

# ZWEI WOCHEN WIE IM FLUG

**1000 KILOMETER UND 54.000 HÖHENMETER LIEGEN ALS KLASSISCHE WEITWANDERUNG ZWISCHEN WIEN UND DEM BODENSEE. DER OBERÖSTERREICHER ANDREAS VIEHBÖCK SCHAFFTE DIESE STRECKE DURCH ÖSTERREICHS NORDALPEN IN NUR 14 TAGEN: ZU FUSS UND MIT DEM GLEITSCHIRM.**

VON CHRISTOF DOMENIG



**P**

er pedes und per Gleitschirm den Alpenbogen der Länge nach quer? Dieses Konzept könnte einigen bekannt vorkommen.

Ähnlichkeiten mit dem „Red Bull X Alps“ waren bei Andreas Viehböcks „Hike and Fly“-Projekt auch nicht zufällig, sondern erwünscht. Der 31-jährige wird im Juni den Salzburger Paul Guschlbauer zum zweiten Mal beim Red Bull X-Alps als Supporter begleiten, beim (in der typischen Diktion des Hauptsponsors) „härtesten Abenteuerrennen der Welt“.

Selbst einmal zu jenen 32 auserwählten Startern beim X-Alps, dem Wettrennen und -fliegen von Salzburg nach Monaco zu gehören: „Das wäre ein Traum und darauf arbeite ich hin“, sagt Viehböck. Es ist allerdings kein leichtes Unterfangen, einen Startplatz zu ergattern, bewerben sich für den alle zwei Jahre stattfindenden Event doch stets mehr als 500 Sportler aus aller Welt.

Um überhaupt eine Chance zu haben, braucht es „Erfahrung und Vorzeigbares“, erläutert Viehböck, der erst 2015 mit dem Paragleiten begann und schon

mehrmals beim Dolomitenmann als Gleitschirmpilot mit dabei war. 2018 absolvierte er zudem die „Bordairrace“-Serie: Bei diesen „Hike & Fly“-Rennen müssen innerhalb von 33 Stunden möglichst lange Distanzen zu Fuß und per Paragleiter zurückgelegt werden.

Um die X-Alps-Organisatoren zu überzeugen, helfen aber auch selbst geplante und durchgeführte Projekte: Genau das war ein wesentlicher Grund, warum Viehböck im letzten September die Nordalpendurchquerung als Solotour mit Gleitschirm vom Osten in den

Westen Österreichs versucht hat. Ein Unternehmen, das noch niemand zuvor in dieser Form probiert hat.

### Ungewissheit als Herausforderung

Die geplante Route zwischen Wien und Bregenz richtete sich im Wesentlichen nach dem „österreichischen Weitwanderweg 01“, auch „Nordalpenweg“ genannt. Als Fußmarsch liegen rund 1000 Kilometer und 54.000 Höhenmeter zwischen Wien und dem Bodenseeufer. Wie große Teile der Strecke sich aber fliegend zurücklegen lassen würden, und wie ge-

nau die Route überhaupt eingehalten werden könne: so etwas lasse sich kaum voraussagen, erklärt Viehböck. „Die Herausforderung liegt auch in der Ungewissheit“. Außerdem in den vielen benötigten Fähigkeiten: „Man muss navigieren, braucht geographisches Wissen, Kenntnisse in Wetterkunde und natürlich fliegerische Fähigkeiten. Die wiederum bekommt man nur durch ständige Praxis und viel Routine.“ Viehböck sagt auch: „So schön der Sport ist, so gefährlich ist er auch: weil sehr viele Parameter passen müssen.“

Am 11. September 2018 nahm der Oberösterreicher die Strecke in Angriff. Wer Flugerfahrung besitzt, könnte einwenden, dass ein früherer Sommertermin geeigneter für diese Tour gewesen wäre: Verschiedene Umstände ließen dem im Brotberuf selbstständigen Elektrotechniker keine andere Terminwahl zu. Doch wie die Tatsache, dass die umgekehrte Richtung von West nach Ost (also von den höheren in die niedrigeren Berge), einfacher gewesen wäre, nahm Viehböck auch den Termin bloß als zusätzliche Herausforderung an.

Fotos: SPORT 2000/C. Hemmelmeier



## ANDREAS VIEHBÖCK

aus Ohlsdorf bei Gmunden (OÖ) ist 31, selbstständiger Elektrotechniker und Biketrainer. Seine 14-tägige Österreich-Durchquerung als Vortrag erleben: 25. April in Linz (Ars Electronica Center) 3. Mai in Aschau im Cheimgau (D, Flugschule Chiemsee).

