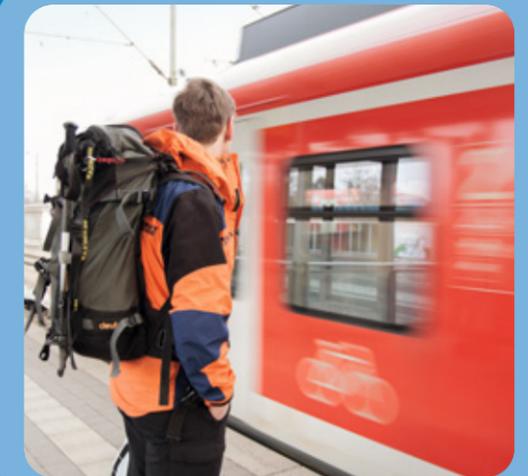
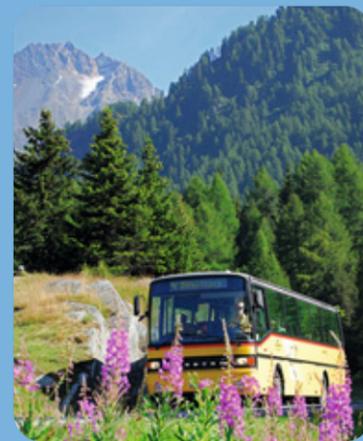


# MIT BUS & BAHN, RADL & ZU FUSS



# FREIE FAHRT zum Mittelmeer!



Von wegen Entschleunigung: Die meisten Menschen wollen möglichst schnell in die Berge – und über sie hinweg. Ein eiliger Streifzug durch 2231 Jahre alpine Verkehrsgeschichte.

„Connecting Europe“ heißt es an diesem Portal des Lötschberg-Basistunnels, der seit 2007 die Berner Alpen unterquert

Text: Axel Klemmer

Wer erinnert sich? Keiner? War ja klar. Also: 2002 war das Internationale Jahr der Berge und Thomas Gottschalk der hellste Stern der öffentlich-rechtlichen Fernsehunterhaltung. Da geschah es während der Pressekonferenz zu einer „Wetten, dass..?“-Sendung, dass ein Journalist den Entertainer nach seinem Lieblingsberg fragte. Dieser antwortete: „Also ich sage mal: der Großglockner. Ich habe in frühen Jahren ein Verhältnis zum Großglockner insofern entwickelt, als ich zu einer gewissen Reisekrankheit geneigt habe. Am Großglockner habe ich drei Mal gekotzt.“ Helles Entzücken im Hintergrund. Niemand wunderte sich. Der Berg, das ist die Straße. Und tatsächlich: Wer im Internet [www.grossglockner.at](http://www.grossglockner.at) eingibt, landet bei der Großglockner-Hochalpenstraße. Klopft er die beiden Suchbegriffe „Alpen“ und „Verkehr“ bei Google in die Maske, wird ihm zuerst der ADAC genannt. Verkehr in den Alpen, das ist das Auto.

Aber wie sind wir dahin gekommen? Wie ist das mal losgegangen? Mit dem Transit zu Fuß. Mit etwa 50.000 Soldaten, 9000 Reitern und 37 Kriegselefanten, die der karthagische Feldherr Hannibal über die Alpen führte, um Rom zu erobern. 218 v. Chr. war das. Von den Elefanten überlebte nur ein Tier namens Suru, was ja schon ein bisschen wie Subaru klingt. Maßvoll geländegängig, aber ohne eingebaute Klimaanlage, waren die anderen Tiere „verreckt“, wie man auch später dazu sagte, wenn das Automobil dampfend und japsend unterm Stilsfer-

*In den Medien werden die Berge oft mit Mobilität und Motorisierung, mit Straßen und Seilbahnen assoziiert*

joch am Rand der Straße stand. Aber auch im Jahre 2001 n. Chr. wurden wieder Elefanten in den Alpen gesichtet, und zwar im hinteren Ötztal. Zur Premiere des Open-Air-Spektakels „Hannibal“ hatten die Söldener Bergbahnen zwei lebende Elefanten aus einem Wiener Zirkus mit dem Tiefleder zum Rettenbachferner auf 2800 Meter Höhe gekarrt. Doch die Elefanten, die zu diesem PR-Porno genötigt wurden, bliesen nicht zum Angriff auf die Ötztaler Tourismuskriegler. Schade eigentlich.

Die Alpen, das Verkehrshindernis. Fast 2000 Jahre lang änderte sich wenig. Die Römer bauten wichtige Übergänge wie Reschen, Septimer, Julier und Maloja zu Karrenwegen aus. Man ging zu Fuß, ritt hoch zu Ross, benutzte Pferde- und Ochsenkarren – und auch das nur, wenn es unbedingt sein musste. Wenn man sich als Bauarbeiter, Wanderhändler, Handwerker, Lehrer oder Künstler fern der Heimat einen neuen Job suchen musste. Wenn man in den Bergen lebte und Güter kaufen oder verkaufen musste oder wenn man in der Säumerei arbeitete, als früher Logistikdienstleister, und Wein und Gold, Salz und Gewürze, Samt und Seide zwischen dem Süden und dem Norden speditierte. Ungefähr 300 Pässe umfasste das Netz des alpinen Saumverkehrs; zwei bis vier Wochen dauerte so ein Warentransport über die Berge damals.

Als Goethe 1786 zu seiner Italienreise aufbrach – über München, Mittenwald, Innsbruck und den Brenner nach Bozen und weiter nach Rom – herrschte bereits ein reger Betrieb von Reitern, Kutschen und Gespannen. In der ersten Hälfte ►

Foto: Axel Klemmer



Die Eisenbahnlinie nach Zermatt ist seit 1891 in Betrieb; seit 1931 ist der Ort für den privaten Autoverkehr gesperrt

Die Glockner-Hochalpenstraße, hier in den 50er-Jahren. Rechts im Bild die Hohe Dock, siehe Tourentipp S. 36.

Der Schweizer Postbus (hier im Jahr 1934) fährt zuverlässig auch in entlegene Gebirgstäler



Fotos: Archiv des Deutschen Alpenvereins

des 19. Jahrhunderts wurden dann die wichtigen Passstraßen ausgebaut, und bald verkehrten Postkutschen auf allen wichtigen Routen nach Plan. Zweistöckige Pferdeomnibusse zuckelten über den Albulapass nach St. Moritz. Der Tourismus erlebte seine erste Blüte.

1878 reiste der amerikanische Schriftsteller Mark Twain von Deutschland aus über die Schweiz nach Italien. Sein berühmter Bericht über die Reise ist auch ein Stück Verkehrsgeschichte. In Zermatt startete er zur mehrtägigen Besteigung des Riffelberges im valentinesken Expeditionsstil auf dem Rücken eines Esels. Für „reine Vergnügungsausflüge“ mochte er diese Tiergattung aber nicht empfehlen, „denn ihre Ohren behindern die Aussicht“.

Auf weiten Strecken fuhr der Amerikaner mit der Bahn. Für die Fahrt von Luzern über den Brünnigpass nach Interlaken nahm er eine vierspännige Kutsche, zehn Stunden dauerte diese Fahrt. Legendar ist Twains Besteigung der Rigi, auf der er jodelnden Älplern begegnete und im Berghotel Kulm mehrere Sonnenaufgänge verschlief. Vom Berg hinab nahm Twain die 1871 eröffnete Zahnradbahn nach Vitznau: ein technisches Meisterwerk, außerordentlich teuer in der Konstruktion – und ein Beleg dafür, dass Vergnügungsreisende bereits nennenswert Geld in den Bergen ließen. Für den allgemeinen Verkehr in den Alpen hatten die rein touristischen Zahnradbahnen zum Gornegrat (1898), auf das Jungfrauoch (1912) oder zur Zugspitze (1930) keine weitere Bedeutung.

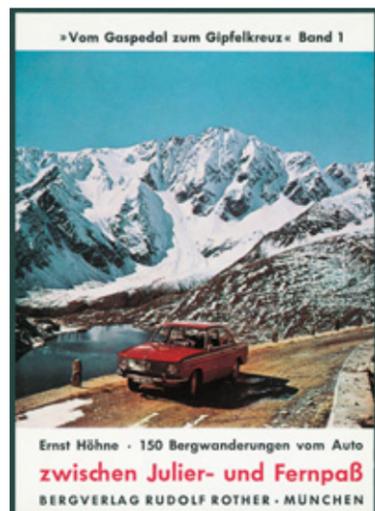
Mit Volldampf brach die Moderne über das Gebirge herein. Über Menschen wie Josua Zinsli, der noch um 1880 mit seinen Maultieren über den Glaspas zwischen dem Safiental und dem Domleschg in Graubünden zog und damit posthumen Ruhm erlangte: als der letzte Schweizer Säumer. Die Eisenbahn hatte andernorts bereits die Dauer und Kosten des Waren- und Personentransports drastisch gesenkt, und der große Alpentransit konzentrierte sich



und der technische Fortschritt eröffnete den Aufstieg zum nächsten Level: der Individualisierung des Reisens durch das Automobil. Womit wir zurück am Großglockner sind. Von 1930 bis 1935 wurde diese spektakuläre Straße von Fusch über Fuschler Törl und Hochtorn nach Heiligenblut in Kärnten gebaut. 1894 Meter Höhenunterschied, knapp 48 Kilometer Strecke – Symbol der Modernisierung, Stütze der nationalen Identität und bis heute eine der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten Österreichs. Die Großglockner-Hochalpenstraße ist ein Kulturgut, und warum auch nicht: Die intime Durchdringung von sanftem Nationalpark- und hartem Autotourismus symbolisiert ein grundsätzliches Dilemma unserer Zeit. Außerdem waren Bergsteiger der Technik noch nie abgeneigt. Man lese nur den einstigen Kultautor Leo Maduschka (1908–32). Der „junge Mensch im Gebirg“ verstand das Bergsteigen als „romantische Lebensform“ und begeisterte sich gleichzeitig für all die blitzenden Maschinen und knatternden Motorräder, die ihm erlaubten, schneller in die Berge zu kommen, um dort romantisch zu sein. Aber das nimmt schon ein Luxusproblem der Gegenwart vorweg. Weit wichtiger, als schnell in den Bergen zu sein, ist es den meisten Menschen seit jeher, möglichst rasch über sie hinwegzu-

auf immer weniger Routen. Seit 1854 ratterten Dampfzüge von Gloggnitz über den Semmering nach Müzzuschlag. 1867 wurde die Bahnstrecke über den Brenner eröffnet. Auch die Albulabahn, gebaut zwischen 1898 und 1904, ist mittlerweile Welterbe: 63 Kilometer Ingenieurskunst zwischen Thusis (697 m) und St. Moritz (1774 m), mit 55 Brücken und 39 Tunnels. 14 Stunden war man vorher mit der Postkutsche von Chur nach St. Moritz unterwegs gewesen; der erste Dampfzug, der den Nobelkurort 1904 erreichte, brauchte für diese Strecke nur noch vier Stunden.

