Leben hier oben ungewohnt leicht – und kam erst 17 Jahre später eher zufällig wieder zurück. Am Montag nach dem Jochpass Oldtimer Memorial 2019 fiel mir die alte Momentaufnahme aus dem Jahr 2002 plötzlich wieder ein. Ich beschloss, spontan ein paar Tage länger als geplant im Allgäu zu bleiben und in Tirol und Vorarlberg nachzusehen, hinter die Kulissen zu blicken. Ich fragte mich ernsthaft, ob es die alten Traumstraßen noch geben würde und fuhr nach der Mittagszeit einfach los. Mein Startort: Unterjoch. Zur Sicherheit hatte ich eine Navigations-App bemüht, die mich weitsichtig davor warnte, dass die gewählte Route neben unzähligen Kurven vor allem Grenzübertritte enthalte. Da hatte ich Lust drauf, auch wenn das Werkzeug für die Grenzübertritte inzwischen ein VW New Beetle mit „ein bisschen Krawall“ war! Den Porsche hatte ich 2011 verkauft und seitdem, was das betrifft, eine Kunspause eingelegt.

Im Abendlicht, abends gegen halb sieben angekommen, fand ich einen veränderten Platz vor. Vieles hier oben war ganz anders, viel mehr der Gegenwart entsprechend, mehr Ruhe vermittelnd und weniger Kargheit. Noch immer ist Warth-Hochkrumbach ein faszinierender Kraftort. Gleich gegenüber, auf der anderen Seite der einzigen Bergstraße, die in ihrer Verlängerung bis hinunter an den Bodensee führt, entdeckte ich Holzarbeiter. Sie hatten ihr Baustellenradio mitgebracht, aus dem ein Lied erklang, mit dem ich bis zu diesem Augenblick rein gar nichts anzufangen wusste oder wollte: Ich und österreichische Volks-Rock'n'Roll-Musik, vorgetragen von einem Barden namens Andreas Gaballier? Niemals! Es vergingen wenige Minuten, bis ich „Hodiodioooooodie, Hodiodioooooodie, Hodiodioooooodie, Hodiodiodieeee“ bei Google eingegeben und mir auf dem Smartphone – oder war es ein Tablet damals? – noch einmal angehört hatte. So geht Veränderung, ohne jeden Anflug von Coaching-Hokusokus, wenn man bereit ist dazu und



offen. Hoch oben in den Bergen geht das oft besser als an- dernorts, darum auch Reinhold Messners Motto, einst zum Buch geworden: (innere) Berge versetzen.

Und genauso offen steuerte ich das 300 Jahre alte Bergsteiger- hotel am Wegesrand an, das ich schon immer bei der Weiter- fahrt im linken Augenwinkel wahrgenommen hatte – endlich. Schemenhaft und auch ein bisschen geheimnisvoll. Heute aber wollte ich hinter die Eingangstür blicken – und fand mich inmitten einer Komposition aus Tradition und Moderne, aus Einfachheit und treffsicher austariertem Luxus wieder: Nichts hier drinnen war auch nur eine Spur zu viel oder auch nur ein kleines bisschen übertrieben. Es gab Tiefgaragen-Stellplätze, einen hübschen Clubraum mit Ausblick, überhaupt die ganzen unaufdringlichen Annehmlichkeiten eines Wellness-Hotels an einem Ort, an dem ich früher höchstens uralte Geister vermu- tet hätte. Der freundliche Hüttenwirt, pardon, Hauseigentümer, zeigte mir dann noch seine frisch modernisierten Suiten – und

ich hatte eine Idee, die ich anschließend nie wieder loswerden sollte: Hier, genau hier oben, wollte ich Freunde, leicht Verrückte im positiven Sinne, Leute wie ich selbst, am soeben Erlebten und Gesehenen teilhaben lassen. Ich stellte mir gemeinsame Abende unter Sportfahrern vor, eine fröhliche Einkehr am We- gesrand, den Ausblick auf einen der schönsten Gipfel der nörd- lichen Kalkalpen, den vom Zerfall bedrohten Hochvogel, eine spektakuläre, überdachte Passstraße – dazu Kurven, Kurven und noch mehr Kurven.

Der Weg hinab in den Bregenzerwald nach Schröcken und Schoppernau war damals noch eine wilde Sause ohne Bau- stellen. Und ich begriff, wie dumm es damals doch gewesen war, zwar einen Hama-Saugnapf für die Windschutzscheibe besorgt zu haben, aber keine dazu passend konfigurierte Filmkamera bei mir zu haben. Und so pfiff der Fahrtwind an mir vorbei, ohne aufgezeichnet zu werden. Die Seitenschei- ben waren immer noch unten, außer mir war niemand in den



Serpentinen unterwegs: Ich war eins mit mir – und vor allen Dingen war ich frei. Ich kehrte beflügelt in meinen Alltag zurück, frisch, mit neuer Energie und neuen Impulsen. Meine Reiseroute, die ich zum Ende der neunziger Jahre – vor dem Porsche 944S – 1999 mit einem Ford Fiesta Diesel bei Regen und bei Nebel – mit einem Atlas auf den Knien – schon einmal ausgeknobelt hatte, führte mich wie selbstverständlich über vier Alpenpässe. Ja, es war auch eine ziemliche Kurbelei am Lenkrad, aber ich hätte nicht geglaubt, wieviel Freude sie bringt. Manchmal habe ich mich für einen kurzen Moment so gefühlt wie damals im Urlaub mit meinen Eltern in der Sommerfrische – man kann dieses Gefühl der eigenen Jugend am Ende doch zurückgewinnen, neugierig sein, ohne dabei mit dem Messer zwischen den Zähnen durch eine namenlose Kurvenkombination zu säbeln. Verstehen Sie mich bitte nicht falsch: Das habe ich nämlich nicht gemacht, lustig war's zwischendurch trotzdem. Lustig, aber eben nicht grenzwertig. Das wollte ich nicht und das will ich noch immer

nicht. Die Wegbeschreibung hatte mit ihrem Hinweis auf die Grenzüberschreitungen etwas anderes vermuten lassen.