**meinzielvorausgen.  
sport2000.at  
www.andreasviehboeck.at**

Während Genuss-Weitwanderer im Schnitt rund 25 Kilometer am Tag zurücklegen, plante der Oberösterreicher mit der doppelten Wegstrecke: „Ich habe gewusst, dass ich rund 50 Kilometer und 3000 Höhenmeter zu Fuß pro Tag schaffen kann.“ Dazu kamen eben die möglichst langen, aber nicht planbaren Flugstrecken. Während also ein Weitwanderer den Nordalpenweg in rund 50 Marschtagen von Anfang bis zum Ende bewältigen könnte, gab Viehböck sich höchstens 20 Tage Zeit.

Schon nach drei Tagen war er seinem Zeitplan deutlich voraus. Dennoch fühlte er sich getrieben: „Obwohl es kein Rennen war, habe ich ständig den inneren Drang gespürt, möglichst rasch voranzukommen.“ Viehböck erklärt sich das mit dem Wettkampfdenken, das er unter anderem als langjähriger Mountainbikesportler (Downhill-Staatsmeister, mehrfacher Sieger bei 24-Stunden-Downhills) verinnerlicht habe.

Die selbst auferlegten Regeln des Soloprojekts hielt er penibel ein. Sie besagten: Strecken werden nur zu Fuß und mit dem Gleitschirm zurückgelegt und es wird keinerlei Infrastruktur in Anspruch genommen. Das minimal gehaltene, 13 kg wiegende Gepäck sowie der tägliche Proviant sind eigenhändig zu transportieren. Übernachtet wird im Freien, im Zelt oder im Biwaksack. Bloß den täglichen Nachschub an Verpflegung erlaubte sich der Oberösterreicher durch den begleitenden Kameramann.

### Höhen und Tiefen

Auf so einem Solotrip erlebt man naturgemäß Hochs und Tiefs. „Der absolute Höhepunkt war ein Flug mit Start am Südostgrat des Grimming, übers Dachsteingebiet und das Ennstal bis in den Salzburger Pongau. Dabei hatte ich ständig Gegenwind, und war im Dachsteingebiet nur noch 50 Meter über Boden“, erzählt der Oberösterreicher. Dass er in den Zillertaler Bergen einen Tag lang auf keine Menschenseele traf, habe ihn überrascht – auch als erfahrener Bergsportler eine lässige Erfahrung: „Ich hät-

te nicht geglaubt, dass sowas bei uns möglich ist.“ Auf der anderen Seite gab es Märsche im Platzregen entlang von Bundesstraßen, „wo man sich denkt, ‚was tu ich hier eigentlich‘“. Und mehr Tage als erhofft, in denen die Verhältnisse Flüge verhinderten. „Bei so einem Projekt ist das Gehen eigentlich nur Mittel zum Zweck – nämlich möglichst viel Zeit fliegend zu verbringen“, sagt Viehböck.

Viele hätten ihn nachher gefragt, was man den ganzen Tag mache, worum die Gedanken kreisen würden, so lange alleine in der Natur. „In Wahrheit vergeht die Zeit wie im Flug, weil man ständig mit Pflichten beschäftigt ist: Wo bin ich, wo geh ich hin, wo kann ich starten, wann kann ich fliegen.“ Viehböcks Tage waren durchchoreographiert: Aufstehen um halb sieben, rasch frühstücken, den Tag grob planen. Dann gehen und wann immer möglich abheben. An vielen Tagen war er bis zum Einbruch der Dunkelheit und manchmal auch darüber hinaus unterwegs. „Ich hab die benötigte Schlafzeit unterschätzt, und war in den letzten Tagen wirklich geschlaucht.“

### Paradies im Wettkampfmodus

„Wir leben eigentlich im Paradies“, sagt Viehböck rückblickend über seine Erkenntnisse aus dem Projekt – auch als

Bergsportler habe er viele neue Seiten in Österreichs Natur entdeckt. Er resümiert aber auch: „Es war spannend zu sehen, was alles möglich ist, wenn der Wille passt.“ Eine Blase am Fuß machte Viehböck im letzten Drittel der Wegstrecke beinahe noch einen Strich durch die Rechnung. In Innsbruck benötigte er deswegen einen Ruhetag – es war auch genau der letzte Tag vor einem Kaltlufteinbruch, an dem noch Flugwetter geherrscht hätte.

Die letzten 150 Kilometer war folglich wieder „Marschieren, Marschieren, Marschieren“ auf dem Programm. Am 14. Tag nach seinem Aufbruch, schon bei Dunkelheit, erreichte Viehböck das anvisierte Bodenseeufer. 942 Kilometer, 31.655 Bergauf-Höhenmeter und eine Durchschnitts-Pace von 8:31 min/km standen auf der GPS-Uhr. Viehböck selbst war „müde und glücklich“, um neue Erfahrungen sowie ein Projekt für die Bewerbungsmappe reicher.

Andreas Viehböcks Gepäck wog nur 13 kg, der Gleitschirm war ein Prototyp. Abgesehen von täglichem Proviant-Nachschub trug er alles Benötigte selbst.



Ausrüstungsbild kommt