

2/2026
Das Bergmagazin für
München & Oberland

alpinwelt

Mobilität

Mehr als Verkehr:
Über unsere Wege in die Berge

Verwall-Trekking *Eisbaden im Juli*
Jubiläumsglat *Unter bunten Vögeln*
Grundwissen *Ausrüstung für Frauen*
Jugend *Warum die Öffis einen Versuch wert sind*

 **DAV**
Deutscher Alpenverein
München & Oberland



TÜRKEI

10 Tage
ab 1255,—

ARARAT-BESTEIGUNG - HOCHTOUR MIT KULTURPROGRAMM

- Fordernde aber technisch leichte Hochtour
- Akklimatisation am Mount Artos, 3537 m
- Beeindruckende Palastanlage - der Ishak Pascha Palast
- Gipfelmöglichkeit: Mount Artos, 3537 m & Ararat, 5165 m

Deutsch od. Englisch sprechende*r Reiseleiter*in, Englisch sprechende*r Bergführer*in
 • ab/bis Hotel Van • 4 x Hotel ****, 2 x Hotel*** im DZ, 3 x Zweipersonenzelt mit Liegematte
 • Gruppen- und Toilettenzelt • überwiegend Vollpension • Bus- und Lkw-Fahrten lt. Programm
 • Gepäcktransport • Begleiter: Pferdetreiber, Koch • Versicherungen

10 Tage | 4 – 12 Teilnehmer*innen

EZZ ab € 180,—

Termine: 24.07. | 31.07. | 07.08. | 14.08. | 21.08. | 04.09. | 11.09.2026

Persönliche Beratung: +49 89 642 40-128

www.davsc.de/ **TUARA**



AFRIKA

8 Tage
ab 735,—

MAROKKOS HÖCHSTER GIPFEL - JEBEL TOUBKAL, 4167 M

- Anspruchsvolle Bergwanderungen & technisch leichte Hochtouren
- Hüttentrekking im Hohen Atlas
- Imlil: buntes Berber-Dorf
- Königsstadt Marrakesch: Märchen aus 1001 Nacht

Englisch sprechende*r Bergführer*in • Deutsch sprechender Stadtführer in Marrakesch
 • ab/bis Hotel in Marrakesch • 2 x Hotel***, 2 x Hotel*, jeweils im DZ, 3 x Hütte im Lager
 • 4 x Vollpension, 3 x Halbpension • Busfahrten lt. Detailprogramm • Gepäcktransport
 • Begleiter: lokaler Bergführer, Koch, Helfer • Versicherungen

8 Tage | 2 – 15 Teilnehmer

EZZ ab € 125,—

Termine: 09.08. | 13.09. | 20.09. | 27.09. | 04.10. | 11.10. | 18.10.2026 | 02.05. | 09.05. |

16.05. | 23.05. | 30.05.2027 u.v.m.

Persönliche Beratung: +49 89 642 40-132

www.davsc.de/ **MAJEB**

ÜBER 600 WANDER- UND TREKKINGREISEN WELTWEIT ZUR AUSWAHL.

DAV Summit Club GmbH | Bergsteigerschule des Deutschen Alpenvereins
 Anni-Albers-Straße 7 | 80807 München | Telefon +49 89 64240-196



Die Freiheit, aufzubrechen, womit man will

→
Wohin sind eigentlich die ganzen
Edelweiß-Aufkleber verschwunden?



Foto: Thomas Ebert

Ungefähr zu der Zeit, als vom Gewissen gebissene Tesla-Fahrer versuchten, sich vom Eigentümer ihres Fahrzeugherstellers mittels Aufklebern wie „I bought this before Elon went crazy“ zu distanzieren, habe ich mich gefragt: Was ist eigentlich mit den ganzen Edelweiß-Autoaufklebern passiert, die ja mal sowas wie ein inoffizieller Alpenvereinsausweis waren? Stehen die Edelweiß-Autos nur noch in den Garagen, seit die Spritpreise an der einst gefürchteten fünf D-Mark-Grenze kratzen? Oder wurden die Edelweiß-Aufkleber abgeknibbelt, aus stillem Protest gegen einen „Bergsportverhinderungsverein“, der seine Mitglieder, anstatt „ihre Interessen“ zu vertreten, mit Angeboten wie Öffi-Touren, Bergbus, CO₂-Rechner und MitfahrbankerIn gängelt?

So in etwa ging die Gedankenkette. Man sieht: Beim Thema Mobilität geht es verdammt schnell, dass man von den drei zentralen DAV-Werten „Freiheit, Respekt und Verantwortung“ zumindest einen, in diesem Fall den Respekt, aus den Augen verliert.

Vor 99 Jahren wuch der ursprüngliche DAV-Vereinszweck, die Bereisung der Alpen zu erleichtern (womit weder der Bau von Autobahntunneln noch ein Mitgliedsrabatt auf Deutschland-Tickets gemeint war), einem anderen Leitmotiv, nämlich dem, die Schönheit und Ursprünglichkeit der Bergwelt zu erhalten. Dazu zählen der DAV (und seine Mitglieder) heute auch die Vermeidung und Reduktion von Treibhausgasemissionen. Ob diese Freiheit, aufzubrechen, womit man will (frei nach Hölderlin), nun Verzicht verlangt oder ein Gewinn ist, ist einerlei: Wenn die Anreise zur Bergtour heute eine kulturelle Frage ist, dann liegt es auch in der Verantwortung des DAV (und seiner Mitglieder), dass daraus kein Kulturkampf wird.

PS: Vielleicht liegt das mit den Edelweiß-Aufklebern auch einfach am mangelnden Nachschub. Im DAV-Shop ist der Edelweiß-Aufkleber („aus robuster PVC-Folie, mit schützendem UV-Lack, für Trinkflaschen, Autoscheiben oder am Arbeitsplatz“) zwar noch gelistet, aber nicht mehr lieferbar.

Thomas Ebert

ZUR PERSON



Thomas Ebert

Chefredakteur alpinwelt

Schwerpunkt Mobilität

14

Mehr als Verkehr:
Über unsere Wege in die Berge



16 **Wenn jemand eine Reise tut ...**

Mit dem Taxi zum Ettaler Mandl, mit dem Zug zum Triglav, mit dem Bus nach Kathmandu: Wir haben nach euren denkwürdigsten „Bergfahrten“ gefragt.

20 **Lästlinge auf Hüttentrekking**

Zum Beginn der Wandersaison nimmt auch das ungeliebte Thema Bettwanzen wieder Fahrt auf. Wie wir vorbeugen und gegensteuern.

22 **Tierisch unterwegs**

Kleine Sprünge bis Langstreckenflüge: So weit bewegen sich typische Alpentiere.

24 **„Das Verhältnis von Fahrzeit und Gebirgszeit muss passen“**

Wie wir die Angebote im alpinprogramm Öffi-tauglicher machen – und wie das bei den Buchenden ankommt

26 **Zurück in die Berge**

Mobilität als Lebensaufgabe: Drei Mitglieder berichten, wie sie Krankheit, Unfall oder Diagnose überwunden und den Weg zurück in die Berge gefunden haben.

32 **„Die Anreise mit uns ist kein Abenteuer“**

MVV-Geschäftsführer Bernd Rosenbusch im Doppel-Interview mit Öffi-Verfechter Michael Vitzthum darüber, was in Sachen Öffi-Bergtouren noch ausbaufähig ist und wie man Menschen zum Umdenken bewegen kann

6 **Blickfang**

Besondere Momente und einzigartige Ausblicke

10 **Wegweiser der Sektionsvorstände**

Keine reine Logistik: Wie wir zur Tour anreisen, prägt, was wir erleben.

12 **Ehrensache**

Mit seiner Gruppe ZugBusBerg setzt sich Thomas Osterman dafür ein, dass Bergtouren künftig öfter am Bahnhof beginnen (können).

38 **Bergwacht-Blick**

Die Rolle der Bergbahnen für die Bergwacht Garmisch-Partenkirchen

39 **Bergführer-Blick**

Ohne Bewegung kein Berg: Gedanken eines Bergführers über die drei Seiten von Mobilität im Gebirge

52 **Grundwissen: Frauenspezifische Ausrüstung**

Was Ausrüstung speziell für Frauen von Herrenmodellen unterscheidet und für welchen Körper sie gemacht ist

56 **Bücher und Medien**

Gelesen, gesehen, gehört: Neues vom Bücherberg

96 **Produkte und Markt**

98 **Vorschau**

Ab 4. September: alpinwelt 3/2026, Schwerpunkt „Respekt am Berg“

Touren und Reportagen

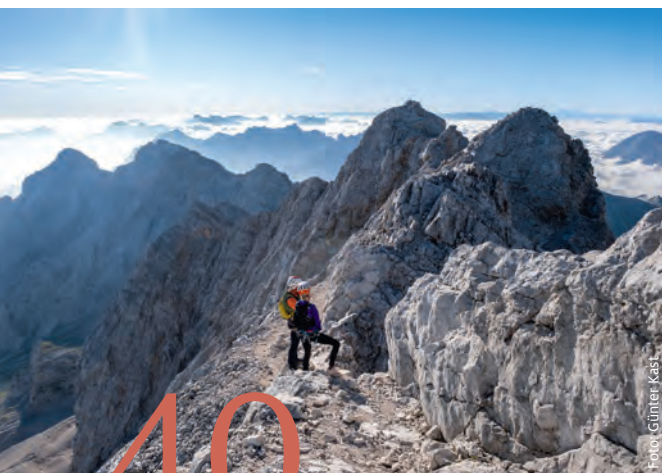
- 40 **Alles ist relativ**
So berühmt wie berüchtigt: Der Jubiläumsgrat zwischen Zugspitze und Alpspitz
- 78 **Langes Wochenende: Lasörlinggruppe**
In vier Tagen durch die Hohen Tauern – ein einsamer 3000er Gipfel inklusive
- 80 **Tourentipps**
Alpspitzferrata – Laber und Ettaler Mannl – Schafreuter – Rappenspitze und Stanser Joch – Hochplatte – Klettersteig Tajakante
- 86 **Hüttenporträt: Höllentalangerhütte**
In 130 Jahren Hüttengeschichte hat sich die Hölle stets gewandelt – und ist immer der Stützpunkt für den schönsten Zugspitzanstieg geblieben.
- 90 **Kein Krawall im Verwall**
Ein Hüttentrekking mit Eisbaden, Blumenpracht, stolzen Dreitausendern – und einer letzten Bastion gegen die Online-Hüttenreservierung

Neues vom Alpenverein München & Oberland

- 58 **Gruppenporträt: Bergwandergruppe**
- 59 **Auftakt zur Inforeihe „Testament und Nachlassgestaltung“**
- 60 **Aktionstag Nachhaltige Mobilität**
- 61 **Unsere Paten für die Mitfahrbankerl**
- 62 **Verschmelzung: Der Stand der Dinge**
- 63 **Leserbriefe**
- 64 **Sektion München: Jahresbericht 2025**
- 68 **Neues Pächterteam am Taubensteinhaus**
- 69 **Mitglieder werben Mitglieder**
- 70 **Offene Stellen: Ausbildung und FSJ**
- 71 **4-Wochen-Trainingsplan fürs Klettern**
- 72 **DAV-Netzwerktreffen Klimaschutz**
- 73 **Neue SV-Hütte: Alte Urschla**
- 74 **Nachrufe**
- 76 **Aus unseren Servicestellen**
- 77 **Impressum**

Realitätscheck am Jubigrat

Trainingsrunde oder Tour des Lebens? Am Jubiläumsgrat zeigt sich das ganze alpine Spektrum – das gilt für die Anforderungen, aber auch für die Aspiranten.



Kinder und Jugend

Einfachrauf im Porträt, Gedanken zu unserer Mobilität, vier Jugendgruppen auf der Suche nach Schnee und ein Kinobesuch mit Strom aus den Wadln

Große Wand, kleines Fenster

Text und Foto: Andreas Lattner-Czerny

Großglockner Nordwand, Berglerrinne, Juni 2025. Eigentlich schon sehr spät in der Saison – oft zu spät. Umso größer die Erleichterung, tatsächlich noch brauchbare Verhältnisse vorzufinden. Denn sicher ist das nie.

Als wir in stockdunkler Nacht den Einstieg suchen, uns über den Bergschrund tasten und die ganze Nordwand wie eine schwarze Last über uns hängt, zeigt sie ihr grimmiges Gesicht: abweisend, kühl, respekteinflößend. Dann blinzelt die Sonne über den Horizont. Mit einem Mal färbt sich das Eis zartrosa, der Firn schimmert orange, darüber spannt sich ein tiefblauer Himmel. Die Strahlen treffen mit überraschender Kraft ins Gesicht – und verändern alles. Aus düster wird erhaben, aus abweisend beinahe einladend. Wir haben bereits ein gutes Stück geschafft, der Ausstieg ist in Sichtweite. Ein schmales Zeitfenster, in dem man zufrieden denkt: Genau deswegen bin ich hier.

Wie so oft im Hochgebirge währt der Zauber nicht lange. Erste Eisbrocken lösen sich, irgendwo surrt schon ein Stein in die Tiefe. Eine deutliche Erinnerung daran, dass diese Wand mehr Ernst als Romantik kennt. Kitschmodus aus. Konzentration an.





Mauer- blümchen

Es muss hinterfragt werden, warum die Sektion Oberland einen Enzian im Wappen trägt und nicht das Zimbelkraut. Wie alle Sektionsmitglieder ist das Zimbelkraut ein ausdauernder, kahler bis behaarter Gartenflüchter, der sich in wärmeliebenden Mauer-Kraut-Gesellschaften am wohlsten fühlt. Dem Enzian voraus hat das Zimbelkraut übrigens die seltene Begabung der Lichtwendigkeit. Sie lässt seine Blüten zunächst zur Sonne streben, nach Befruchtung jedoch in schattigen Felsritzen nach sicherem Keimbette suchen. Mit diesem Maß an Eigenverantwortung wäre das Zimbelkraut die ideale Wappenblume alpiner Zünfte. Sein Problem ist, dass es im Volksmund als „Mauerblümchen“ bekannt ist.

Solche Imageprobleme kennt der Enzian nicht. Schon gar nicht der blaue. Der drängt sich dreist auf jedes Schnapsetikett, obwohl der Flascheninhalt gar nicht aus seinen Blüten, sondern den Wurzeln der gelben Artverwandtschaft gebrannt wird. Ähnlichen Schabernack treibt der Alpenenzian. Ihn gibt es in Deutschland und Österreich gar nicht, dafür aber in den Pyrenäen und der Sierra Nevada. Demzufolge dürfte Julius Kerscher hier, in der Route „Silberpfeil“ der Buchstein-Südwand, auf ein Prachtexemplar des *Gentiana clusii* gestoßen sein. Und, Hand auf Herz, wäre es das Zimbelkraut gewesen, hätte Christian Pfanzelt wohl gar nicht den Auslöser gedrückt.

Foto: Christian Pfanzelt







Foto: Michael Vitzthum

Mobilität und Bergsport – wie wir unterwegs sind, prägt, was wir erleben

Text: Manfred Zink

Der Tag beginnt früh. Der Rucksack steht bereit, der Wetterbericht passt, die Vorfreude ist groß. Draußen ist es noch dunkel, die Stadt schläft – und irgendwo in uns sitzt dieses vertraute Gefühl: Heute geht es in die Berge. Für viele von uns beginnt genau hier das Abenteuer. Und doch beginnt der Weg zum Berg oft ganz anders, als wir es uns wünschen: im Auto, im Stau, auf überfüllten Straßen Richtung Alpen.

Mobilität gehört zum Bergsport wie der Zustieg zur Tour. Sie ist Voraussetzung dafür, dass wir überhaupt losgehen können. Gleichzeitig ist sie längst zu einem der größten Spannungsfelder geworden – zwischen Freiheit und Verantwortung, zwischen Gewohnheit und Veränderung.

Der Weg zum Berg ist aber auch Teil des Erlebnisses. Bergsport lebt von Bewegung, von Konzentration, vom bewussten Wahrnehmen. Wir suchen Ruhe, Weite, Klarheit. Doch der Weg dorthin fühlt sich oft genau gegenteilig an: Hektik, Lärm, Parkplatzsuche, volle Täler. Spätestens am Tourenstart merken wir: So ganz passt das nicht zusammen.

Viele von uns spüren instinktiv, dass der Weg zum Berg mehr ist als reine Logistik. Er beeinflusst, wie wir ankommen – körperlich und innerlich. Wer entspannt mit dem Zug ins Tal fährt, wer den letzten Abschnitt zu Fuß zurücklegt oder morgens aus dem Bus steigt, erlebt den Übergang anders. Das Erlebnis Berg beginnt nicht erst am Ausgangspunkt, sondern lange vorher.

← Die Frage, wie wir in die Berge kommen, ist längst eine kulturelle Frage geworden.

Wer wagt, wird überrascht

Gleichzeitig wissen wir: Der größte Teil der Umweltbelastung, die durch den Bergsport entsteht, passiert nicht am Berg, sondern auf dem Weg dorthin. Die An- und Abreise ist der mit Abstand größte Hebel, wenn es um Klimaschutz und Umweltwirkung geht. Wir lieben die Berge, weil sie unverstellt, ruhig und kraftvoll sind. Doch unser eigenes Unterwegssein trägt dazu bei, dass diese Qualitäten zunehmend unter Druck geraten. Überfüllte Zufahrten, Lärm in sensiblen Tälern, Konflikte mit Anwohnerinnen und Anwohnern, Mitteilungsdrang in den Social Media – all das ist Teil der Realität im Alpenraum.

Natürlich ist es nicht immer einfach. Viele Tourenziele sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur eingeschränkt erreichbar. Zeitfenster, Ausrüstung, Gruppengrößen, frühe Starts – all das spielt eine Rolle. Niemand geht „einfach so“ ohne Auto in die Berge. Aber vielleicht geht es auch gar nicht um Perfektion. Sondern um bewusste Entscheidungen. Um das Abwägen: Muss es wirklich so oft das weit entfernte Ziel sein? Geht es auch näher? Können wir Fahrten bündeln, Fahrgemeinschaften bilden, Alternativen ausprobieren? Viele, die den Schritt wagen, berichten von überraschenden Erfahrungen. Die Zugfahrt wird zur Einstimmung. Gespräche entstehen. Der Blick aus dem Fenster verändert den Rhythmus. Der Zustieg beginnt am Bahnhof, nicht am Parkplatz.

Die Frage, wie wir in die Berge kommen, ist längst eine kulturelle Frage geworden. Sie sagt etwas darüber aus, wie wir Bergsport verstehen – heute und in Zukunft. Bergsport war nie nur Konsum. Er war immer auch Haltung.

Vielleicht beginnt nachhaltiger Bergsport genau hier: mit der Frage, wie wir losgehen. Und mit der Erkenntnis, dass auch der Weg zum Berg selbst schon Teil dessen ist, was wir suchen.

ZUR PERSON



Manfred Zink

Der Vorstand der Sektion München döst auch gerne mal zwei Nächte im Flixbus, um den Ätna aus der Nähe zu sehen.

Mehr als reine Logistik

› EUER FEEDBACK ZUM WEGWEISER

Wir haben den links abgedruckten Wegweiser bereits vorab auf unserer Website und unseren sozialen Kanälen veröffentlicht. Einige Kommentare sind hier abgedruckt. Vielen Dank für eure Diskussionsbeiträge!

Mobilität als Hebel zu Nachhaltigkeit ist verstanden. Aber wie soll man das als Familiengruppe umsetzen? Mit Bus & Bahn gibt es Angebote, aber wer einmal mit Kindern nicht mehr nach Hause kommt, wird – insofern man kann – wieder auf das Auto und eventuell weniger frequentierte Routen zurückgreifen. Fahrgemeinschaften werden gebildet, aber der Zugang zu Kleinbussen wäre hilfreich und eine Kooperation mit einem Anbieter doch vielleicht möglich?
Henriette Schweiker

Ich fahre inzwischen gerne mit dem Zug in die Berge, vor allem bei Überschreitungen, wo Start und Ziel unterschiedlich sind. Leider muss aber auch gesagt werden, dass es zum einem länger dauert und in 9 von 10 Fällen irgendetwas nicht klappt, z. B. Verspätung, Verpassen des Anschlusszugs, Zugausfall, Zug fährt nicht weiter usw. Und an den Wochenenden sind die Züge brechend voll und man muss im Zug stehen. Wenn hier Verbesserungen kämen, würden meiner Meinung nach auch mehr Leute mit der Bahn fahren.
Claudia Jakowatz

Wir reisen zu unseren Wanderungen immer mit den Öffentlichen an.
Jens Hamann

INFO

Der Wegweiser ist online weiterhin zum Kommentieren freigeschaltet.



TATONKA®

HIKING. TATONKA.



FAIRE & TRANSPARENTE PRODUKTION

TATONKA - OUTDOOR EQUIPMENT SEIT 1993

ENTDECKE DIE NORIX - SERIE



„Ich finde es einfach entspannter, mich nach der Tour heimkutschieren zu lassen“:
Thomas Osterman leitet die 2020 gegründete Gruppe „ZugBusBerg“.



Netz- statt Tourenplanung

Weniger Blechlawinen, mehr Bergzeit:
Thomas Osterman kämpft mit seiner Gruppe ZugBusBerg dafür, dass Bergtouren künftig öfter am Bahnhof beginnen (können) – und beweist dabei große Ausdauer.

Text: Lubika Brechtel

Wer beim Gruppennamen ZugBusBerg an gemeinsame Öffi-Touren denkt, liegt falsch. Aber auch nicht ganz daneben. Die Mitglieder dieser 2020 gegründeten Gruppe der Sektion München sind freilich auch am Berg unterwegs – bevorzugt mit dem ÖPNV. Doch ihre eigentliche Arbeit beginnt lange vor dem ersten Schritt, und zwar beim Fahrplan. Die Engagierten rund um Leiter Thomas Osterman wollen die Interessen von Bergsportlerinnen und Bergsportlern im Bahn- und Busverkehr stärker sichtbar machen und konkrete lokalpolitische Verbesserungen anstoßen. Entstanden ist die Initiative 2019 als Arbeitsgruppe für nachhaltige Mobilität. Ein Jahr später folgte die Gründung der Sektionsgruppe. Statt Tourenplanung stehen für Thomas

also Analyse, Beobachtung und Auswertung von Linienplänen, Taktungen und Ausschreibungen auf der Agenda. „Ich finde es einfach entspannter, mich nach der Tour in den Zug zu setzen, eine Brotzeit zu essen und heimkutschieren zu lassen,“ sagt der 44-Jährige über seine persönliche Motivation.

„Wir gehen natürlich privat gerne in die Berge“, ergänzt der studierte Informatiker. „Aber eben nicht als Gruppe mit einem Tourenprogramm.“ Die Arbeit von ZugBusBerg findet eher im Hintergrund statt: Die Mitglieder analysieren Bahn- und Busverbindungen in die Alpenregionen, sammeln Informationen zu Tickets und Fahrplänen und veröffentlichen Planungshilfen für autofreie Bergtouren. Gleichzeitig sehen

Das richtige Ticket für die Tour und weitere Tipps und Tricks zur Öffi-Nutzung findet ihr auf der Gruppenwebsite von ZugBusBerg.



Was tut sich in Sachen Fahrplan?
Bild eines typischen Gruppenabends bei „ZugBusBerg“

sie sich als Interessenvertretung gegenüber Politik und Verkehrsbetrieben. Wenn neue Buslinien ausgeschrieben werden oder Fahrpläne überarbeitet werden, mischen sich die Ehrenamtlichen mit Unterstützung der Sektion ein. „Wir schreiben an die verantwortlichen Stellen und weisen darauf hin, dass nicht nur der Berufsverkehr berücksichtigt werden sollte, sondern auch der Ausflugsverkehr“, erklärt Osterman, der sich auch im Verein „PRO BAHN“ engagiert.

Denn an schönen Wochenenden zeigt sich das bekannte Bild. Kilometerlange Autoschlangen, überfüllte Parkplätze, verstopfte Täler. Osterman ist überzeugt: Ein attraktiver öffentlicher Verkehr könnte hier viel Druck aus den Regionen nehmen. „Wenn der Fahrplan unpraktisch ist, fahren natürlich alle mit dem Auto hin“, sagt er. Ein Busangebot könne dagegen dazu beitragen, „dass der Parkdruck vor Ort sinkt und die Blechkolonnen weniger werden“. Aus diesem Gedanken heraus haben Osterman und seine Mitstreiter ein Positionspapier für Zug- und Busangebote in Bayerns Berge entwickelt. Zu den Mindestanforderungen zählen mehrere Verbindungen am Morgen und am Abend sowie spätere Rückfahrten – besonders wichtig im Sommer, wenn Touren länger dauern. Osterman versteht seine Arbeit auch als Nachhaltigkeitsthema. „Der Alpenverein ist ein anerkannter Naturschutzverband, und Naturschutz umfasst auch die Reduktion des Individualverkehrs“, bezieht er klar Stellung.

Mit Ausdauer gegen die Eingleisigkeit

Der harte Kern von ZugBusBerg umfasst etwa fünf bis zehn Engagierte, im Schnitt um die 50 Jahre alt. Die Hintergründe sind unterschiedlich: Einige bringen berufliche Erfahrung aus dem Verkehrsbereich mit, andere sind politisch aktiv oder einfach begeisterte Öffi-Nutzer. Osterman selbst begeistert sich seit seiner Kindheit für Bahn- und Busverkehr. „Ich habe irgendwann angefangen, Fahrpläne zu analysieren, weil ich verstehen wollte, nach welchem Muster sie aufgebaut sind“, erklärt er sein umfangreiches Fachwissen. Sein Know-how kommt der Gruppe heute zugute, etwa bei Stellungnahmen an die Politik oder bei Verbesserungsvorschlägen für Fahrpläne.

Trotzdem ist die ehrenamtliche Arbeit oft mühsam: Planungen dauern lange, Infrastrukturprojekte sind kompliziert und nicht jede Idee lässt sich sofort umsetzen. „Man merkt manchmal, wie zäh solche Prozesse sind“, sagt Osterman. Als Herausforderungen benennt er vor allem langsame politische Entscheidungen, eine unsichere Finanzierung, Personalmangel im Busverkehr und chronische Infrastrukturengpässe. Besonders wurmen ihn die vielerorts eingleisigen Bahnstrecken im bayerischen Alpenvorland. Trotzdem bleibt er mit seiner Gruppe am Ball: „Steter Tropfen höhlt den Stein ist unser Motto“, sagt

der Gruppenleiter mit einem Schmunzeln. Ein Erfolgskonzept ist in seinen Augen der Münchner Bergbus: Nachdem das Pilotprojekt zunächst nur eine Hin- und Rückfahrt pro Tag anbot, wurden später zusätzliche Verbindungen eingeführt. Auch dass für die „Tour der Woche“ nur noch per ÖPNV erreichbare Ziele ausgewählt werden, geht mit zurück auf die Initiative von ZugBusBerg, erklärt Osterman sichtlich stolz.