Fazit: Zusammen mit guten Freunden über Traumstraßen ziehen, bei gutem Tempo, mal sportlicher, mal beschaulicher – ein schönes Wochenende lang, vom Freitagnachmittag bis zur geordneten Abreise am Sonntag nach der Mittagszeit, bei fair aufgeteilten Kosten: Daraus ist eine Idee geworden. Doch dann kam dieses Ding namens Corona und verschob den Plan ins Unendliche, fünf Sommer lang. Doch 2025 war Schluss damit, denn dort oben in der Gemeinde Warth-Hochkrumbach wartet die Welt auch nicht ewig auf uns. Diese kleine Sanduhr läuft rückwärts, für jeden von uns. Wir haben uns auf den Weg gemacht, wir alle gemeinsam. Mögliches Motto: Das wollte ich Euch unbedingt mal gezeigt haben!

➤ Verantwortlich für Inhalt, Fotografie und Grafik:
netzwerkeins GmbH, Carsten Krome







[Location] Heaven is a place on Earth.

WIE IM HIMMEL. ODER: DER HIMMEL IST SO NAH.

Ich habe 2014 mal eine Marke gegründet. My Heaven Eleven heißt sie, und das hatte etwas mit dem Blick hinauf zu den Wolken aus größerer Höhe zu tun – schon ein besonderes Kriterium, wenn man im Duisburg der sechziger und siebziger Jahre aufgewachsen ist. Da ist es flach und ziemlich staubig. Und Staub, der tut den Bronchien nicht gut, darum immer wieder in die Berge! Bis 1999 ins Allgäu, auf einmal über den Riedbergpass ins Lechtal. So habe ich am höchsten Punkt ein Bergsteigerhotel entdeckt – so eins, wie man es sich als Kind des Ruhrgebiets nun einmal vorstellt. 20 Jahre nach meiner Entdeckung habe ich mich erstmals hineingetraut – und nach dem Spätherbst 2019 immer wieder. Ich halte so wenig von irgendwelchen Sternen wie die Leute im Adler selbst. Außer denen am Himmel vielleicht. Darum lasse ich in meiner Bewertung den letzten Stern in sämtlichen Kategorien einfach weg – denn perfekt ist für mich eigentlich immer nur das Unperfekte. Mit anderen Worten: Das Adler ist für mich der schönste Platz der Welt, fertig. Und Sterne kann man dort oben nicht nur vergeben, man kann sie auch sehen. Ist mir kürzlich erst passiert, als ich allen Ernstes nachts um halb eins dort oben ankam. Die Tür öffnete sich wie von selbst, mein eindrücklichstes Erlebnis in einem Haus, das sich zum Glück

ein Stück seiner Echtheit bewahrt hat – eben so, wie man es sich im Flachland heute nur noch erträumt.

Perfekt, doppelt bis dreimal so teuer und trallala – das gibt es doch überall. Aber ich brauche auf der Meereshöhe der Kemptener Hütte (diese liegt auf der anderen Seite des Allgäuer Hauptkamms) höchstens das, was die Alpen nun einmal zu bieten haben. Keinen Hummer, keinen Schampus, keine Dekadenz, keinen Hubschrauber mit Landeplatz. Ja, ich war auch schon mit einem Sportwagen hier oben, der genauso echt ist wie das @hoteladlerwarth, a bissel hart und urig. So, wie die Leute dort oben und das leicht schwummrige Gefühl im Kopf, weil so hoch oben nun einmal ein bisschen so ist wie ... na ja, wie im Himmel. Und darum ist für mich der schönste Platz der Welt auch ein Ort, den man immer wieder verlassen muss. Man kann dort oben nicht für immer bleiben, leider. Aber man kann immer wieder aufs Neue zurückkommen und sich höchst willkommen fühlen, auch nachts um halb eins. Late arrival in heaven, mit handgeschriebenem Briefumschlag. Schön, dass es das auch heute noch gibt – und hoffentlich noch sehr lange!

➤ Verantwortlich für Inhalt: netzwerkeins GmbH, Carsten Krome



Hochkrumbach: ein kleiner Rückblick in die Geschichte.

Hochkrumbach wurde vor etwa 700 Jahren von den Walsern aus dem Kanton Wallis in der Schweiz besiedelt. Die Walsen errichteten auf dem kleinen Hügel „Simmel“ ein kleines Kirchlein und eine Schule.

Auf der Tschirggen (Flurname) befand sich ein Gericht. Zur Blütezeit lebten ganzjährig über 70 Menschen verteilt auf 14 Höfe in Hochkrumbach. Nach Inbetriebnahme der Arlbergbahn verloren die Hochkrumbacher Bauern einen wichtigen Nebenerwerb – das Säumen von Salz aus Hall in Tirol in den süddeutschen Raum.

Bereits 1840 war die Hälfte der Bewohner ins Lechtal, den Bregenzerwald oder nach Warth gezogen. Die Gemeinde Hochkrumbach wurde als ärmste Gemeinde des Landes bezeichnet. 1856 verließen die letzten Bewohner den Ort. Ab dieser Zeit war nur noch das Gasthaus Adler ganzjährig bewohnt.

In alten Aufzeichnungen wird der Besitzer schon bald als „Leutgeb Strolz“ (Gastwirt, gibt Leuten Speis und Trank) be-

zeichnet. Die einst eigenständige Gemeinde wurde 1884 an Warth angeschlossen.

Seit dem Mittelalter ist die Salzstraße über den Tannberg ein bedeutender Handelsweg, welcher das Lechtal, den Bregenzerwald und das Kleine Walsertal miteinander verband.

Namensgebend für die Straße war das „Weiße Gold“, welches zu dieser Zeit in Hall in Tirol abgebaut worden ist und über den Saumweg in den Bregenzerwald gelang. Bis ins späte 19. Jahrhundert war dieser Fußweg die einzige Verbindung zwischen dem Lechtal, den Gemeinden am Tannberg und dem Bregenzerwald.

Erst ab dem späten 19. Jahrhundert wurde in den Ausbau des Saumweges zu einem befahrbaren Weg investiert. Zwischen Hochkrumbach und Warth ist ein Teil des historischen Saumwegs noch erhalten und dient heute als Wanderweg. In einer gemütlichen, halbstündigen Wanderung kommt man über die historisch geprägte alte Salzstraße zu Fuß nach Warth.







[#Alpine Cruising, erster Teil] Der Sonne entgegen. Für Sportfahrer und Genießer gleichermaßen.

KLEINE SCHLEIFE DURCH DAS OBERALLGÄU, REISEFIEBER AUF HEIMISCHEN TRAUMSTRASSEN.