Dann starb die „Belle Époque“ auf den Schlachtfeldern des Ersten Weltkriegs,



„Vom Gaspedal zum Gipfelkreuz“ – ein Buchtitel, der in den 60er-Jahren ernst gemeint war, heute dagegen eher belustigend oder politisch unkorrekt wirkt

kommen. Heute benutzen sie dazu nicht mehr 300 Saumwege, sondern nur noch acht internationale Bahnstrecken und zehn Schnellstraßen. Wobei diese Transitrouten, ausgenommen die Brennerautobahn, den Alpenhauptkamm genau genommen nicht überschreiten: Sie tauchen in langen Tunnels unter ihm durch. Drei Routen – Brenner, Gotthard und Mont Blanc – bewältigen rund drei Viertel des Lkw-Verkehrs. Die spektakulärsten Neubauten der alpinen Verkehrsplaner sind heute der Eisenbahn vorbehalten, und man sieht sie nicht. 57 Kilometer lang ist der Basistunnel unter dem Gotthard, der Anfang 2017 in Betrieb gehen soll und die Fahrzeit von Zürich nach Mailand (bisher 3:40 Std.) um eine Stunde verkürzen wird. 2007 ist der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb gegangen, knapp 35 Kilometer zwischen Frutigen und Raron im Wallis. Seitdem ist man in guten zwei Stunden von Bern in Zermatt. Und 2025 sollen die ersten Züge durch die 64 Kilometer langen Röhren des Brenner-Basistunnels rasen. Wir leben schnell. Und wir wollen immer schneller zum Entschleunigen in die Alpen fahren.

In seinem viel zitierten Alpenbuch formulierte der Kulturgeograf Werner Bätzing eine steile These: „Die Alpen verschwinden“ – als Verkehrshindernis, als benachteiligter Raum, als kulturelle Einheit. Dabei nimmt der Gegensatz zwischen verstädterten und

**Wir leben schnell. Und wir wollen immer schneller zum Entschleunigen in die Alpen fahren.**

abgehängten Gebieten, zwischen hochmodernen und verfallenden Infrastrukturen vor allem im Süden und Südwesten der Alpen weiter zu. In weiten Bereichen Bayerns, Tirols und Südtirols gibt es eigentlich keine „abgelegenen“ Gebiete mehr. (Berg-)Bauern, Almgasthofbetreiber, Land- und Forstwirte: Sie alle fahren mit dem Auto. Breite Fahrstraßen zu den Almregionen haben viele der alten Wege zerstört. Unterhalb des Ödlands gehören die Berge über weite Bereiche den Autofahrern und Mountainbikern. Verlierer sind die Fußgänger.

Noch etwas stellt Bätzing fest: Der Tourismus ist in den Alpen keineswegs die Schlüsselbranche, für die ihn viele halten. Selbst wo Bahnen wie die Pinzgauer Lokalbahn oder die Vinschgerbahn erhalten bzw. wiedereröffnet werden, geschieht das nicht hauptsächlich den Touristen zuliebe, sondern weil im Pinzgau und im Vinschgau moderne Menschen leben und arbeiten – meistens an verschiedenen Orten, überwiegend in nichttouristischen Berufen. Die „Öffis“ bedienen vor allem die Bedürfnisse der Einheimischen. Wo diese sie nicht genug in Anspruch nehmen, werden sie zurückgefahren oder eingestellt. Auch das sollten Bergsteiger bedenken, die über schlechte Bus- und Bahnverbindungen zum gewünschten Tourenziel jammern: Sie kommen nicht an erster Stelle. ◀

Tourentipps: ab Seite 32



Axel Klemmer (49) hat sich schon in seinem Geografie-Studium am „sanften“ und „harten“ Tourismus im Gebirge abgearbeitet. Anfang 2013 führte er seinen alten „Silberpfeil“ (Daihatsu Cuore, 175.000 km) der ordnungsgemäßen Verwertung zu. Er schaffte sich kein neues Auto an und ist neugierig auf das Leben danach.

**NEU!**  
Der faltbare und handfreie Trekkingschirm



Farbe

 rot	 marine	 olivgrün
 schwarz	 orange	 UV-Schutz 50+

120 cm  
109 cm  
96 cm  
72 cm  
48 cm geschlossen  
367 g

€ 69,90  
inkl. 19% MwSt., Versand, Verpackung  
innerhalb Deutschland, Aufpreis € 3,00  
für silber-metallic mit UV-Schutz 50+



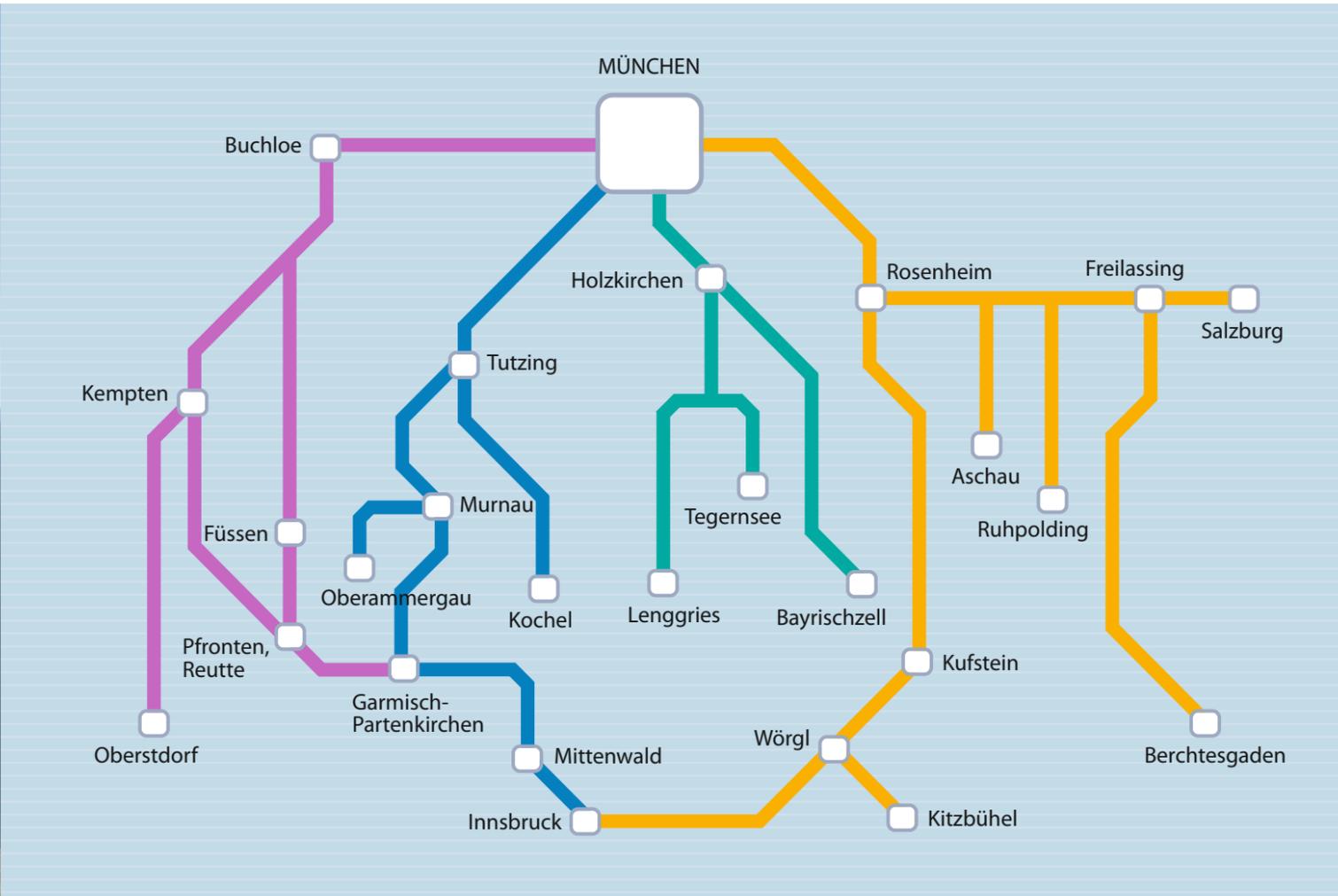
Weitere Produktinformationen sowie Bestellungen:

[www.euroschirm.com](http://www.euroschirm.com)

Fon +49 (0)731-140130 • Fax +49 (0)731-1401310  
info@euroschirm.com

EBERHARD GÖBEL GMBH+CO KG

# GUT GEPLANT ist ganz gewonnen



Text: **Michael Prötzel**

Jochberg oder Schilkenstein? Zillertaler oder Stubaier? Istrien oder Ligurien? Egal, ob auf Tagestour, bei einer Gebirgsdurchquerung oder auf der Suche nach einem Mittelmeer-Ziel: Zum Erfolg einer Bergtour mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die gute Erreichbarkeit von Ausgangs- und Endpunkt entscheidend. Spätestens, wenn man einen Bus nach einer anstrengenden Tour um einen Wimpernschlag verpasst, oder – noch schlimmer – ein Zug erst gar nicht kommt, wird auch der überzeugteste „Ökobergsteiger“ die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfluchen. Wie solche oder ähnliche Ärgernisse möglichst schon im Vorhinein vermieden werden können, zeigen die folgenden nützlichen Orga-

nisations-Tipps zur Anfahrt mit Bus & Bahn. Und unsere Zusammenstellung besonders lohnender Tourenvorschläge wird sicher auch den einen oder anderen eingefleischten Automobilisten überzeugen.