Langfristig will Osterman mit seiner Gruppe auch über Bayern hinausblicken. Als Vorbild nennt er immer wieder Südtirol: Die beliebte Urlaubsregion punktet in seinen Augen mit dichtem Busnetz, guter Taktung und Gästekarten, die die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bereits im Übernachtungspreis enthalten. „Am Ende geht es darum, dass man einfach entspannt in die Berge kommt – und genauso entspannt wieder nach Hause“, fasst er den gemeinsamen Nenner der Gruppenmitglieder zusammen.

EHRENSACHE EHRENTAMT?

Ohne Ehrenamt kein Alpenverein. Wenn du mit dem Gedanken spielst, dich bei uns zu engagieren – ganz egal, ob regelmäßig oder punktuell –, findest du auf unserer Website unter „Ehrenamt“ weitere Informationen.

Alle Infos auf
unserer Website







Foto: Michael Vizthum

Mobilität

Großen Bergtouren wohnt ja immer etwas Spannung inne. Finden wir guten Pulverschnee? Wie schwer ist die 20-Meter-Verschneidung wirklich? Bin ich überhaupt fit genug? Und was tun, wenn die Gratüberschreitung so ausgesetzt ist wie auf dem Bild im Internet?

Dass der Weg zum Berg mal spannender sein würde als die Bergtour selbst, hätte wohl auch ein Hitchcock nicht geahnt. Aber wenn Spannung das ist, wovon man nach der Tour im Biergarten oder auf WhatsApp erzählt, gehört zu den eingangs erwähnten Fragen heute zweifellos: Wo habe ich geparkt (und wenn ja, für wie viel), beziehungsweise: Passen ich (und mein Radl) noch in den Zug?

Die Wahl des Verkehrsmittels ist längst, wie Manfred Zink im „Wegweiser“ (S. 10) schreibt, „eine kulturelle Frage“ geworden – mit einer derartigen Wucht, dass sich aus Sachfragen zu Fahrradmitnahme und Anschlusstickets ein intensives 6-Seiten-Interview mit dem MVV-Geschäftsführer (S. 32) entfaltet; eine Wucht, die die Macher des alpinprogramms auf so komische Ideen bringt wie Gletscherkurse im Bootshaus (S. 24).

Eines darf man dabei nicht vergessen: Mobilität ist mehr als nur Verkehr. Sie setzt voraus, gesund und in der Lage zu sein, überhaupt in die Berge gehen zu können. Davon erzählen nicht nur der Bergführerblick (S. 39), sondern auch die lesenswerten Lebensgeschichten von drei unserer Mitglieder, die ganz andere Widerstände überwunden haben als Blockabfertigung und Schienenersatzverkehr (S. 28). Äußerst mobil zeigen sich übrigens auch Bettwanzen (S. 20), die – zum Start der Hüttensaison sei darauf hingewiesen – im Rucksack von Hüttentrekern ideale Verkehrsmittel zur Besiedelung neuer Lebensräume finden.

Wenn jemand eine Reise tut ...



Foto: Walter Weibel

... so kann er was erzählen: Wir haben nach euren **denkwürdigsten „Bergfahrten“** gefragt – egal, ob per Bahn, Bus, Auto oder Daumentaxi. Hier sind eure Geschichten.

↑ „Van Life“ auf zwei Rädern:
mit dem Roller zum Klettern
in die Dolomiten

Die Taxi-Tramper-Tagestour

Im Juli 2023 bin ich mit meinem Vater zu seiner ersten Klettersteigtour am Ettaler Manndl aufgebrochen. Ausgestattet mit Deutschlandtickets sind wir dieses Mal gemeinsam per Bus und Bahn ab München in die Berge gefahren – in der Vergangenheit hätten wir diese Tour immer mit dem Auto gemacht. Bei der Ankunft in Oberau hatte der Regionalexpress leider ein paar Minuten Verspätung, sodass wir den Bus in Richtung Ettal nicht mehr erreichen konnten und kurzfristig ein Taxi organisieren mussten.

Nach dem schönen kurzen Klettersteig und der damit verbundenen Wanderung wollten wir die Rückreise antreten. Diese war aufgrund von Bauarbeiten leider nicht mit der Regionalbahn ab Oberammergau möglich, sondern wieder nur über Oberau. Ein Unfall auf der B23 Nähe Unterammergau hat dann noch den kompletten Verkehr in der Umgebung lahmgelegt, sodass weit und breit kein Bus mehr fuhr. Per Anhalter konnten wir dann endlich Richtung Oberau fahren – nur um dort abermals den Anschluss an den Regionalzug knapp zu verpassen. Aber zum Glück war unser Fahrer spontan bereit, uns nach Murnau zu bringen – und vor allem schnell genug, damit wir dort den Zug noch erreichten. Fazit: Mit Bus und Bahn klappt leider nicht immer alles wie geplant ...

Jonas Benterbusch

Nach Kathmandu auf dem Landweg



©: Archiv Fenzl

↑ Trotz Motorschaden die Fahrt des Lebens: Gerhard Fenzl (re.) im Iran

Im Jahr 1990 hatte ich einen großen Plan gefasst: Ich wollte an einer organisierten Gleitschirm-Trekking-Tour in Nepal teilnehmen, aber nicht mit dem Flieger, sondern auf dem Landweg anreisen. München – Kathmandu, ca. 10.000 Kilometer sollten es werden. Der eigens dafür angeschaffte VW-Campingbus trug mich nach Griechenland, durch die gesamte Türkei und auch noch in den Iran. Kurz vor Isfahan beendete dann aber ein sehr unschönes Geräusch aus dem Motorraum meinen Tatendrang: Kapitaler Motorschaden! Aus wenigen Transit-Tagen wurde ein dreiwöchiger Aufenthalt im Iran, bei dem ich unglaublich nette, aufgeschlossene und hilfsbereite Menschen kennenlernen durfte. Trotz aller Bemühungen der Mechaniker war aber an eine Weiterfahrt nicht zu denken. Immerhin schaffte ich es im Kriechgang und mit einer gigantischen Rußfahne zurück in die Osttürkei (Verbrauch: 50 Liter/100 km, Dieselpreis: 1 US-Dollar – für eine Tankfüllung!). Ab hier war dann der ADAC für mein Auto zuständig und ich fuhr mit dem Zug nach Hause. Die Berge Nepals hab' ich auf dieser Tour nicht zu sehen bekommen (inzwischen nachgeholt), aber es war die wohl prägendste Fahrt meines Lebens. Und gerade in diesen Tagen denke ich wieder oft daran ...

Gerhard Fenzl

Fahrt in den Jungbrunnen

Mit Winnie Puuh und Bud Spencer zum Torres del Paine Nationalpark

Was soll schon zwei jungen Mädels passieren, wenn sie Hunderte von Kilometern durch Patagonien trampeln?! Dachten wir uns und erzählten unseren Eltern erst mal nichts davon.

Was dann passierte, waren die nettesten und skurrilsten Begegnungen, die man sich als Reisende wünschen kann. Angefangen bei Pancho und Diego, die uns nach einer sehr engen und sprachlich herausfordernden Autofahrt in einem verlassenen Kinderzimmer voller Winnie-Puuh-Plüschtiere übernachten ließen; über den wortkargen, Mate trinkenden Trucker-Fahrer mit einer verblüffenden Ähnlichkeit zu Bud Spencer; hin zu einer Nacht im Garten einer Polizeistation (Bud Spencer hatte die irritierten Polizisten genötigt, uns zu beherbergen). Dabei mussten wir ihnen erst einmal geduldig erklären, dass auch wir Frauen im Dunkeln mithilfe von Stirnlampen ein Zelt (unser eigenes!) aufbauen können.

Egal, wer uns mitnahm, alle meinten es sehr gut mit uns und keiner wollte uns ohne Sicherheitsmaßnahmen in der freien Landschaft wieder absetzen. Das hatten wir uns anders vorgestellt. Erst im Nationalpark Torres del Paine durften wir wieder frei von männlicher Fürsorge unserer Wege gehen.

Olly und Chrizzl

Wir waren im Pitztal und Ötztal wandern und sind öffentlich mit Bus und Bahn angereist. Auf der Rückfahrt haben wir eine siebenstündige Direktfahrt von Imst nach Frankfurt genossen. Es war ein langer Tag, begonnen mit dem Abstieg von der Hütte, und am Ende der Fahrt fühlten wir uns wie 13. Dank Hormonausschüttung und Erschöpfung waren wir „drüber“, aber gut gelaunt und glücklich.

Sabine Schmatolla

Die große Freiheit: per Daumentaxi kreuz und quer durch Patagonien

Foto: privat



→
Triglav mit Öffis: klappt wie
am Schnürchen, bis auf den
Stau am Mittleren Ring



Foto: Archiv Blechschmidt

Einmal Triglav und zurück für 71,58 EUR

Meine Freundin Uschi und ich hatten im letzten Juni den Triglav als Ziel. Die Anreise mit Öffis klappte hervorragend: Um 7 Uhr in Augsburg aus dem Haus, über München, Salzburg und Villach bis Jesenice, weiter nach Mojstrana und im Vratatal zum Aljazev Dom (18 Uhr). Wobei wir einen Teilabschnitt per Bus (Schienenersatzverkehr) zurücklegen mussten und die Anreise dadurch länger war. Die schnellste Verbindung zwischen München und Jesenice dauert nur fünf Stunden.

Am zweiten Tag erreichten wir mit einem wegen der Hitze mühsamen Aufstieg über den Pragweg die riesige Triglavhütte. Die dortige Webcam hatte uns in den letzten Wochen übrigens einen guten Überblick über die Schneedeckenentwicklung gegeben. Am nächsten Tag war es nur ein kurzer Aufstieg auf den Triglav (2864 m) – Uschi hatte nun ihre alpinen Seven Summits geschafft – aber ein langer 2200-Meter-Abstieg ins wilde Kot-Tal nach Mojstrana. Mit dem Talbus fuhren wir zu einer Unterkunft in Jesenice. Am vierten Tag morgens mit der Bahn nach Villach, dort wechselten wir in den Flixbus nach München (halbe Stunde Stau am Mittleren Ring!) und kamen dann per Bahn wieder nach Augsburg. Wenn man nur einen Rucksack als Gepäckstück dabei hat, ist das mehrmalige Umsteigen wirklich kein Problem. Noch ein Blick auf die Kosten: 71,58 Euro pro Person mit Bahncard 25. Super!

Gotlind Blechschmidt

Brutal schön

Jedes Mal, wenn ich mit dem Rennrad von München auf die Alpen zufahre, komme ich aus dem Staunen nicht mehr raus! Diese Gewalt kombiniert mit Schönheit macht mich jedes Mal glücklich und motiviert, bis in die Berge zu radeln!

Lukas Tesch

Du hast auch noch eine Geschichte beizutragen? Auf alpinwelt.de kannst du sie in den Kommentaren ergänzen.



Freie Nacht fürs Klima

GLOBETROTTER & DAV
**FREIE NACHT
FÜRS KLIMA**
Win fürs
KLIMA



Foto: DAV/Hans Herbig

Wer noch bis Oktober mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer Hütte anreist, bekommt eine Nacht im Matratzenlager geschenkt. Auch vier unserer Hütten sind bei der diesjährigen Aktion des DAV mit dabei.

↑ Über 70 Hütten sind Teil der Aktion „Freie Nacht fürs Klima“.

Die Aktion „Freie Nacht fürs Klima“ des Deutschen Alpenvereins ist in ihre zweite Saison gestartet. Das Prinzip dahinter: Eine öffentliche Anreise soll sich doppelt lohnen. Einerseits wird der größte Teil des CO₂-Fußabdrucks beim Bergsport durch eine öffentliche An- und Abreise vermieden und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Zum anderen übernachten DAV-Mitglieder zwei Mal kostenlos im Matratzenlager auf über 70 teilnehmenden Hütten. Darunter übrigens auch vier unserer Hütten: das Heinrich-Schwaiger-Haus, die Reintalangerhütte, die Schönfeldhütte und das Taubensteinhaus.

Öffentlich anreisen, kostenlos übernachten

Online kann jedes DAV-Mitglied zwei Gutscheine buchen. Diese können dann in unterschiedlichen Monaten bis zum Ende des Aktionszeitraums im Oktober 2026 eingelöst werden.

Weitere Voraussetzungen sind:

- > Anreise überwiegend (mindestens 90 Prozent) mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad
- > Reservierung eines Schlafplatzes auf einer teilnehmenden Hütte
- > Vorlage von Gutschein, Mitgliedsausweis und ÖPNV-Ticket (oder Selfie von der Radanreise) auf der Hütte

← Auch unser Heinrich-Schwaiger-Haus ist Teil der Aktion – öffentlich gelangt man u. a. mit einem Schrägaufzug zum Ausgangspunkt.



Foto: Archiv Sektion München

Weitere Infos zur Aktion
und Gutscheinbestellung



Lästlinge auf Hüttentreckking



Foto: Vera Grad

Zum Juni öffnen auch die letzten Berghütten ihre Türen. Mit Beginn der Hüttensaison nimmt allerdings auch ein leidiges Problem wieder Fahrt auf: **Bettwanzen**. Wir klären auf, was wir zur Vorbeugung unternehmen – und was jeder Hüttengast tun kann.

Text: Carolin Kalkbrenner, Verena Kestler

Wer auf Hütten die Staufächer nutzt, anstatt den Rucksack auf die Matratze zu legen, hat schon viel zur Eindämmung beigetragen.

Was sind Bettwanzen?

Die Bettwanze (*Cimex lectularius*) ist ein wenige Millimeter großes, blutsaugendes Insekt. Die Lebenserwartung einer Bettwanze liegt bei etwa einem halben Jahr, wobei sie auch mehrere Monate ohne Nahrung übersteht. Bettwanzen sind nachtaktiv und verstecken sich tagsüber in kleinen Ritzen oder Spalten, etwa hinter Fußbodenleisten, aber auch in Lichtschaltern.

Sind Bettwanzen schädlich?

Bettwanzen gelten nicht als Überträger von Krankheitserregern. Ihre Stiche können jedoch Juckreiz, allergische Reaktionen, Schlafstörungen oder Sekundärinfektionen verursachen. Deshalb gelten Bettwanzen als Lästlinge. Stiche von Bettwanzen unterliegen nicht der Meldepflicht, sie sind von Stichen anderer Insekten auch nicht immer ohne Weiteres zu unterscheiden.



Foto: Ham

← In Hütten dominieren Holzverkleidungen und Bettgestelle aus Holz – leider auch ideale Verstecke für Bettwanzen.

Wie verbreiten sich Bettwanzen?

Bettwanzen gibt es ganzjährig und weltweit, in Privathaushalten und im Tourismusgewerbe, egal, ob im City-Hostel, im 5-Sterne-Hotel, im Schullandheim, im Kino, oder eben in einer Berghütte. Sie verbreiten sich in aller Regel über Gegenstände, die von Bettwanzen befallen sind – auf Berghütten sind das vor allem Rucksäcke. Allerdings ist ein Befall in Hotels leichter zu behandeln als in Berghütten. Nicht nur wegen der Zugänglichkeit, sondern auch, weil die Zimmer kleiner sind und weniger Holzverkleidungen (typische Verstecke) existieren. Der DAV-Bundesverband gibt an, dass jährlich etwa „fünfzehn bis zwanzig Hütten, also etwa fünf Prozent“, von einem Befall betroffen sind.

Wie wird einem Bettwanzenbefall vorgebeugt?

Auf unseren Sektionshütten sind Kammerjäger oder Bettwanzenspürhunde ein- bis zweimal in der Saison unterwegs, um möglichen Bettwanzenbefall zu kontrollieren. Zur Prophylaxe wird außerdem Kieselgur verstreut. Kieselgurpulver wirkt nicht chemisch, sondern mechanisch-abrasiv, es trocknet Bettwanzen in allen Entwicklungsstadien aus.

Was wird bei einem Befall auf Hütten getan?

Je nach Ausmaß des Befalls gibt es unterschiedliche Strategien zur Bekämpfung. Ist der Befall frühzeitig erkannt und lokal eingegrenzt, etwa auf ein Zimmer, können befruchtete Eier abgesammelt oder chemisch behandelt werden. Sofern es baulich möglich ist, ist auch Hitzebehandlung (Dampfreiniger) praktikabel. Dafür müssen aber alle Möbel (Bettgestelle) zerlegt werden und die Holzverkleidungen sowie die Dämmung entfernt werden. Zudem muss darauf geachtet werden, dass die Wanzen nicht vor der Hitze in andere Zimmer „fliehen“.

Ist der Befall weiter verbreitet, muss in letzter Konsequenz die Hütte begast werden. Das Verfahren dazu ist aufwendig, da die gesamte Hütte luftdicht verschlossen sein muss. Gerade bei Holzbauten ist das in der Regel nur möglich, indem man sie vollständig mit einer Hülle umschließt. Die Kosten dafür liegen bei ca. 30.000 EUR pro Hütte.

→ Ist da was? Spürhund Jimmy bei der Arbeit auf der Falkenhütte



Foto: Garina Neuner

SCHWERPUNKT MOBILITÄT

Welche Hütten sind besonders betroffen?

Etwas erhöhtes Risiko für Bettwanzenbefall besteht bei „Durchlaufhütten“, also auf beliebten Weitwanderwegen, auf denen man von Hütte zu Hütte wandert. Weniger Probleme gibt es in der Regel auf Hütten, die man nur für eine Übernachtung aufsucht. So gab es etwa auf dem vielbesuchten Watzmannhaus oder auf der hochgelegenen Stüdlhütte noch nie Probleme mit Bettwanzen.

Was kann man als Hüttengast tun?

Die wichtigste, wenn auch unbequeme Regel für Hüttengäste lautet: Den Rucksack nicht auf die Matratze stellen oder ausleeren – am besten gar nicht mit ins Zimmer bzw. Lager nehmen.

Außerdem trägt zur Eindämmung von Bettwanzen bei:

- > getragene Wäsche möglichst in Plastiktüten aufbewahren
- > Rucksack und Bekleidung an Haken hängen, nicht auf die Matratze legen
- > den Hüttenschlafsack regelmäßig waschen, möglichst bei 60 Grad. Empfindliche Ausrüstung (wattierte Schlafsäcke) kann auch für drei Tage ins Gefrierfach oder, sofern keine Metallteile enthalten sind, in die Mikrowelle gegeben werden.
- > nach einer Hüttentour die Ausrüstung kontrollieren (z. B. in der Badewanne)
- > einen Befall bzw. den Verdacht sofort dem Hüttenpächter melden

Wir danken euch im Voraus für eure Bereitschaft, zur Eindämmung dieses unliebsamen Themas beizutragen!

Zum Bettwanzen-Info-Flyer des DAV



alpinwelt 2026

Stubenhocker, Rumtreiber oder Tempomacher? Die typischen Alpentiere bewegen sich in den Bergen unterschiedlich weit – von kleinen Sprüngen bis zu Langstreckenflügen.

Höher, schneller, weiter: Einigen Bergsportlern kommt es bei den Touren auf Superlative oder zumindest persönliche Bestleistungen an. So manches Tier lässt es bei seinen Streifzügen durch die Berge hingegen etwas gemächlicher anehenangehen, wie ein Blick auf unsere Grafik zeigt.

Wichtig: Die angegebenen Bewegungsradien und Höhen sind Durchschnittswerte. Bei vielen Tieren gibt es deutliche jahreszeitliche Unterschiede in der Mobilität. So ziehen Gämsen und Steinböcke im Winter in tiefere Lagen, Birkhühner minimieren ihre Bewegung und harren tagsüber in Schneehöhlen aus, Murmeltiere halten in ihren Winterbauten Winterschlaf. Alpendohlen hingegen fliegen manchmal weitere Strecken, um im Tal nach Futter zu suchen. Neben geschlechtlichen Unterschieden hängen die Aktionsradien auch vom Alter der Tiere ab.



Steinbock

- ↑ 1600–3500 Meter
- 1–4 Kilometer im Aktionsradius von wenigen Hundert Hektar bis über 100 Quadratkilometer
- i Fast alle Steinböcke sind „Migranten“ – Ende des 18. Jahrhunderts waren sie so gut wie ausgerottet. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden sie aus dem Nationalpark Gran Paradiso auch in den anderen Alpenregionen wieder angesiedelt.



Murmeltier

- ↑ 800–3000 Meter
- 15–100 Meter von einem Baueingang entfernt, in Territorien von bis zu drei Hektar
- i Die Gänge eines Murmeltierbaus können bis zu 70 Meter lang sein.

Gletscherfloh

- ↑ bis 6300 Meter
ausschließlich auf Gletschern und Firschneefeldern
- wenige Dezimeter bis ein Meter
- i Große Sprünge – Kann bei Gefahr durch Fressfeinde wie Spinnen und Vögel, sowie bei Vibration und Berührung durch Schmelzwasser explosionsartig 20 Zentimeter hoch und 50 Zentimeter weit springen.

Tierisch unterwegs



Alpendohle



- ↑ 1500–2800 Meter
bis 8000 Meter – Flughöhe
- ⊖ 5–20 Kilometer
- i** Hoch und schnell – Bei Stoßflügen ins Tal können Alpendohlen bis zu 200 Kilometer pro Stunde schnell werden. Sie legen oftmals pro Tag eine Höhendifferenz von 500 bis 2000 Höhenmetern zurück.

Alpensalamander



- ↑ 600–2430 Meter
- ⊖ 4–22 Meter
- i** Alpensalamander atmen über die Haut und brauchen eine hohe Luftfeuchtigkeit, um Austrocknung zu vermeiden. Deshalb sind sie bei und nach Regen besonders aktiv. Andernfalls kommen sie nur gelegentlich hervor, um ihre Verstecke, etwa unter Steinen, zu wechseln.

Borkenkäfer



- ↑ bis 2000/2250 Meter
- ⊖ 100–500 Meter
- i** Der Bewegungsradius der Borkenkäfer vergrößert sich mit Windunterstützung auf ein bis drei Kilometer.

Gämse



- ↑ 1000–2500 Meter
- ⊖ 1–5 Kilometer im Streifgebiet von 100–300 Hektar
- i** Kann im felsigen Gelände zwei Meter hoch und sechs Meter weit springen und in abschüssigem Gelände bis zu 50 Kilometer pro Stunde schnell werden.

Birkhuhn



- ↑ 1000–2400 Meter
in den Alpen, in tieferen Moorlandschaften auch möglich
- ⊖ 100 Meter bis 2 Kilometer
- i** Notfallturbo – Auf der Flucht können Birkhühner 40–80 Kilometer pro Stunde schnell fliegen, besonders im Winter ist das für sie jedoch sehr kräftezehrend.

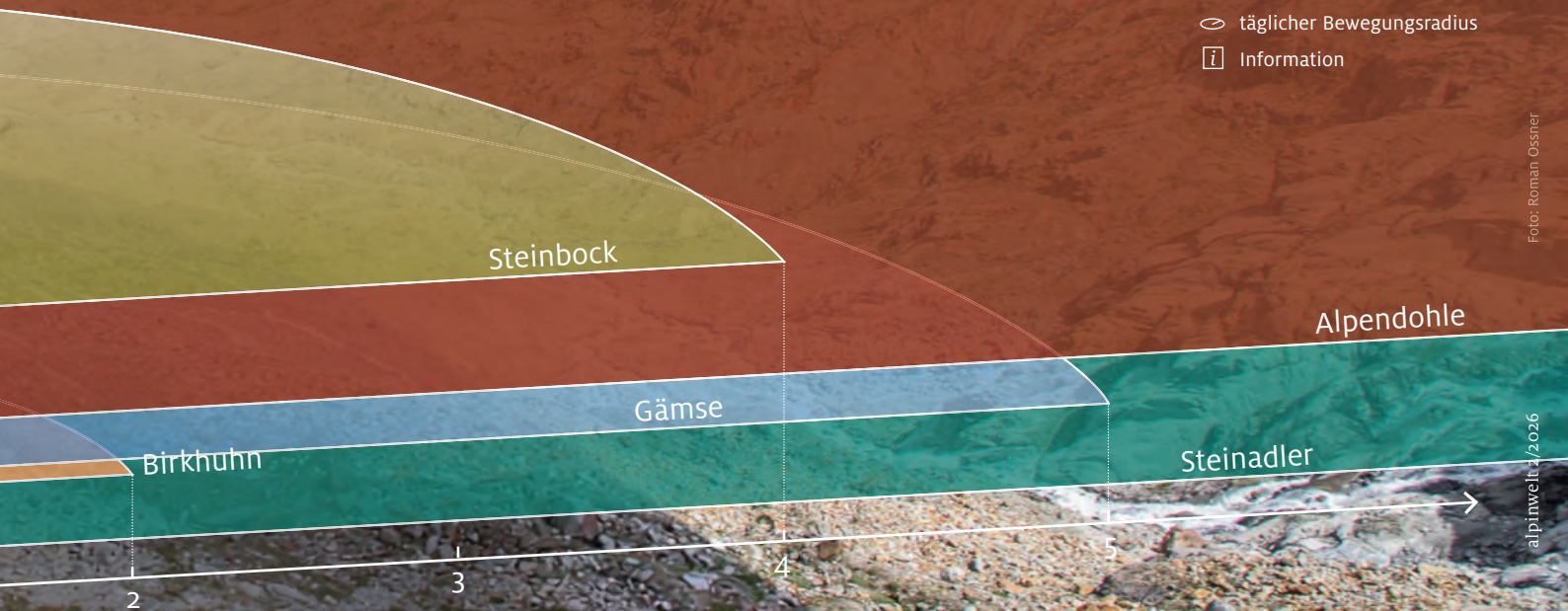
Steinadler



- ↑ 1500–2000 Meter – Brut und Jagd;
bis 7000 Meter – Flughöhe
- ⊖ 10–20 Kilometer vom Horst im Revier mit 30–100 Quadratkilometern
- i** Transportwunder – Steinadler können Beute Beute von bis zu 15 Kilogramm transportieren.