Wer Sportwagen liebt, muss seiner Leidenschaft nicht unbedingt auf einer Rennstrecke frönen. In den Bergen ist die Beziehung zwischen Mensch und oftmals sechszylindriger Maschine besonders intensiv. Fernab der oft stark frequentierten Routen, vorbei an den steinernen Monumenten Südtirols oder Oberösterreichs, lohnen die weniger häufig befahrenen Rundtouren umso mehr. So führt ein Mehrteiler vom Drehkreuz Sonthofen über den Gaichtpass nach Tirol, und von dort weiter an die weitaus weniger bekannten Rückseiten der Allgäuer Bergriesen. Grundsätzlich machbar ist der automobile Hochgenuss an einem Tag. Doch in Wirklichkeit ist es nicht zwingend notwendig, über mehr als 200 Kilometer ein Bergrennen gegen sich selbst zu fahren. Deshalb zerlegen wir unsere Rundreise in einzelne Abschnitte, und laden Sie dazu ein, sich Ihr persönliches Tourenbuch anzulegen: Los geht's – auf Haupt- und Nebenstrecken des Oberallgäus!

7,5 Kilometer auf direktem Weg, 24,9 Kilometer mit Abstechern, Ziele für einen oder mehrere Erlebnistage – von Sonthofen nach Bad Hindelang.

Sonthofen. Stadt im Allgäu, etwas schmucklos stellenweise, und doch geziert von einem großartigen Alpenpanorama. Der himmelsstürmende Bergkranz weiter hinten, im Süden, markiert den Talschluss, wie die Älpler sagen, hinter Oberstdorf. Berühmt geworden ist das Drehkreuz dieser Urlaubsregion – nach Westen geht es weiter in Richtung Bodensee, nach Osten über mehrere Passstraßen nach Tirol – durch eine politische Indiskretion. Es war Franz Josef Strauß, der im November 1974 in ihrem Mittelpunkt stand. Ein Mitschnitt seiner wahlstrategischen Rede anlässlich einer Klausurtagung der CDU-/CSU-Fraktion im Bundestag fand den Weg in die Redaktion des SPIEGEL, und der schrieb im März 1975 Geschichte mit den für geheim gehaltenen Aufzeichnungen. Sonthofen war fortan Schauplatz der großen, eigentlich nur dem Bonner Regierungssitz vorbehaltenden Bundespolitik – und letztlich doch nur Standort der 1934 in exponierter Hanglage errichteten Generaloberst-Beck-Kaserne.

Ein geschichtlich interessanter Platz demnach, und aufgrund seiner zentralen Verortung – 181 Kilometer ab dem Stuttgar-



ter Kreuz über die Autobahnen A8 und A7, weniger als zwei Stunden Fahrzeit – Startort zur kleinen Allgäu-Runde.

Diese führt uns zunächst in Richtung Westen über die Bundesstraße 308 nach Bad Hindelang. Nach drei Kilometern führt rechter Hand ein oftmals übersehener, gelber Wegweiser nach Imberg – unser erster Abstecher, ein Sidestep, am Wegesrand. Über 1,5 Kilometer führt ein oftmals im Schatten gelegenes, durchgängig befestigtes Sträßchen hinauf in das kleine Bergdorf, in dessen Mitte sich ein urwüchsiger Berggasthof nach der Sonne gedreht zu haben scheint. Er heißt übrigens auch genauso, und die Zeit ist hier oben, auf knapp 900 Metern Meereshöhe, wahrhaft stehengeblieben. Spätestens vor der Schranke, die eine kleine Mautstraße zur Straußbergalpe in 1.227 Metern Meereshöhe eröffnet. Exakt 6,2 Kilometer ist der verwinkelte Pfad lang, dabei überwindet er 457 Höhenmeter – bergauf eine Prüfung für den Antriebsstrang, bergab für die Bremsen und alle radführenden Teile. Deshalb Vorsicht! Die stellenweise mit 15 Prozent Steigung gesegnete Bergstraße ist beliebt bei Wanderern und (durch-

aus selbstbewussten) Bikern – unbedingt ausreichend Raum für die anderen Verkehrsteilnehmer lassen!

Oben auf der Straußbergalpe wird seit 2001 ökologisch korrekt verköstigt. Wem dieser Einklang mit der Natur noch nicht genug ist, der lässt seinen Porsche auf dem großzügigen Parkareal hinter den Hütte stehen, schnürt die Wanderschuhe, steigt zum Straußbergsattel empor und erklimmt über den Straußberg in unschwieriger Kraxelei über schroffes Gestein das Imberger Horn (1.656 Meter), den Hausberg Bad Hindelangs. Aufgrund der Ausgangshöhe hoch oben an der Straußbergalpe sind die verbleibenden Höhenmeter in anderthalb, vielleicht auch zwei Stunden zu bewältigen. Aussicht und Gipfelglück sind phänomenal, abgesehen von den scharenweise auftretenden Fruchtfliegen. Keine fünf Meter unterhalb des Gipfelkreuzes sind sie allerdings schon wieder vergessen, und allein die Sicht auf Bad Hindelang gibt den weiteren Verlauf der Reise vor – wer kann, sollte nach geschafftem Abstieg und der Talfahrt zurück zur Bundesstraße 308 wenigstens einen Nachmittag oder eine Nacht bleiben.



360 Meter Höhenunterschied, 105 bis 107 Kurven, 7,9 Kilometer Streckenlänge: Der Jochpass bleibt auch bei vorgeschriebenen 60 km/h ein Erlebnis.