➔ **TIPP: Zeitnahe Infos einholen**  
 Der General-Schlüssel zur gelungenen Bahntour ist die möglichst aktuelle Kenntnis der Abfahrtszeiten, Zugausfälle oder Verspätungen. Ob der Zug pünktlich abfährt, kann man heutzutage noch vor der Tour bequem beim Frühstück mit ein paar Klicks im WWW überprüfen (siehe Infokasten). Und Besitzer von Smartphones sind



in der komfortablen Lage, sich schon beim Abstieg ins Tal über die Abfahrtszeit des Zuges für die Rückfahrt zu informieren ... vorausgesetzt, sie erwischen eine UMTS-Netzabdeckung.

*Ein „Muss“ im Rucksack: Lesestoff für kurzweilige Wartezeiten am Bahnsteig oder Fahrten im Zug*

➔ **TIPP: Wartezeit verkürzen**  
 Bei der Planung ist es besonders wichtig, sich vor der Tour die Umsteigezeiten zu Anschlusszügen und Bussen zu notieren. Ist man mal zu früh am Bahnhof oder gibt es eine Verspätung, kann man mit dem Wissen um nette, auf dem Weg zum Bahnhof liegende Einkehrmöglichkeiten bei den Begleitern wirklich punkten. Schließlich wartet es sich bei einem heißen Kaiserschmarrn um einiges angenehmer als auf dem kalten Bahnsteig. Aber auch dort kann man die Zeit lang- oder kurzweiliger verbringen. Nicht nur (zeitgestresste) Väter von Kleinkindern wissen: Nichts ist schöner, als in Ruhe seine Tageszeitung oder ein spannendes Buch zu lesen. ▶

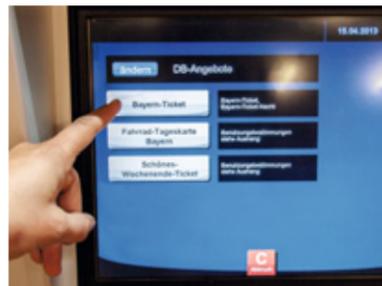


Foto: Franziska Leutner

**Ticketlösen am Fahrkartensystem: Für eine Anreise in die nahen Alpen bieten sich unterschiedliche Spezialtickets des öffentlichen Nahverkehrs an**

in der BÜchse. Zu solchen Stoßzeiten geraten Mountainbiker und Wanderer manchmal schon auf dem Weg zum Berg in eine Art Verdrängungskampf, obwohl die Bahn Jahr für Jahr gebetsmühlenartig beteuert, an Wochenenden so viele Fahrradabteile wie nötig bereitzustellen. Da hilft nur ein antizyklisches Verhalten. Die am stärksten frequentierten Züge starten am Münchner Hauptbahnhof zwischen 7 und 9 Uhr. Bei kürzeren Touren und/oder nahe gelegenen Ausgangsbahnhöfen ist es durchaus möglich, sich eine Verbindung am späteren Vormittag auszusuchen, um dem Gerangel aus dem Weg zu gehen. Auf dem Rückweg verteilt sich das Wochenend-Bergvolk in der Regel um einiges besser. Aber auch hier gilt: Wer nach der Tour noch in Ruhe einkehrt und erst gegen Abend in den Zug steigt, bekommt dort mit größerer Sicherheit einen Sitzplatz.

#### → TIPP: Spezial-Angebote nutzen

„Einen Tag lang unterwegs für nur 11,50 Euro mit dem Werdenfels-Ticket“ – allein dieses Angebot schlägt den Normalpreis München – Mittenwald (22,80 Euro) um fast die Hälfte.

Deswegen macht es durchaus Sinn, sich in den Tarif-Dschungel der Spezial-Tickets zu begeben und diesen auf die Frage hin zu durchforsten, welches Angebot für den Einzelreisenden oder die Gruppe am attraktivsten ist. Alle genauen Infos zum Werdenfels-Ticket (Bergziele in den Ammergauer Alpen, im Wetterstein und im Karwendel), Oberallgäu-Ticket (gesamter Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten), Bayernticket (bis zu fünf Personen, ganz Bayern), Schönes-Wochenende-Ticket (fünf Personen, ein Tag, ganz Deutschland) findet man unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de). Mit dem Bayernticket darf man übrigens auch die Busse des Regionalverkehrs Oberbayern und des Regionalverkehrs Allgäu benutzen, was gerade in Bezug auf Gebirgsdurchquerungen vorteilhaft ist. Die Spezialangebote der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) wie BOB-Wochenendticket, BOB-MVV-Ticket, Kombi-Tickets Karwendelgebirge findet man unter [www.bayerischeoberlandbahn.de](http://www.bayerischeoberlandbahn.de). Dort sind auch interessante Kombi-Tickets inklusive Liftbenutzung aufgeführt.

#### → TIPP: Unterschiedliche Ausgangs- und Endpunkte

Bei bestimmten Touren schlagen Bahnhöfe und Bushaltestellen Wanderparkplätze um Längen. Während Autofahrer nach Errei-

chungen des Tourenzieles zumeist auf dem gleichen Weg zum Parkplatz zurückwandern müssen, bietet die Anreise mit Bus & Bahn ein großes Spektrum an spannenden Gebietsdurchquerungen mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten.

#### → TIPP: Stoßzeiten vermeiden

Da es sich hierbei um einen der größten Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel handelt, werden im Folgenden möglichst viele Wanderungen vorgeschlagen, bei denen Start und Ziel nicht identisch sind.

An Wochenenden mit Kaiserwetter stehen Bahn-Bergsportler zwar nicht im Stau, dafür aber im Abteil oft so dicht gedrängt wie die Sardinen

chen des Tourenzieles zumeist auf dem gleichen Weg zum Parkplatz zurückwandern müssen, bietet die Anreise mit Bus & Bahn ein großes Spektrum an spannenden Gebietsdurchquerungen mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten. Da es sich hierbei um einen der größten Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel handelt, werden im Folgenden möglichst viele Wanderungen vorgeschlagen, bei denen Start und Ziel nicht identisch sind.

Es ist nicht jedermanns Sache, nach einer arbeitsreichen Woche oder einer durchgefeierten Nacht am Wochenende früh aus den Federn zu müssen. Für bergaffine Langschläfer bieten sich kurze Touren im S-Bahn-Bereich an, die – sei es wegen des Ausblicks oder des Ambientes – ein wenig Berg-Esprit versprühen. Ein solches Paradebeispiel ist die Ilkahöhe, die vom Bahnhof Tutzing aus in etwa einer Stunde erreichbar ist. Den großartigen Ausblick auf Starnberger See und Alpenrand wird man dort an Wochenenden mit Sicherheit nicht allein genießen. Kenner verhalten sich auch deswegen antizyklisch und peilen das weiche Licht der Spätnachmittagssonne an.

#### ↑ TOUREN: Für Spät-Entschlossene

Keine Ausblicke, dafür aber alpines Ambiente bietet der zweite Tipp Isartal. Schließlich kommt man auf dem Weg von der Haltestelle Baierbrunn zur S-Bahn Schäftlarn am legendären Klettergarten Buchenhain vorbei. Kletterschuhe gehören also in den Rucksack, auch wenn der blankpolierte Nagelfluh selbigen nicht immer Halt gibt.

Ausrutschen könnte man auch beim Abstieg vom Heiligen Berg ins tiefeingeschnittene Kiental. Zu tief in den Bierkrug schauen darf man daher bei der tollen Seitenmoränen-Wanderung von der S-Bahn Hechendorf über das Schloss Seefeld nach Andechs nicht.

Die zweite Kategorie ist für alle Zug-Zweifler gedacht, die die Bahn wegen der „grundsätzlich viel längeren Anreise“ meiden wie der Teufel das Weihwasser. Egal ob man den kecken Westgrat des Geiersteins von Lenggries aus erklimmt, in Benediktbeuern Richtung Benediktenwand startet oder vom Bahnhof Tegernsee auf die Baumgartenschneid steigt – alle drei Ausgangspunkte sind in ziemlich genau einer Stunde vom Münchner Hauptbahnhof aus zu erreichen. Spätestens wenn sie im üblichen Wochenend-Stau vor Gmund stehen, werden da selbst überzeugte Kfz-Benutzer ziemlich neidisch.

Die zweite Kategorie ist für alle Zug-Zweifler gedacht, die die Bahn wegen der „grundsätzlich viel längeren Anreise“ meiden wie der Teufel das Weihwasser. Egal ob man den kecken Westgrat des Geiersteins von Lenggries aus erklimmt, in Benediktbeuern Richtung Benediktenwand startet oder vom Bahnhof Tegernsee auf die Baumgartenschneid steigt – alle drei Ausgangspunkte sind in ziemlich genau einer Stunde vom Münchner Hauptbahnhof aus zu erreichen. Spätestens wenn sie im üblichen Wochenend-Stau vor Gmund stehen, werden da selbst überzeugte Kfz-Benutzer ziemlich neidisch.