Legende

- ↑ Höhe
- ⊖ täglicher Bewegungsradius
- i** Information



Martin Lehmann und **Dagmar Gehmacher** arbeiten daran, die Angebote im alpinprogramm noch Öffi-tauglicher zu machen. Worauf es dabei ankommt, und warum man das Auto nicht verteufeln sollte

Text: Thomas Ebert

„Das Verhältnis von Fahrzeit und Gebirgszeit muss passen.“

Mit mehr als 2000 Touren, Kursen, Events und Veranstaltungen pro Jahr ist unser alpinprogramm das größte Angebot im Bergsport weit und breit. Dank der intensiven Emissionsbilanzierung ist auch klar, welchen Anteil das Programm an den Gesamtemissionen des Alpenvereins München & Oberland trägt: 2024 waren es 359 Tonnen CO₂-Äquivalente, gleichbedeutend mit **zwölf Prozent der Gesamtemissionen**. Martin Lehmann, der für die Sektion München das alpinprogramm verantwortet, sagt: „Nicht so viel, wie man vielleicht vermuten würde, aber das kann auch noch weniger werden.“

Wo man reduzieren will, ist ebenfalls klar: Mit 246 Tonnen CO₂-Äquivalenten wird der Löwenanteil durch Mobilität verursacht. „Die An- und Abreise ist der größte Treiber“, sagt Lehmann, „und hat daher von uns in den letzten Jahren viel Aufmerksamkeit bekommen.“

So ist das **Prinzip der stadtnahen Ausbildung** inzwischen fest im alpinprogramm verankert. „Wir fahren nicht mehr zwingend für alles in die Berge“, sagt Lehmann. So übte man die Spaltenbergung, für die man sonst zwei Tage auf den Gletscher müsste („ein krasser Aufwand für einmal rausrusiken“), einfach mal an Bäumen im Olympiapark. Inzwischen hat sich der Spaltenbergungsabend im Bootshaus an der Floßlände fest etabliert. Spannender Nebeneffekt: „Schon lange bevor wir in CO₂-Äquivalenten gerechnet haben, hat sich herausgestellt: Der Abendkurs in der Stadt ist viel beliebter als der Zwei-Tage-Kurs am Gletscher“, erzählt Lehmann.

Ausgebaut werden soll das Prinzip der stadtnahen Ausbildung auch beim Klettersteiggehen, bei der behelfsmäßigen Bergrettung und sogar beim Alpinklettern. Natürlich kann die Halle die echte Bergwelt nicht eins zu eins ersetzen. „Aber wenn man die Grundlagen stadtnah in der Halle lernt, kann man die Zeit im Gebirge noch sinnvoller nutzen“, so Lehmann. Auch von

den Isartrails versprechen sich die Macher des alpinprogramms einiges. „Dann müssen wir nicht mehr das Rad ins Auto packen, im Stau stehen, um dann irgendwo am Berg Fahrtechnik zu üben“, hofft Lehmann.

Es gibt keine Vorschriften, nur Empfehlungen

Natürlich lässt sich nicht jede Fahrt in die Berge vermeiden. Deshalb haben die alpinprogramm-Macher viel Zeit und Energie in die Optimierung der Öffi-Touren gesteckt. Lag der **Anteil an Öffi-Touren** 2021 noch bei 23 Prozent, sind es 2025 schon 36 Prozent – Hallen- und Theoriekurse bereits herausgerechnet. „In dieser Steigerung steckt auch viel Christoph drin“, sagt Lehmann und meint Christoph Detsch, der das gesamte Outdoor-Angebot auf Öffi-Tauglichkeit prüfte und oft gute ÖPNV-Alternativen fand – und zwar ohne Zumutungen wie dreimaliges Umsteigen oder drastischen Zeitverlust im Vergleich zum Pkw.

Ein weiterer Baustein ist die Erhöhung der Öffi-Pauschale für die Veranstaltungsleiter und -leiterinnen. „Wer seine Touren- bzw. Kursteilnehmer und -teilnehmerinnen dazu animiert, mit Öffis anzureisen, erhält eine Extra-Vergütung“, erklärt Dagmar Gehmacher von der Sektion Oberland. „Denn, Hand aufs Herz: Das erfordert mehr Koordination, als einfach Fahrgemeinschaften zu bilden.“



Spaltenbergung lässt sich auch in München üben.

Foto: Archiv Alpenvereine München & Oberland

„Wenn man die Grundlagen stadtnah in der Halle lernt, kann man die Zeit im Gebirge noch sinnvoller nutzen.“

– Martin Lehmann

Der Erfolg gibt den alpinprogramm-Machern Recht. Für 2025 wurde erstmals flächendeckend erhoben, wie die Anreise zu den alpinprogramm-Veranstaltungen erfolgt ist – mittels Fragebögen an die Leiterinnen und Leiter. Das Fazit: Bei den ÖPNV-Touren reisen mehr als 70 Prozent der Teilnehmenden tatsächlich auch mit Öffis an. Bezogen auf das Gesamtprogramm sind es immer noch um die 40 Prozent. „Es lebt vom Mitmachen“, sagt Lehmann, „dafür wollen wir werben.“ Denn vorschreiben kann und will man den Teilnehmenden die Wahl des Verkehrsmittels natürlich nicht.

„Wir verbieten keinen Autoverkehr, das wäre heuchlerisch“, stellt Lehmann klar. „Aber wir wollen da, wo es geht, einen möglichst geringen Fußabdruck hinterlassen.“ Schon wohnortbedingt kann es sein, dass eine Öffi-Anreise, etwa zu einer Skihochtour, nicht praktikabel ist. Hinzu kommen ein veritabler Tarifschunzel, sobald es ins Ausland geht, und das Pro-

blem der Rückerstattung: „Wenn eine Tour kurzfristig abgesagt wird, haben wir derzeit keine Möglichkeit, ein vorab gekauftes Zugticket rückzuerstatten. Das Auto kann ich aber einfach in der Garage stehenlassen“, beschreibt Gehmacher das Problem. Das gehe etwa auch mit **Fahrgemeinschaften**. So wird bei einer alpinprogramm-Tour vorab abgefragt, wie viele Pkw-Plätze zur Verfügung gestellt werden können. „Unsere aktuelle Auslastung liegt bei 2,5 Personen pro Pkw“, berichtet Lehmann. Zwar gebe es bei jeder Tour viele, die sich in wenige Autos quetschen – aber auch genau einen, der allein fahre. „Der versaut dann immer den Schnitt, sorry, wenn ich das so sagen muss.“

In der Hand hat man aber, welche Veranstaltungen überhaupt angeboten werden. Flugreisen kommen generell nicht infrage – auch dann nicht, wenn in den Alpen mal kein Schnee liegt. „Für Hochtouren müssen wir natürlich an die Gletscher“, so Lehmann, „aber alles andere machen wir


so nah wie möglich.“ So finden Tagestouren im alpinprogramm innerhalb eines **150-km-Radius um München** statt, für Wochenendveranstaltungen gilt ein 250-km-Radius. „Das ist unsere grüne Zone“, so Gehmacher, „die ist für uns bindend.“ Früher gab es Wochenend-Trips nach Arco, „heute sind wir mindestens vier Tage dort“, so Lehmann. Auch der Ortler ist nicht mehr im Programm – die Kombination aus häufig schlechten Bedingungen am Normalweg und mangelnden Alternativtouren von der Payerhütte sind die lange Anreise nicht mehr wert. „Wir fragen uns zunehmend, wie viele Stunden wir auf Achse sein wollen – das ist gar nicht nur eine CO₂-Frage. Das Verhältnis von Fahrzeit und Gebirgszeit muss passen.“ Wenig nachgefragt war bisher das Angebot, Touren vermehrt unter der Woche durchzuführen. „Wenn die Hütten und Straßen leer sind, sind es die Touren leider meistens auch“, schildert Gehmacher die Lage.

So findest du Öffi-Touren im alpinprogramm

Wir haben alle Veranstaltungen, die von München aus gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, mit einem entsprechenden Icon gekennzeichnet. Eine Übersicht dieser Kurse und Touren kannst du filtern.



Öffentliche Anreise

Alle Veranstaltungen, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, erkennst du an dem Icon: 

[zur Übersicht](#)



Martin Lehmann

Leitung Veranstaltungsprogramm,
Sektion München



Dagmar Gehmacher

Ausbildungs- und Tourenwesen,
Sektion Oberland



Zu den Öffi-Touren
im alpinprogramm

Drei Menschen, drei Schicksale und ein gemeinsamer Raum: die Berge. Ihre Geschichten zeigen, wie sich Mobilität durch Krankheit, Unfall oder Diagnose schlagartig verändern kann, welche Kraft nötig ist, weiterhin mobil zu bleiben – und wie sich der Blick auf Leben und Tod verändert.

Protokolle: Nadine Regel

Bergsport ist kaum denkbar ohne körperliche Leistungsfähigkeit. Genau die kann sich aber durch Krankheit, Unfall oder chronische Einschränkungen stark verändern. Dann ist Mobilität nichts Selbstverständliches mehr, sondern braucht Anpassung, Achtsamkeit, gute Planung und manchmal auch die bewusste Entscheidung, etwas sein zu lassen.

Die drei Geschichten unserer Sektions-Mitglieder Julia Lauer, Vinzenz Peuckert und Stephan Rankl zeigen verschiedene Auslöser solcher Einschränkungen. Julia lebt mit einer Autoimmunerkrankung, Vinzenz mit den Folgen einer Krebserkrankung und einer Amputation, Stephan mit den Spätfolgen eines schweren Kletterunfalls. Alle drei haben Wege gefunden, weiterhin in den Bergen unterwegs zu sein – angepasst an ihre Möglichkeiten, mit einem neuen Blick auf Tempo und Grenzen, und einem Gespür für oft unsichtbare Einschränkungen.

Stephan Rankl, 51, kommt ursprünglich aus dem Bayerischen Wald, wohnt aber seit seinem Studium der Feinwerktechnik in München. Er betreibt den Berg-Blog Sirdar.de.

Fotos: Archiv Stephan Rankl

STEPHAN RANKL: „Alles,

„Zum Klettern bin ich erst während meines Studiums gekommen. Mit der Zeit bin ich immer mehr in die Berge gegangen, habe Leute kennengelernt, mit denen ich anspruchsvollere Touren machen konnte. Irgendwann lag mein Fokus auf schwierigen alpinen Klettertouren. Gerade klassische Pause-Touren mit wenig Absicherung haben mich gereizt. Das war wie eine Sammeleidenschaft. Wenn man auf diesem Niveau unterwegs sein will, muss man ständig dranbleiben, trainieren, fit sein. Gegen Ende war das für mich schon fast stressig, und ich hatte vor dem Unfall das Gefühl, so nicht weitermachen zu wollen, wieder freier unterwegs zu sein.

Der Unfall ereignete sich 2017 am Watzmann, am Salzburger Weg in der Ostwand. Eine Zwölf-Seillängen-Tour im mittleren Schwierigkeitsgrad. Es passierte im anspruchsvollen Übergang von der Eiskapelle in den Fels am Einstieg. Die Stelle war mir von früher bekannt, verändert sich jedoch jedes Jahr. Wir wählten eine Passage, die uns machbar erschien. Ich war im Vorstieg unterwegs und konnte keine Zwischensicherung legen. Ich erinnere mich an den letzten Griff und daran, dass ich mit dem rechten Fuß auf den nächsten Tritt steigen wollte. In dem Moment habe ich gespürt, wie der Tritt unter mir wegbröselte. Dieses plötzliche Nachgeben ist noch sehr präsent. Und sofort war mir klar, das geht nicht gut aus. Das war der letzte klare Gedanke.



was jetzt kommt, ist für mich ein Bonus.“

← Nach einem Kletterunfall in der Watzmann-Ostwand war Stephan Rankl ein halbes Jahr im Rollstuhl.

Ich bin etwa 20 Meter abgestürzt, erst aufs Eis und dann in die Randkluft, aber das kenne ich nur aus Erzählungen. Später habe ich erfahren, dass ich ansprechbar war und mit der Bergrettung gesprochen habe. Mein Gedächtnis setzte erst zwei Tage später im Krankenhaus in Salzburg wieder ein. Das scheint eine typische Reaktion auf ein Trauma zu sein. Für mich ist es eher ein Glück, weil ich keine belastenden Bilder im Kopf habe. Die Verletzungen waren erheblich: ein Beckenringbruch, Verletzungen an Hüfte und Arm, ein ausgekugeltes Knie sowie eine Nervenschädigung im Fuß. Ich war zwei Monate im Krankenhaus und anschließend mehrere Wochen in Reha. Das erste halbe Jahr war ich überwiegend im Rollstuhl, erst nach neun bis zehn Monaten konnte ich ihn ganz weglassen.

Weniger Angst vor dem Tod

Der Weg zurück war zäh. Gerade in meinem Alter baut der Körper nach so einer Zeit extrem ab, und es dauert, bis man wieder Kraft aufbaut. Auch heute ist der Prozess nicht abgeschlossen. Fortschritte merkt man oft erst im Rückblick über Jahre. Zurückgeblieben ist vor allem die Fußhebeschwäche im rechten Fuß. Ich kann den Fuß nicht richtig anheben und brauche eine Orthese zum Gehen. Das wirkt nicht dramatisch, hat aber großen Einfluss auf die Bewegung. Wenn ein Muskel fehlt, gerät das System aus dem Gleichgewicht. Meine Mobilität hat sich dadurch verändert. Früher konnte ich einfach losgehen, heute muss ich mehr planen und auf meinen Körper hören. Es gibt Tage, da geht es nicht, und dann lasse ich es. Ich weiß inzwischen gut, wie viele Höhenmeter oder Strecke ich vertrage, und richte mich danach. Diese Achtsamkeit gab es früher nicht. Klettern spielt keine Hauptrolle mehr, ich bin viel mehr beim Wandern, oft allein. Es geht mir darum, draußen zu sein, etwas zu erleben

und neue Gegenden zu entdecken. Der Leistungsdruck ist weg. Ich reise auch viel mit meiner Frau und unseren zwei Kindern.

Der Unfall ist für mich im Nachhinein weniger Pech als eine Frage der Statistik. Wer sich oft in solchem Gelände bewegt, weiß, dass irgendwann etwas passieren kann. Ich habe viele Situationen erlebt, in denen nichts vorgefallen ist. Diesmal war es anders. Mein Blick auf das Leben hat sich verändert. Ich bin gelassener geworden und habe weniger Angst vor dem Tod. Ich war nah dran und weiß, dass es auch anders hätte ausgehen können. Gleichzeitig habe ich das Gefühl, schon viel erlebt zu haben. Alles, was jetzt kommt, ist für mich ein Bonus. Heute bin ich an einem Punkt, an dem ich sagen kann, dass ich zufrieden bin – nicht, weil alles wieder wie früher ist, sondern weil ich einen neuen Weg gefunden habe, mit dem ich gut leben kann.“



↑ Vom Unfall geblieben ist eine Fußhebeschwäche – weg ist dafür der Leistungsdruck.

„Ich war schon immer viel in den Bergen unterwegs. Ein großer Traum von mir war das Höhenbergsteigen in Nepal. Dann kam Corona, und ab da hat sich alles verändert. Ich habe mich angesteckt, war schwer krank mit hohem Fieber und starken Kopfschmerzen. Ich habe mich nie richtig erholt. Zeitweise wog ich nur noch 48 Kilo. Es folgte eine lange, belastende Phase voller Untersuchungen, mit Verdachtsdiagnosen wie Bauchspeicheldrüsenkrebs oder Lymphom. Vieles wurde ausgeschlossen, aber niemand wusste, was ich hatte. Dieses Nichtwissen über zweieinhalb Jahre war das Schlimmste.

Dann kam plötzlich eine beidseitige Sehnerventzündung, ich konnte kaum noch sehen. Multiple Sklerose wurde ausgeschlossen, eine klare Diagnose gab es trotzdem nicht. Ich hatte immer wieder Schübe, reagierte kaum auf Kortison und entwickelte zusätzlich eine Spastik im Bein, die sehr schmerzhaft war und das Gehen erschwerte. Trotzdem habe ich weitergearbeitet, während ich zunehmend das Gefühl hatte, die

Kontrolle zu verlieren. Der Wendepunkt kam mit einer ärztlichen Zweitmeinung. Ich bekam erstmals ein starkes Immunsuppressivum, seitdem ist alles deutlich stabiler. Meine Diagnose lautet Neuromyelitis-optica-Spektrum-Erkrankung, kurz NMOSD, eine Autoimmunerkrankung, bei der das Immunsystem körpereigene Strukturen angreift und Entzündungen im Gehirn und Rückenmark verursacht.

Irgendwann wurde mir klar, dass ich mein Leben nicht aufgeben will. Ich habe wieder angefangen, mich zu bewegen, bin klettern und wandern gegangen. Und dann kam der Gedanke zurück: Nepal. Daraus ist mehr geworden. Mir wurde bewusst, wie viele Menschen ohne klare Diagnose bleiben, weil die Erkrankung so unterschiedlich verlaufen kann. Deshalb nutze ich meine Reise, um Aufmerksamkeit zu schaffen und Spenden für die Forschung zu sammeln. Mein Ziel für 2024 war der 6189 Meter hohe Island Peak im Khumbu-Tal am Mount Everest. Ein Kameramann hat mich begleitet, daraus entsteht eine Dokumentation.

Ich habe mich intensiv vorbereitet, mich mit Ärzten, Physiotherapeuten und Trainern abgestimmt, Notfallpläne erstellt und Kontakte zu Krankenhäusern in Kathmandu aufgebaut. Ein neuer Schub hätte

JULIA LAUER: „Im Grunde

Julia Lauer, 30, geboren an der Ostsee, aufgewachsen in Österreich und der Schweiz, wohnt in München und arbeitet als Logopädin.

Fotos: Archiv Julia Lauer



mein gesamtes Körpergefühl verändern und eine engmaschige medizinische Betreuung erforderlich machen können. Im Grunde war ich meine eigene Teststudie, weil es kaum Daten zu meiner Erkrankung und den Medikamenten in Kombination mit großer Höhe und Kälte gibt. Ich habe im Münchner Höhenzentrum trainiert und meinen Körper langsam an die Belastung gewöhnt. Am Ende war ich auf 6000 Meter akklimatisiert.

Erfolg ist zweitrangig

In Nepal selbst ging es mir überraschend gut. Ich habe die Höhe gut vertragen und mich lebendig gefühlt. Den Gipfelversuch am Island Peak musste ich etwa 300 Höhenmeter unterhalb abbrechen, weil ich durch den Staub beim Trekking eine Bronchitis mit Fieber entwickelt hatte. Im Bergsteigen gilt: Wenn es dir nicht gut geht, gehst du runter. Das war die richtige Entscheidung, auch wenn es schwer war. Der Gipfel war für mich nie das Wichtigste. Insgesamt waren wir drei Wochen unterwegs, 195 Kilometer und über 9000 Höhenmeter. Im August 2026 geht es erneut nach Nepal, diesmal zum 7126 Meter hohen Himlung Himal im Nordosten des Annapurna-Ge-

biets. Die Bedingungen sollten für meine Lunge besser sein, da die Akklimatisierung direkt vom Basislager aus erfolgt.

Meine Erkrankung hat meine Perspektive verändert. Früher war ich vorsichtiger, heute denke ich: Wenn ich etwas machen möchte, dann versuche ich es. Ob es klappt, ist zweitrangig, es nicht versucht zu haben, wäre schlimmer. Gleichzeitig sind mir Sichtbarkeit und Gleichberechtigung im Bergsport wichtig geworden. Ich habe erlebt, wie schnell man, besonders als Frau und mit körperlicher Einschränkung, unterschätzt wird.

In Nepal habe ich mich besonders wohlgefühlt. Mir wurde kein einschränkendes Mitleid entgegengebracht, sondern echtes Mitgefühl. Meine Erkrankung wurde wahrgenommen, hat mich aber nicht definiert. Die Menschen sind mir mit echtem Interesse und Respekt als Person begegnet. Das wünsche ich mir auch für meinen Alltag in Deutschland. Ich finde, jeder sollte seinen eigenen Weg gehen dürfen. Und wenn ich mit meiner Geschichte auch nur einer Person Mut machen kann, hat sich alles gelohnt.“

war ich meine eigene Teststudie.“

Trotz der Autoimmunerkrankung NMOSD bricht Julia Lauer immer wieder zu Sechs- und Siebentausendern auf.

„In Nepal habe ich mich besonders wohlgefühlt. Mir wurde kein Mitleid entgegengebracht, sondern echtes Mitgefühl.“



Vinzenz Peuckert, 42, aufgewachsen in Brandenburg, wohnt in München und arbeitet im Bereich Kommunikation und PR im Schul- und Kitabau bei der Landeshauptstadt München.

Fotos: Archiv Vinzenz Peuckert

VINZENZ PEUCKERT: „Die Opferrolle war für

„Ich war als Kind viel krank, bis ich mit 15 die Diagnose Krebs erhielt: metastasierender Schilddrüsenkrebs im Endstadium, unheilbar. Eine seltene, genetisch bedingte Form, die lange unentdeckt blieb. Die Diagnose war ein Schock. Von einem Moment auf den anderen bricht alles weg, was vorher selbstverständlich war. Trotz der Krankheit habe ich die Schule beendet, mein Abitur geschafft, eine Ausbildung begonnen und nebenbei studiert. Für mich war es wichtig, so normal wie möglich weiterzuleben. Parallel dazu habe ich viel erlebt. Reisen sind bis heute zentral für mich und bedeuten Freiheit. Ich war auf drei Weltreisen und zum Wandern in Alaska, Neuseeland, Patagonien und Kanada. Das hat mir gezeigt, dass die Welt größer ist als meine Krankheit. Gleichzeitig gab es viele Rückschläge und Krankenhausaufenthalte. Mit der Zeit habe ich gelernt, mich sehr genau zu beobachten.

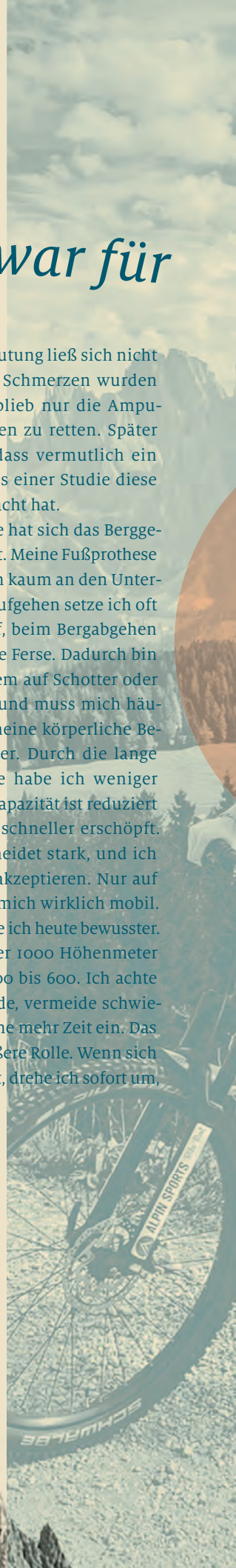
Ein besonders einschneidender Punkt war die Amputation meines Unterschenkels im Winter 2024. Zuerst dachte ich an eine harmlose Zerrung, doch beim Arzt zeigte sich eine massive Durchblutungsstörung. Das Bein war stark geschädigt, Gewebe starb ab und es wurde schnell lebensbedrohlich. Es folgten Notoperatio-

nen, aber die Durchblutung ließ sich nicht mehr herstellen. Die Schmerzen wurden extrem, schließlich blieb nur die Amputation, um mein Leben zu retten. Später stellte sich heraus, dass vermutlich ein Krebsmedikament aus einer Studie diese Gefäßschäden verursacht hat.

Mit der Prothese hat sich das Berggehen deutlich verändert. Meine Fußprothese ist starr und passt sich kaum an den Untergrund an. Beim Bergaufgehen setze ich oft nur die Fußspitze auf, beim Bergabgehen laufe ich eher über die Ferse. Dadurch bin ich instabiler, vor allem auf Schotter oder nassem Untergrund, und muss mich häufig abstützen. Auch meine körperliche Belastbarkeit ist geringer. Durch die lange Krankheitsgeschichte habe ich weniger Kraft, meine Lungenkapazität ist reduziert und mein Körper ist schneller erschöpft. Die Tagesform entscheidet stark, und ich habe gelernt, das zu akzeptieren. Nur auf dem E-Bike fühle ich mich wirklich mobil.

Bergtouren plane ich heute bewusster. Früher waren 800 oder 1000 Höhenmeter normal, heute eher 300 bis 600. Ich achte stärker auf das Gelände, vermeide schwierige Passagen und plane mehr Zeit ein. Das Wetter spielt eine größere Rolle. Wenn sich etwas zusammenbraut, drehe ich sofort um,

„Von einem Moment auf den anderen bricht alles weg, was vorher selbstverständlich war.“



„Wenn ich mit gesunden Menschen unterwegs bin, habe ich manchmal das Gefühl, dass ich die anderen aufhalte.“

mich keine Option.“

auch wenn das Ziel nah ist. Auch Stürze können gefährlich sein, weil ich Metastasen unter der Schädeldecke habe. Deshalb gehe ich vieles nicht mehr allein an.

Das Leben ist zu schön

Ich war mehrfach sehr nah am Tod. Das verändert etwas und gibt dem Leben eine andere Tiefe. Ich werde oft nach meiner psychischen Situation gefragt und sage ehrlich: Das Leben ist zu schön. Ich habe schlechte Tage, aber ich entscheide bewusst, worauf ich meinen Fokus lege. Die Opferrolle war für mich keine Option. Wenn es mir schlecht geht, gehe ich raus in die Natur und merke, dass das Leben weitergeht. Ich konzentriere mich auf die schönen Momente und habe oft das Gefühl, die Schönheit der Natur bewusster wahrzunehmen als andere.

Kürzlich war ich mit einer Wandergruppe unterwegs, organisiert über den Krebshilfe-Verein Eisvogel. Das war eine Art Retreat für krebserkrankte Männer, bei dem wir gemeinsam in die Berge gegangen sind. Zwischen uns war sofort ein anderes Verständnis da. Jeder hatte seine eigene Geschichte und seine Einschränkungen, und



↑ Peuckerts Prothese macht Berggehen möglich, ist aber im Abstieg instabiler.

genau deshalb musste sich niemand erklären. Wenn ich mit gesunden Menschen unterwegs bin, habe ich manchmal das Gefühl, dass ich die anderen aufhalte.