Die Jochstraße, dieser uralte Handelsweg der Frächter, die das Salz „über das Joch“ auf die andere, die Tiroler Seite brachten, ist für den öffentlichen Straßenverkehr geöffnet. Außer an zweieinhalb Veranstaltungstagen im Oktober, die einer seit 1999 stattfindenden Gleichmäßigkeitstour für Oldtimer vorbehalten sind. Dann wird die steile Rampe hinauf nach Oberjoch für die Allgemeinheit gesperrt. In dieser Feststellung liegen Fluch und Segen zugleich. Denn das Mit-einander von Reisebussen, Motorrädern, Autos und Rennrädern erfordert ein Höchstmaß an gegenseitiger Rücksicht. Hinzu kommt die Strecke, die oftmals durch eingesprengte Passagen führt und obendrein imposante Landschaftsbilder – zum Beispiel auf etwas über 1.000 Metern Meereshöhe an der Kanzel – bietet. Wer sich spontan zum Anhalten durchringen kann, seinen Sportwagen abstellt, das Knistern allmählich abkühlenden Metalls wahrnimmt, die Straße

überquert und schließlich die zur Promenade ausgebauten Aussichtsplattform betritt, dem offenbart sich eine Naturbühne. Von unten windet sich die Passstraße durch karge Wälder, das Auf- und Abschwellen der Motoren lässt eine Ahnung von der Nürburgring-Nordschleife heranwehen, und immer wieder lassen sich belebte Uytypen zu Bier und Zigarette nieder – ein überraschender Ort, der eher zur Eifel und weniger zur königlich-bayerischen Postkartenidylle passen würde. Wäre da nur nicht der Blick hinüber in das wildromantische, mit dem Auto (für Touristen zumindest) nicht erreichbare, gleich hoch gelegene Retterschwangtal – ein Eldorado für Bergromantiker. Nein, so lautet die Erkenntnis beim Rundblick von der Jochkanzel: Nein – Zweitausender vom Rang und Namen einer Rotspitze oder eines Breitenberges hat die Umgebung des Nürburgrings nicht zu bieten, leider.

Spätestens in diesem Moment juckt es den meisten Sportwagen-Liebhabern in den Fingern und den Fußspitzen: noch einmal in gemäßigtem Tempo – seit 2019 sind nur



noch 60 km/h erlaubt – zu Tal rollen, es noch einmal anheben, vielleicht in der Anfahrt vor dem Eintauchen in das Kurvenstakkato nach dem Luitpoldbad noch etwas mehr Sicherheits-Abstand zu den Vorderleuten lassen? Nach zwei, drei Biegungen schmilzt dieser Abstand jedesmal auf ein Mindestmaß zusammen. Es gilt die Devise, es ruhig und locker anzugehen – und folgende goldene Regeln zu beherzigen: möglichst wenig schalten, möglichst wenig am Lenkrad umgreifen, sondern im traditionellen Kreuzgriff (die Lenkradspeichen ruhen in der Daumenbeuge) einlenken! Dann geht es ruhig dahin, denn der wirksamste Unruheherd im Sportwagen ist stets der Fahrer. Oder die Fahrerin. Ein Notausgang (ganz nebenbei ein bewährtes Fotomotiv) findet sich auf halber Strecke in der scharf nach links abknickenden Anfahrt zum Hirschberg und zur Hirschalpe. Hier fanden schon 2003 Fotoshootings mit anschließender Exkursion statt. Am oberen Ende der Jochstraße grüßt – wie der Name unschwer vermuten lässt – Oberjoch (1.136 Meter). Das laut eigener Darstellung „höchste Bergdorf Deutschlands“ ist trotz seiner eindeutig wintersportlichen Ausrichtung

auch in den schneefreien Monaten interessant. Zahlreiche, oft auf Familien mit Kindern ausgerichtete Hotelbauten sind in jüngster Vergangenheit neu entstanden. Zwischenstand: Von Sonthofen bis Oberjoch sind ohne die Extratour gerade erst 14,9 Kilometer zurückgelegt. Ein Geheimtipp für Ruhe suchende: Wer weitere 2,9 Kilometer investieren möchte, rollt über die Bundesstraße 310 nach Obergenschwend (1.040 Meter) oder nach Unterjoch (1.013 Meter) – Rückzugsorte für jene, die sportliche Aktivität mit moderner Urtümlichkeit verbinden möchten.

Die Szenerie öffnet sich, die Betriebstemperaturen fallen: über Wertach nach Bühl am Alpsee und wieder zurück zum Tankstopp nach Sonthofen.

Wir sind bei Kilometer 17,8 – und bis zum nächsten Etappenziel werden es auch nicht mehr als 27,7 sein. Der Teilabschnitt von Obergenschwend über die Bundesstraße 310 nach Wertach ist unspektakulär – und bestens geeignet, um nach dem Jochpass wieder durchzuatmen. Entspannt er-



reichen wir Wertach, einen weiteren Verkehrsknotenpunkt des Oberallgäus. Nach links, demnach gen Westen, kann die landschaftlich schöne Fahrt zurück nach Sonthofen fortgesetzt werden. Wer sich etwas weiter in Richtung Osten orientiert und 15,1 Kilometer zusätzlich zurücklegen möchte, gelangt über Teilabschnitte der B309 nach Nesselwang und Pfronten. Die sich nun anschließende Talfahrt nach Burgberg über eine gut ausgebauten Landstraße mit der nüchternen Bezeichnung „St2007“ (15,8 Kilometer ab Wertach) führt über Rettenberg. Etwas außerhalb ist die private Brauerei Zötler beheimatet, die im Jahr 1447 entstand und in der 20. Generation am Markt präsent ist. Das Brauhaus liegt zu Fuße des Grünten (1.738 Meter), dem Hausberg Sonthofens mit seinem steinernen Obelisken hoch oben auf der Bergspitze. Nach der Verköstigung mit den frischen Spezialitäten des Hauses – das Brauwasser spenden die Gebirgsbäche rundum – lockt ein Ausflug in das mediterrane Bühl am Alpsee. 10,1 Kilometer, zunächst über die „St2006“, im weiteren Verlauf an Immenstadt vorbei über die zu Beginn bereits befahrene Bundesstraße 308, führen zu einem überaus

lohnenden Ziel: sonnengegerbte Bootshäuser, Promenaden, Boutiquen – die andere Seite des Allgäus.

Ein Tipp für den 11,6 Kilometer langen Rückweg über die B308 und die B9 nach Sonthofen: Unterwegs säumen verschiedene Factory-Outlets der Sportindustrie den Weg. Insgesamt 65 Kilometer (ohne die beschriebenen Extratouren) mögen auf den ersten Blick unspektakulär erscheinen. Doch die Dichte an Sehenswürdigkeiten ist es allemal wert, mit dem Zeitkontingent großzügig umzugehen. Es ist eine Route, die es nicht verdient, in kurzer Zeit abgespult zu werden. In Sonthofen stellt sich überdies die Frage, wie es nun eigentlich weitergeht: Nach Süden zu den hochalpinen Berühmtheiten (Trettachspitze, Mädelegabel und Hochfrottspitze, Heilbronner Weg) des Birgsauer Tals, ins Kleinwalsertal zu Füßen des Großen Widdersteins oder weiter auf der Route des #AlpineCruisings? Eigentlich ist das doch gar keine Frage.