#### ↑ TOUREN: Nur 60 Minuten

Die zweite Kategorie ist für alle Zug-Zweifler gedacht, die die Bahn wegen der „grundsätzlich viel längeren Anreise“ meiden wie der Teufel das Weihwasser. Egal ob man den kecken Westgrat des Geiersteins von Lenggries aus erklimmt, in Benediktbeuern Richtung Benediktenwand startet oder vom Bahnhof Tegernsee auf die Baumgartenschneid steigt – alle drei Ausgangspunkte sind in ziemlich genau einer Stunde vom Münchner Hauptbahnhof aus zu erreichen. Spätestens wenn sie im üblichen Wochenend-Stau vor Gmund stehen, werden da selbst überzeugte Kfz-Benutzer ziemlich neidisch.



Foto: Michael Pröfeler

#### ↑ TOUREN: Keinen Meter mehr

Ein weiteres (und teilweise auch zutreffendes)

**Bushaltestelle schlägt Parkplatz:** Wer für eine Wanderung zum Rappensee mit Bus & Bahn anreist, spart sich zwei Kilometer Gehstrecke

Gegen- bzw. Bequemlichkeitsargument ist, dass man als Bus&Bahn-Wanderer von der jeweiligen Haltestelle aus oft einen mehr oder weniger längeren Fußweg zum (übrigens meist gebührenpflichtigen) Wanderparkplatz in Kauf nehmen muss, den die Autofahrer direkt ansteuern.

Wer zusätzliches Warmlaufen unbedingt vermeiden möchte, ist am Bahnhof Griesen (Zughaltestelle für die Rundtour auf die Schellschicht) oder an der Bus-Haltestelle Siebenhütten (Ausgangspunkt für Schildenstein oder Halserspitz) richtig, da diese mit den Ausgangspunkten der Autofahrer so gut wie identisch sind. Und wer zur Rappenseehütte hinauf will, kommt durch die Bushaltestelle Birgsau zwei Kilometer näher ans Gebirge heran als die Autofahrer, die ihren Wagen bereits am Parkplatz Faistenoy abstellen müssen.

#### ↑ TOUREN: An einem Tag

Zur Ersten Liga der Bahn-Touren gehören echte Gebirgsüberquerungen mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten. Nicht nur einmal erntete der Autor neidische Blicke, als er am Gipfel einfach in Gehrichtung weiterwanderte und auf der anderen Seite des Berges abstieg. Ein besonders schönes Beispiel ist die Überschrei-

ung von Herzogstand und Heimgarten. Wer mit Bus & Bahn angereist ist, kann nach einer Stärkung an der Heimgartenhütte über das Rauheck nach Ohlstadt wandern, von wo es stündlich mit dem Zug zurückgeht.

Eine großartige Überschreitung für konditionsstarke Bergwanderer ist die am Bahnhof Eschenlohe beginnende Estergebirge-Durchquerung. Wer nach 2000 Höhenmetern am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen auf Wank, Hohen Fricken und Hohe Kisten zurückblickt, weiß wirklich, was er getan hat (Genusswanderer können die Tour dank der Weilheimer Hütte aber auch auf zwei Tage aufteilen).



Foto: Michael Pröfeler

Eine weitere, von München aus gut erreichbare Ideal-Durchquerung ist die Überschreitung vom Isartal über den ▶

**Die Bahn macht's möglich und bringt nach einer Estergebirge-Durchquerung übermüdete Wanderer sicher nach Hause zurück**



#### KATEGORIE ROCK | CENGALO GTX®

Technischer und klettertauglicher Bergschuh für alpine Felsrouten, kombiniertes Gelände oder den Zustieg zum Fels. Robust und langlebig in gezwickter Machart geschustert.

„DIE KLETTEREI FRUSTRIERT, TUT WEH UND NERVT GEWALTIG.“

„DOCH TROTZDEM LIEBE ICH SIE.“

HANWAG ProTeam: Ursula Wolfgruber Bergsteigerin

[www.hanwag.de](http://www.hanwag.de)



Fockenstein zum Tegernsee. Dort warten als Belohnung ein Sprung ins kühle Nass und eine gute Busverbindung zum Bahnhof Gmund. Wer noch einen weiteren Tag Zeit hat, kann am nächsten Morgen übrigens über die Baumgartenschneid zum Schliersee wandern, und damit wären wir schon bei der nächsten Kategorie ...

**↑ TOUREN: Mehrere Tage am Stück**

Nicht nur alte Hasen wissen: Wer den Alltagsstress wirklich hinter sich lassen möchte, muss in den Bergen übernachten. Eine tolle Ammergauer-Tour führt in zweieinhalb Tagen über Pürschlinghaus und Kenzenhütte auf den Spuren des Märchenkönigs zu dessen „Masterpiece“. Viel mehr als Neuschwanstein beeindruckt freilich die Aussichten, die man unterwegs von Klammspitze,

**Perfekte Bahn-Wandertour: Überschreitung vom Isartal über den Fockenstein zum Tegernsee**

Hochplatte und Tegelberg hat. Drei bis vier Tage sollte man sich wiederum für eine Karwendel-Durchquerung Zeit nehmen. Die beeindruckendste Variante führt von Scharnitz über Pleisenhütte und Breitgrieskarscharte zum Karwendelhaus. Von dort geht's über die Falkenhütte zum Großen Ahornboden, von wo aus man entweder mit dem „Bergsteigerbus in die Eng“ heimfährt oder weiter zum Achensee wandert. Dort kehrt ein – ebenfalls von den Alpenvereinssektionen München und Oberland initiiertes – Bergsteigerbus nach Tegernsee.

Wer die Chiemgauer Alpen durchqueren möchte, legt am besten noch einen Tag drauf und hat dann beliebige Variationsmöglichkeiten, je nachdem ob er auf dem Weg von Nußdorf nach Bad Reichenhall auf Berghütten oder in Talunterkünften übernachten möchte.

**↑ TOUREN: Am Alpenhauptkamm**

Die Anreise zu österreichischen oder Schweizer Tourenzielen ist mit Bus & Bahn oft etwas länger und umständlicher als zum Alpenrand. Eine große Ausnahme stellt diesbezüglich das Stubaital dar, dessen Talschluss von München aus mit nur einmal Umsteigen in dreieinhalb Stunden erreichbar ist. Von dort bietet sich eine tolle Überschreitung des Stubaier Hauptkamms an, bei der auf dem Weg zum Ziel Neustift stolze Gipfel wie Zuckerhütl, Wilder Freiger oder Habicht „mitgenommen“ werden können.

Mit Bus & Bahn besonders zu empfehlen ist auch eine Tuxer-Durchquerung, die man am besten am Patscherkofel beginnt. Zu dessen Talstation gelangt man von München aus in nur zweieinhalb Stunden, was – fünf grandiose Bergtage später – genau der Rückfahrzeit von Zell am Ziller entspricht. Ein helvetischer Geheimtipp rundet das Trio der inneralpinen Mehrtagestouren ab: Beginnend an der spektakulären Rheinschlucht, führt die Senda Sursilvana in sechs aussichtsreichen Tagen an der Südseite der Glarner Alpen entlang zum Oberalppass. Dort setzt man sich in die bequemen Sessel der Rhätischen Bahn und kann auf der Rückfahrt die gesamte Strecke noch einmal Revue passieren lassen.

**↑ TOUREN: So fern und doch so nah**

Auch an den Küstengebirgen des Mittelmeers liegen echte Juwelen in Sachen Bahn-Anreise. Wer sich zum Beispiel am Münchner Hauptbahnhof um 21 Uhr in den Zug setzt, ist am nächsten Morgen um halb neun schon in La Spezia. Von dort geht es mit dem Linienschiff nach Portovenere, wo eine wirklich grandiose Cinque-Terre-Durchquerung beginnt. Fast keiner der fünf Traumorte ist gut mit dem Auto zu erreichen,



Fotos: Michael Pröttel



sehr wohl aber alle mit dem Zug. So kann man die Fernwanderung auch jederzeit abbrechen – oder aber weitere, gut ans Bahnnetz angeschlossene Küstenschmankerl dranhängen, wie beispielsweise die Umrundung des Monte Portofino.

**Oben: Alle fünf Orte der Cinque-Terre-Küste sind gut mit dem Zug erreichbar, hier der Bahnhof von Manarola**

**Links: Tramuntana-Durchquerung auf Mallorca: Vom Zielort Pollença geht's reibungslos mit dem Bus zurück in die Hauptstadt Palma**

Ebenfalls über Nacht erreicht man Neapel. Die Stadt zu Füßen des Vesuvus ist idealer Ausgangspunkt für einen autofreien Vulkan-Urlaub. Nach dem obligatorischen Einstieg am Vesuv kann man mit Tragflächenbooten zu den besten Bergtouren der Liparischen Inseln auf Stromboli (nur mit Bergführer) und Vulcano übersetzen. Und wenn man schon in den Urlaub fliegen muss (diese Art der Anreise ist in Sachen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bekanntermaßen wahrscheinlich am problematischsten), dann empfiehlt sich Mallorca. Von dessen Hauptstadt erreicht man in kurzer Zeit den Bergort Valdemossa, wo mit der fünftägigen Tramuntana-Durchquerung eine der schönsten Insel-Fernwanderungen beginnt, die der Autor bislang unter die Füße genommen hat. Vom Ziel Pollença geht es ebenfalls mit dem – übrigens sehr pünktlichen – Bus zurück nach Palma de Mallorca. ◀

**Tourentipps: ab Seite 32**



Michael Pröttel (46) hat Geografie, Bioklimatologie und Landschaftsökologie studiert und arbeitet seit 1995 als freier Alpin- und Reisejournalist. Seit 2000 ist er zudem im Vorstand von Mountain Wilderness Deutschland tätig.

tipps & infos

**Buchtipps zur Tourenplanung**

A. Sommer, G. Abler, **Mit Bahn und Bus in die Münchner Berge.** 50 Touren zwischen Füssen und Berchtesgaden. Rother, 3. aktual. Auflage 2012.