Wir sind gemeinsam losgegangen, ohne Leistungsdruck. Wenn jemand eine Pause brauchte, haben wir einfach angehalten. Wir wussten nicht, ob wir den Gipfel erreichen, aber wir haben es Schritt für Schritt versucht. Genau das hat es so intensiv gemacht. Oben anzukommen und gemeinsam Brotzeit zu machen, war ein sehr verbindender Moment. Ich würde mich freuen, wenn es solche Gruppen auch in der Sektion geben würde.“



→

Bewusstere Wahrnehmung:
„Ich konzentriere mich auf die schönen Momente.“



„Ich finde nicht, dass die Anreise mit uns ein Abenteuer ist.“

→
„Ich habe festgestellt, dass unglaublich viel geht“: mit Öffis unterwegs im Außerfern



Foto: Michael Vitzthum

Spätestens seit der MVV-Tarif bis Garmisch, Miesbach und Rosenheim reicht, ist der MVV der zentrale Mobilitätsanbieter für alle Bergfreunde im Großraum München. MVV-Geschäftsführer **Bernd Rosenbusch** diskutiert im Doppel-Interview mit Öffi-Verfechter **Michael Vitzthum**, was in Sachen Öffi-Bergtouren noch ausbaufähig ist und wie man Menschen zum Umdenken bewegen kann.

Interview: Claus Lochbihler, Thomas Ebert

Was verbindet den MVV-Chef mit den Bergen, Herr Rosenbusch? Ich weiß, dass Sie Skifahrer sind.

Rosenbusch: Ich gehe im Sommer sehr gerne Wandern und Bergsteigen. Bei meinem Sohn muss ich noch ein bisschen daran arbeiten, die Tochter geht gerne mit. Klettern ist nicht so meins. Langlauf mache ich auch ganz gern, aber das ist aufgrund des Klimawandels weniger geworden.

Wir haben ja hier als Gesprächspartner Michael Vitzthum, der fast ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Berge anreist. Wie würden Sie Ihr eigenes Mobilitätsverhalten charakterisieren?

Rosenbusch: Bei Bergausflügen zu 50 Prozent öffentlich, zu 50 Prozent mit dem Auto. Wir wohnen in Feldafing, Richtung Starnberger See, und da fehlt am Schluss leider die Regio-bahn. Erst mit der S-Bahn und dann weiter – das ist oft mühsam. Da hat Herr Vitzthum mir

etwas voraus. Wo wohnen Sie, wenn ich fragen darf?

Michael Vitzthum: Ich wohne zehn Minuten mit der Tram vom Hauptbahnhof entfernt.

Rosenbusch: Ja, das ist dann anders. Da sitzen Sie sozusagen direkt an der Quelle.

Was bräuchte es denn, Herr Rosenbusch, dass bei Ihnen aus 50 Prozent Öffi-Anreise in die Berge 70 Prozent würden?

Rosenbusch: Es ist wie bei jedem: Das Angebot muss da sein. In meinem Fall, wie schon gesagt, ein Regionalbahnanschluss. Leider haben wir in Deutschland das Thema Investitionen in den Schienenverkehr die letzten 20 Jahre völlig verpennt. Wenn Sie sich zum Beispiel die Strecke Murnau – Oberammergau anschauen: Das ist für viele nicht attraktiv. Und auch ein Stundentakt nach Garmisch-Partenkirchen ist nicht attraktiv genug.

Was wäre in Zukunft attraktiv?

Rosenbusch: Unser klares Ziel ist: Bis 2040 brauchen wir auf allen Linien mindestens einen 20-Minuten-Takt und mindestens 120 km/h Geschwindigkeit, damit das Angebot attraktiv wird. Das geht nur mit einem Ausbau der Strecken, teilweise zweigleisig. Nur so bekomme ich die Kapazität – und dann kann ich auch einen 20-Minuten-Takt, minimal 30-Minuten-Takt, anbieten.

Michael, erlebst du auch, dass bestimmte Bahnstrecken im MVV-Gebiet so etwas wie eine Achillesferse unserer Mobilität sind? Gera-de für diejenigen, die damit in die Berge fahren wollen?

Vitzthum: und da ist noch nicht alles vollständig verfügbar. Da könnte die Zusammenarbeit mit dem Alpenverein durchaus noch ausgebaut werden.

Vitzthum: Viele Einheimische fahren kurze Strecken lieber mit dem Auto, obwohl es ein Öffi-Angebot gibt. Ich höre öfters auch das Argument: Fahrt ihr Städter ruhig alle mit Bahn und Bus, dann haben wir freie Parkplätze.

Rosenbusch: Ich glaube nicht, dass es ein Stadt-Land-Thema ist. Es ist eine Frage der Reisezeit – und zwar nicht der gesamten Reisezeit, sondern der Wegeanteile. Wenn ich von München oder Ingolstadt in die Berge fahre, bin ich bereit, zehn Minuten zum Bahnhof zu gehen. Wenn ich aber in Oberau wohne, zehn Minuten zum Bahnhof gehe und dann nur 20 Minuten Zug fahre, dann ist der Anteil zu groß. Je näher ich am Ziel bin, desto kürzer muss der Weg zum öffentlichen Verkehr sein. Das gilt auch fürs Pendeln. Und das kriegen wir im Moment nicht hin, dafür ist das Busangebot im ländlichen Raum oft noch zu schwach.

Was zum Beispiel nicht geht, ist, zwischen Oktober und Juni öffentlich den Isarwinkel weiter zu befahren als bis Lenggries. Wer entscheidet eigentlich, wo und ab wann eine solche Linie fährt?

Rosenbusch: Für den Schienenverkehr wäre es die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Bei den Bussen sind die Aufgabenträger zuständig, und das sind meist die Landkreise. Die Landkreise erstellen alle drei bis fünf Jahre einen Nahverkehrsplan. Das wird beschlossen und dann – je nach Haushaltslage – mehr oder weniger davon umgesetzt.

Vitzthum: Das heißt: Wir aus der Stadt können uns das wünschen – aber entschieden wird vor Ort. Das heißt doch, dass es eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land bräuchte.

Rosenbusch: Genau darum geht es: sich zu vernetzen mit den Playern vor Ort – Touristikern, Hüttenwirten, Hotels. Die haben alle ein Interesse daran, dass Gäste auch ohne Auto kommen, weil das die Region entlastet. Und die Einwohner wieder ihre Wege erledigen können. Jemand aus Eschenlohe hat mir mal gesagt, dass er zwischen Freitagnachmittag und Sonntag nicht mehr aus dem Haus geht, weil alles so voller Stau ist.

Bei der Vernetzung vor Ort setzt ja zum Beispiel das DAV-Projekt der Mitfahrbankerl an.

Rosenbusch: Die Mitfahrbankerl wollen wir als Points of Interest in die MVV-App integrieren, genauso wie die Hütten. Die Grundidee ist: Ich plane in der MVV-App eine komplette Route – inklusive letzter Meile bis zur Hütte. Dafür brauchen wir aber Daten von außen,

„Je näher ich am Ziel bin, desto kürzer muss der Weg zum öffentlichen Verkehr sein.“

– Bernd Rosenbusch



Dr. Bernd Rosenbusch

ist seit dem 1. Oktober 2018 Geschäftsführer des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV). Der promovierte Diplom-Kaufmann bringt langjährige Erfahrung aus der Praxis mit: Stationen bei der Deutschen Bahn – unter anderem als Vertriebschef von DB Regio Bayern – sowie zuletzt als Marketingleiter der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Bayerischen Regio-bahn (BRB) prägen seinen Blick auf Mobilität. Beim MVV treibt Rosenbusch vor allem die Verbunderweiterung, Tarifreformen und digitale Mobilitätsangebote voran – mit dem Ziel, Bus und Bahn für mehr Menschen attraktiver zu machen. Privat ist er gern in den Bergen unterwegs, beim Wandern oder auf Skiern.

Oft ein Knackpunkt bei der öffentlichen Anreise:
die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn



Foto: Michael Vitzthum

„Unser Hauptziel ist: unter der Woche möglichst viele Menschen von der Straße in die Bahn zu bringen, und am Wochenende möglichst viele Bergsteiger und Ausflügler. Man darf nicht vergessen: Ein Fahrrad nimmt den Platz von vier Menschen weg.“

– Bernd Rosenbusch

obachtung: In Südtirol fährt auf einmal jeder Deutsche Bus, der sonst nicht Bus fährt. Es scheint, als hätte man, sobald man die Grenze überschreitet, ein anderes Mindset. Ich glaube, daran muss man arbeiten.

Wie würde der MVV-Chef einen normalen Bergsteiger überzeugen, öfter mit dem MVV in die Berge zu fahren?

Rosenbusch: Mein wichtigstes Argument wäre: Man sollte es einfach mal ausprobieren. Ich glaube, auf vielen Strecken sind wir zeitlich und preislich attraktiv. Mit dem Auto nach Garmisch zu fahren, ist am Wochenende einfach keine sinnvolle Option. Gerade im Regionalverkehr ist die Zuverlässigkeit besser als oft behauptet. Und es hat auch Vorteile: Man sitzt zusammen, kann sich unterhalten, vielleicht auf dem Rückweg ein Bier trinken. Dieses Erlebnis überzeugt. Ein zentraler Punkt ist dabei die Information. Und die ist heute in den Apps und auf den Websites sehr gut verfügbar.

Michael, wenn du eine Kampagne entwerfen würdest, die Lust darauf macht, Öffis in die Berge zu nutzen – worauf würde sie abzielen?

Vitzthum: Diese klassischen Argumente – Geld, Zeit – sind ja schon rauf und runter diskutiert. Ich würde eher auf die emotionale Ebene gehen. Es ist ein anderes Unterwegssein, das die allermeisten sehr schön finden, wenn sie sich einmal darauf eingelassen haben: zu Hause mit dem Rucksack losgehen, in den Zug einsteigen, irgendwo aussteigen und woanders wieder einsteigen. Aber, wie Herr Rosenbusch sagt: Die Leute müssen es erst einmal erleben. Man muss sie mitnehmen und zeigen: Es funktioniert. Vieles ist Psychologie. Viele haben unterschwellige Ängste – komme ich zurück, klappt das alles? Das ist eigentlich absurd: Erfahrene Bergsteiger, die Risiken eingehen, haben plötzlich Angst, die Kontrolle zu verlieren, weil jemand anderes sie fährt. Vom Auto wegzukommen und sich wieder auf eine andere Art des Unterwegsseins einzulassen, fällt vielen erst mal schwer.

Vielleicht auch, weil viele meinen, dass sie mit dem Auto flexibler sind?

Vitzthum: Wir leben gerade in einer Welt, in der alles am besten gleichzeitig passieren soll. Morgens Rennrad, dann Bergtour, abends mit dem SUP noch an den See. Und dafür wird alles ins Auto geladen. Es gibt auch die andere Richtung – eher puristisch, so wie ich es gerne mache. Man nimmt sich für den Tag genau eine Tour, eine Aktivität vor. Man nimmt nur das mit, was man braucht und selbst tragen kann. Man wird hingebacht und auch wieder abgeholt – und konzentriert sich auf dieses eine Erlebnis. So kommt man auch aus dieser FOMO-Dynamik raus. Es hilft, wenn man dafür ein bisschen neugieriger und abenteuerlustiger ist und nicht alles im Voraus durchplant.

Würde sich der MVV auf eine solche Kampagne einlassen: Einfach etwas mehr Abenteuerlust, auch für die Anreise?

Rosenbusch: Ich finde nicht, dass die Anreise mit uns ein Abenteuer ist. Wir haben einen Fahrplan, wir können minutengenau sagen, wann ein Zug ankommt – meistens stimmt das auch. Und wenn etwas nicht klappt, wird man in der App sofort umgeroutet. Wenn etwas durchstrukturiert ist, dann der öffentliche Nahverkehr.

Apropos Struktur: Was gibt eigentlich die Schweiz pro Bürger für den ÖPNV aus im Vergleich zu Deutschland oder Bayern?

Rosenbusch: Deutschland liegt inzwischen bei etwa 190 Euro pro Einwohner für Investitionen in die Schiene. Die Schweiz liegt bei etwa 390 bis 400 Euro, Österreich bei rund 380 Euro. Das Argument, dass diese Länder mehr investieren, weil sie Berge haben, greift nicht. Auch bei uns muss man Infrastruktur bauen – ob durch einen Hügel oder durch die Alpen. Im Grunde geben wir einfach zu wenig Geld aus.

Wie viel bräuchte es denn?

Rosenbusch: Wir haben einmal ausgerechnet, dass wir im Großraum München etwa zwei Milliarden Euro pro Jahr bräuchten, um die bestehende Infrastruktur auf ein wirklich attraktives Niveau zu bringen. Bis 2040 wären das rund 40 Milliarden Euro. Zum Vergleich: Der Bund stellt für ganz Deutschland über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz etwa zwei Milliarden Euro pro Jahr bereit.

Ist die Kostendeckung für den MVV durch das Deutschlandticket schlechter geworden?

Rosenbusch: Ja, leider. Wir bekommen jetzt zwar Geld vom Bund und vom Land, aber das sind eben Zuschüsse und keine klassischen Fahrgeldeinnahmen.

Vitzthum: Für Bergsteiger ist das Deutschlandticket natürlich super. Jeder hat sein Ticket, wir verabreden uns, steigen an verschiedenen Stationen zu – ohne Abstimmung für ein Gruppenticket. Ich kenne viele, die deswegen öfter mit Öffis unterwegs sind. Früher wusste ich noch genau, wie die Tarife funktionieren, mit dem Abo muss man das nicht mehr im Kopf haben. Es gibt aber immer noch absurde Dinge: Wenn ich nach Scharnitz will, fahre ich mit dem MVV-Ticket bis Mittenwald, und für die sechs Minuten nach

Scharnitz – der Zug fährt durch – brauche ich ein extra Ticket für über sieben Euro. Das kann doch nicht sein. Salzburg, Kufstein sind kein Problem mit dem Deutschlandticket, aber Scharnitz geht nicht.

Rosenbusch: Es ist tatsächlich absurd, wie es aktuell ist. Wir waren im Januar beim Verkehrsverbund Tirol in Innsbruck und haben genau das diskutiert: Mittenwald–Scharnitz. Ziel ist, bis zum Sommer eine Lösung zu finden. 2027 kommen ja noch Füssen, Pfronten und Kaufbeuren zum MVV-Gebiet dazu. Die Züge dorthin fahren ebenfalls durch Österreich. Auch hier wollen wir erreichen, dass nicht nur das Deutschlandticket gilt, sondern auch MVV-Tickets anerkannt werden.

Noch ein Problemthema: Fahrradmitnahme im Zug. Die scheitert, gerade am Wochenende, oft schon an der Kapazität. Was kann man da verbessern?

Rosenbusch: Das Thema Fahrrad im ÖPNV ist schwierig und funktioniert eigentlich nur, wenn Rücksicht genommen wird – und wenn nicht gerade alle gleichzeitig unterwegs sind. Bei gutem Wetter – oder wenn ein Gewitter kommt und alle abrechen – sind so viele unterwegs, dass man immer an Kapazitätsgrenzen stoßen wird. Aber es ist insgesamt besser geworden. Die Fahrzeuge haben große Fahrradbereiche.

Vitzthum: In Tirol sieht man oft Busse mit Fahrradträgern, fünf Fahrräder passen drauf. Auch in Vorarlberg und Südtirol. Bei uns spielt das Thema, gerade im Busverkehr, kaum eine Rolle.

Rosenbusch: Zwischen Tutzing und Andechs gibt es solche Fahrradträger. Das Problem ist: Das Be- und Abladen der Räder dauert ewig, und das für fünf Fahrgäste mit Fahrrad. Gleichzeitig sitzen vielleicht 40 Bergsteiger im Bus und fragen sich, warum sie jetzt so lange stehen. Das Fahrrad bringt eine zusätzliche Komplexität in den ÖPNV. Bei der Bahn ist das schon besser gelöst. Aber auch beim Zug sollte man nicht vergessen: Ein Fahrrad nimmt den Platz von vier Menschen weg.

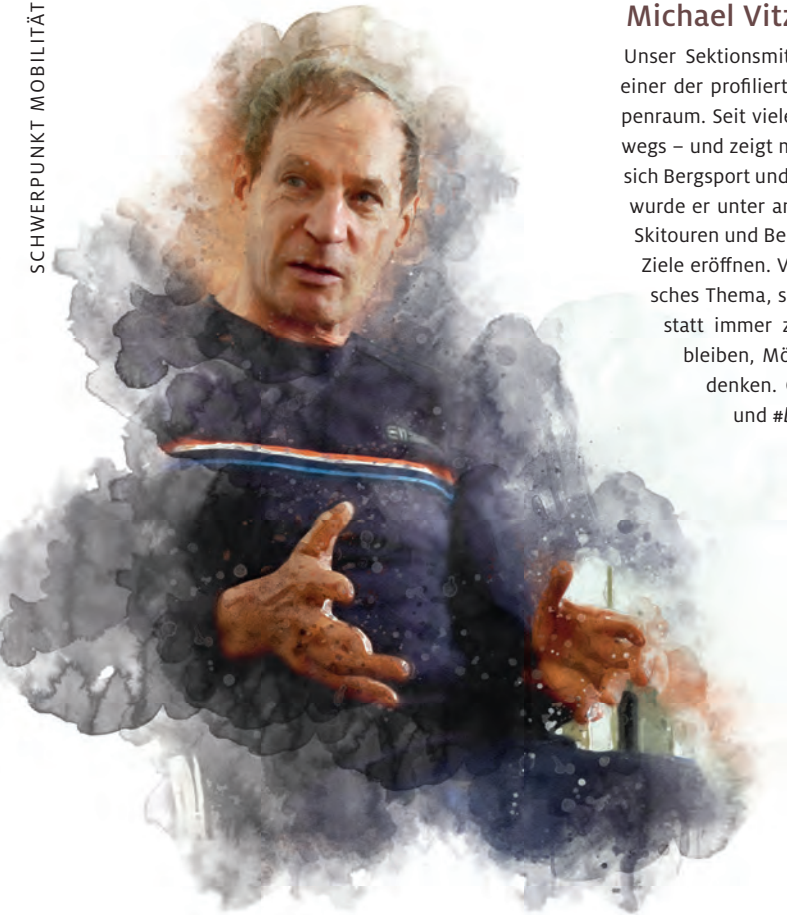
Vitzthum: In Vorarlberg hat man in neuen Regionalzügen einfach Sitzplätze entfernt und große Fahrradbereiche geschaffen – mit klarer Führung beim Ein- und Ausstieg. Man kommt sich weniger in die Quere.

Warum geht das dort – und bei uns nicht?

Rosenbusch: Das kann ich genau sagen. Der MVV ist ein Ballungsraum mit viereinhalb Millionen Einwohnern. Vorarlberg hat etwa 200.000. Bei uns wollen die Menschen von Montag bis Freitag zur Arbeit fahren – und zwar sitzend. Wenn wir Sitzplätze zugunsten von Fahrrädern reduzieren, haben wir sofort massive Beschwerden. Es gab Überlegungen, Sitzbänke klappbar zu machen. Das ist aber aus Sicherheitsgründen schwierig. Unser Hauptziel ist: unter der Woche möglichst viele Menschen von der Straße in die Bahn zu bringen. Am Wochenende geht es darum, möglichst viele Bergsteiger und Ausflügler zu transportieren. Der Fahrradfahrer ist danach die nächste Stufe. Wenn wir uns zu stark auf Fahrräder konzentrieren, vernachlässigen wir andere, größere Nutzergruppen.

Und wenn man das Thema vom anderen Ende denkt – Stichwort Leihräder?

Rosenbusch: Wir setzen definitiv auf Bikesharing. Wir haben das System jetzt verbundweit neu ausgeschrieben, und touristische Regionen steigen auch mit ein. Lenggries hat zum Beispiel beschlossen, ebenfalls Fahrräder anzuschaffen. Die Idee ist:

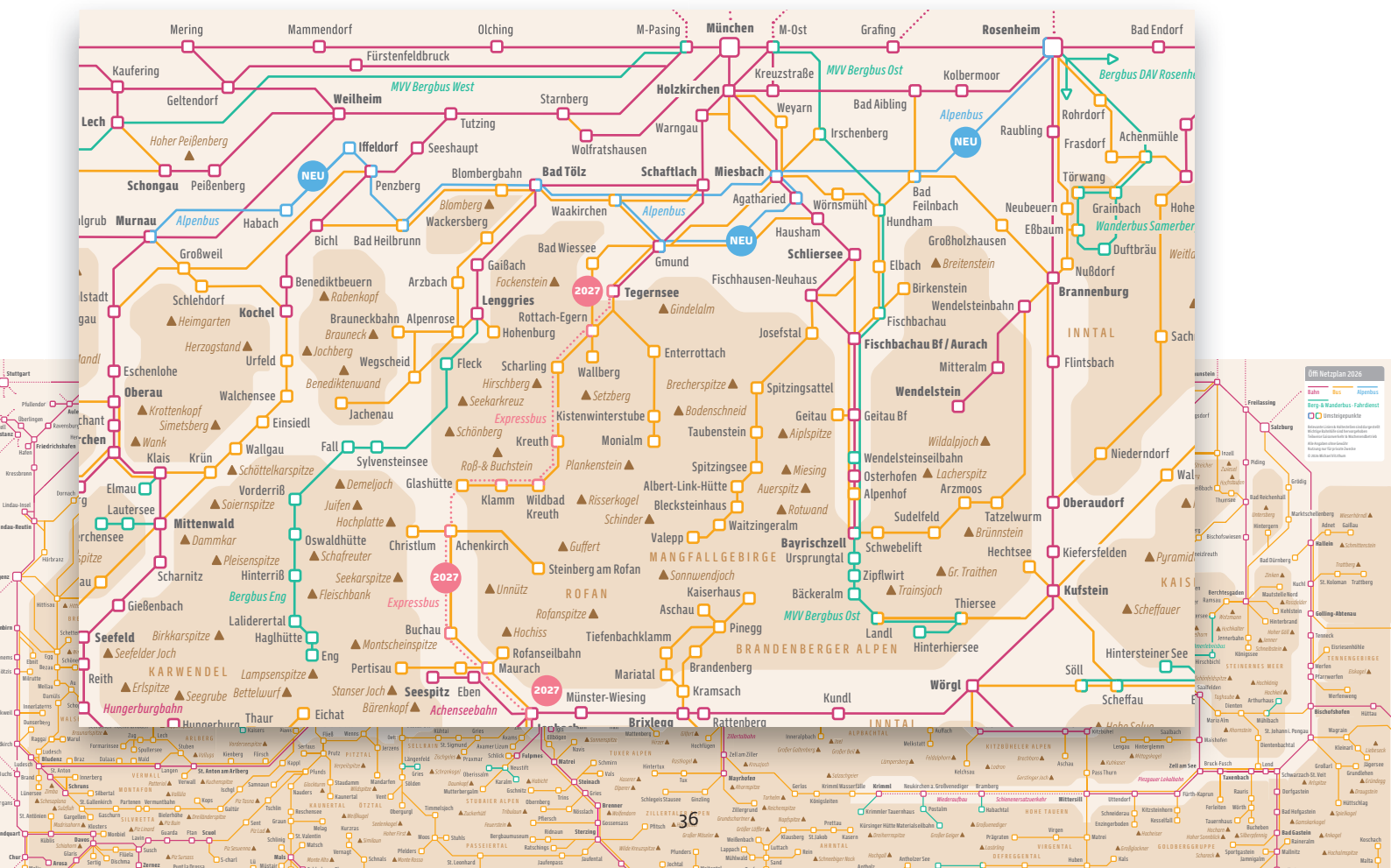


Michael Vitzthum

Unser Sektionsmitglied Michael Vitzthum ist Bergsportler, Autor und einer der profiliertesten Verfechter der Öffi-Anreise in die Berge im Alpenraum. Seit vielen Jahren ist er konsequent ohne eigenes Auto unterwegs – und zeigt mit seinen Touren, Vorträgen und Netzplänen, wie gut sich Bergsport und öffentliche Verkehrsmittel verbinden lassen. Bekannt wurde er unter anderem durch seine detaillierten „Öffi-Netzpläne“ für Skitouren und Bergwanderungen, die neue Perspektiven auf klassische Ziele eröffnen. Vitzthum versteht Mobilität dabei nicht nur als logistisches Thema, sondern als Teil des Erlebnisses: Touren von A nach B, statt immer zum Ausgangspunkt zurück. Sein Ansatz: neugierig bleiben, Möglichkeiten nutzen – und den Weg in die Berge neu denken. Geprägt hat er auch die Hashtags #natürlichmitöffi und #bergsportisnomotorsport.



Michael Vitzthum erstellt jährlich „Öffi-Netzpläne“ für Bergsportlerinnen und Bergsportler. Sie reichen von Chur bis Bad Gastein, von Lindau bis Salzburg und bündeln alle verfügbaren Linien und Fahrdienste. Sie sind als Sommer- und Winterversion abrufbar unter alpenverein.de



Ich buche über die MVV-App die Fahrt und das Fahrrad in einem Schritt. Dann kann ich vor Ort ein Rad mieten und zum Ausgangspunkt meiner Bergtour fahren. Wo genau die Bike-Stationen stehen, entscheiden die Gemeinden. Wir starten jetzt in München und in den Landkreisen München und Fürstenfeldbruck. Dann wird das System schrittweise ausgerollt. Insgesamt reden wir von 5000 bis 6000 Fahrrädern.

Vitzthum: Das sind normale Stadträder?

Rosenbusch: Ja. Damit kommt man nicht den Berg hinauf, aber zum Berg hin. Dann stellt man das Rad ab, geht die Tour – und kommt zurück. Oder ein anderer nutzt es weiter. Viele Kommunen haben aber auch E-Bikes bestellt.

Gibt es für den neuen Alpenbus schon eine Zwischenbilanz?

Rosenbusch: Der Alpenbus, der zwischen Murnau, Bad Tölz und Rosenheim fährt, wird wirklich gut angenommen. Obwohl er erst seit Jahresbeginn fährt, haben wir eine sehr gute Auslastung. Am Wochenende teilweise sogar höher als unter der Woche – obwohl er eigentlich eher für Pendler gedacht war. Das zeigt: Wenn ein neues Angebot attraktiv ist und man nicht oft umsteigen muss, wird es genutzt. Dann gibt es noch den Bergbus mit den beiden Linien nach Pfronten und Maria Alm. Auch die werden gut angenommen. Das Problem ist immer das Wetter: Wenn es regnet, sind sie deutlich leerer. Wenn die Sonne scheint, liegen wir bei 90 bis 100 Prozent Auslastung.

Sind das Modelle für einen weiteren Ausbau des Busangebots?