➤ Verantwortlich für Inhalt, Fotografie und Grafik:
netzwerkeins GmbH, Carsten Krome



[#Alpine Cruising, zweiter Teil] Hinter das Hohe Licht geführt: von Sonthofen über den Riedbergpass ins

BUNDESLAND VORARLBERG UND WEITER AUFWÄRTS ZUM HOCHTANNBERGPASS.

Einkehrschnung nach Westen: Der Riedbergpass eröffnet neue Perspektiven – um den Allgäuer Hauptkamm in den Bregenzerwald und weiter ins Lechtal.

Wie ein Sperrriegel steht der Allgäuer Alpen-Hauptkamm hinter Oberstdorf am Horizont. Weit über 2.500 Meter ragen die Felstürme der Bergriesen in den Himmel. Der Heilbronner Weg verbindet sie miteinander. Dieser kühn angelegte, hochalpine Pfad führt bis in die unmittelbare Nähe von Trettachspitze und Mädelegabel, den Wahrzeichen der Region. Beide Erhebungen sind nicht die allerhöchsten – der Große Krottenkopf hat noch ein paar Höhenmeter mehr zu bieten. Dennoch sind sie so etwas wie zu Stein gewordene Diven: wunderschön, anziehend und abweisend zugleich. Wer auf ihren Gipfeln stehen will, muss ein konditions- und willensstarker Berggeher sein. Wem es wichtiger ist, ihre Aura mit gebotener Distanz zu erleben, kann sie ganz einfach mit dem eigenen Sportwagen umfahren – über eine geschwungene, an Kilometern nicht übermäßig weite Autostraße. Diese führt gleich hinter Sonthofen auf 1.420 Meter Meereshöhe. Bevor

sich mit dem Riedbergpass ein Prüfstein für besonders leidensfähige Radsportler eröffnet, geht es zunächst einmal beschaulich zu. Nach zwei Kilometern ist der Ortsausgang Sonthofens erreicht, nach weiteren 5,5 Kilometern (oder insgesamt elf Minuten) führt der Weg durch Fischen. Es ist eine liebliche Sommerfrische mit Veranstaltungszentrum und anliegendem Restaurant im Mittelpunkt. Mit ausreichendem Sicherheitsabstand grüßen Nebelhorn und „raues Horn“, das Rubihorn. Wirklich spannend wird es bei Kilometer 9,5 – dem Eintritt in die Beslerstraße. Kartographisch profan trägt sie die Bezeichnung „OA9“, und mit dem Schwenk in Richtung Westen beginnt allmählich der Anstieg auf die Passhöhe. Tief eingeschnitten beginnt das Tal, und es ist mehr als beeindruckend, den Radfahrern bei ihrer Pedal-Arbeit zuzusehen. Bei Kilometer elf beginnt das Kurven-Stakkato, das fünf Kilometer andauert und Präzision am Volant erfordert. Auf der Passhöhe öffnet sich zur rechten Hand ein großzügiges Freizeitzentrum mit Gastronomie, Lift, Kinderspielplatz und einigem mehr: Grasgehren. Die Atmosphäre ist für eine Anlage dieser Kategorie überraschend ruhig. Sie lädt zum Verweilen ein,



auch wenn 16 Kilometer Gesamtstrecke durchaus überschau-
bar sind. Sportwagen-Clubs sind häufig hier oben anzu-
treffen. Manche treffen sich zum Gruppenbild unter freiem
Himmel, andere legen auf ihrer (Tages-)Reise an den Boden-
see eine Pause ein. Die sich anschließende Fortsetzung der
Tour bietet bis zur Einreise nach Österreich bei Strecken-
kilometer 27 sportliche Akzente. Bergab geht es ebenso
schwungvoll ums Eck, und wer es darauf anlegt, kann weit-
gehend auf einem Geschwindigkeitsniveau bleiben, Tempo
und Strecke machen. Wer es entspannter mag, erfreut sich
an einem Landschaftsbild, dem eine ausgeprägte Lieblich-
keit nicht abzusprechen ist: Grüne, wellige Matten säumen
die Strecke, ein wenig wie im Bundesland Kärnten am Rande
der Nockalmstraße. Dort ließ Ferry Porsche einst den Ernstfall
proben, besonders gern in grimmigsten Wintern hoch oben
auf der Turracher Höhe. Solches ist von der #AlpineCruising-
Route, die hinunter führt vom Riedbergpass in die Gemeinde
Hittisau bei Kilometer 35 – der Chronograph zeigt 48 Minu-
ten Fahrtzeit an – nicht überliefert.

Darf ich bitten? Auf zum Tanz der tausend Kurven! Spannend
wird es bei Kilometer 35, dem Ortsausgang von Hittisau, mit
dem Eintritt in die Bundesstraße 200.

War die Route vom Riedbergpass bis hierher leicht und ten-
denziell entspannt, so wird es allmählich sportlicher. Mit der
Einfahrt in die Bundesstraße 200, noch in der Gemeinde
Hittisau, reiht sich eine Kurvenfolge an die nächste. Der wei-
tere Reiseweg führt durch die Ortschaften Lingenau (Kilome-
ter 39, 55 Minuten Fahrtzeit bis hierher), Gschwend und Egg
(Kilometer 41, 57 Minuten Fahrtzeit), bis nach 63 Kilometern
(eine Stunde und 25 Minuten) der Schepfauer Tunnel erreicht
ist. Bis zum Zwischenziel, Au im Bregenzerwald, sind es jetzt
noch fünf Kilometer. Die auf 800 Metern über dem Meer
gelegene, vom Tourismus geprägte 1.703-Seelen-Gemeinde
lädt zu einem Zwischenstopp ein. Die Hotellerie vor Ort ist auf
Sport und Wellness ausgerichtet, das Skigebiet zu Füßen des
Diedamskopfes (2.090 Meter) liegt in unmittelbarer Nähe. Wie
viele andere Flecken im Allgäu oder auch hier, im österreichi-



ischen Bundesland Vorarlberg, bietet Au im Bregenzerwald viele Vorzüge einer Ganzjahres-Destination. Sie empfängt ihre Besucher im Sommer wie im Winter. Letzterer kann schneereich sein, und ein Abstecher über die B193 ins nahegelegene Damüls (1.428 Meter) führt geradewegs hinein in den Skizirkus – und weiter hinauf auf den Flexenpass (1.773 Meter), eine so reizvolle wie spektakuläre Variante.