H. Bauregger, **Mit Bahn und Bus in die Berge.** 40 Wanderungen in den bayerischen Hausbergen. J. Berg 2008.

B. Irlinger, **Wanderungen mit dem BayernTicket im Allgäu.** J. Berg 2011.

M. Pröttel, **Gebirgszüge.** Mit Bahn und Bus in die Münchner Hausberge. Panico 2007.

M. Pröttel, **Wanderungen mit dem BayernTicket** in Oberbayern. J. Berg 2010.

E. Wecker, L. Stitzinger, **Bergtouren mit Bus und Bahn.** 88 Ziele Bayerische Alpen. Geobuch 2002.

MVV München, **Wandern mit dem MVV. Ausgewählte Wanderungen rund um München.** J. Berg 2011.

**Webtipps**

[www.bahn.de](http://www.bahn.de), [www.oebb.at](http://www.oebb.at), [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

– aktuelle Verbindungen sowie Hinweise zu Störungen oder Zugausfällen

[www.rvo-bus.de](http://www.rvo-bus.de) – aktuelle Liniennetzpläne der Alpenrand-Busse als PDF zum Herunterladen

[www.bahn.de/regional/view/fzn/allgemein/wandertouren.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/fzn/allgemein/wandertouren.shtml)

– Wandertipps für ganz Deutschland ab einigen Haltestellen der Deutschen Bahn

[www.dav-felsinfo.de](http://www.dav-felsinfo.de) – deutschlandweite Klettergebietsammlung mit detaillierter Anfahrtsbeschreibung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

[www.alpenverein-krefeld.de/verkehr/verkehr1.htm](http://www.alpenverein-krefeld.de/verkehr/verkehr1.htm) – wertvolle Tipps & Infos der Alpenvereinssektion Krefeld zum Thema Bergsteigen und Öffentliche Verkehrsmittel

[www.steinmandl.de/Bahn.htm](http://www.steinmandl.de/Bahn.htm)

– private Website mit über 100 Tourenvorschlägen mit Bus & Bahn

[www.digiberg.de](http://www.digiberg.de) – private Website von Thomas Müller mit über 300 Vorschlägen zum „Bergwandern mit der Bahn“

[www.bn-muenchen.de/projekte/zugspitzen](http://www.bn-muenchen.de/projekte/zugspitzen) – Tourenvorschläge für Gebiete vom Allgäu bis Bad Reichenhall, zusammengestellt vom Bund Naturschutz

[www.alpentaxi.ch](http://www.alpentaxi.ch) – interaktive Karte zu den rund 300 Schweizer Alpentaxis, die bis zum „allerletzten Talschluss“ fahren



**Motion Control.**

Wer auf anspruchsvollen, alpinen Wegen läuft, braucht Schritt für Schritt maximale Kontrolle. Darum hat Mammut eine Trail Running Kollektion massgeschneidert. Dynamisch, atmungsaktiv, leicht, robust und sicher – für maximale Performance. Überzeuge dich selbst. So wie die ausgewählten Athleten beim Testevent auf der Pers Moräne. [www.mammut.ch](http://www.mammut.ch)



MTR 201 10I



MTR 201 Men



**MAMMUT**  
Absolute alpine.



# NÄCHSTE HALTESTELLE: Gipfelkreuz

Viele Bergsportler fahren mit dem Auto in die Berge und meiden öffentliche Verkehrsmittel. Eine Anreise mit Bus und Bahn aber ist mehr als einfach „nur“ umweltfreundlicher. Sie bietet auch echte Vorteile und ist ein Erlebnis für sich.

Text & Fotos: **Franziska Leutner**

Beschwingt von der Musik aus dem Radio und in Gedanken schon oben auf dem felsigen Grat, stecke ich Getränkeflasche und Brotzeit in den Rucksack. Von den Verkehrsnachrichten nehme ich nur die Worte „Stau“ und „zähfließender Verkehr“ wahr. Ich sehe meinen Partner an: „Jetzt schon?“ Gleichzeitig winken wir ab, wen interessiert's, wir fahren ja mit der Bahn. Blechkolonnen-stop-and-Go am Irschenberg fällt heute aus, der Zug hoffentlich nicht ...

Mit Bus und Bahn in die Berge – das ist vielen Gipfelanwärtern fremd, obwohl nichts Ungewöhnliches: Es gab Zeiten, da war die Anreise in die Alpen oder gar deren Überquerung für die meisten nur mit Postbus oder Eisenbahn möglich. Heute ist der bahnfahrende Bergsteiger trotz Klimakatastrophen und Feinstaubbelastung in der Minderheit, seit das Auto zum Massenprodukt und zum eigentlichen Hauptausrüstungsgegenstand des bergaffinen Menschen geworden ist. Verständlicherweise, denn es ermöglicht eine flexible und bequeme Tourenorganisation mit direkter Anfahrt bis zum allerobersten Parkplatz am Berg und inklusive allem, was der Materialschrank so hergeben mag. Das Auto ist nicht mehr wegzudenken im (Bergsteiger-)Alltag. Für manchen ist es gar eine Art zweites Zuhause jenseits der eigenen vier Wände, in dem man für sich ist und frei im eigenen Tun und Lassen. Auch das Ausharren im Stau fühlt sich erträglicher an und weniger als vergeudete Zeit wie das Sitzen im Zug oder das Warten am Bahnsteig. Warum also „umsteigen“?

Im Abteil sind noch Plätze am Fenster frei. Es ruckelt kurz, die Bahn fährt los. Nach einem schnellen Kontrollblick, ob wir uns im richtigen Zugabschnitt befinden (bei der Bayerischen Oberland-

bahn (BOB) wegen der Zugteilung in Holzkirchen empfehlenswert) lehnen wir uns in die Sitze zurück. Der Waggon schaukelt leicht, und wir genießen das Nichtstun. Gegenüber sitzt ein junges Pärchen. Er beißt gerade in eine Wurstsemmel und liest in der Tageszeitung; sie ist in einen roten Wanderführer vertieft.

Die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Berge ist schlichtweg anders, entspannter – für alle. Diesen Pluspunkt schätzen zu lernen, ist eine Frage des Sich-darauf-Einlassens. Das gilt insbesondere für Autobesitzer, die nicht zwingend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Da heißt es zunächst einmal, die Erwartung zurückschrauben, dass eine Zugfahrt die automobilen Bequemlichkeiten völlig ersetzen kann und ausnahmslos für alle

**Das Auto macht individuell mobil,  
die Fahrt in der Bahn entspannt**

Bergvorhaben geeignet ist. Mit der richtigen Einstellung aber lockt schon die entspannte Atmosphäre in die Bahn – weder gibt es einen von anderen Verkehrsteilnehmern gestressten Fahrer,

noch Streit wegen zu hoher Geschwindigkeit oder der kürzesten Route. Auch eine scheinbare Nebensächlichkeit wie das Vorhandensein von Toiletten ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil: Sie sind vielleicht nicht immer sehr einladend, „fahren“ aber mit und stehen somit die gesamte Zeit über zur Verfügung, ohne dass ein Zwischenstopp die Fahrt verlängert und die Mitfahrer nervt.

Die eigentliche Besonderheit am Zugfahren aber ist, die Fahrtzeiten unterhaltsamer und erholsamer verbringen zu können als im Auto: Hin- und Rückfahrt selbst werden zum Bestandteil der Freizeitunternehmung und dienen nicht bloß der Beförderung zum Ausgangspunkt der Bergtour. Die konkrete Gestaltung dieser gewonnenen Frei-Zeit obliegt jedem selbst und kann vom intensiven Studieren von Karte und Tourenbeschreibung über Lesen, ►

*Nickerchen im Zug: eine von vielen Möglichkeiten, die Zeit während der Fahrt sinnvoll und erholsam zu nutzen*



Umsteigen ohne Druck: An Bahnhöfen wie in Tegernsee sind Bus und Bahn zeitlich aufeinander abgestimmt

Nachdenken oder Schlafen bis zum Essen und Spielen reichen. Gerade auch Kinder finden Bahnfahrten meist spannender als angeschnallt im Auto sitzen zu müssen – sie sind beweglicher, können Kontakt mit anderen Kindern knüpfen, und auch die Eltern können sich unbeschwert mit ihren Kindern beschäftigen. Das private Für-sich-Sein im Auto mag angenehm sein, hat aber den Nachteil, dass es eingrenzt. In Zug und Bus hingegen kommen sich auch fremde Mitfahrer schnell „näher“. Das führt oft zu netten Gesprächen und vielleicht sogar zum Kennenlernen von potenziellen Tourenpartnern. Und ganz nebenbei: Hat der Zug mal wieder Verspätung, lässt es sich in einer größeren Gruppe viel besser schimpfen.