Rosenbusch: Ich befürchte nein. Der Bergbus ist ziemlich teuer. Die Landeshauptstadt, der Freistaat und die Landkreise zahlen schon jetzt viel dazu. Wir hatten Ideen für weitere Linien, zum Beispiel ab Garmisch-Partenkirchen. Aber die Landkreise waren nicht bereit oder in der Lage, zusätzliche Mittel bereitzustellen. Deswegen kommen diese Verbindungen nicht.

Vitzthum: Gibt es eine Zukunft für die Busverbindung Tegernsee – Achenkirch? Ich musste die Linie in meinem Winternetzplan leider rausnehmen. Das war das erste Mal, dass ich eine streichen musste.

Rosenbusch: Ja, da kommt etwas. Ab 2027 wird der Schnellbus X390 im Stundentakt zwischen Tegernsee und Jenbach in Tirol fahren, und zwar sieben Tage die Woche.

Der MVV ist ja im Vorfeld der Olympischen Spiele 1972 entstanden – ein Beispiel dafür, wie solche Ereignisse einen Investitionsschub auslösen können. Würden Sie sich so etwas heute wieder erhoffen – mit Blick auf mögliche Spiele in München?

Rosenbusch: Klar. Wenn ein fixes Datum für so ein Großereignis steht und der Bund Mittel zusagt, entsteht enormer Druck, Dinge umzusetzen. Mir persönlich wären Winterspiele lieber, weil sie stärker in die Region ausstrahlen – etwa Richtung Garmisch. Für München wäre das insgesamt ein großer Impuls: U-Bahn- und Tramverlängerungen, neue Infrastrukturprojekte – da gibt es bereits Konzepte.

Vitzthum: Ich glaube auch, dass Olympia einen großen Schub geben würde. Gleichzeitig ist es schon bemerkenswert, dass wir offenbar solche Großereignisse brauchen, um notwendige Dinge voranzubringen, statt sie aus eigener Initiative umzusetzen. Entscheidend wäre, dass das Geld im Fall des Falles in die richtigen Verkehrsmittel fließt – also nicht nur in Straßen, sondern bevorzugt in den öffentlichen Verkehr.

Gerade rund um Garmisch-Partenkirchen fließen derzeit Millionensummen in den Bau von Straßentunneln. Ihre Meinung dazu?

Vitzthum: Für mich ist das, was um Garmisch herum gebaut wurde und wird, ein Paradebeispiel für fehlgeleitete Verkehrspolitik. Man setzt einseitig auf die Straße. In anderen Ländern würde man Schiene mit Schiene verknüpfen. Hier aber ist der Abstand zwischen dem Bahnhof Garmisch-Partenkirchen und dem neuen Endpunkt der Zugspitzbahn sogar vergrößert worden, zugunsten großzügiger Parkplatzflächen. Wer mit der Bahn anreist und umsteigen möchte, muss nun noch weiter über eine Brache laufen – vollkommen absurd.

Rosenbusch: Ich glaube, dass Garmisch-Partenkirchen langfristig ein noch größeres Verkehrsproblem bekommt. Es gibt Studien: Menschen investieren im Freizeitverkehr etwa ein bis anderthalb Stunden Fahrzeit. Wenn die Anfahrt durch die Tunnel laut Navi schneller wird, wächst das Einzugsgebiet – dann kommen die Leute nicht nur aus München, sondern auch aus Ingolstadt. Und das Parkplatzproblem bleibt oder wird größer. Wenn ich so viel Geld in Tunnel investiere, müsste ich parallel eigentlich auch die Eisenbahn ausbauen. Die Strecke nach Garmisch war früher schon mal zweigleisig. Warum baut man sie nicht wieder auf weiten Strecken zweigleisig aus und fährt einen Halb- oder Viertelstundentakt? Man hat massiv in Straßen investiert – und die Schiene vergessen. Das finde ich, ist das eigentliche Problem.

„Erfahrene Bergsteiger, die Risiken eingehen, haben plötzlich Angst, die Kontrolle zu verlieren, weil jemand anderes sie fährt. Das ist eigentlich absurd.“

– Michael Vitzthum



Per Gondel zum Einsatz

Bereitschaftsleiter **Andreas Dahlmeier** darüber, welche Rolle die Bergbahnen für die Einsätze der Bergwacht Garmisch-Partenkirchen spielen.

Interview: Thomas Ebert

Wie wichtig sind die Bergbahnen für die Einsatzbereitschaft der Bergwacht in Garmisch-Partenkirchen?

Das kommt auf die Jahreszeit an. Unsere Sommer-Diensthütten sind – abgesehen von der Zugspitze – per Geländewagen erreichbar. Bei einem Sommer-Einsatz bei Tageslicht und guter Witterung nimmt man – gerade wenn es ein schwerwiegenderer Unfall ist – nach Möglichkeit den Hubschrauber, bei weniger brisanten Einsätzen unsere Fahrzeuge. Da greifen wir verhältnismäßig wenig auf die Bahn zurück.

Im Winter schaut es aber anders aus – ihr macht ja auch Dienst im Skigebiet.

Richtig, da arbeiten wir natürlich den ganzen Tag mit den Bahnbetreibern zusammen und sind auch abhängig von ihnen und den Liften. Einsatztechnisch wird die Bergbahn dann ein Thema, wenn es Nacht wird und das Wetter schlecht ist, der Hubschrauber also nicht fliegen kann. Vor allem auf der Zugspitze.

Wie bekommt ihr dann die Bahn ans Laufen?

Wir müssen den Betriebsleiter aus dem Bett holen, und der muss sein Personal hinzuziehen, das er für die Steuerung braucht. Das kann schon mal eine Stunde dauern. Was man dabei oft vergisst: Wenn das Personal nachts für uns arbeitet, können die am nächsten Tag, schon rein arbeitsrechtlich, nicht ohne Weiteres ihren Dienst tun. Das ist natürlich ein Problem. Übrigens ist ein Bahnabtransport über die Krankenkasse nicht abrechnungsfähig und muss daher vom Verletzten selbst bezahlt werden.

Was ist ein typischer Fall für einen Gondel-Einsatz der Bergwacht? Der Jubiläumsgrat-Begeher, der blockiert ist?

Ein typischer Fall wäre jemand, der zu Fuß auf die Zugspitze steigt, aber die Zeit nicht im Blick hat, die letzte Bahn verpasst und dann nach Sondergondeln fragt. Da versuchen wir nach Möglichkeit, nicht gleich die Gondel einzuschalten. Gegebenenfalls kann im Betriebsgebäude biwakiert werden, wenn sie oben noch jemand einlässt. Bei Verletzungen ist das natürlich etwas anderes, da setzen wir alle Mittel ein, die zur Verfügung stehen. Und da muss man die wirklich tolle Zusammenarbeit mit den Bahnbetreibern loben, da sind wir sehr dankbar. Die würden für uns alles möglich machen.

Ohne die Bahnen wären aber auch weniger Touristen da, die sich verletzen können. Sind die Bahnen Fluch und Segen zugleich?

Ein Fluch sicher nicht, Garmisch-Partenkirchen lebt vom Tourismus. Natürlich erleichtern Bahnen den Zustieg ins Gebirge. Im Winter hätten wir sicher 500 Einsätze weniger, weil es ohne Bahnen ja auch keinen touristischen Skilauf geben würde. Im Sommer wären es vermutlich auch etwas weniger Einsätze – wobei man sagen muss, dass auf den Panoramawegen von Bergstation zu Bergstation relativ wenig passiert. Eine Win-win-Situation, die die Bahn möglich macht: Wir transportieren einen Schwerverletzten im Skigebiet zur Bergstation, und gleichzeitig wird ein Notarzt aus dem Tal hinaufgebracht. Das geht sehr schnell und effektiv. Da ist die Bahn schon ein Segen.



Die Seilbahn Zugspitze (vormals Eibseebahn) ist ein zentrales Transportmittel – auch für die Bergwacht.

ZUR PERSON



Andreas Dahlmeier

ist Bereitschaftsleiter der Bergwacht Garmisch-Partenkirchen.

Ohne Bewegung kein Berg



Foto: mauritius images / Christian Rieger

Gedanken eines Bergführers über die drei Seiten von Mobilität im Gebirge

Text: Michael Schott

Mobilität ist für mich kein abstraktes Wort aus einem Verkehrskonzept. Sie ist unser Beruf, unsere Berufung und unser täglich Brot. Mehr noch: Mobilität ist die Grundbedingung der Existenz als Bergführer. Wer aufhört, sich draußen zu bewegen, hört auf, diesen Beruf zu leben.

Das klingt dramatisch. Aber es stimmt. Bergführer zu sein bedeutet nicht, gelegentlich auf einen Gipfel zu steigen. Es bedeutet, das ganze Jahr über körperlich präsent und leistungsfähig zu sein – im Fels, auf Skiern, im Eis, auf langen Wegen mit schwerem Rucksack. Kondition, Koordination, Gleichgewicht: Das sind keine netten Zusatzqualifikationen, das ist das Handwerkszeug. Wer nicht mehr sicher geht, kann andere nicht mehr sicher führen. So einfach ist das.

Dabei beginnt Mobilität längst nicht erst am Einstieg. Sie beginnt in der Vorbereitung, im Training. Im Winter auf Ski, im Frühsommer auf dem Rad, im Herbst auf Steigen, die ich nicht für Gäste, sondern für mich gehe. Bergführer sind Ausdauersportler aus Berufspflicht. Stillstand ist keine Option.

Genau da beginnt es zu knirschen. Meine Gäste kommen aus München, Frankfurt, manchmal aus Amsterdam, London oder Übersee. Wir Bergführer pendeln zwischen Touren auf allen Kontinenten, Ausbildungen und Familienleben. Das Auto oder gar das Flugzeug ist dabei oft keine Wahl, sondern eine Notwendigkeit – und trotzdem wächst in mir das Unbehagen: Wir lieben die Berge. Aber wir fahren ihnen mit dem Diesel entgegen. Das ist kein Vorwurf, das ist ein Widerspruch, mit dem ich lebe – und den ich nicht auflösen kann und will, ohne ehrlich zu sein.

Ich versuche Kompromisse. Vermeiden, wo es geht und nicht zu sehr schmerzt, wo es vielleicht sogar Vorteile bringt. Fahrgemeinschaften mit Gästen. Ausrüstung, die hält und nicht jede Saison ersetzt werden



BERGFÜHRERBLICK
Die Kolumne des Verbands deutscher
Berg- und Skiführer (VDDBS)

← Mobilität ist die Existenzgrundlage im Bergführerberuf – physisch, psychisch und logistisch.

muss. Kleine Schritte, die sich richtig anfühlen, ohne die Heuchelei zu übersehen: Eine Skitour bei uns im Allgäu, die ich vor meiner Haustür beginne, ist noch kein Klimaschutzkonzept. Aber sie ist ein Anfang. Und eine Haltung.

Wie weiter, wenn es nicht mehr geht?

Doch Mobilität hat noch eine ganz andere, oft verschwiegene Seite. Der Bergunfall. Ein Sturz auf der Abfahrt, ein Ausrutscher im Eis, ein Steinschlag aus heiterem Himmel. Ich habe Kollegen erlebt, die nach solchen Momenten nicht mehr dieselben waren – weder körperlich noch innerlich. Die Frage, wie man danach wieder „auf die Beine“ kommt, ist keine metaphorische. Sie ist ganz konkret und existenziell: Wird das Knie wieder belastbar? Hält die Schulter? Tragen die Nerven eine Trekkinggruppe durch den Himalaya? Und gleichzeitig, leiser, aber nicht weniger drängend: Traue ich mir noch zu, andere zu führen – andere, die mir ihr Leben anvertrauen?

Reha ist das eine. Aber der Weg zurück in die Bewegung braucht mehr als Physiotherapie. Er braucht Geduld, Demut, ein Netz aus Menschen, die einen kennen, und das ehrliche Gespräch mit sich selbst: Was kann ich noch – und was nicht mehr? Manche Bergführer kehren nach Unfällen stärker zurück, weil sie bewusster gehen. Andere legen Pickel und Seil im Führungskontext für immer nieder. Beides erfordert Mut. Und für beide gilt: Der erste Schritt zurück ist der schwerste – aber der wichtigste.

Mobilität bedeutet für mich am Ende dreierlei: die physische Fähigkeit, mich auch in extremem Gelände risikobewusst und möglichst sicher zu bewegen; die Verantwortung, den Weg dorthin so achtsam wie möglich zu gestalten; und die innere Bereitschaft, auch nach Rückschlägen wieder aufzustehen.

ZUR PERSON



Foto: Enno Kapitzka

Michael Schott

ist seit 1989 als Bergführer unterwegs und seit 2024 Präsident des VDDBS.

Zum Jubeln oder zum Fürchten? Der **Jubiläumsgrat** zwischen Zugspitze und Alpspitze ist so berühmt wie berüchtigt. Dort merkt man, dass es bunte Vögel nicht nur in den Tropen gibt – und dass die Vokabeln „einfach“ und „schwierig“ nicht für alle dasselbe bedeuten.

Text und Fotos: Günter Kast

Alles ist *relativ*

So breit wie hier zu Beginn ist der Jubiläumsgrat bis zur Alpspitze (ganz links) nie wieder.





„Schon damals debattierten die Vereins-Oberen über diese Form der Erschließung im Spannungsfeld von Kletter-Ethik und Sicherheit.“



Sind das schon Halluzinationen? Irgendwo zwischen Biwakschachtel und Vollkarspitze kommt uns ein älterer Mann entgegen. An seinem Rucksack hat er Krücken befestigt, richtige Krücken, wie man sie nach einer OP als Gehhilfe benutzt. Er habe erwartet, dass er diese öfter einsetzen kann, lässt er uns wissen. Er klingt ein bisschen enttäuscht. Mit der Arthrose in seinen Gelenken sei das Kraxeln ja nicht mehr so einfach. Wie weit es denn zum Biwak sei und ob der Grat noch schwieriger werde, fragt er sodann. Wir geben höflich Auskunft, schauen ihm noch eine Weile hinterher. Denken an die Mitglieder der Bergwacht, die ihn – wenn es schlecht läuft – vom Grat pflücken müssen.

Rückblende: Morgens um kurz nach sieben treffen wir uns an der Talstation der Eibsee-Bahn. Mit von der Partie: Norbert Kutschera aus Murnau, Bergführer und Inhaber einer Unternehmensberatung – Motto: „Ich bringe Menschen dahin, wo sie alleine nicht hinkommen“ – sowie Juliane Bruneß aus Oberau, im Hauptjob Arbeitsrechtlerin in einer Münchner Kanzlei und im Nebenjob Ultraläuferin. Oder war es doch andersrum? Auf jeden Fall ist sie Autorin des Buches „Die Essenz des Laufens“ und hat an mehr als hundert Wettkämpfen teilgenommen, darunter Straßenmarathons und Ultra-Tracks mit mehr als 300 Kilometern. Mit anderen Worten: Sie ist so fit wie die Turnschuhe, die sie heute trägt. Allerdings hat sie keine Erfahrung mit alpinen Bergtouren, kennt Klettern nur aus der Halle. Und deshalb ist auch sie ein klein bisschen nervös, als wir um 7:20 Uhr in die Mitarbeiter-Gondel steigen, die Jubigrat-Aspiranten in Begleitung eines Bergführers nach Voranmeldung benutzen dürfen, um etwas Zeit zu sparen.

Ja, die liebe Zeit. Sie ist ein kritischer Faktor bei dieser Tour. Weil die letzte Talfahrt der Alpstzbahn vom Osterfelderkopf um 17:30 Uhr geht, bleibt ein Fenster von gut neuneinhalb Stunden. Für einige ist das eine Gratwanderung im doppelten Sinn. Um flotter und sicherer unterwegs zu sein, gönnt sich Michael Meinhold aus Dresden deshalb einen Guide der Alpin-

schule Garmisch: „Wir haben ein kleines Kind. Meine Frau hat gesagt: Kannste machen, aber nur mit Bergführer.“ Konditionell habe er das im Kreuz, für die Technik habe er am Blassengrat geübt. Klaus Grade, Mitglied der DAV-Sektion Hamburg und Niederelbe, sieht es ähnlich: „Ohne Bergführer wäre mir das zu riskant. Es passieren zu viele Unfälle.“

Natürlich könnte man auf dem Münchner Haus am Zugspitzgipfel übernachten und dann, sogar besser akklimatisiert, schon im ersten Morgenlicht starten. Aber erstens ist ein Platz dort nicht leicht zu bekommen. Und zweitens müsste man dann für den Bergführer mehr bezahlen, weil der ja auch oben schlafen muss. So oder so: Eine perfekte Strategie gibt es nicht, solange Zugspitz- und Alpstzbahn so tun, als ob sie das Thema nichts angehe. Für Entspannung könnte zum Beispiel eine Talfahrt um 19 oder 20 Uhr sorgen, die dann gerne teuer sein dürfte, um die zusätzlichen Personalkosten zu decken.

Erschließungstechnisches Mischgelände

Natürlich ist es ebenso wahr, dass dem Jubigrat von Anfang an ein Konstruktionsfehler innewohnt. Die Erstbegehung geht auf das Konto von Ferdinand Henning, der die luftige und lange Kraxelei 1897 solo und ohne Hilfsmittel meisterte. Schon zuvor gab es in der DAV-Sektion München erste Pläne, die Hütten im Wetterstein über Klettersteige miteinander zu verbinden. Zum 25. Geburtstag der Sektion anno 1894 spendeten Gründungsmitglieder 900 Reichsmark, um den zackigen Grat in einen domestizierten „Jubiläumsweg“ zu verwandeln. Zwischen 1909 und 1915 wurden an einigen Schlüsselstellen die ersten Drahtseile angebracht, allerdings nicht überall. Das Ergebnis war ein Mix aus versicherten Passagen und ernsthaftem Kraxel-Terrain bis zum dritten Grad – und bei dieser Mischung ist es bis heute geblieben. Schon damals debattierten die Vereins-Oberen über diese Form der Erschließung im

↑
„Kein Klettersteig!“ –
Warnhinweise am Beginn
des Jubiläumstrats“

→
Da geht's nauf: Durch die
steil abfallende Vollkar-
spitze führt eine luftige
Klettersteigpassage.

„Meine Frau hat gesagt:
Kannste machen,
aber nur mit Bergführer.“



Spannungsfeld von Kletter-Ethik und Sicherheit, die nur mit einem Kompromiss, einem Hybrid-Modell enden konnte. Und so avancierte die Tour für einige zur Rennstrecke, während sie für andere – vornehmlich Vertreter des zur Selbstüberschätzung neigenden männlichen Geschlechts – zum Alptraum wurde, was die Bergwacht zur Hochsaison mehr oder weniger täglich an den Jubigrat ausrücken lässt. Die Bereitschaften von Grainau und Garmisch-Partenkirchen haben den Grat unter sich aufgeteilt.

Tour des Lebens oder Trainingsrunde?

Wir haben uns inzwischen ins „hybride“ Gelände vorgetastet. Juliane sagt erstens, dass sie an einem Berg noch nie so langsam unterwegs gewesen sei, was ich für meinen Teil nicht bestätigen kann, und dass sie sich zweitens pudelwohl fühle in der exponierten Umgebung. Trotzdem ist sie dankbar für das kurze Seil, das sie (und mich) mit Norbert verbindet, und an dem er uns an zwei Schlüsselstellen abseilt. Es ist Norberts 45. Führungstour am Jubigrat. In den allermeisten Fällen sei es gut gegangen. Also: mehr oder weniger gut. „Weniger gut“ heißt, dass sie die letzte Talfahrt verpasst hätten und zu Fuß nach Garmisch absteigen mussten, was sich mit einem ohnehin erschöpften Gast ziehen kann – macht deshalb 150 Euro extra. „Noch weniger gut“ heißt, dass im Biwak eingeecheckt wurde – plus 500 Euro. Und „gar nicht gut“ heißt Abbruch der Tour, was aber erst ein einziges Mal vorgekommen sei.

Juliane erwähnt nebenbei, dass der Berglauf-Rekord für den gesamten Grat bei 90 Minuten liege. Okay, die Zeit werden wir heute mehr als knapp verpassen, schon allein deshalb, weil der Grat alle paar Meter ein neues Fotomotiv bietet. Auch den Heli-Einsatz,

der sich direkt unter uns am Höllentalferner abspielt, verfolgen wir für kurze Zeit. Wenig später kommt uns der erste Bergsteiger entgegen. Er ist um Mitternacht in Hammersbach gestartet und über Höllentalangerhütte und Matheisenkar aufgestiegen. Magisch sei der Sonnenaufgang über dem Nebelmeer gewesen. Jetzt, um zehn Uhr, ist er nur noch zwei Stunden vom Zugspitzgipfel entfernt. Er werde heute erstmals nicht mit der Bahn nach unten fahren, sondern übers Höllental absteigen, die große Runde perfekt machen „und dann müde ins Bett fallen“. Die meisten würden nach so einer Gewalttour vermutlich eher tot ins Bett fallen. Und wir merken mal wieder, dass eine Jubigrat-Begehung auch eine Einführung in die Relativitätstheorie ist.

Müsste man nicht jeden Schritt bedächtig setzen – und das ist keine Untertreibung –, könnte man hier oben fast zum Hobby-Soziologen werden. Warum sollte die Gesellschaft am Berg anders sein als im Tal? Hier geht die Schere ebenso auf, zwischen Langsamen und Schnellen, zwischen Genießern und Extremen, Vorsichtigen und Übermütigen. Das rote Biwak reißt uns aus den Tagträumen. Hier ist das Gelände etwas leichter. Wir liegen gut in der Zeit. Hätten wir mehr als sechs Stunden bis zur Inneren Höllentalspitze gebraucht, wäre es schwierig geworden, durchzukommen. Und auch der Notabstieg über den Brunntalgrat zur Knorrhütte ist technisch (T5, KS A, Stellen I) kein Zuckerschlecken, wenn jemand ohnehin schon überfordert und müde ist. Bei der Rast am Biwak treffen wir auf Helge Hermann aus Witten. „Anspruchsvoller als gedacht“ findet er den Grat, „obwohl ich mich zuvor mit Tourensteckbriefen und Videos im Netz mit den Schlüsselstellen befasst habe.“ Den Grat mit seiner Frau anzugehen, mit der er 2012 übers Höllental zur Zugspitze aufgestiegen war, wäre keine gute Idee gewesen, befindet er.



Im Gratverlauf müssen einige Passagen im dritten Grad abgeklettert werden.



„So avancierte die Tour für einige zur Rennstrecke, während sie für andere zum Alptraum wurde.“



In der steilen Klettersteig-
passage an der Vollkarspitze

Mir geht es beim Abstieg in die Grieskarscharte, dem letzten Gratabschnitt, so mittelprächtigt. Das Tempo war mir einen Tick zu schnell. Ein Koffein-Booster bringt mich wieder zu Kräften. Am Westgrat der Alpspitze kommt uns eine Gruppe Osteuropäer entgegen. Was sie mit dem Tag bis jetzt, bis zum Nachmittag, angestellt haben, bleibt ihr Geheimnis. Sie fragen uns, wie lange es noch zum „Red House“ sei, zur roten Biwakschachtel. Norbert gibt warnende Hinweise, weil sie langsam und ziemlich holprig unterwegs sind – mehr tun kann er nicht. Immerhin haben sie keine Krücken dabei.

Den Gipfel der Alpspitze schenken wir uns heute. Wir biegen vorher links auf die Ferrata ab, weil es der kürzeste Weg zum Ziel ist. Allerdings ist es auch der ausgesetzteste und deshalb nur zu empfehlen, wenn man noch ausreichend konzentriert ist, trotz der vielen Sicherungen an dem einfachen Klettersteig. Um 16:35 Uhr stoßen wir an der Bergstation der Alpspitzbahn mit einem Radler an. Eine knappe Stunde Puffer haben wir noch. Waren wir zu schnell? Juliane schüttelt vehement den Kopf. Sie überlegt, ob sie am späteren Abend noch eine Runde auf ihrem Haus-Trail dranhängt. Alles ist eben relativ. ☺

Wie weit noch zum „Red House“?

Auf uns wartet an der Vollkarspitze noch die schwierigste Drahtseil-Passage der Tour (D), die sich jedoch mit etwas Technik und Armkraft in Wohlgefallen auflöst. Juliane genießt den „Slow-Food“-Charakter der Unternehmung, was man von dem Bergläufer, der uns überholt, vermutlich nicht behaupten kann, aber vielleicht ist das auch nur unsere Wahrnehmung. Auf jeden Fall ist er inklusive Aufstieg durchs Höllental bis dato gerade einmal fünfeinhalb Stunden unterwegs – eine irre schnelle Nummer. Dabei findet der freundliche junge Mann noch Zeit, sich dafür zu entschuldigen, dass er keinen Helm trägt. Herr Einstein lässt mal wieder grüßen.



Etwa zur Hälfte des Grats befindet sich die Jubiläumsgrathütte – eine Notunterkunft und wichtige Anlaufstelle bei Gewittern.

Infos zum Jubiläumsgrat

Im Netz kursieren endlos viele Tourenberichte zum Jubiläumsgrat, darunter auch solche von Autoren, die sich damit brüsten, wie leicht ihnen die Tour gefallen ist. Eine detaillierte und objektive Beschreibung samt Taktik-Tipps hat der Bergführer Andi Dick für den Deutschen Alpenverein verfasst. Selbstverständlich beraten wir euch auch in unseren Servicestellen zur Tour.

Toureninfos zum
Jubiläumsgrat



ZUR PERSON



Günther Kast

Die Tour am Jubiläumsgrat hat dem 59-jährigen aufgezeigt, dass auch er nicht jünger wird. Aber auf die Idee, den Jubigrat mit Krücken zu begehen, würde er auch in zehn Jahren nicht kommen.

SERVUS!

→
Im Radl kino: Den Strom für ihre Filmtour erzeugte die Sektionsjugend einfach selbst.



Foto: Catharina Byrmeister

Viel Powder wurde genossen, neue Beschlüsse wurden gefasst, nun ist der Winter vorüber, habt ihr vielleicht was verpasst?

Nach dem Lesen dieser Jugendseiten garantiert nicht mehr! In den nächsten vier Artikeln erfahrt ihr nämlich unter anderem, was bei uns in den letzten paar Monaten passiert ist.