Da wir jedoch unsere kleine Alpen-Durchquerung fortsetzen wollen, orientieren wir uns zunächst an der B193 in Richtung Lechtal. Nach 200 Metern erwarten uns die B200 und mit ihr weitere Kurvenkombinationen. Schoppernau (Kilometer 72, 1.29 Stunden Fahrzeit) und Schröcken (Kilometer 82, 1.40 Stunden Fahrzeit) laden zum Verweilen ein. Andererseits sind es nur noch fünf Kilometer bis zum Hochtannbergpass. Diese streckenweise überbaute Hochgebirgsstraße führt bis auf 1.676 Meter Meereshöhe empor. Sie verbindet die Bregenzer Ach bei Schoppernau mit dem Lechtal bei Warth. Oben auf der Passhöhe beeindruckt der

Ausblick auf den Großen Widderstein (2.533 Meter), den Schlussberg des Kleinen Walsertals auf der Allgäuer Seite. Interessanterweise beginnt der Normalweg auf den Gipfel gleich hier oben, am Hochtannbergpass, und der Erstbesteiger soll ein Geistlicher der Gemeinde Schröcken im Jahr 1664 nach Christus gewesen sein. Wie dem auch sei – wer die Atmosphäre einer hochalpinen Bergunterkunft liebt, kann zu Fuß in rund einer Stunde Gehzeit die Widdersteinhütte auf 2.009 Metern Meereshöhe erreichen. Diese Wanderung ist übrigens aufgrund der günstigen Ausgangshöhe ideal zum Akklimatisieren geeignet. Die Höhenanpassung erfolgt aufgrund der geschwungenen, an Kilometern wahrhaftig nicht langen Autostraße bis hinauf auf den Hochtannbergpass in gleichmäßigem Tempo. Körper und Geist haben genügend Zeit, ganz oben anzukommen. Auf einer weitläufigen Hochebene sollte eine längere Fahrtunterbrechung einkalkuliert werden, um das eindrucksvolle Szenario in all seiner Intensität in sich aufzunehmen und die Steiganlage auf den Widderstein zu studieren. Wer ein Fern-



glas dabei hat, entdeckt vielleicht sogar Alpinisten, die dem höchsten Punkt entgegenstreben.

Ausfahrt aus der Hochtannbergpass-Galerie, Ankunft in Warth (1.495 Meter): Sie haben vielleicht noch nicht Ihr Tages-, aber zumindest Ihr Etappenziel erreicht!

92 Kilometer Fahrstrecke ab Sonthofen und annähernd zwei Stunden reine Lenkzeit: Wer das Volant nun aus der Hand geben will – und sei es aus Rücksichtnahme auf die Begleitung auf dem Beifahrersitz – findet in Warth so manches Refugium vor, in dem die Zeit stehengeblieben zu sein scheint. Etwas oberhalb von Warth liegt der Weiler Hochkrumbach mit dem in jeder Hinsicht faszinierenden Hotel Adler, der Einkehr unserer Wahl am bislang höchsten Punkt der Tour.

Wer mit der Weiterfahrt, vorbei an Lechleiten, hinunter nach Holzgau noch warten möchte, kann in Richtung Süden auch von hier aus einen Abstecher nach Lech, Zürs und

über den Flexenpass nach Sankt Anton unternehmen. Der Phantasie sind so gut wie keine Grenzen gesetzt. Und wer einen relevanten Gipfel am Heilbronner Weg erklimmen will, hat in Warth auch dazu die Gelegenheit. Bis auf 2.599 Meter Meereshöhe führt der Biberkopfsteig, der gleich hinter dem Gasthof Alpenrose (nur für alpin Geübte) beginnt. Empfehlenswert ist die Einbindung der Rappenseehütte (2.091 Meter) in diese Tour. Die Alpenvereinshütte liegt im Südosten des Allgäuer Hauptkamms. Mit 304 Schlafplätzen ist sie die größte aller 327 Herbergen des Deutschen Alpenvereins. Sie ist die klassische Übernachtungsadresse all jener, die den Heilbronner Weg angehen. Und auch das Hohe Licht (2.651 Meter) ist von Warth aus über ein Hochalptal erreichbar. Zurück am Ausgangspunkt, rufen Holzgau im Lechtal und das kleine Bergsteigernest Hinterhornbach – dazu mehr in einem weiteren Teil unserer alpinen Runde!

➤ Verantwortlich für Inhalt, Fotografie und Grafik: netzwerkeins GmbH, Carsten Krome







[#Alpine Cruising, dritter Teil] dem Himmel so nah auf der nächsten Passhöhe, an alten Häuserfassaden verweilend.

ZU FÜSSEN EINES ALLMÄHLICH ZERBRECHENDEN ALLGÄUER BERGRIESEN.

Dritter Abschnitt der großen Alpenfahrt: fasziniert zu Füßen eines allmählich zerbrechenden Allgäuer Bergriesen, dem Himmel so nah auf der nächsten Passhöhe, an alten Häuserfassaden verweilend, vielleicht auch Schusters Rappen dem nächsten Hütten- oder gar Gipfelziel entgegen, allmählich ausrollend vor einer Seenlandschaft – das alles und noch viel mehr hat die Überfahrt vom österreichischen Bundesland Tirol zurück in den Freistaat Bayern zu bieten. Wer sich der Anziehungskraft der Felsformationen bis hierher erfolgreich entzogen hat, ist noch lange nicht raus aus der Gefahrenzone. Denn der ultimative Prüfstein wartet 29 Kilometer nach dem Start des dritten und abschließenden Wegabschnittes.

Gerade einmal 419 Einwohner, aber mindestens ebensoviele Möglichkeiten: Der Ort Holzgau in Tirol bietet Beschauliches, Alpinistisches – und Beeindruckendes.