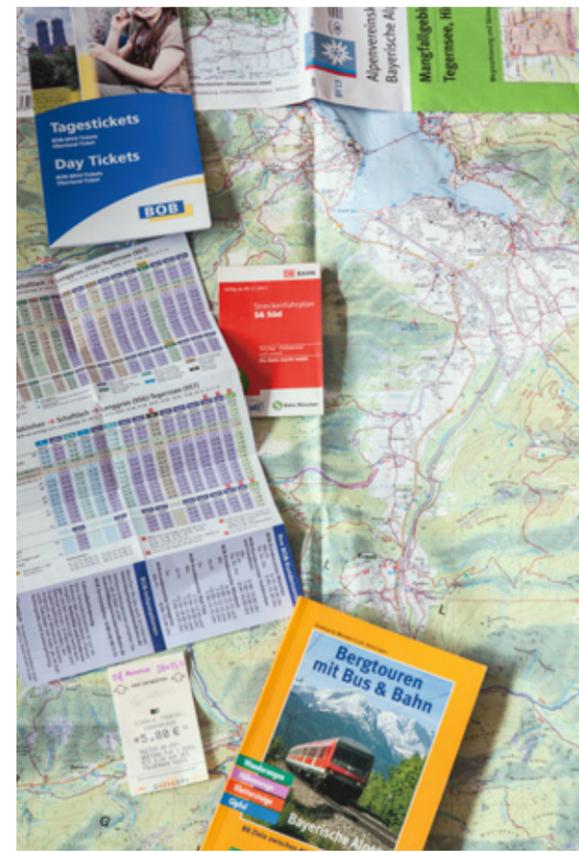
Das Pärchen gegenüber spricht uns an: Was denn unser heutiges Ziel sei? Ich krame Karte und Wegbeschreibung aus dem Rucksack. Sie wollen auf den Nachbargipfel, ob wir ihnen noch ein paar Tipps geben könnten. Wir beschließen, bis zur Weggabelung gemeinsam zu wandern. Um zum heutigen Ausgangspunkt zu gelangen, müssen wir allerdings am Zielbahnhof zunächst noch in einen Bus umsteigen.

Die Vorbereitungen auf eine Bergtour mit Bus und Bahn sind durch das Internet unkompliziert, ein langes Anstehen am Bahnhaltepunkt überflüssig geworden. Höchstens bei Reisen in fernere Gebirgsgruppen im Ausland kann es ratsam sein, das Serviceangebot der Bahn vor Ort zu nutzen. Der Großteil der Informationen zu Anreise, Tourenbedingungen und Rückfahrt aber kann mit nur

wenigen Klicks bequem von zu Hause aus auf den Homepages der öffentlichen Verkehrsunternehmen abgerufen werden. Auch die Tickets sind online buchbar. Ein positiver Nebeneffekt ist – vor allem bei Touren, bei denen eine direkte Verbindung nicht sofort ersichtlich ist –, dass die Recherche und das Austüfteln im Vorfeld zu einer intensiven Auseinandersetzung mit regionalen Gegebenheiten und geografischen Zusammenhängen führen. Und das macht richtig Spaß. Bei einer Fahrt mit dem Auto reicht neben der essenziellen Tourenplanung oft die Eingabe des Ausgangspunktes ins Navigationsgerät – das ist praktisch, aber es geht auch etwas dabei verloren.

Die Zugbegleiterin kommt und kontrolliert unser Bayernticket – alles in Ordnung. Ich erinnere mich an eine Situation vor ein paar Monaten: Am Bahnhof ging es geradewegs zum Fahrkartenschalter. Dreimal geklickt, Bayernticket aufgerufen, Geld eingeworfen, und schon ratterte es im Automaten. Dann der plötzliche (aber zu späte) Geistesblitz: Es ist nicht – wie sonst bei meinen Touren – Wochenende, auch kein Feiertag. Nein: Dienstagfrüh, 7:30 Uhr. War da nicht etwas mit einer zeitlichen Begrenzung des Bayerntickets unter der Woche? Hektisch versuchte ich dem Automaten diesbezüglich Informationen zu entlocken. Nach einigem Hin- und Herdrücken steht es schwarz auf Digitalanzeige: „Montag bis Freitag gültig von 9 bis 3 Uhr des Folgetages.“ Und jetzt? Noch eine Karte lösen? Der finanzielle Vorteil wäre dahin ... Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist häufig die günsti-

**Insbesondere Alleinreisende fahren mit dem Zug deutlich günstiger**



Infomaterial wie Verbindungsnachweise in Taschenformat und themenspezifische Wanderführer sind nützlich für die Tourenplanung mit Bus und Bahn

gere Variante. Insbesondere wenn man alleine reist, sind die Bahnkosten gegenüber den heutigen Benzinpreisen erschwinglicher (was nicht heißt, dass Bahntickets günstig wären). Dies machen vergleichende Kostenaufstellungen zwischen Auto- und Bahnfahrten deutlich – berechnet mit der gängigen Kilometerpauschale

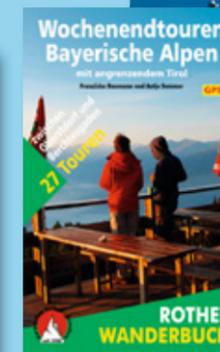
von 0,30 Euro pro Kilometer, Fix- und Betriebskosten des Autobesitzers also miteinbezogen. Eine Fahrt mit dem Auto von München nach Garmisch kostet für eine Person hin und zurück um die 54 Euro (bei einem weiteren Mitfahrer 27 Euro, bei fünf elf Euro pro Person). Im Regionalzug kostet ein normales Ticket 39 Euro hin und zurück, ein Bayernticket nur 22 Euro (mit einem weiteren Mitfahrer 13 Euro, bei fünf nur 8 Euro pro Person). Der Nachteil ist – ausgehend von einer staufreien Autofahrt – der Zeitfaktor, da die Bahn gute 50 Minuten länger braucht. Soll es in Richtung Bayerischzell oder Kufstein gehen, ist man mit der Bahn hingegen in etwa genauso schnell. Noch günstiger fährt es sich zu Zielen, die die BOB ansteuert, wie zum Beispiel nach Tegernsee: bei fünf Mitfah-

**Bahnfahren mit Fahrrad ist oft abenteuerlich und chaotisch**

rem mit dem BOB-MVV-Ticket bezahlt eine Person 5 Euro, fährt nur eine Einzelperson, kostet das Ticket 17 Euro hin und zurück. Autofahrer müssen in etwa das Doppelte rechnen. Nicht miteingerechnet sind die Kosten für den Transport von Fahrrädern. Hier bietet sich die Bayern-Fahrradtageskarte für 5 Euro an, die auch in S- und U-Bahn gültig ist. Wer im MVV-Geltungsbereich bleibt, zahlt (demnach immerhin bis Holzkirchen) nur 2,50 Euro. Kostenlos ist die Mitnahme von Fahrrädern mit einer Reifengröße von bis zu 20 Zoll.

In Fahrtrichtung sitzend genieße ich gerade ausgiebig die ersten Blicke auf die Berge, als mich die ebenfalls in München eingestiegenen Mountainbiker ablenken. Sie sitzen und stehen vorne im Mehrweckabteil zwischen und neben ihren Rädern. Gerade ►

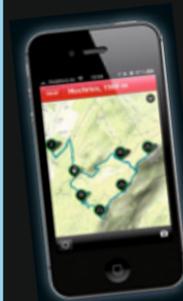
## BERGTRÄUME ERLEBEN!



Klettersteige Bayern - Vorarlberg - Tirol - Salzburg € 18,90 (D), Wanderführer Karawanken € 14,90 (D), Wochenendtouren Bayerische Alpen € 14,90 (D)

**Bergverlag Rother • www.rother.de**

**Rother Touren App**  
Holen Sie sich die kostenlose Rother Touren App!



für's iPhone  
ab Sommer  
auch für Android



[www.rother.de/app](http://www.rother.de/app)



Fahrradtransport im Mehrzweckabteil der Bahn. Im Winter sind in manchen Zügen Skihalierungen angebracht.



öffnen sich die Türen des Zuges, und eine weitere Gruppe Fahrradfahrer will zusteigen. Es beginnt ein hektisches Hin- und Herschieben und Heben der Räder. Die letzten beiden Personen sind mit ihren Rädern noch nicht richtig im Zug, da piepst schon die Tür zum Schließen. Sie quetschen sich gerade noch hinein. Das Abteil gleicht nun einem Hindernisparcours.

Bahnfahren ist gerade mit Fahrrädern oft ein bisschen chaotisch, abenteuerlich und stellenweise eine harte Zerreißprobe, denn eine Beförderung ist bei starkem Passagieraufkommen nicht garantiert. Dafür geht es abgesehen von reinen Fußmärschen kaum umweltfreundlicher, und bei unerwarteten Ereignissen wie einem plötzlichen Wettereinbruch oder Erschöpfung kann man jederzeit den nächstliegenden Bahnhof ansteuern und nach Hause fahren. Überraschend mühelos ist das Transportieren der Ski(touren)-Ausstattung: Bei den immer leichter werdenden Materialien und ausgefeilten Rucksacksystemen ist das Tragen zum Bahnhof kein großer Kraftakt mehr. Pistenfahrer haben für gewöhnlich nicht viel weiteres Gepäck, und für Tourengänger ist das Reduzieren aufs Nötigste selbstverständlich, das Schultern der Ausrüstung – auch über weitere Strecken als bis zum hauseigenen Parkplatz – einkalkuliert. Im Übrigen verleiht dieses „Schleppen“ und zeitweilige hindernisvolle Bahnfahren das vielleicht recht subjektive, aber sehr wohltuende Gefühl, auf eine ursprünglichere Art und Weise bergsteigen zu gehen. In den Zügen selbst sind zur Wintersaison zum Teil statt Fahrradständern Skihalierungen installiert. Aber auch so lassen sich Schneeschuhe und die ohnehin immer kürzer werdenden Brettl irgendwo hinter und unter den Sitzen verstauen. Nur die Gepäckablagen in den Regionalzügen sind nach wie vor höchstens handtaschentauglich.