Zunächst zum Powder: Den hatten vier Jugendgruppen aus München und Oberland gemeinsam im Ötztal gesucht. Ob sie dabei erfolgreich waren, und was sie auf der Tour sonst noch erlebt hatten, lest ihr auf Seite 50. Aber auch in München stand das Leben (und die Räder) nicht still: Für die erste Ausgabe der JOMFT – Jugend Oberland Mountain Film Tour ging es ins Radl kino in die Burg Schwaneck. Dabei konnten die Abenteuer der anderen Jugendgruppen genossen und gleichzeitig der eigene Stromverbrauch hinterfragt werden.

Im März fanden dann die Jugendvollversammlungen von München und Oberland statt. Insgesamt über 110 Stimmberechtigte haben dort gekocht, gegessen, gebastelt, sich connectet und ihren Senf zu aktuellen Themen, wie z. B. der Verschmelzung, dazugegeben.

Apropos Verschmelzung: Auch hier hat sich in den letzten Monaten wieder einiges getan: Auf einem gemeinsamen Jugendausschuss wurde ein Beteiligungskonzept beschlossen. Dieses soll sicherstellen, dass alle Stimmen in der Jugend dazu gehört werden. Ab jetzt wird es dann darum gehen, die Verschmelzung der beiden Jugenden inhaltlich auszuarbeiten.

Als Jugend denken wir also nicht nur daran, was wir vielleicht verpasst haben, sondern auch daran, wie wir Dinge anders gestalten können. Passend dazu hinterfragt Ines in ihrem Artikel unsere Mobilität in den Bergen: Warum wir so gerne Autofahren, was das eigentlich kostet und ob es wirklich die beste Option ist. Zudem lernt ihr die Einfachrauf und ihre Touren, Lieblingsspiele und ihr Mango-Ceviche-Rezept kennen.

Abschließend noch in eigener Sache: Nach über vier Jahren hat Ines ihr Amt als Jugendredakteurin für Oberland niedergelegt. Ein riesengroßes Dankeschön für den bis heute andauernden Einsatz, die Themen der Jugend in den Verein zu bringen!

An ihrer Stelle werde ich nun gemeinsam mit Fabia die Jugendseiten gestalten.

Viel Spaß beim Lesen!

Visy

Jonathan ‚Visy‘ Visbeck

ist Jugendleiter der „Blaubären“ und im Jugendvorstand zuständig für IT und Jugendverschmelzung.



→
Ihre weiteste Reise führte die Jugendgruppe Einfachrauf bis nach Schottland.

WER SIND EIGENTLICH

EINFACH RAUF



Name	Einfachrauf <i>steht für:</i> einfach rauf auf den Gipfel, den Boulder, die Welle, die Ski, das Snowboard oder was uns auch immer so einfällt
Geburtstag	Irgendwann während der Corona-Pandemie
Jahrgänge	2009–2011 (mit ein paar Ausnahmen)
Jugendleiter	Consti, Sebi, Till
Besondere Touren	Grobes Ranking 1-10: <ol style="list-style-type: none"> 1. Drei Wochen zum Bergsteigen, Klettern und Surfen nach England, Wales und Schottland mit dem jeweils höchsten Gipfel des Landes 2. Drei Wochen Boulder und Surf Roadtrip durch Fontainebleau, Ile De Ré, Baskenland, Albaracín und Südspeanien 3. Bergsteigen, Klettern und Surfen in Asturien und Kantabriem bei den Picos de Europa 4. Sportklettern an der Costa Blanca bei Constis Ferienhaus 5. Bergsteigen und Bouldern in der Hohen Tatra 6. Sportklettern und Bergsteigen auf Elba 7. Bouldertrip nach Bozanov, Tschechien 8. Segelcamp an der Ostsee 9. Eisklettern und Skitouren in den Hohen Tauern 10. Biwakieren und Bouldern im Zillertal (Sundergrund)
Bestes Essen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mango-Ceviche (Rezept rechts) 2. veganer Mapo Tofu 3. Pfannkuchen 4. vegetarische Burger 5. sämtliche Pasta-Variationen
Gesamte Tourentage	338
Anzahl Touren	89
Beste Hütte	Solsteinhaus
Entferntestes Reiseziel	Isle of Tiree, Schottland
Bereiste Länder	Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Spanien, Kroatien, Slowakei, Polen, Tschechien, England, Wales, Schottland
Mitgliederzahl	12 Kinder, 3 Jugendleiter



Beste Gruppenabendaktion	Grobes Ranking 1-10: 1. Bouldern, 2. Surfen an der Floßlände, 3. Trampolinhalle, 4. Grillen und Baden an der Isar, 5. Olympia-Skatepark, 6. Fußball und Frisbee im Englischen Garten, 7. Schwimmbad, 8. Bowling, 9. Filmeabend, 10. Programmplanung mit viel Vorfreude auf die neuen Touren
Längste Tour	21 Tage, wird heuer noch mit 30 Tagen getoppt
Tourenaktivitäten	Klettern, Bouldern, Surfen, Segeln, Skitouren, Skifahren/Snowboarden, Eisklettern, Bergsteigen, Biwakieren, Schwimmen, Schnorcheln, Skaten, Schlittschuhfahren, Rodeln, Radeln, Schlauchboot fahren, Wandern, Chillen, Kochen, neue Sachen ausprobieren
Bestes Bouldergebiet	Fontainebleau, Frankreich
Bestes Klettergebiet	Peak District, England
Lieblingsspiele	Fußball, Tischtennis, Stratego
Bester Tourensack	Kuchen der Kinder, die sich nicht rechtzeitig für Gruppenabende eingetragen haben
Vergessen, mitzunehmen	Gruppenzelt für zehn Personen, es wurde eine Biwaktour

BESTES REZEPT

Mango-Ceviche

Zutaten für 10 Personen



5 reife Mangos, 2-3 Packungen Cocktailtomaten, 2 rote Zwiebeln, 2 Chilis, 6 Limetten, 1 Orange, 3 Packungen Mini-Mozzarella-Bällchen, Bund Petersilie, Salz

1. Die Mango schälen und in ca. 1 cm große Würfel schneiden.
2. Die Zwiebeln schälen und in sehr feine Ringe schneiden.
3. Die Chilis entkernen und fein hacken.
4. Die Cocktailtomaten halbieren.
5. Die Petersilie zusammen mit den Stängeln hacken.
6. Alles zusammen mit den Mozzarellabällchen in eine große Schüssel geben.
7. Den Saft der Limetten und der Orange dazu pressen und alles ordentlich salzen.
8. Die Schüssel für mindestens 15 Minuten kaltstellen und zwischendurch immer wieder umrühren.





FRAGEZEICHEN MOBILITÄT

Über die sozialen Kosten von Autos und die Rolle von Emotionen und Status bei der Wahl des Verkehrsmittels

Text und Fotos: Ines Primpke

Das Thema Mobilität ist ein kontroverses Thema im Bergsport. Zum einen stellen sich der Alpenverein und seine Mitglieder als grüner, nachhaltiger Player dar, gleichzeitig gehen doch die meisten von uns ihrem Hobby mit dem eigenen Auto nach. Immer mehr Menschen gehen in die Berge und damit wächst der Verkehrsdruck im Gebirge (Garmisch, Zillertal, ...). Das geht den Anwohnern auf die Nerven, Stau und Parkplatzsuche strapazieren die unseren, ist obendrein auch noch schlecht fürs Klima und zerstört Lebensraum.

Nun scheint es viele Gründe zu geben, warum wir Bergsportler:innen unserem Hobby mit dem Pkw nachgehen. Ganz vorne dabei sind Argumente wie die Erreichbarkeit, der zeitliche Mehraufwand und die, pre Deutschlandticket, immensen Kosten der Öffis.

Zuerst zu den Kosten. Sie lassen sich mittlerweile relativ gut ermitteln. Da sind die inzwischen 63 EUR/Monat für das Deutschlandticket. Zusätzlich je nach

Tourenwahl der Ticketpreis in Österreich und hin und wieder ein Taxi, wenn sich die letzte Meile nicht anders überwinden lässt.

Beim Pkw sind uns die Kosten meistens nicht so konkret bewusst. Es ist also schwer, eine Vergleichbarkeit herzustellen. Präsent im Kopf sind erst mal die Sprit-Kosten, eventuell noch der letzte Werkstattbesuch, die Steuer, der TÜV und die Versicherung.

Die Parkgebühren, sowohl zu Hause als auch am Berg, ein neues Set Reifen alle paar Jahre. Zusätzlich fallen allerdings auch noch gesellschaftliche Kosten an, sie werden als „social costs“ bezeichnet. Sie summieren die Gesundheits- und Umweltschäden sowie die Kosten für bereitgestellte Infrastruktur auf. Studien legen nahe, dass diese bei 33 ct/km liegen was bei einer Fahrleistung von durchschnittlichen 15.000 km/Jahr 4950 EUR pro Auto ausmachen. Man sieht: Die Kosten, die ein Auto verursacht, sind gar nicht so offensichtlich und stellen doch besonders für einkommensschwächere Haushalte eine Belastung dar.

Würden wir uns nun tatsächlich vom Auto trennen, wären die Öffi-Kosten keine Mehrkosten, und das Geld für die letzte Meile mit dem Taxi erscheint gar nicht mehr so viel. Da es erst mal ein drastischer Schritt ist, sich vom eigenen Auto zu trennen, können wir den Gedanken vielleicht umkehren und die Öffi-Kosten als Grundkosten verstehen und die Kosten fürs eigene Auto als Mehrkosten.

Nun muss das mit der öffentlichen Anreise aber auch realistisch sein, denn viele Ausgangspunkte sind schlicht nicht mit den Öffis erreichbar (z. B. Kelchsau). Dafür hat der Bergbus etwas Abhilfe geschafft. Tatsächlich sind aber mehr Ausgangspunkte angebunden, als wir denken. Seit zwei Jahren gibt es den ÖPNV-Layer auf *alpenvereinaktiv*, der die Planung erheblich erleichtert und zeigt, was tatsächlich alles erreichbar ist. Auch die VVT-App *Smart Ride* kennt sämtliche Buslinien in Tirol. Und damit sind längst nicht nur bekannte

→
Abwarten und Tee trinken: Unerwartete Pausen dienen der Entschleunigung.

Auch großes Gepäck lässt sich öffentlich transportieren – zum Beispiel Ski nach Norwegen.
↓





Ines Primpke

hat kein Auto mehr, seit sie sich ausführlich mit dem Thema beschäftigt hat. Trotzdem überwiegt manchmal die Bequemlichkeit, und dann freut sie sich über die Autofahrerbereitschaft ihrer Tourenpartner:innen.

und viel begangene Touren möglich. Durch geschickte Tourenplanung sind plötzlich deutlich einsamere Touren möglich, zum Beispiel mit verschiedenem Start- und Endpunkt (häufig: Safaris). Und so eine aufwendige Anreise rechtfertigt manchmal auch ganz gut, dass wir das ganze Wochenende in den Bergen verbringen „müssen“.

Nun bleibt noch der zeitliche Mehraufwand. Dass die Reisezeit mit den Öffis länger dauert, ist meistens bittere Realität. Verspätungen und Ausfälle gibt es auch noch. Das kann bei der Pkw-Anreise allerdings auch passieren, in Form von Pannen oder Stau. So ist im Winter an Nachmittagen vermutlich sogar die Bimmel-Zillertalbahn schneller als der durchschnittliche Pkw auf gleicher Strecke. Auch der Regionalzug aus Garmisch fährt häufig am Stau vorbei. Und sollte die Bahnfahrt dennoch länger dauern, können Fotos schon direkt nach der Tour sortiert, der Insta-Post gelauncht oder das verdiente Nickerchen gehalten werden. Bei längeren Fahrten können sogar die Skifelle schon trocknen und daheim direkt verräumt werden. So lässt sich die Zeit im Zug vielleicht sogar effizienter und entspannter nutzen als eine Autofahrt.

Emotionen und Status spielen laut Studie eine weit- aus größere Rolle in unserer Entscheidungsfindung. Gemeint sind Faktoren wie das Freiheitsgefühl oder die Entspannung, welche sich beim Fahren einstellt, das Adrenalin-Hoch, welches beim Beschleunigen auf- kommt, oder der persönliche Safe-Space, den ein Auto schaffen kann. Gemeint sind auch der Status und die Zugehörigkeit, die wir durch unser Auto ausdrücken. So fühlen wir uns mit einem Van einer sehr individualis- tischen Gruppe zugehörig, mit einem SUV einer Wohl- habenden, beruflich erfolgreichen, und mit der kleinen Knutsch-Kugel der besonders hartgesottenen Gruppe. Und mit den Öffis? Werden wir bemitleidet, wenn wir nach kurzen drei Stunden Anreise durchgeschaukelt aus dem Bus steigen und noch zwei Kilometer extra bis zum Ausgangspunkt laufen müssen? Oder steigen wir mit einem Hochgefühl aus dem Bus aus, schließlich ha- ben wir es in den Beinen, die extra Kilometer zu laufen, sind by fair means unterwegs und hatten dennoch den Luxus eines:er Chauffeur:in (aka Busfahrer:in), der oder die uns am Nachmittag quasi wieder abholt?

Die Öffis bieten also erst mal weniger Identifika- tionsmöglichkeiten und Symbolkraft. Um diese wei- chen Faktoren auch bei den Öffis zu finden, müssen wir unsere Gewohnheit, das Auto zu nutzen, erst mal brechen und die Öffi-Anreise ausgiebig ausprobieren. So können wir im Zug häufig gemütlich als Gruppe zu- sammensitzen und uns besser unterhalten als hinter- einander im Auto. Aufs Klo gehen ist jederzeit mög- lich, und wenn sich noch jemand spontan anschließen möchte, scheitert das auch nicht an Sitzplätzen. Neue Kartenspiele können getestet werden und Beinfreiheit ist auch für alle möglich. Eventuell lernen wir sogar neue Tourenpartner:innen auf der Fahrt kennen, und nach einer langen Tour ist der Fahrservice im Zug ver- mutlich auch sicherer als eine übermüdete Autofahrt. Und dennoch, wenn wir wollen, werden wir weitere Argumente gegen die Öffis finden – aber heute soll das Abenteuer überwiegen.

Wie wichtig ist uns der persönliche Safe-Space?

Doch wenn wir diese offensichtlichen (instru- mentellen) Argumente doch einigermaßen entkräften können, warum schlängeln wir uns in Blechketten durch die Täler? Und warum werden sich Menschen an diesem Artikel, der relativ offensichtlich die Autonutzung an- prangert, anstoßen? Oder, gesellschaftlich gesprochen: Warum werden politische Versuche, die Autonutzung einzuschränken, als Freiheitsberaubung aufgefasst?

Das lässt sich zum Teil an den sogenannten weichen Faktoren der Autonutzung erklären: Es gibt Studien, die nahelegen, dass die oben aufgeführten Gründe (z. B. Erreichbarkeit, Zeitvorteil, Flexibilität, Kosten) nur zu einem untergeordneten Anteil zu unse- rer Verkehrsmittelwahl beitragen. Weiche Faktoren wie

Quellen und wei-
terführende Literatur
haben wir auf
der Website verlinkt.





VIER JUGENDGRUPPEN AUF DER SUCHE NACH SCHNEE



Mit allen Kleidungs-
stücken am Körper sind
auch -14 Grad erträglich.



Kreative Frost- schutzmittel

In den nächsten Tagen fanden wir dann aber doch noch Schnee, der zumindest für den Aufstieg abseits der Piste reichte. Einige Gruppen sammelten sogar fleißig Gipfel. Als Maßnahme gegen die weiterhin sehr kalten Temperaturen zogen manche Kinder kurzerhand alles an Kleidung an, was sie dabei hatten, und wir kochten jeden Morgen einen riesigen Topf voller Tee zum Mitnehmen.

Auch die Kinder, die das erste Mal auf einer Skitour waren, konnten noch begeistert werden. Alles in allem waren wir überrascht, wie gut alles funktionierte – auch wenn ab und zu die Ausrüstung auseinander und die Kinder in den Schnee fielen. Außerdem übten die Gruppen die Lawinen-Verschütteten-Suche. Nach einigen Stunden waren wir alle (fast) Profis im Suchen, Sondieren und Schaufeln. Sowohl beim Pisteln – Skifahren mit Liftunterstützung –, als auch Schlittschuhlaufen mussten die Jugendleiter:innen erstaunt feststellen, dass sie den Kindern kaum hinterherkamen.

Abends wärmten wir uns in der Stube der Unterkunft und es fand das ein oder andere Tischtennis-Turnier statt. Für die drei Abendessen war jeweils eine Jugendgruppe zuständig. Weil wir aber vier Jugendgruppen waren, konnte die Jugend Beta zusätzlich jeden Abend für alle einen Nachtschub zubereiten. Weil das Rührgerät in der Großküche versagte, rührten sie am letzten Abend sogar Kaiserschmarrn-Teig für 50 Personen von Hand an.

Nachdem wir also doch noch alle unser Ziel – Spaß im Schnee – erreicht hatten, konnten alle Jugendgruppen glücklich nach Hause fahren. Wir stellen fest: Gemeinschaftstouren können wir nicht nur im Herbst oder bei Sonnwend. Vielleicht gibt es ja sogar nächstes Jahr (dann selbstverständlich im feinsten Powder) eine Wiederholung?

Jugend U, Almigos, Jugend Beta und
Jugend K unterwegs im Ötztal

Text: Fabia Krefer, Fotos: Moritz Spiegl

Skibrillen verhindern
Zwiebel-Tränen effektiv.

Wenige Tage nach Silvester war es für uns so weit: Vier Jugendgruppen aus den Sektionen München und Oberland machten sich auf den Weg ins Ötztal, um eine gemeinsame Winter-Tour im Schnee zu erleben. Schon bei der ersten geplanten Route auf dem Weg zu unserer Unterkunft mussten wir allerdings feststellen, dass der Winter wohl nicht so vielversprechenden Schnee bieten konnte, wie wir es uns vielleicht erhofft hatten.

Dafür überraschte uns eine klirrende Kälte. Minus vierzehn Grad zeigte unser Auto schon am Parkplatz an. Für die Jugend U war es die erste Skitour als Jugendgruppe, und auch in den anderen Gruppen waren einige Skitour-Neulinge dabei. Die Leiter:innen wurden also allmählich nervös, ob die Kinder so von den Highlights des Tourengehens überzeugt werden könnten. Während die Jugend Beta schon nach einigen Metern auf einer schlecht beschneiten Forststraße umkehren musste, konnten die Jugend U und K wenigstens im Skigebiet ein paar Höhenmeter gehen. Die Almigos entschieden dann, erst mal Schlittschuhlaufen zu gehen und danach zu kochen.

SERVUS DIE WADLNL!



Die erste JOMFT – Jugend Oberland Mountain Film Tour – mit Strom aus eigener Kraft

Text: Simone Nertinger

Morgens einen Toast toasten, dann der Griff zur elektrischen Zahnbürste und schnell noch die geladene Sportuhr für die nächste Tour ums Handgelenk schnallen – kaum jemand hat ein Gefühl dafür, wie viel Strom wir eigentlich tagtäglich verbrauchen. Schließlich kommt der ja ganz bequem aus der Dose.

Um diesen Stromverbrauch einmal wirklich spürbar zu machen, hat sich die Jugend der Sektion Oberland am 25. Februar 2026 dazu entschieden, sich im Kino nicht gemütlich zurückzulehnen, sondern einen Abend der besonderen Art zu veranstalten: ein Radlkinos, betrieben ausschließlich mit vereinter Muskelkraft.

Im Radlkinos des Naturerlebniszentrums Burg Schwaneck in Pullach, Teil der 29++ Klimaschutzbildung München, wird die Energie für Beamer, Laptop und Soundanlage durch zehn Fahrräder erzeugt, die auf umgebauten Rollentrainern eingespannt sind. Über eine Live-Anzeige bekommt jede:r Radler:in eine Rückmeldung, ob stärker in die Pedale getreten werden muss. Parallel dazu zeigt ein Energiesummenbalken neben dem Film, ob die Leistung ausreicht oder ob das Kinoerlebnis droht, im Dunkeln zu enden. Um das zu verhindern, wird durchgetauscht: Sobald die Wadln brennen und die Puste knapp wird, reicht ein Handzeichen, und schon springt die nächste ausgeruhte Person aus dem Publikum ein. So wird das Kinoerlebnis wirklich zur schweißtreibenden Angelegenheit, wenn man bedenkt, dass dafür etwa 700 Watt Dauerleistung benötigt werden. Bei zehn Rädern muss jede:r also 70 Watt treten – gar nicht so selbstverständlich, denn als grobe Faustregel gilt: Jugendliche treten in etwa so viel Watt, wie sie Kilogramm wiegen. Die 45 anwesenden Jugendlichen der Sektion waren offenbar deutlich fitter als der Durchschnitt, denn das Kinoprogramm lief einwandfrei über etwa eine Stunde!

Höchstleistungen vor und auf der Leinwand

Das Kinoprogramm der JOMFT bestand aus selbst geschnittenen Filmen einzelner Jugendgruppen und -mitglieder. So konnte das Publikum hautnah bei der zweiteiligen Mini-Serie *KIMA vs. Wild* mitfeiern, wie sich die *KIMA* bei ihrer Survivaltour schlägt. Ohne Handys, ausgestattet mit nur zehn erlaubten Gegenständen und zwei Kilo Reis pro Kleingruppe ging es darum, welche der drei Kleingruppen das beste Lager baut, sich am besten selbst versorgen kann und am besten mit der ständigen Gefahr von heimischen Wildtieren klarkommt! Im nächsten Film zeigte Amelie Horn von der JUMA, was es bedeutet, alleine und bei reichlich Regen einmal quer durch Deutschland zu radeln, inklusive Übernachtungen im Zelt. Der letzte Blockbuster war ein filmischer Rückblick auf das Jahr 2025 der JUMA Oberland. Sie hat das Publikum mitgenommen in die luftigen Höhen der Verdon-Schlucht, in traumhafte Powderhänge und in tiefe Windkolke bei der Spaltenbergung – inklusive den Versuchen, JUMA-Mitglieder daraus auch wieder rauszuholen. Ein Highlight war die Sarek-Durchquerung mit 48 Stunden öffentlicher Anreise und Ideen, wie man sich diese vertreiben kann. Ein ICE ist eine herrliche Boulderwand.

Am Ende blieb nicht nur der Eindruck in tolle Aktionen und Touren der Jugendgruppen, sondern auch die Erkenntnis: Strom ist alles andere als selbstverständlich. Um den täglichen Strombedarf eines Single-Haushalts von etwa 3,8 kWh zu decken, bräuchte es rein rechnerisch etwa zwei bis drei Jugendliche, die 24 Stunden am Tag konstant in die Pedale treten.

Vielen Dank an Christina Müller und das Team vom Naturerlebniszentrum Burg Schwaneck für die Bereitstellung des Radlkinos sowie die Versorgung mit ausreichend Energie durch Brezen, Getränke und Popcorn.



Im Pullacher Radlkinos zeigte die Jugend der Sektion Oberland Filme wie „KIMA vs. Wild“ oder einen Jahresrückblick der JUMA.

Wer sehen will, muss strampeln: 700 Watt Dauerleistung braucht es, damit das Kino läuft.



Foto: Simone Nertinger

alpinepost

Reine Frauensache?

Bergsteigerinnen von Anfang des 20. Jahrhunderts vs. heute: Hinsichtlich der Ausrüstung für Frauen hat sich einiges getan – seit 2011 gibt es beim DAV außerdem einen Expedkader nur für Frauen.



Foto: Archiv des DAV, München (links), Raphaela Haug (rechts)

Berge und Frauen: Das gehört mittlerweile auch bei der Ausrüstung zusammen. Doch was genau bedeutet „angepasst an die weibliche Anatomie“ und für welchen Frauenkörper sind diese Produkte gemacht?

Text: Hanna Bär

Im vergangenen Jahr waren 44,4 Prozent der Mitglieder im Deutschen Alpenverein Frauen. Vor 20 Jahren lag ihr Anteil bei 38,7 Prozent. Dass Frauen Bergsport betreiben, ist nicht neu. Ein Blick in die Geschichte zeigt jedoch: Leicht gemacht wurde es ihnen nicht immer – auch nicht in puncto Bekleidung. 1838 erreichte Henriette d'Angeville als erste Frau aus eigener Kraft den Gipfel des Montblanc – in einem Rockkostüm, darunter Hosen. Gut dreißig Jahre später legte Lucy Walker ihren Rock außer Sichtweite ab und bestieg 1871 als erste Frau das Matterhorn, nur in Hosen gekleidet. 1895 startete Annie Smith Peck direkt in Kniebundhosen und stand als zweite Frau auf dem Matterhorn. Diskutiert wurde anschließend in den Zeitungen weniger ihre Leistung als vielmehr die Frage, ob sie sich durch das Tragen von Hosen in der Öffentlichkeit strafbar gemacht habe.

Die Tage der strengen Kleidervorschriften sind längst vorbei. Doch wie bei so mancher Alpenvereinssektion – die letzten nahmen Frauen erst im Laufe der 90er-Jahre als vollwertige Mitglieder auf – sollte es in in Sachen Bergsportausrüstung mit der Geschlechtergerechtigkeit ähnlich lange dauern. Mitte der 90er Jahre gab es erste Regenjacken zu kaufen, die sich speziell an Frauen richteten. Zuvor beschränkte sich Anpassungsoption meist auf eine Kordel, mit der man die Taille von Unisexjacken enger schnürte. Nach den Anpassungen bei der Bekleidung folgten solche bei Schlaf- und Rucksäcken. Oft waren die Damenprodukte jedoch einfach kleinere Versionen der Männermodelle in vermeintlich weiblichen Farben – ganz nach dem Motto „Pink it and shrink it“. Wirklich anatomische Anpassungen folgten erst später.

Das weibliche Körpermodell

Körper können sehr unterschiedlich sein. Ein Modell kann daher nur einen Durchschnitt abbilden. Im Vergleich zum männlichen Durchschnitt haben Frauen typischerweise

- > eine geringere Körpergröße und ein niedrigeres Gewicht

- > einen kürzeren Rücken
- > eine schmalere Taille
- > ausgeprägtere Hüften und Oberschenkel
- > eine weibliche Brust
- > schmalere Schultern
- > schmalere Füße mit höherem Fußgewölbe
- > eine tiefer ansetzende Wade.

Hinzu kommen häufig eine höhere Komforttemperatur, ein geringerer Muskelmassenanteil sowie eine andere Massenverteilung mit tieferem Körperschwerpunkt. Ausrüstung, die primär für Männer konzipiert wurde, passt daher nicht immer optimal.