Quality Trails – ausgebauten Wanderwege – sind seit einigen Jahren nicht nur in Deutschland ein Thema. Auch im Nachbarland Österreich stehen die Uhren nicht still. So entstand

entlang des Flusslaufs der Lechweg. Er verläuft im Großen und Ganzen parallel zur Bundesstraße 198. Seit seiner Eröffnung im Juli 2012 bietet er eine Mobilitäts-Alternative im Alpenraum. Wer es leisten kann, den (Sport-)Wagen für ein paar Tage stehenzulassen und sich im wahrsten Sinne des Wortes freizulaufen, kehrt mit dem Wanderbus an den Ausgangspunkt zurück. Im Norden der Gemeinde Holzgau ist ein spektakulärer Anreiz geschaffen worden, das Lechtal zu Fuß zu erkunden: Zeitgleich mit dem Lechweg konnte die längste und höchste Hängebrücke der Alpenrepublik ihrer Bestimmung übergeben werden. Das Bauwerk ist 200,5 Meter lang, 1,20 Meter breit und schwebt – etwas schwankend – 110 Meter über dem Grund des Höhenbachtals mit dem Simmswasserfall. Tief unten liegt der Aufstiegsweg zur Kemptener Hütte (1891 erbaut, 1.844 Meter über dem Meer), dem Drehkreuz am Europäischen Fernwanderweg E5. Der Hausberg der klassischen Bergsteiger-Unterkunft, der tief zerklüftete Kratzer (2.424 Meter), ist bereits ab Holzgau sichtbar und auf dem etwa dreieinhalbstündigen Normalweg ein ständiger Begleiter. Wer sich nur einen kleinen Spaziergang zugesteht



G 919 XT

und die silbern schimmernde, Mut und Schwindelfreiheit erfordern Hängebrücke lieber unterquert, ist mit dem etwa einstündigen Ausflug (einfache Strecke) zur Roßgumpenalpe gut beraten. Zurück in Holzgau, erwarten den Besucher uralte, kunstvoll bemalte Häuserfassaden. Diese sind für den Ort typisch, der ansonsten schmucke Gasthöfe, Alpenländer Gastronomie sowie das Sportgeschäft des ehemaligen Skistar und Porsche-Rennfahrers Josef „Pepi“ Strobl zu bieten hat. Wer der relativen Enge des Lechtals entfliehen möchte und etwas mehr Weite sucht, hat nun die Wahl: entweder zu Fuß in Richtung Weißenbach über den Lechweg oder mit dem (Sport-)Wagen. Über die Bundesstraße 198, auch Lechtalstraße genannt, geht die Autofahrt los in Richtung Bach, dem fünf Kilometer von Holzgau entfernten Talort der Jöchelspitzbahn. Diese ist allein schon wegen der Ausblicke im weiten Rund der Bergstation einen Abstecher wert. Das alpine Wegenetz ist vorbildlich angelegt und beschildert. Über einen Panoramaweg kann die Kemptener Hütte auch von dort erreicht werden, abermals mit Blick auf Kratzer, Trettachspitze und Mädelegabel. Alle drei Felstürme sind Wahrzeichen des

Heilbronner Höhenweges, einem der meist begangenen Steige im gesamten Alpenraum. Freilich sind mindestens zwei Tage für die Königsetappe einzuplanen, denn die Zustiege sind lang. Vorläufiges Fazit: Es lohnt sich, etwas länger im zentralen Teil des Lechtals zu verweilen als nur für eine kurze Kaffeepause. Die Bandbreite der Möglichkeiten ist groß.

Nur 54 Einwohner: Gramais (1.321 Meter) ist die kleinste eigenständige Gemeinde Österreichs – und von Häselgehr im Lechtal zumindest an regenfreien Tagen unschwer zu erreichen.

Elbingenalp, Kilometer 7,5 nach dem Beginn unserer Schluss- etappe: Die atemberaubenden Ausblicke auf die zuweilen nah herangerückten Felsdenkmäler der Allgäuer Alpen sind auf diesem Wegabschnitt vorbei und (un-)vergessen. So denkt man vielleicht. Doch in Wahrheit wird Kilometer 29 den eigentlichen Glanz- und Höhepunkt unserer Reise bereithalten – dazu gleich mehr! Zunächst jedoch führt die Route von Elbingenalp in das sieben Kilometer entfernte Häselgehr. Dort besteht die Möglichkeit zu einem Abstecher nach Gra-



mais. Die kleinste unabhängige Gemeinde der Alpenrepublik ist über ein schmales, bei starkem Regen mit Sportfahrzeugen vorsichtig zu befahrenes Sträßlein zu erreichen. Lohn der Auffahrt: ein nahezu himmlischer Frieden. Fast tonlos ist es hier oben, und wer ein gutes Buch im Gepäck hat, der wird es auf einer hölzernen Bank mit der Kirche in Sichtweite hervorholen. Wer die Zeit weniger konsequent ausbremsen möchte, begibt sich einmal mehr auf Wanderschaft. Ein Hochtal über den Dächern von Gramais wirkt fast wie eine Einladung. Zurück am Talboden und auf der Bundesstraße 198, setzt sich der Weg von Häselgehr nach Elmen (Kilometer 19 ab Holzgau) und weiter zur Martinauer Lechbrücke (Kilometer 21) fort. Nach der Ortsdurchfahrt von Martinau (Kilometer 22) wird es kurvenreich, ehe Vorderhornbach seine Gäste begrüßt. Nochmals sind Kurven zu meistern und Tempolimits bis auf 30 km/h hinunter zu beachten, ehe bei Kilometer 29 ein Ortschild zumindest zum Anhalten, Schauen, Einkehren und Umkehren ermuntert: Hinterhornbach in Tirol (1.101 Meter, 89 Einwohner). Das Dorf ist der einzige Talort einer Berggestalt, deren bloßer Name Respekt einfordert: Hochvogel. Der 2.592

Meter hohe Koloss aus Hauptdolomit besteht aus übereinander geschobenen Gesteinsschichten, die ein horizontales Bändersystem bilden. Die Form des alles beherrschenden Hochvogels ist in der Tat einem Adler ähnlich, der die Schwingen ausbreitet. Die Geschichte der Erstbesteigung ist eng mit Hermann von Barth verbunden, der 1869 – ausschließlich zu Fuß von Sonthofen im Allgäu kommend – in Gipfelnähe übernachtete und am nächsten Morgen gegen Hinterhornbach abstieg. Von Barths Gewalttour, die erst nach vier Tagen in Sonthofen wieder endete, gibt ein Zeugnis der starken Anziehungskraft, die der Berg ausübt. Von keinem Allgäuer Talort ist er zu sehen, und doch gilt er als einer der Marksteine dieser Gegend. Das mag nicht zuletzt auf das Panorama auf dem Gipfelplateau des seit Urzeiten beliebten Nebelhorns zurückzuführen sein. Seit einer Großkabinen-Seilbahn Familien mit Kind und Kegel himmelwärts schweben lässt, ist der Ausblick hinüber zum Hochvogel überall in der Welt in Fotoalben zu finden. Von diesem Rummel ist in Hinterhornbach nichts zu bemerken, auch wenn der allmählich zerbrechende Berg inzwischen zu einem medialen Dauerbrenner geworden ist.