Die Rucksäcke zwischen die Beine geklemmt sitzen wir im Bus. Andere hatten weniger Glück und stehen zwischen den Sitzreihen. Offenbar nehmen die Betroffenen die Situation aber überwiegend mit Humor: Sie schütteln lachend den Kopf, als bei der nächsten Haltestelle wieder von vorne geschoben und gedrängelt wird. Zehn Minuten später sind wir da. An beiden Türen strömen die Fahrgäste aus dem Bus und schwärmen in die unterschiedlichsten Richtungen aus. Auch wir laufen wie verabredet mit dem Pärchen los, 100

Meter weiter vorne sind schon die ersten Schilder und der Wanderweg zu sehen.

Ausgangs- und Endpunkte einer Bergtour erfordern häufig nach der Bahn- noch eine zusätzliche Busfahrt. Dafür entfällt die nervige Parkplatzsuche, und die Tour kann unmittelbar gestartet werden. In der Tegernsee-, Spitzingsee- oder Wendelsteinregion beispielsweise sind Busse und Züge sehr gut aufeinander abgestimmt und gegenseitig auf kürzestem Weg erreichbar, was auch längere Tagestouren möglich macht. Das ist zugegebenermaßen nicht überall der Fall. Oft sind zwar Bahn- und Busverbindungen vorhanden, für die Durchführung einer längeren Bergtour aber unbrauchbar. Paradebeispiel ist der Guffert bzw. der Ausgangspunkt Steinberg im Rofan: Von München aus mit dem Auto in 1,5 Stunden erreichbar, braucht man mit den Öffentlichen mindestens doppelt so lange bei drei- bis viermaligem Umsteigen. In solchen Fällen bieten Bus und Bahn gewiss keine Alternative zum Auto. Dass es auch anders geht, zeigt das dichte Schweizer „PostAuto“-Netz. Gerade aber wegen solcher schlechten Verbindungen ist es umso wichtiger, regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen: Nur so besteht die Chance, regionale Linien zu erhalten bzw. deren Ausbau zu fördern. Denn in einer Sache sind Bus und Bahn für die

### Bus und Bahn sind unschlagbar in Sachen Gebirgsüberschreitung

Tourenplanung gegenüber dem Auto unschlagbar: Sie ermöglichen Touren, ob nun zu Fuß, mit dem Rad, mit Schneeschuhen oder Skiern, deren Ausgangs- und Endpunkte nicht identisch sind, wie bei Überschreitungen oder Durchquerungen. Und nicht zuletzt sind Züge bekanntermaßen die sichereren Verkehrsmittel, in denen man gerade nach einem besonders anstrengenden Bergtag – ganz ohne Unfallgefahr wegen Übermüdung oder einem Bier auf der Hütte zu viel – entspannen und die vielen Erlebnisse Revue passieren lassen kann.

Der Bahnsteig ist noch leer. Ein Blick auf Uhr und Fahrplan klärt, warum: Der nächste Zug fährt erst in einer Dreiviertelstunde. Macht nichts, dann bleibt noch Zeit für einen Rundgang im Ort mit kurzer Einkehr. Später, im Zug, fallen meinem Partner schnell die Augen zu. Die Frau gegenüber fragt nach unserer heutigen Tour. Ich deute mit dem Finger nach draußen und erzähle ihr begeistert vom luftigen Anstieg und der spontanen Entscheidung am Gipfel, nicht zur Bushaltestelle von heute Morgen zurückzukehren, sondern den uns unbekanntem Steig in die andere Richtung abzusteigen – es spielte schließlich keine Rolle, wo wir wieder in den Zug nach Hause einsteigen würden. ◀

Tourentipps: ab Seite 32



Franziska Leutner (31) ist Volontärin in der »alpinwelt«-Redaktion und verbringt nahezu ihre gesamte Freizeit in den Bergen. Da sie noch nie im Besitz eines eigenen Autos war, gehört die häufige Anreise in die Berge mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Freuden und Leiden ihres Bergsteigerdaseins.

THE NORTH FACE



SUMMIT SERIES™  
ATHLETE TESTED. EXPEDITION PROVEN.™

EXPEDITION: PERFECTION VALLEY



▲ <b>Anti Matter Jacket</b>	+	▲ <b>Infiesto Full Zip</b>	+	▲ <b>Meteor Pant</b>	+	▲ <b>Verto Micro Hoodie</b>	=	<b>Gesamtgewicht</b>
Ultraleichtes, klein packbares Shell		Minimalistischer Full Zip Fleece		Leichte, robuste Kletterhose		Federleichte Daunenjacke		Verto Climb Collection
319 g		379 g		454 g		245 g		1397 g

Less weight. More pitches.

Auf Baffin Island, Kanada, haben die The North Face® Athleten Hansjörg Auer, Iker und Eneko Pou unter extremen Bedingungen vier neue Big Wall Routen eröffnet. Mit der Verto Climb Collection nutzten sie dabei ein Bekleidungs-Kit, bei dem das Gewicht auf ein Minimum reduziert ist, ohne Kompromisse bei Strapazierfähigkeit und Schutz einzugehen. Der extrem leichte Verto Micro Hoodie bietet Iker Pou volle Bewegungsfreiheit bei anspruchsvollen Kletterpassagen und schützt dank 800er Premium Daunenfüllung vor eisigen Winden.

Erfahre mehr über die Kollektion & Expedition  
thenorthface.com

# DAHEIM unendlich weit weg

Aufbrechen, um aus eigener Kraft, zu Fuß oder mit dem Rad, zum Berg zu gelangen? Viele Kilometer über flaches Land laufen oder stundenlang durch das Voralpenland strampeln, bis sich endlich die ersten Alpengipfel aufbäumen? Diese zeitaufwendige Annäherung ans Gebirge erinnert an vergangene Bergsteiger-Tage, als die eigenen Beine für viele Alpinisten die einzige Möglichkeit waren, um ihr ersehntes Bergziel zu erreichen.

Text: **Franziska Baumann**

Die Haustür fällt ins Schloss. Wie jeden Morgen. Und doch ist es diesmal anders. Keine Spur von Müdigkeit, gespannte Vorfreude beflügelt den Schritt über den Münchner Marienplatz. Es fühlt sich an, als hätte man Großes vor. Dabei geht es „nur“ auf den 1565 Meter hohen Jochberg, ein klassisches Münchner Wanderziel, nichts Besonderes also. Doch die Tour startet nicht wie sonst am Parkplatz an der Kesselbergstraße. Sie hat bereits begonnen – im Treppenhaus eines Münchner Mietshauses. Was uns heute ungewöhnlich oder sogar abwegig vorkommt, war früher ganz normal; das Fahrrad diente als gängiges „Verkehrsmittel“, um von München aus in die Bayerischen Alpen zu gelangen. Und die Rosenheimer mussten sich vor hundert Jahren alleine auf ihre Muskelkraft verlassen, wollten sie ihren Skigipfel, die Hochries, erreichen. Sie starteten ihre Skitour um zwei Uhr nachts, um mittags Gipfelbrotzeit und Aussicht zu genießen. Heute ist die Rad- oder Fußreise ins Gebirge angesichts der Debatte um Umweltschutz und

## *Von München zu Fuß in die Berge – das klingt spannend, ungewöhnlich, für manche auch abwegig*

Klimawandel alles andere als unzeitgemäß. Eine nachhaltigere Art der Fortbewegung gibt es nicht. Der Schwede Göran Kropp demonstrierte eindrucksvoll, was aus eigener Kraft alles möglich ist: Er fuhr 1996 mit seinem Fahrrad von Stockholm nach Nepal und bestieg den Mount Everest ohne zusätzlichen Sauerstoff und Träger. Anschließend radelte er wieder zurück nach Schweden.

Von der Münchner Mariensäule auf den Jochberg – das klingt weit weniger spektakulär. Und doch ist da diese Aufbruchstimmung, das Gefühl, eine nicht alltägliche Unternehmung zu erleben. Noch nie waren die Eindrücke am Weg nach Süden so intensiv wie an diesem Morgen – zuerst noch das Rauschen des Stadtverkehrs, dann das Plätschern der Isar, die Kühle der dichten Vegetation. Viele Kilometer später schlägt das Herz höher angesichts einer oberbayerischen Bilderbuchlandschaft mit Kühen und Kirchtürmen. Und es überschlägt sich fast, als zum ersten Mal die Silhouette der Bayerischen Alpen ins Blickfeld rückt. Da ist es – das Ziel der Fußreise!