Bekleidung: Feinheiten im Schnitt

Bei Bekleidung zeigt sich die Anpassung heute vor allem im Schnitt. Hosentaschen sind oft kleiner und wegen breiterer Hüften anders positioniert. Bei Jacken – besonders fürs Bergsteigen und Klettern – sitzen Brusttaschen häufig so, dass sie auch bei größerer Oberweite noch nutzbar sind.

Im Höhenbergsteigen ist die Luft in puncto in puncto Parität weiterhin dünn: Der Frauenanteil bei 8000er-Expeditionen liegt bei rund 20 Prozent. Trotz zunehmender (geschlechtsübergreifender) Beliebtheit wird diese Sportart insgesamt nur von wenigen Menschen betrieben. Der Absatzmarkt für die hochtechnischen und in der Entwicklung teuren Produkte ist nach wie vor klein. Eine zusätzliche geschlechtsspezifische Entwicklung dieser Produkte lohnt sich wirtschaftlich kaum. Viele Produkte waren und sind daher unisex. Erst im Jahr 2023 brachte der Hersteller *The North Face* den ersten speziell für Frauen angepassten Anzug fürs Höhenbergsteigen auf den Markt. Erwähnenswert ist auch die 2019 gegründete Südtiroler Marke *LaMunt*, die sich ausschließlich auf Berg- und Outdoorbekleidung für Frauen spezialisiert hat.

Damenmodelle können sinnvoll sein bei

- > kurzem Rücken
- > schmalen Schultern
- > breiteren Hüften
- > schmalen Füßen
- > tieferem Wadenansatz
- > erhöhter Kälteempfindlichkeit
- > geringerem Körpergewicht

Wichtig:

Nicht immer ist das angegebene Geschlecht entscheidend, sondern die Passform.



Foto: Deuter

Manche Hersteller verdeutlichen die unterschiedlichen Referenzdummys bei den Temperaturangaben mit einem entsprechenden Symbol.

←

grund der kürzeren Rückenlänge haben diese Modelle je nach Hersteller manchmal auch bis zu 2 Liter weniger Packvolumen; an der sonstigen Ausstattung ändert sich in der Regel nichts.

Typische Anpassungen im Tragesystem sind: enger zusammenstehende, schmalere und stärker geschwungene Schulterträger sowie Hüftflossen, die sich nach oben verjüngen und besser auf der konischen Form zwischen Taille und Hüfte aufliegen.

Schlafsäcke: Eine Frage der Komforttemperatur

Bei Schlafsäcken sind geschlechtsspezifische Unterschiede deutlicher als bei Bekleidung. Neben kürzeren Längen sind Damenmodelle mancher Hersteller an der Hüfte breiter und an den Schultern schmaler geschnitten. *Deuter* isoliert seine Kunstfasermodele für Frauen zusätzlich an Füßen und Rumpf, da diese Bereiche bei

Frauen oft kälteempfindlicher sind. Insgesamt sind Damenmodelle häufig stärker isoliert und besitzen so eine niedrigere Komforttemperatur.

Wichtig: Die Temperaturangaben bei Schlafsäcken für Sport und Trekking sind nach DIN EN ISO 23537-1 standardisiert. Dadurch sind Modelle hinsichtlich der Temperatur geschlechterübergreifend vergleichbar. Zwei der angegebenen

Temperaturen, die Komfort- sowie die Extremtemperatur, werden mit einer weiblichen Textpuppe (25 Jahre, 60 kg, 1,60 m) ermittelt, die Limittemperatur hingegen mit einem männlichen Dummy (25 Jahre, 70 kg, 1,73 m).

Bei Schlafsäcken kann es für kleine Männer und größere Frauen durchaus Sinn machen, auch ein Modell des anderen Geschlechts zu probieren.

Rucksäcke: Schultern, Rückenlänge und Hüften

Auch bei Rucksäcken sollte man Geschlechtergrenzen nicht zu starr sehen. Insbesondere für Männer mit kurzem Rücken und breiteren Hüften oder Frauen mit langem Rücken und schmalere Hüften kann der Griff zum anderen Modell mitunter sinnvoll sein.

Besonders ab dem Jahr 2006 etablierten sich Damenrucksäcke stärker im Handel. *Deuter* forcierte damals mit einem reinen Frauenteam, darunter Gerlinde Kaltenbrunner, seine Entwicklung von Rucksackmodellen speziell für Frauen. Heute löst dies jeder Hersteller unterschiedlich: *Blue Ice* und *Black Diamond* setzen auf verschiedene Rückenlängen statt Damenlinien. Andere, wie *Ortovox*, *Mammut* oder *Deuter*, passen neben der Rückenlänge zusätzlich Tragesystem und Hüftgurt an. Auf-

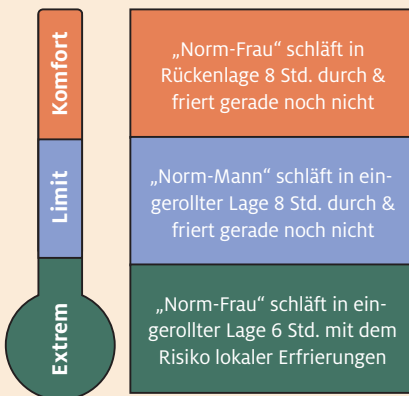
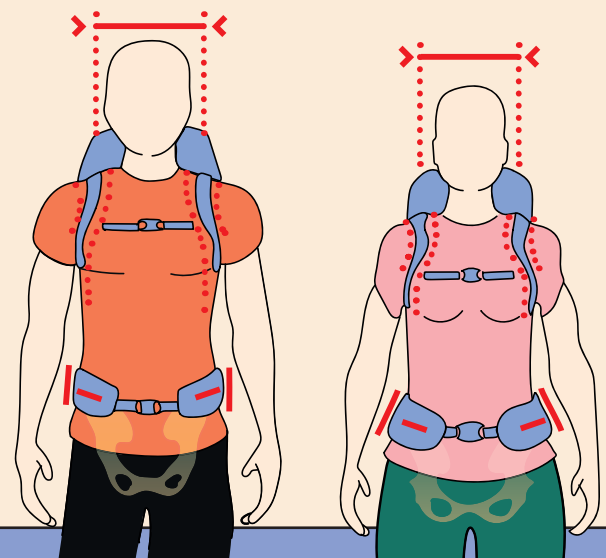
Kletterequipment: Hüftverhältnis und Platz für Haare

Auch bei Klettergurten sind inzwischen eine Vielzahl an Damenmodellen erhältlich. Diese sind im Vergleich zu Männer-/Unisexmodellen stärker geschwungen, die Beinschlaufen sind weiter und der Abstand zwischen Hüftgurt und Beinschlaufen kann größer sein. Entscheidend bleibt jedoch immer die individuelle Passform: Ein Klettergurt muss sicher oberhalb der Hüfte sitzen. Je nach Hüftform kann auch ein Gurt des anderen Geschlechts passen.

Übrigens: Die ersten Prototypen des heutigen Sitzklettergurts werden der niederländischen Kletterpionierin Jeanne Immink Ende des 19. Jahrhunderts zugeschrieben.

Auch bei Helmen gibt es Detailunterschiede. Eine Aussparung am Kopfband kann den Sitz bei langen Haaren und einem Pferdeschwanz verbessern. *Petzl* bot dies zunächst nur beim Damenmodell *Meteora* an; inzwischen verfügt auch der *Meteor* über ein angepasstes Kopfband. Ein eher seltener Technologietransfer vom Damen- zum Herrenmodell.

Das Damenmodell ist für schmalere Schultern, einen kürzeren Rücken und eine kegelförmige Hüfte geeignet. Die geschwungenen Träger bieten im Brustbereich mehr Platz. Das Männermodell sitzt besser bei breiteren Schultern, einem längeren Rücken und einer zylindrischen Hüfte.



↑
Beim Kauf eines Schlafsacks sollten beide Geschlechter einen Puffer einplanen und die Komforttemperatur ein paar Grad über der erwarteten Temperatur wählen.

Berg- und Wanderschuhe: Auf die Leistenform kommt es an

Abgesehen von der Schuhgröße sind die Unterschiede zwischen Frauen- und Männerschuhen oftmals gar nicht ganz exakt zu benennen. Sie liegen vor allem in der von den Herstellern streng gehüteten Leistenform. Grundsätzlich ist bekannt: Frauenfüße sind schmaler, insbesondere an der Achillesferse und am Fersenbein. Sie sind weniger voluminös, haben aber ein höheres Fußgewölbe und der Abstand von der Ferse bis zum Ballen ist kürzer. Bei hohen Bergstiefeln für Frauen ist der Schaft tiefer ausgeschnitten und häufig stärker gepolstert, damit dieser nicht am tieferen Wadenansatz drückt. Abgesehen von der unterschiedlichen Leistenform unterscheiden sich Bergschuhe für Frauen und Männer in der Regel kaum. Im Höhenbergsteigen sind Schuhe wie bei der Bekleidung oftmals Unisexprodukte.



Zwischen den Stollen ist beim Damenschuh Agate etwas weniger Material an der Sohle – für ein leichteres, kraftsparendes Abrollen.

Damenskische sind im Alpinbereich oftmals etwas dicker gefüttert. Häufig fällt auch der Flex etwas geringer aus – der Schuh lässt sich also mit weniger Kraftaufwand nach vorne bewegen.

Ski gibt es in den Damenvarianten in kürzeren Längen und sie können je nach Modell auch leichter sein. Bei *Blizzard* kommt beispielsweise etwas weniger Hartholz im Skikern zum Einsatz, und die Verstärkungen durch Titanal sind schmaler und teilweise dünner dimensioniert. Manchmal liegt zudem die empfohlene Bindungsposition minimal weiter vorne. Dies ermöglicht ein leichteres Drehen des Skis bei weniger Kraftaufwand. Für größere, schwerere, muskulöse Frauen mit viel Fahrkönnen kann ein Männer- oder Unisexski in der entsprechenden Länge besser passen.

Farbgestaltung und Rückkehr des Rockes

In den letzten Jahren lässt sich generell eine Aufweichung der vermeintlich geschlechtsspezifischen Farbgestaltung bei Bekleidung und Ausrüstung erkennen. Frauenprodukte sind eben nicht mehr nur pink, dafür findet man die Farbe zunehmend auch bei Männer- und Unisexprodukten. Im Schuhbereich haben Damen- und Herrenmodelle zunehmend die gleichen Farben, je technischer die Schuhe werden. Hier spielt vor allem der Kostenfaktor eine Rolle. Es ist günstiger, das Leder in nur einer Farbe, aber in größeren Mengen zu kaufen.

Und der Rock? Er ist im Bergsport doch nicht ganz verschwunden. Gefütterte Modelle dienen bei Skitouren über der Hose als zusätzliche Isolationsschicht für Oberschenkel, Gesäß und Hüfte. Im Sommer gibt es leichte Funktionsröcke zum Wandern. Heute wird er dann jedoch nicht mehr aus gesellschaftlichem Zwang getragen, sondern aus Komfort- und Geschmacksgründen.



Hervorzuheben ist der Hersteller *Tecnica*. In seinem *Women2Women*-Programm hat er, unterstützt durch biomechanische und kinematische Messungen, zunächst den reinen Damenwanderschuh *Agate* entwickelt. Dieser hat beispielsweise für ein leichteres Abrollen an einigen Stellen weniger Sohlenmaterial. Erst später wurde dies auf ein Modell für Männer adaptiert.

Skischuhe & Ski: Flex und Gewicht

Ähnlich verhält es sich im Winter mit Skischuhen. Auch hier werden die geschlechtsspezifischen Fußformen im Leisten berücksichtigt, zudem haben Damenskische am Schaft Aussparungen für die Wade.



Immer öfter setzen auch die Entwicklerteams auf rein weibliche Expertise, wie beim *Women2Women*-Programm von *Tecnica*.

ZUR PERSON



Hanna Bär

Ob beim Trailrunning, auf Hochtour oder bei der entspannten Wanderung: Sie weiß gut sitzende Ausrüstung zu schätzen und begrüßt jede Entwicklung, die Frauen dabei unterstützt, selbstbewusst und leistungsstark in den Bergen unterwegs zu sein.

Berg-Bibliothek

Gelesen, gesehen, gehört:
empfehlenswerte Neuheiten und Netzfunde

Neu erschienen

Slowenien. 25 Wanderabenteuer zwischen Alpen und Adria
Evelyn und Ralph Scheer



Das kleine Alpenland an der Adria hat in den letzten Jahren enorm an Popularität gewonnen. Slowenien bietet aber mehr als Triglav und Soča, wie dieser Führer beweist. Die Tourenauswahl pickt die Perlen aus allen Gebirgsregionen des Landes und richtet sich dabei vornehmlich an Genusswanderer und Familien.

2026, 160 S., 15,00 EUR
conrad-stein-verlag.de

Die Alpen-Bibel. Alles zu Natur, Geschichte und den Menschen in den Bergen
Eugen E. Hüsler, Leeloo Molnár



Zwei Tage jünger als Reinhold Messner ist Eugen Hüsler – inzwischen dürfte er aber deutlich mehr Bücher veröffentlicht haben. Sein neuestes sammelt bunte Alpengeschichten aus Sport, Technik, Kultur und Natur – von der Dolomitenfront über die schönsten Pässe bis zum Apfel-Pfarrer Korbinian Aigner.

2026, 288 S., 49,99 EUR
verlagshaus24.de

Ammergauer Alpen. 50 Touren von Oberammergau bis Füssen, Garmisch-Partenkirchen und zum Plansee
Christian Rauch



Kaum zu glauben: Da decken die ikonischen roten Büchlein gefühlt den ganzen Globus ab, und vor der Haustür ist noch eine Lücke. alpinwelt-Autor Christian Rauch schließt sie mit dem Ammergauer-Führer in bewährter Rother-Manier.

Die meisten Touren sind Öffentlich, für alle gibt es GPS-Tracks.

Ab 15. Juni 2026, 192 S., 17,90 EUR
rother.de

Im modernen Fels. 100 legendäre Freikletterrouten in den Alpen
Achim Pasold, Ralph Stöhr



Als Fortsetzung von „Im extremen Fels“ war vor gut zehn Jahren „Moderne Zeiten“ erschienen. Die 2. Auflage desselben Buchs heißt nun „Im modernen Fels“ – an den Routen hat sich nichts geändert: Das Buch sammelt die 100 edelsten Alpinkletterrouten der letzten 50 Jahre, von den „Pumprissen“ über „Supertramp“ bis „Ois Tschikago“.

2026, 224 S., 39,80 EUR
panico.de

Rund um die Adula. Wanderungen zwischen Bleniotal, Calancatal und Misox
Bernhard Herold



Den San-Bernadino-Pass kennen viele von der Urlaubsfahrt nach Italien. Direkt hier liegt aber auch eine wenig bekannte und umso reizvollere Wanderregion rund um das Rheinwaldhorn. Der Führer schildert 19 ein- bis mehrtägige Wanderungen durch das Rheinwald, Bleniotal, Calancatal und das Misox.

2026, 296 S., 39,00 EUR
rotpunktverlag.ch

Gratwanderung. Ein Extrembergsteiger im Kampf um Menschlichkeit und Verantwortung
Lukas Wörle



Lukas Wörle treckt mit Vater und Bruder an den Broad Peak, um dort vom Gipfel zu fliegen – ehe er für die Rettung eines höhenkranken Bergsteigers kurz unter dem Gipfel abbricht. Das offene, ehrliche und selbstreflektierte Buch zum Fall, der Schlagzeilen gemacht hat, und über den Lukas im Januar bei unseren „Bergvisionen“ berichtet hat.

2026, 224, S., 24,00 EUR
goldmann-verlag.de

Nordalpenweg. E4 Alpin Wien–Bregenz
Oliver Brunn



Rund 1000 Kilometer Länge und 50.000 Höhenmeter auf und ab: Der Nordalpenweg zwischen Wien und Bregenz ist ideal, um sich jedes Jahr ein Häppchen davon zu genehmigen. Zur Planung taugt dieser Rother-Führer besonders, da er neben Übersichtskarten und GPS-Tracks auch alle Varianten unter die Lupe nimmt.

2026, 224 S., 18,90 EUR
rother.de

Sterne über Tirol. Die Berge in Nord- und Südtirol bei Nacht
Norbert Span



Der Astrofotograf Norbert Span befriedigt mit diesem Werk Wissensdurst und Augenlust gleichermaßen: Schritt für Schritt leitet er zum perfekten Sternbild, erklärt Sternbilder und Tierkreiszeichen, liefert wertvolle Ausrüstungstipps (Kartoffelgulasch aus der Dose!) – und natürlich prachtvollere Aufnahmen von Nachthimmeln im Gebirge.

2025, 200 S., 45,00 EUR
tyroliaverlag.at

Übrigens: In unseren drei Servicestellen könnt ihr euch Gebiets- und Spezialführer, Karten, Lehrbücher, alpine Literatur, Bildbände sowie außeralpine Reise- und Wanderführer für weltweite Bergsportaktivitäten ausleihen.



bei uns ausleihbar

Rezension

Die letzte Hütte der Alpen

Permafrost, Wassermangel, Artensterben: Der Oberland-Vorstand **Matthias Ballweg** im Interview über sein neues Buch, das davon handelt, wie die Folgen des Klimawandels die Alpenvereinshöhlen bedrohen.

Interview: Thomas Ebert

Der Buchtitel erinnert verdächtig an die Weissagung der Cree: „Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet ...“ – eine bewusste Anspielung?

Matthias Ballweg: Über die letzten Jahre haben vier Berghütten pro Jahr dauerhaft oder temporär zugemacht. Selbst in diesem Tempo wird es noch über 100 Jahre dauern, bis wir keine Hütten mehr haben. Es ist also schon ein bewusst zugespitzter Titel. Aber müssen wir wirklich erst die Hälfte unserer Hütten zusperren, um zu verstehen, dass etwas getan werden muss?

Der Kern eures Buches ist eine Analyse aller Alpenvereinshöhlen, wie widerstandsfähig sie gegen Folgen des Klimawandels aufgestellt sind. Wie seid ihr das angegangen?

Für uns und viele andere Sektionen ist das Thema akut – aber niemand kann für all seine Hütten sagen, wie sie angesichts des Klimawandels konkret dastehen. Und für jede Hütte eine wissenschaftliche Analyse zu machen, fehlen Zeit und Geld. Wir haben also nach einfach anwendbaren Schemata gesucht – Höhenlage, Exposition, Gesteinsarten und so weiter –, die ohne neue Datenerhebungen im Gelände funktionieren. Das Ergebnis ist ein Ampelsystem, das signalisiert, wo nach der Stüdlhütte das nächste Permafrostproblem droht oder welcher Hütte möglicherweise das Wasser ausgeht. Diese Tabelle ist für die Entscheidungsträger im Alpenverein definitiv das spannendste. Die sollten alle Sektionsvorsitzenden kennen, bevor sie überlegen, auf ihren Hütten noch Duschen einzubauen.

Exklusive
Autorenlesung für
Sektionsmitglieder
am 22. Juli in unserer
Servicestelle im
Globetrotter!

Reinhold Messner wünscht sich im Vorwort eine Sprache, die die Laien verstehen und die Experten ernst nehmen. Ein schwerer Spagat?

Wir sind selbst keine Wissenschaftler, haben aber jedes Thema mit Experten besprochen und mit der Praxis vor Ort verbunden. Da lernt man zum Beispiel, dass auf der Watzmannhütte Spaghetti ohne Parmesan serviert werden, um beim Abspülen Wasser zu sparen. Durch diese Geschichten können wir Aufmerksamkeit schaffen, den Klimawandel und seine Folgen greifbar machen.

Wie entscheidet man, wenn es wirklich hart auf hart kommt und eine Hütte trockenfällt?

Die Sektion München musste so eine Entscheidung bereits treffen: am Watzmannhaus. Als Alternative zu Trockentrenntoiletten hätte man auch eine Talleitung bauen können, was dank Zuschüssen ähnlich teuer gewesen wäre. Eine Talleitung hat aber einen größeren CO₂-Impact. Das sind typische Entscheidungen: Passen wir uns nur an den Klimawandel an, oder bekämpfen wir auch seine Ursachen? Dazu gehört auch: Welchen Fußabdruck können wir beeinflussen? Wir könnten weniger alpinwelt-Ausgaben drucken und damit Emissionen verringern. Wir können es durch entsprechende Tourentipps und Kommunikation aber auch einfacher und naheliegender machen, mit den Öffis in die Berge zu fahren, was einen deutlich größeren Effekt hat.

Ihr fordert im Buch eine „Zweite Pionierzeit“ – eine Art Paradigmenwechsel im Hüttentourismus, der weniger auf Konsum und Infrastruktur, sondern auf Können und Ausrüstung basiert. Eine Hütte im Zweifel aufzugeben: Ist das nicht etwas progressiv für einen Verein, dessen Zweck darin besteht, das Bergsteigen zu fördern?

Ziel unserer Arbeit ist ja, Schließungen zu vermeiden. Doch die Frage stellt sich einfach, da führt kein Weg daran vorbei. Ja, das ist derzeit heterodox. Aber diese Entscheidungen werden auf alle Sektionen zukommen. Das treibt einen Kulturwandel, auch im DAV-Bundesverband, und in fünf Jahren werden wir schon ganz anders über Hütten sprechen. Letztes Jahr fand in Leipzig die große DAV-Werkstatt zum Thema Klimafolgen in den Alpen statt, da war das schon zu spüren. Ich glaube, das Buch trifft einen Nerv des Umschwungs im Alpenverein.

Trifft es auch den Nerv der breiten Masse?

Jeder tut sich schwer, Gewohnheiten zu ändern. Die Kernaussage von diesem neuen Pioniergeist ist: Wenn ich Naturerfahrung und Selbsterfahrung suche, dann werde ich diese auch in Zukunft in den Bergen finden. Ich muss auf nichts verzichten, wenn ich mir Luxusdenken ab- und Lust aufs Abenteuer antrainieren will – im Gegenteil, ich kann nur gewinnen. Verhaltenspsychologie ist aber kein Teil dieses Buches, das wäre vielleicht etwas für Band zwei.



Die letzte Hütte der Alpen. Eine Reise in die Zukunft unserer Berge – zwischen Gletscherschwund und neuer Wildnis
Matthias Ballweg, Bertram Kloss

2026, 192 S., 28,00 EUR
rother.de

Ab Anfang Juli erhältlich, ab jetzt vorbestellbar



Foto: Mathias Meier

Gemeinsame Gipfelerlebnisse stehen bei der BWG ganz oben auf der Liste – wobei dafür nicht nur gewandert wird.



Foto: Olga Bojarova

Bergwandergruppe

49 Neuaufnahmen allein im Januar 2026: In der **Bergwandergruppe**, kurz „BWG“, ist immer was los.

Text: Mathias Meier

Wie kamt ihr auf euren Namen?

Der Gründer der BWG ist 1990 vom damaligen Vorstand der Sektion Oberland gebeten worden, eine Wandergruppe zu gründen. Es gab nämlich schon einige Kletter- und Skigruppen, aber keine, in der die Mitglieder hauptsächlich zu Fuß in die Berge gehen.

Was verbindet euch als Mitglieder?

Wir haben große Freude an der Bewegung mit Gleichgesinnten an der frischen Bergluft, und wir begeben der Natur dabei mit Respekt. Wir mögen aber auch die Vielfalt zwischen den einzelnen Gruppenmitgliedern, die uns um neue Perspektiven bereichert. Bei uns treffen Alt und Jung mit den gleichen Interessen, aber unterschiedlicher Lebenserfahrung aufeinander. Das macht den Austausch so wertvoll.

Wo und wie seid ihr am liebsten in den Bergen unterwegs?

Das Betätigungs-Spektrum der BWG ist sehr groß. Bei unseren Touren ist alles dabei: flache Wanderungen im Oberland, leichte Bergwanderungen und schwere Bergtouren, Klettersteige, „leichte“ 3000er-Bergtouren

ohne Gletscherberührung sowie einzelne Bike&Hike- und Radl-Touren (trotz des Gruppennamens). Im Winter geht es weiter mit Ski-, Langlauf- und Schneeschuhtouren. Meist bewusst gemütlich und manchmal gewollt in zügigem Tempo.

Wer sollte sich eurer Gruppe anschließen und warum?

Alle, die ohne Leistungsdruck mit uns die Bergwelt erleben und genießen möchten – vom absoluten Anfänger bis zum Profi-Bergsteiger. In der Gruppe ist man immer sicherer in den Bergen unterwegs als allein und hat dabei mehr Spaß. In ihrer ganzen Art und Weise ist die BWG an sich etwas Besonderes.

> DIE BERGWANDERGRUPPE IN ZAHLEN

Gegründet	20. September 1990
Mitglieder	565
Touren pro Jahr	ca. 120



Die „BWG“ im Netz

Gelungener Auftakt



Foto: Theresa Bichthamer

Mit zwei Infoabenden haben wir interessierte Mitglieder zu **Testament und Nachlassgestaltung** informiert – eine Inforeihe, die wir auch in Zukunft fortsetzen werden.

„Was bleibt – und wie kann es im eigenen Sinne weiterwirken? Wie ist die gesetzliche Erbfolge geregelt? Worauf ist beim Erstellen eines handschriftlichen Testaments zu achten? Wie kann ich mit meinem Erbe Gutes tun?“ Diese Fragen beschäftigen viele unserer Mitglieder oft sehr lange, aber leise.

Um Orientierung zu geben und Berührungspunkte abzubauen, veranstalteten wir im Februar zwei Infoabende im Hüttenambiente des Münchner Kriechbaumhofs. In kleiner und persönlicher Runde war Raum für Austausch, praxisnahe Informationen und individuelle Fragen.

Kristina Frank, Vorständin und ehemalige RichterIn, erläuterte die rechtlichen Grundlagen, Rechtsanwalt Dr. Hans Aldebert, selbst langjähriges Mitglied der Sektion, bereicherte diese mit wertvollen Tipps aus der

Kleine Runde, große Wirkung: Matthias Ballweg präsentiert umgesetzte Projekte aus Nachlässen.

Praxis. Dr. Matthias Ballweg, 1. Vorsitzender der Sektion Oberland, stellte Projekte vor, die wir dank Nachlässen bereits realisieren konnten – ganz ohne Abzüge, denn als gemeinnütziger Verein sind wir von der Erbschaftsteuer befreit.

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden fielen durchweg positiv aus: „Sehr informativ und lebendig“, oder „ein ansprechender Rahmen“. Viele Teilnehmende nahmen aus der „Mischung aus Anwalts- und RichterInerfahrung“ konkrete Schritte für ihre persönliche Nachlassplanung mit und das gute Gefühl, ein oft aufgeschobenes Thema nun aktiv anzugehen.