Eines Tages, da sind Forscher sich sicher, werden Millionen Kubikmeter Gestein zu Tal rauschen – eine Vision, der die Einheimischen mit bemerkenswerter Resilienz begegnen. „Tiroler Herz“ heißt eine Lokalität zu Füßen des Hochvogels.

Langsam auslaufen – und vorher noch einmal tüchtig bergan: über Serpentinen auf den Gaichtpass und durch das Tannheimer Tal zurück in den Freistaat Bayern.

Hinterhornbach, Kilometer 29: Von hier aus sind es noch 20 Kilometer bis Weißenbach am Lech, dem letzten Talort vor dem Anstieg auf den Gaichtpass. Die Stationen unterwegs: Stanzach (38 Kilometer ab Holzgau auf direkter Route ohne den Ausflug nach Hinterhornbach) sowie Forchach (42 Kilometer ab Holzgau). Weißenbach am Lech markiert den 49. Streckenkilometer auf direktem Weg. Von 885 Metern über dem Meer geht es nun, verteilt auf 5,5 Kilometer, empor auf die 1.093 Meter über dem Meer gelegene Passhöhe. Diese ist an einer Brücke, einem Kiosk mit Parkplatz sowie einem Aussichtspunkt zu erkennen. Wer Fahrdynamik liebt und

zu den verkehrsärmeren Zeiten unterwegs ist, kommt im schnellen Kurvengeschlängel noch einmal auf seine Kosten. Zunächst führt die Tannheimer Bundesstraße B 199 aus Weißenbach am Lech heraus, um in einer langgezogenen Rechtsbiegung schlagartig ernsthafter zu werden. Wer eine freie Auffahrt erwischt, fühlt sich allzu leicht wie bei einem Bergrennen. Im Gegenverkehr – besonders dem auf zwei Rädern – liegt ein Grundproblem: Wer sich am Kurvenausgang zu weit heraustragen lässt, fährt potenziell auf Kollisionskurs. Die Mittellinie ist allzu leicht überschritten. Am Steuer eines (Sport-)Wagens mit einigen hundert Pferdestärken ist Charakterstärke zumindest hilfreich. Nach der Reifeprüfung geht es vorbei am Ort Nesselwängle (Kilometer 56 ab Holzgau) durch weitere Kurven zum Haldensee in Tannheimer Tal (1.124 Meter über dem Meer, 61,5 Kilometer ab Holzgau). Die 73 Hektar umfassende Wasserfläche verbindet Berg- und Badefreuden miteinander. Dank seiner 18 bis 21 Grad Celsius Wassertemperatur bietet sich der Haldensee an heißen Sommertagen zu Badefreuden an. Hoch über dem Ufer erhebt sich der Aggenstein (1.986 Meter über dem Meer).



Das Bergdorf Grän-Haldensee ist im Vergleich zum Hauptort Tannheim (64,5 Kilometer ab Holzgau) mehr als eine Nummer kleiner. Schmucke Läden sind einmal mehr ein guter Grund zur Einkehr, ehe es über Zöbten (68,5 Kilometer) und Schattwald (70 Kilometer) talauswärts in Richtung der deutschen Staatsgrenze geht. Oberjoch (75,5 Kilometer ab Holzgau) war schon einmal ein Thema. Dasselbe gilt für den 7,9 Kilometer langen Jochpass, Hindelang und den verbleibenden Transfer nach Sonthofen. Ab Oberjoch sind 14 Kilometer einzuplanen, 89,5 sind es insgesamt. Interessant ist, dass der erste Teil annähernd gleich lang ist, nämlich 92 Kilometer. Die Summe beider Abschnitte beträgt ohne Abstecher 181,83 Kilometer – eine zumindest tagesfüllende Herausforderung zu jeder Jahreszeit.

Zusammenfassung: vier Stunden, vier Pässe, viel Arbeit am Lenkrad – die 181,83 Kilometer lange Schleife durch zwei Nationen und drei Bundesländer ist ausfüllend und herausfordernd zugleich.

Riedbergpass, Hochtannbergpass, Gaichtpass, Jochpass – in manchen Online-Foren mögen sie als vergleichsweise harmlos beschrieben werden, letztendlich sind sie es auch. Doch erst die Kombination macht den Reiz aus. Hinzu kommen ständig wechselnde Landschaftsbilder und Eindrücke – von lieblichen, grünen Matten bis hin zu grauen, abweisenden Felstürmen. Da diese dennoch die Phantasie beflügeln, kann eine Rundreise von fast beliebiger Länge ins Auge gefasst werden. Gerade das ungeplante, spontane Verweilen ist eine der Optionen der großen Route durch das bayerische Allgäu, Vorarlberg und Tirol. Fahrten mit einem privaten, modifizierten 944 S haben einerseits deutlich unter Beweis gestellt, dass die Umfahrung des Allgäuer Hauptkamms in vier Stunden machbar ist. Wird das aber dem Charakter motorisierter Genuss-Kletterei gereicht? Der Schluss liegt auf der Hand, dass man es getrost ruhiger angehen lassen kann.

➤ Verantwortlich für Inhalt, Fotografie und Grafik:
netzwerkeins GmbH, Carsten Krome

Subscribe



Impressum

Werk1
sports | cars | culture

netzwerkeins GmbH
Astastraße 1 // D-33617 Bielefeld
Mobil: +49 (0) 173 16 81 541
E-Mail: carsten.krome@netzwerkeins.com
www.netzwerkeins.com

CHEFREDAKTION
Carsten Krome

REDAKTION, FOTOGRAFIE
Carsten Krome, Petra Pollmann,
Marc Freye, Matthias Nonn,
Hanns Oliver Plöger, Jennifer Hinz

GRAFIK
Bastian Mühlmeyer
PMGi Agentur für Medien GmbH
info@pmgi.de, www.pmgi.de

DANKESCHÖN an:
Cornelia und Patrik Marinelli
Sven, Cafe-Bistro-P1, Oberjoch



vereinigt mit der 2014 etablierten
netzwerkeins-Marke my Heaven Eleven