Foto: Franziska Baumann



Magische Momente am Jochberg



Foto: Joachim Burghardt

Wanderung von München aus: Die Berge rücken näher, sind aber – hier in der Nähe von Harmating – noch rund 20 km entfernt

Fernab der Routine einer gewöhnlichen Bergtour verändert sich der Blick auf die Dinge. Dies ist auch die Erfahrung von Joachim Chwaszcza, der für den DAV Summit Club weltweit Trekkingtouren führt. Unter dem Motto „Heimattrekking“ hat er Touren im bayerischen Voralpenland und Gebirge konzipiert. Wer die Heimat mit dem gleichen gedanklichen Instrumentarium erkundet, mit dem er ferne Länder bereist, habe ähnlich intensive Erlebnisse, lautet sein Fazit. Begegnet man der Heimat mit den Augen eines Fremden und lernt wieder zu staunen, erscheint Vertrautes plötzlich neu und spannend. Bei der Auswahl einer Route sind der Kreativität kaum Grenzen gesetzt. Vielleicht vom Starnberger See auf die Zugspitze oder von Bad Endorf im Chiemgau auf die Kampenwand und die Hochries, wie es Chwaszcza in seinem Buch „Heimattrekking“ vorschlägt. ►

Ein lohnendes Weitwanderziel: der Halleranger im Karwendel, Ort des Isarursprungs



Foto: Franziska Baumann



Foto: Herbert Kommerth



Foto: Franziska Baumann

Mitte: Wer die Alpen mit dem Rad überquert, für den sind meist Pässe, nicht Gipfel die Höhepunkte

rechts: Traumziel nach einem Monat Wandern auf dem „Traumpfad“: Venedig

# hintergrund

## Mit dem Radl zur Nordwand, zu Fuß zu den Zitronenbäumen ...

Schon viele Bergsteiger, Forscher, Literaten und Träumer wanderten oder radelten „einfach los“. Vor über 200 Jahren war es **Johann Gottfried Seume**, der von Sachsen aus über die Alpen bis nach Sizilien und wieder zurück wanderte und im Anschluss seinen „Spaziergang nach Syrakus“ veröffentlichte. Auch **Joseph Kyselak** (1825), **Ludwig Steub** (1840er-Jahre) und **Heinrich Noë** (ab 1865) wanderten wochen- und monatelang durchs Gebirge und hielten ihre Erlebnisse und Erkenntnisse schriftlich fest (Buchtipps: Stefan König, Die Alpenwanderer. Tyrolia 2009). Andere brachen zu alpinistischen Zielen auf: **Stephan Steinberger** bestieg 1854 von München aus den Großglockner im Alleingang; **Ludwig Kastner**, späterer Wetterstein-Referent der Sektion München, wanderte 1890 an einem Tag von München auf den Wendelstein und 1891 auf gleiche Weise auf den Hirschberg. **Anderl Heckmair** absolvierte 1930 eine Dolomitenfahrt mit dem Rad; 1931 radelte er sogar bis nach Nizza und Marseille, bevor er auf dem Rückweg die Grand-Charmoz-Nordwand als Erster durchstieg. **Hans Ertl** reiste 1931 in einer 22-stündigen Radtour zur Erstdurchsteigung der Ortler-Nordwand an und fuhr im selben Jahr mit dem Fahrrad ins Wallis zur Dent-

d'Hérens-Nordwand und weiter zu den Grandes Jorasses (auf zwei Rädern mit dabei im Wallis auch die **Schmid-Brüder**, die bei der Gelegenheit die Matterhorn-Nordwand erstdurchstiegen). 1937 brachte der Drahtesel wiederum Anderl Heckmair zur Erkundung der Eiger-Nordwand nach Grindelwald. **Hermann Buhls** Gewalt-Wochenendtour 1952 – mit Rad über 150 km von Landeck zum Piz Badile, solo durch die Nordostwand, über die Nordkante hinab, mit Rad zurück inkl. Sekundenschlaf-Sturz in den Inn – ist längst legendär. In jüngerer Zeit setzten neben vielen anderen **Ludwig Graßler** (Alpenüberquerung München-Venedig 1974), **Karl Lukan** (Alpentransversale Wien-Nizza 1984), **Andreas Heckmair jun.** (MTB-Alpencross 1989) und **Thorsten Hoyer** (Oberstdorf-Meran in 50 Std. 2011) Akzente. Wer sich weniger für sportliche Leistungen interessiert, sondern das Wandern eher mit tief sinnigen Gedanken und den kulturellen Schätzen unterwegs in Verbindung bringt, dem sei die Lektüre des Essayisten und Kritikers **Josef Hofmiller** (1872–1933) empfohlen, der Städte, Landschaften und Gebirge von Bayern bis Italien zu Fuß durchstreifte. Sein Aufsatz „Vom Wandern“ etwa, ein wundervoller Text übers Losziehen und Entdecken, ist im Internet unter [gutenberg.spiegel.de/buch/337/22](http://gutenberg.spiegel.de/buch/337/22) nachzulesen.

Nimmermüde Geher können als Tagestour von München aus den ersten Alpengipfel anvisieren, den Rechelkopf bei Bad Tölz – mit über 60 Kilometer Strecke eine ausgesprochen tagesfüllende Unternehmung (siehe Tourentipp S. 33). Reizvoll ist es auch, der Isar zu Fuß oder mit dem Rad zu ihrem Ursprung im Karwendel zu folgen. Vielleicht will man sein Ziel gleich etwas weiter stecken und nach Venedig wandern. Als Ludwig Graßler 1977 sein Buch über den Traumpfad von München in die Lagenstadt herausbrachte, ahnte er nicht, wie viele einmal seinen Spuren folgen würden. Was ist dies auch für eine verlockende Vorstellung, einfach den Rucksack zu packen und loszugehen, über die Alpen ans Meer. Das bedeutet 520 Kilometer, 20.000 Höhenmeter und 28 Tagesetappen – doch was wirklich bleibt, sind Begegnungen und Naturerlebnisse unterwegs und das Gefühl, unendlich weit weg vom Alltag gewesen zu sein.

### Von einer Weitwanderung bleiben vor allem Bilder, Begegnungen und Naturerlebnisse in Erinnerung

Weitwandern ist alles andere als ein gemütlicher Sonntagsspaziergang. Dennoch brechen jeden Sommer viele auf, um auf einem der zahlreichen Fernwanderwege die Natur und vor allem sich selbst zu erfahren. Manche erhoffen sich, in einer Lebenskrise das innere Gleichgewicht wiederzufinden. Einige wenige suchen die Grenzerfahrung bei einer „Marathontour“, etwa nonstop von Oberstdorf nach Meran in 50 Stunden statt in einer Woche. Da wird Selbstverständliches wieder zur Besonderheit: eine Kaffeepause, der Geschmack des Weißbiers oder selbst der Schlaf. Für viele ist es einfach ein lang gehegter Traum, einmal tage- oder wochenlang die Alpen zu durchstreifen und die Faszination des Immer-weiter-Gehens zu erleben.

Gehen beruhigt die Gedanken, es reinigt den Geist. Diese ursprünglichste Form der menschlichen Fortbewegung tut ihre Wirkung, vor der eigenen Haustür genauso wie in fernen Gebirgen. Gerade das gleichförmige Dahingehen auf Strecken, die wenig Ablenkung bieten, kann besonders meditativ sein – auf einem schnurgeraden Forstweg durch den Wald oder einem Sträßchen, das über flaches Ackerland führt. Zuerst rebelliert man innerlich, klagt über Langeweile, beginnt über Gott und die Welt nachzugrübeln. Doch mit der Zeit verstummt das gedankliche Geplapper, stellt sich ein monotoner Gehrhythmus ein. Irgendwann gibt es nur noch den nächsten Schritt,

ein Blatt am Wegesrand, den Sonnenspot am Berghang. Man ist im Hier und Jetzt angekommen. Das Leben ist einfach geworden: gehen, essen, schlafen. Eine Erfahrung, die auch viele Pilger machen. Wer an den Fuß eines Berges oder gar über die Alpen radelt, dem sind ähnlich tiefe Erlebnisse sicher. Wind und Wetter, die Natur, die eigenen Grenzen werden spürbar. Schon bald ist es unwichtig, wohin die Reise geht: Der Weg ist zum Ziel geworden. Der Oberstdorfer Andi Heckmair war 1989 einer der ersten, die mit dem Mountainbike die Alpen von seiner Heimatgemeinde zum Gardasee überquerten und einen Klassiker unter den Transalp-Routen schufen. Damals war die Transalp eine Herausforderung für durchtrainierte Biker, die vor holprigen Singletrails und längeren Tragepassagen nicht zurückschreckten. Heute boomt Alpencross. Tausende starten jedes Jahr auf Rädern gen Süden, gerne auch mit Gepäcktransport und komfortabler Hotelübernachtung.

Ganz gleich, ob Transalp, Heimattrekking, Fernwandern oder Pilgerweg – nicht jeder Moment ist freudvoll und beschwingt. Immer wieder gilt es, den inneren Schweinehund zu überwinden, den drückenden Rucksack, die brennenden Füße oder den vom Fahrradsattel schmerzenden Hintern auszuhalten. Dann taucht unweigerlich-

die Frage auf: Warum? Warum aus eigener Kraft zu den Alpen oder gar über die Alpen?

Es ist die Möglichkeit, sich ohne großen Aufwand aus der Normalität auszuklinken und „vor der Haustür“ eine intensive Zeit zu erleben. Auch der Jochberg ist bei dieser etwas anderen Bergtour weit weg von jeder Normalität. Es ist ein anderer Gipfel als derjenige, den man schon viele Male vom Wanderparkplatz aus bestiegen hat. Drei Tage lang ist man auf ihn zugegangen. Jetzt ragen seine steilen, zerfurchten Nordabstürze über dem Kochelsee empor. Plötzlich vermittelt der kleine Voralpengipfel ein großes Bergerlebnis. Und das Gipfelglück ist so überwältigend wie auf einem Viertausender. Jener Morgen, an dem man die Haustür hinter sich zuzog, scheint unendlich lange her zu sein. Und schon jetzt ist klar: Bald wird man wieder aufbrechen – einfach losgehen, ganz gleich, wohin. ◀

Tourentipps: ab Seite 32



Franziska Baumann (43), langjährige »alpinwelt«-Autorin, lebt in Oberammergau und München und hat eine besondere Vorliebe für Rad- und Fußreisen. Sie schreibt als freie Autorin für Bergmagazine und hat mehrere Wanderführer veröffentlicht.



## Für mehr Wanderfreude!

**Der Weg ist das Ziel.** Leider oft verbunden mit unangenehmen Rutschen und Druckstellen im Schuh. Der neue Peak EV sorgt für stabilen Fersenhalt. Optimaler Sitz, voller Wandergenuss!

Übrigens: Für Bergfexe bieten wir auch Wandereinlagen, Sportstrümpfe und Laufanalysen an.

Besuchen Sie uns!  
Wir beraten Sie gerne.

Competence Center Wandern



Der innovative Peak EV von DACHSTEIN überzeugt durch individuelle 3-Zonen-Fixierung mittels Lace Smart® und Heel Lock System.