Die beiden Abende markierten den gelungenen Auftakt einer neuen Veranstaltungsreihe, mit der wir unseren Mitgliedern auch zukünftig Orientierung in wichtigen Lebensfragen bieten möchten. Und mit unserem Beratungsgutschein besteht jederzeit die Möglichkeit zu einem unverbindlichen und individuellen Erstgespräch.

Eine kostenlose Informationsbroschüre kann auf unserer Website online gelesen, heruntergeladen oder als Druckversion bestellt werden.



PERSÖNLICHE ANSPRECHPARTNERIN



Foto: WDC

Franziska Gruber

spenden@dav-oberland.de

089 29070963

Gutschein – für eine kostenfreie Rechtsberatung

„Tipps zur Testamentsgestaltung und wie Sie mit dem Erbe Gutes tun können“

Dieser Gutschein berechtigt zu einem unverbindlichen und individuellen Erstgespräch (ca. 45 Minuten) zur Nachlassgestaltung für einen guten Zweck sowie Hilfestellung bei der Testamentsgestaltung im Allgemeinen.

Erfahren Sie durch eine unabhängige Rechtsanwältin oder einen unabhängigen Rechtsanwalt, wie Sie mit Ihrem Testament Bleibendes schaffen können – über das eigene Leben hinaus.

Ihre Ansprechpartnerin für die Gutschein-Einlösung:
Franziska Gruber
E-Mail: spenden@dav-oberland.de
Tel: 089/290 709-634

Dr. Matthias Ballweg
1. Vorsitzender der Sektion Oberland



Beratungsschein online bestellen

Wir behandeln Ihre Anliegen vertraulich.



←

Höhepunkt unseres NaMo-Projekts:
die autofreien Aktionstage im Graswangtal

„Das Mobilitätsfest – mitnand unterwegs“

Aktionstag zur nachhaltigen Mobilität am 19. Juli im Graswangtal

Text: Ulrike Lierow

In den vergangenen Jahren haben wir gemeinsam mit dem Naturpark Ammergauer Alpen gezeigt, wie klimafreundliche Fortbewegung im Alpenraum ganz praktisch funktionieren kann. An zwei Aktionstagen zur nachhaltigen Mobilität konnten Gäste das Graswangtal ohne Autos erleben und viele neue Alternativen zum Pkw ausprobieren.

Auch 2026 wird es wieder einen Aktionstag geben: Am Sonntag, 19. Juli, von 11 bis 17 Uhr, lädt der Naturpark gemeinsam mit dem Alpenverein München & Oberland und zahlreichen weiteren Partnern zum „Mobilitätsfest – mitnand unterwegs“ ein, diesmal rund um das Passionstheater Oberammergau. Das steht auf dem Programm:

- > eine gemeinsame, autobefreite Rundfahrt durch das Ettaler Weidmoos (10 km)
- > ein Festprogramm für alle Altersklassen (Gewinnspiele, Pferdekutsche, Boulderblock, Kettcar-Parcours ...)
- > verschiedene Testvehikel zum Ausprobieren (Zweier- und Vierertandem, geländegängige Rollstühle, Handbikes ...)

Mit Angeboten, die vom Fahrradverleih über E-Carsharing bis zu den DAV-Mitfahrbankerln reichen, hat sich die Region zu einem Innovationstreiber in Sachen Mobilität entwickelt – und damit noch lebenswerter gemacht. Denn die Bündelung von Individualfahrten und die stärkere Nutzung gemeinschaftlicher

Angebote reduzieren den Pkw-Verkehr und machen die Natur erlebbarer. Das Mobilitätsfest macht deutlich: Nachhaltig unterwegs zu sein bedeutet nicht Verzicht, sondern eröffnet neue Perspektiven – auf die Landschaft, auf die eigene Mobilität und auf ein gemeinsames Unterwegssein. Oder, wie man in der Region sagt: am besten „mitnand“.

Evaluationsbericht „Nachhaltige Mobilität im Alpenraum“

Mit unserem Projekt „Nachhaltige Mobilität (NaMo) im Alpenraum“, gefördert durch PHINEO und die Chrysantil-Stiftung, haben wir in den vergangenen zwei Jahren gezeigt, wie sich Mobilitätswandel konkret gestalten lässt: Nicht mit Verboten und Appellen, sondern mit Erlebnissen, die Menschen verbinden und umdenken lassen. Am besten gelingt das mit praxisnahen Angeboten (etwa unseren DAV-Mitfahrbankerln) und regionaler Vernetzung (Modellregion Graswangtal).



Zum Evaluationsbericht

Unsere Bankerl-Paten

Unsere Mitfahrbankerl sind an vielen Ausgangspunkten für Bergtouren in den bayerischen Alpen zu finden. Die ersten **Patenschaften** wurden bereits übernommen.

Dutzende DAV-Mitfahrbankerl stehen zwischen Ammerwald und Inzell entlang der Bayerischen Alpen bereit. Wer hier Platz nimmt, signalisiert: Ich suche eine Mitfahrgelegenheit. Und wer vorbeikommt, erkennt: Vielleicht können wir den Weg teilen.

Für einige Mitfahrbankerl – eine laufend aktualisierte Karte aller Standorte findet ihr auf unserer Website – wurden bereits die ersten Patenschaften übernommen. Etwa von Sabine und Jürgen, die ein Mitfahrbankerl am Kesselberg gestiftet haben. „Wir freuen uns, eine Initiative zu unterstützen, die Menschen zusammenbringt und die Umwelt schont“, sagen sie, und haben ihre Freude auch in Versen zum Ausdruck gebracht:

*„Wenn‘st müde bist, du Wandersmann,
Und kommst erschöpft im Tale an,
Lässt dich auf diesem Bankerl nieder,
Entspannst den Geist und auch die Glieder,
Ja dann fehlt dir auf dieser Welt
Nur jemand der beizeiten hält,
Und ruft: Steig ein – wir sind zu dritt
Und nehmen dich sehr gerne mit!“*

*Du jubelst und sagst dankbar „Klasse!
Ich zahl was in die Reisekasse.“
Der gute Geist lehnt freundlich ab:
„Ich sehe: Du bist ziemlich schlapp
Versuchst zwar das zu übertünchen –
Da fällt mir ein: Wir fahr‘n nach München.“
Du fragst: „Ich wohn in Berg am Laim.
Fahrn wir dann miteinander heim?“*

*Der Geist bejaht, du dankst ihm sehr.
Der Geist: „Das fällt mir gar nicht schwer
Der Sektion Oberland sei Dank.
Sie ist die Schöpferin der Bank.“*

Jürgen Peters



Mitfahren oder mitnehmen und gewinnen. **Deine erste Mitfahrbankerl-Fahrt bringt dir garantiert einen Preis,** z. B. Hüttengutscheine, DAV-Handtücher oder Erste-Hilfe-Sets. Einfach QR-Code an der Bank scannen und los geht's.

AUS DEN SEKTIONEN



Foto: Archiv: Peters

Sabine und Jürgen sind die Paten des Mitfahrbankerls am Kesselberg.



Foto: Franziska Loth

Unterstützung erfahren unsere Mitfahrbankerl auch direkt aus der Region. So hat die Firma Bad Heilbrunner, ein im Tölzer Land verwurzelttes Unternehmen für Naturheilmittel, eine Bankpatenschaft übernommen. Florian Dietrich von Bad Heilbrunner erklärt: „Nach einem schönen Tag in den Bergen ist es ohne Auto oft nicht einfach, vom Wanderparkplatz zur nächsten Haltestelle oder zum Bahnhof zu gelangen. Mich überzeugt an den Mitfahrbankerln besonders, dass sie Menschen zusammenbringen, die die gleiche Leidenschaft teilen, etwas für die Umwelt tun wollen – und dabei unkompliziert den Heimweg erleichtern.“ Ganz im Sinne des Mitfahrbankerl-Mottos: Mit uns bleibt keiner sitzen!

Du möchtest eine Bankpatenschaft übernehmen oder das Projekt unterstützen?
Alle Infos auf unserer Website



alpinwelt 2/2026

Verschmelzung: Der Stand der Dinge



Gremien, Kreise, Fokusgruppen:
Der **Verschmelzungsprozess** ist auf
der Arbeitsebene angekommen.

Text: Matthias Ballweg, Manfred Zink

„In A1 drucken oder in A0“, war die Frage, als wir auf dem letzten Lenkungskreis über den Projektplan für die Verschmelzung diskutiert haben. Mit anderen Worten: Obwohl viele Prozesse schon seit Jahren identisch oder sogar gemeinsam sind, gibt es am Ende doch viele Details, die Komplexität in das Thema Verschmelzung bringen.

Im Wesentlichen arbeiten wir derzeit das Beteiligungskonzept ab, welches die Mitglieder und Delegierten im Januar beschlossen haben. Die drei Fokusgruppen – Vereinsorgane und Struktur, Gruppen und Referent*innen, sowie Identität – sind besetzt. Wir haben für alle drei Gruppen zahlreiche Bewerbungen bekommen. Deshalb kann zwar nicht jede(r) in seiner Wunschgruppe mitarbeiten, aber wir haben für alle Interessierten eine Möglichkeit gefunden, sich einzubringen. Die ersten Fokusgruppentreffen haben schon stattgefunden, weitere stehen an. Im Bereich „Vereinsorgane und Struktur“ liegen bereits konkrete Vorschläge auf dem Tisch, diese gehen am 21. Juli in ein Beteiligungsformat, bei dem wieder alle interessierten Mitglieder mitreden können. Hier geht es unter anderem um die Frage, welche

Rechte bei einem Basisgremium (Delegiertenversammlung/Mitgliederversammlung) liegen, welche beim Vorstand, und welche bei einem Kontroll- und Beratungsgremium, wie dem Beirat. Für den Herbst ist ein erster Grundsatzbeschluss durch die gemeinsame Sitzung von Beirat und Delegierten zu diesem Thema geplant.

Das Beste aus beiden Welten

Parallel hat sich unsere Sektionsjugend für den Verschmelzungsprozess aufgestellt und organisiert, zum Beispiel mit einem neuen Gremium, dem „Kopfkreis“. Unterstützt von einer externen Prozessbegleiterin erarbeiten die Jugendleiterinnen und -leiter in den nächsten Monaten in verschiedenen Formaten, wie sich Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten ergreifen lassen, die durch die Zusammenführung entstehen. „Am Ende geht es darum, dass möglichst viele Kinder und Jugendliche eine gute Zeit am Berg haben“, fasst Jana Wagner, Jugendreferentin der Sektion Oberland, die Zielsetzung zusammen.



München & Oberland Verschmelzung

Das Edelweiß, Wappenblume der Sektion München, und der Enzian der Sektion Oberland – auch die beiden werden sich im Laufe der Verschmelzung finden müssen. Mit dem oben abgebildeten Logo – M & O werden eins – begleiten wir den Verschmelzungsprozess.

Gleichzeitig bereiten wir auch die Zusammenführung der vorwiegend hauptamtlichen Bereiche vor. Entlang der drei Themen Aufbauorganisation, Ablauforganisation und Kultur finden die ersten Arbeitssitzungen statt. Interessant ist, dass die Mitarbeitenden die Abläufe in der Sektion München strukturierter wahrnehmen, die Sektion Oberland aber innovativer – das ist ein Ergebnis einer ersten Befragung und zeigt als Beispiel recht gut, dass wir die jeweiligen Stärken der beiden Sektionen zusammenbringen und uns so entsprechend weiterentwickeln können.

Jetzt gilt es, zu überlegen, wie wir das Beste aus beiden Welten erreichen können. Bis Jahresende wollen wir ein Zielbild erstellen, die „Route planen“, wie wir es im Projektplan genannt haben. Nächstes Jahr können wir dann den eigentlichen „Aufstieg“ angehen und uns konkret mit Maßnahmen beschäftigen.

Sonder-Newsletter zur Verschmelzung

Aktuelle Informationen über den Prozess, die Hintergründe und Zuständigkeiten finden sich stets auf unserer Website unter alpenverein-muenchen.de/verein/verschmelzung. Diejenigen, die darüber hinaus laufend über den Verschmelzungsprozess und auch die Möglichkeiten der Beteiligung informiert bleiben möchten, können sich dort auch für einen Spezial-Newsletter zum Thema Verschmelzung anmelden.



Alles zur Verschmelzung
auf unserer Website

Betrifft: alpinwelt 1/2026, S. 52 – Umbenennung JUMA

Der erfrischend antifaschistische Geist im Beitrag der JUMA hat mir das Herz gewärmt. Dass die jungen Münchner Alpinist*innen sich verantwortungsbewusst mit der elitären, maskulinistischen und militaristischen Ideologie auseinandersetzen, die vor 100 Jahren im Alpenverein um sich gegriffen hat, verdient großen Respekt. In einem Punkt muss ich allerdings widersprechen: Das Konzept der „Jungmannschaften“ als Brutstätte einer männlichen und paramilitärischen Bergsteigerelite wurde nicht erst in der NS-Zeit ins Leben gerufen, sondern schon Anfang der 1920er-Jahre im damaligen DuÖAV. Der Propagandist des Konzepts war der sehr einflussreiche österreichische AV-Funktionär Eduard Pichl, der – auch ein fanatischer Antisemit – diese Ausrichtung ebenso wie den „Arierparagraphen“ in vielen AV-Sektionen durchsetzen konnte. Er sollte dann im NS-Staat zu hohen Ehren kommen. Er war einer der vielen, die den Alpenverein schon in den 20er-Jahren stramm nach rechts ausgerichtet haben. Man kann deshalb sagen, dass der Alpenverein schon vor 1933 eine Vorfeldorganisation der NSDAP war und deshalb auch gar nicht mehr vom NS-Regime „gleichgeschaltet“ werden musste.

Dr. Reinhold Schillinger

Betrifft: alpinwelt 1/2026, Schwerpunkt Müll



Prima, dass einmal der Müll zum Thema gemacht wurde! Mein „Drecksack“ begleitet mich im Rucksack seit Jahren und hat schon gute Dienste geleistet. Ich habe zwei Anmerkungen zu diesem Themenbereich: Das neue Thema: „Kotbeutel für Hunde“ sollte in diesem Zusammenhang nicht fehlen, denn es nimmt in ungeheurem Maße nicht nur im Talbereich zu. Ich habe schon volle Kotbeutel in ca. 1400 m Höhe achtlos weggeworfen gefunden. Man sollte dringend Hundebesitzer aufklären darüber, wann sie zum Schutze der intensiven Landwirtschaft (natürlich auch in Städten und Siedlungen) Plastiktüten überhaupt benötigen. Wir hatten selbst 15 Jahre ein zur Gämse erzeugenes Hundefamilienmitglied, wo wir nie eine Plastiktüte benötigten! Zweitens: Früher bestand der Abfall in den Bergen, vor allem bei Hütten, hauptsächlich aus Blechbüchsen, kein Plastik! Ich erinnere mich noch gut, dass der Hüttenwart der Rauhalm (Schütze) aus dem Bodenblech der Büchsen die Wege markiert hat. Außerdem wurden die Skier mit dem Blech repariert, deren Spitzen an- oder abgebrochen waren! :-)

Klaus Grünebach

Betrifft: alpinwelt 1/2026, Reportage „Bike & Hike im Isarwinkel“, S. 90–95

In der neuesten Ausgabe bekommt man den Eindruck, dass es sich um eine Art Werbebroschüre zur Nutzung von E-Bikes zur Verkürzung der Bergtouren handelt. Junge Menschen werden auf solchen Mofas abgebildet, verbunden mit der Empfehlung, den Radius somit zu erweitern. Aus der Jachenau ist es leicht möglich, die Benewand auch zu Fuß oder bestenfalls mit Unterstützung eines nicht motorisierten Fahrrads zu erreichen. Immer schneller, bequemer und weiter, und leider damit auch verbundener Rücksichtslosigkeit. Soll das die Zukunft in den Bergen sein? Sind das die Ziele des AV Oberland?

Klaus Kleiser

Sektion München: Jahresbericht 2025

Die **Sektion München** zeigt sich stark und gut aufgestellt für die große Herausforderung der Verschmelzung.

Text: Markus Block

Das Jahr 2025 wird als historisch in die Annalen eingehen – wurden doch im Oktober die Weichen für die Verschmelzung mit der Sektion Oberland gestellt. Ein Blick auf den Zustand der Sektion München im Jahr 2025 zeigt: Sie ist stark und sehr gut aufgestellt, um diese Aufgabe selbstbewusst anzugehen.

Das bewies nicht zuletzt die ordentliche **Mitgliederversammlung** am Samstag, dem 18. Oktober 2025. Mehr als 92 Prozent der rund 170 anwesenden Mitglieder stimmten nach einer intensiven Diskussion einem entsprechenden Antrag des Vorstands zu. Dieser stellt sicher, dass alle Mitglieder – insbesondere ehrenamtlich Tätige und die Sektionsjugend – umfassend an der Erstellung des Verschmelzungskonzeptes beteiligt werden. Dieser Beschluss ist mit Sicherheit einer der bedeutendsten in der nun 156-jährigen Geschichte der Sektion München. Außerdem wählte die Versammlung den **neuen Vorstand**, der für die nächsten drei Jahre die Gesamtverantwortung für die Führung der Sektion trägt. Neben Manfred Zink als Vorsitzendem gehören Harald Dobner, Sajana Eschler, Dr. Thomas Kuhn, Simon Nietgen (als Vertreter der Sektionsjugend), Markus Palme und Svenja Rothe dem Gremium an.

Den Betrieb der zehn bewirtschafteten **Sektionshütten** prägte das sehr wechselhafte Wetter im Jahr 2025. Nach einem guten Saisonstart im Mai und Juni brachten der Juli und teils auch der August außergewöhnlich viel Regen. Trotzdem lagen die Übernachtungszahlen deutlich über denen des Jahres 2024. Wie in den Vorjahren haben auch 2025 Starkregenereignisse vereinzelt für Schäden gesorgt. So musste im Reintal im Juli der Zustieg für zwei Tage gesperrt werden, da mehrere Brücken in der Klamm beschädigt worden waren. Auch in der Höllentalklamm sowie rund um das Taschachhaus gab es Schäden durch Starkregen.

Auf etlichen Hütten wurden kleinere und größere Baumaßnahmen durchgeführt. Beispielhaft erwähnt seien der Ersatz veralteter Kühl- und Gefrierschränke auf der Reintalangerhütte und die Installation des neuen Zugseils der Materialseilbahn des Watzmannhauses. Die Generalsanierung des DAV-Hauses Spitzingsee wurde trotz diverser Verzögerungen im Bauzeitenplan termingerecht zum 1. August 2025 abgeschlossen und das Selbstversorgerhaus wiedereröffnet. Mit Marta Wojcik konnte eine sehr engagierte Pächterin gewonnen werden.

Erschreckend war ein Fall von **Vandalismus auf der Knorrhütte**: Im April 2025 wurde nicht nur der Winterraum massiv beschädigt, sondern auch ins Haupthaus eingebrochen. Dabei wurde die Scheibe der Eingangstüre eingeschlagen und die Türe selbst erheblich beschädigt. In der Hütte kam es zu starken Verwüstungen; auch im Winterraum wurde der Ofen zerstört und eine große Menge Müll hinterlassen.

Erfolgreich verlief das Jahr 2025 auch für die **das DAV Kletter- und Boulderzentrum München-West in Gilching**. Nicht nur der positive Trend in Sachen Besucherzahlen setzte sich fort: Insgesamt 70.200 Eintritte im Berichtsjahr bedeuteten über 8000 mehr als im Vorjahr. Auch optisch wurde in Gilching einiges erreicht. So wurde der Außenbereich mit der Erneuerung des Biergartens, der Sanierung des Außentreppenabgangs und dem Neubau des Kinderspielplatzes weitgehend fertiggestellt.

Im Jahr 2025 fanden gemeinsam mit der Sektion Oberland 18 **Bergvisionen-Vorträge** statt – zwei mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Besucherzahlen lagen im vergangenen Jahr leicht über dem bereits sehr hohen Niveau des Vorjahres. Auch 2025 war der Augustinerkeller bei vielen Vorträgen bis auf den letzten Platz besetzt. Absolute Highlights waren die Vorträge „Alpencross“, „Sattelfest – Biken an den größten Bergen der Welt“ und „Island Peak – Bergsteigen trotz chronischer Erkrankung“.

Im Bereich **Natur-, Umwelt- und Klimaschutz** wurde 2025 ein Meilenstein erreicht: die Erstellung der Emissionsbilanz für das Jahr 2024, die nun die Grundlage für weitere Klimastrategien der Sektion bildet. Verschiedene Klimaschutzmaßnahmen hatten das Ziel, effektive Konzepte zur Emissionsreduktion zu entwickeln und umzusetzen. So wurde beispielsweise eine Energie-Inventur für sieben Hütten abgeschlossen; die noch ausstehenden Hütten werden 2026 aufgenommen. Außerdem erhielten mit Reintalangerhütte und Watzmannhaus zwei weitere unserer Hütten das begehrte Umweltgütesiegel für Alpenvereinshütten.

Im **alpinprogramm** konnte 2025 ein Großteil der geplanten Veranstaltungen erfolgreich durchgeführt werden. Insgesamt fanden 77 % der vorgesehenen rund 3100 Veranstaltungen statt. Aufgrund der durch den Klimawandel erhöhten alpinen Gefahren obliegt es der Veranstaltungsleitung, bei Bedarf alternative Ziele

→
 Schaut gut aus und zieht gut an:
 Nach der Sanierung des Außenbereichs ver-
 zeichnete unsere Kletter- und Boulder-
 halle in Gilching steigende Eintrittszahlen.



Foto: Thomas Lindinger

oder Routen zu wählen. Ein Anspruch auf die in der Ausschreibung genannten Gipfelbesteigungen besteht nicht; es gibt keine „Gipfelgarantie“.

Erstmals konnten mithilfe des digitalen Feedbacksystems für Trainerinnen und Trainer verlässliche Anreisedaten für die Klimabilanz erhoben werden. Demnach reisten 30 % der Teilnehmenden bei Outdoor-Veranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an, während 70 % den Pkw nutzten. Im Durchschnitt waren 2,25 Personen pro Fahrzeug unterwegs. Die Organisationspauschale für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde für das kommende Jahr erneut erhöht.

Unsere **Servicestellen** stockten wie jedes Jahr die Leihbibliothek mit neuen Karten sowie Kletter- und Wanderführern auf und veräußerten veraltete Auflagen auf einem Bücherflohmarkt. Das ausgewählte Angebot des DAV-Shops wurde sehr gut nachgefragt und nach gemeinsam mit der Sektion Oberland vereinbarten nachhaltigen Standards eingekauft. Zur Wintersaison 2025 übernahm die Servicestelle am Marienplatz die Abläufe des Skiverleihs komplett. Einkauf, Verleih, Einstellung und Skiservice werden seither selbst abgewickelt. Reservierungen erfolgten nun ausschließlich über die Website, um die Abfrage der Einstelldaten der Mitglieder zu erleichtern. Dadurch gestaltete sich der DAV-Skiverleih professioneller und flexibler. Außerdem wurden für den Ausrüstungsverleih große Klemmgeräte und neue Sicherungsgeräte angeschafft. Weitere Neuerungen in der Servicestelle waren die Einführung der Teams-Telefonie und ein neues Kassensystem.

Das Sektionsjahr 2025 in Zahlen, Daten und Fakten gibt es auf der nächsten Doppelseite.



Foto: Carolin Kalkbrenner

↑
 Geht gar nicht: Vandalismus
 im Winterraum der Knorrhütte;
 im Bild der zerstörte Ofen

→
 Immer auf dem neuesten Stand
 sind die Karten und Touren-
 führer in unseren Servicestellen –
 hier beraten wir euch entspannt
 zu euren Tourenplänen.



Foto: Maik Kawohl

Unsere Servicestellen in Zahlen



Leihbücherei

	2025	Vergleich zum Vorjahr	
Verleihvorgänge	4657	4790	-2,8 %
verliehene Medien	7746	8299	-6,7 %
Neuanschaffungen	346	351	-1,4 %



Ausrüstungsverleih

Reservierungsvorgänge	5144	4825	6,6 %
Verleihvorgänge	5029	4841	3,9 %
Änderungen (Verlängerung, Stornierung)	1513	1317	14,9 %
verliehene Artikel	11.791	11.534	2,2 %
Neuanschaffungen	280	221	26,7 %



Veranstaltungsprogramm

Buchungen	12.600	*19.016	-33,7 %
Buchungsänderungen/Storno	4283	4929	-13,1 %



Selbstversorgerhütten

Buchungen	1351	1234	9,5 %
Buchungsänderungen/Storno	979	919	6,5 %
Übernachtungen	19.957	18.551	7,6%



Mitgliederverwaltung

Neuaufnahmen	7128	8848	-19,4 %
--------------	------	------	---------

*2024 wurde die Teamwear über das Veranstaltungsprogramm abgewickelt.
Im Jahr 2024 hat das zu 5158 Buchungen geführt. Im Jahr 2025 zu 518 Buchungen.

Unsere Hütten und Häuser in Zahlen

	Einsatztage Referenten	Einsatztage Helfer	Übernachtungen	Schlafplätze	Einnahmen in €	Ausgaben in €
Bewirtschaftete Hütten	—	—	70.892	920	2.496.825	3.007.436
Selbstversorgerhäuser	—	—	9905	95	2.913.524	4.987.706
Selbstversorgerhütten	255	407	19.957	188	323.019	580.249
Steuererstattungen DAV-Hütten / DAV-Häuser	—	—	—	—	999.875	—

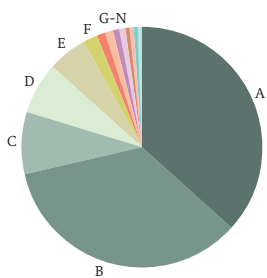
Summe der gemel- deten Gruppenzahlen

27 Gruppen, 13 Jugendgruppen	Gruppen- leiter*innen (Stellvertre- ter*innen)	Betreuer- *innen	Mitglieder	Touren	Veranstaltungen		Leiter*in- nen/ Betreu- er*innen- tage	Teilnehmer- *innentage (bei Touren)
					Gruppen- abende	Aktivtage		
Erwachsenen-/Familiengruppen	27 + (26)	426	5662	950	685	1695	2556	10.239
Jugendgruppen	2 + (8) + 61	102	524	113	172	536	1304	4492
Summe 2025	91 + (34)	493	5901	887	822	2155	3601	14.048
Summe 2024	83 + (28)	504	6115	943	712	1860	6879	13.466

Veranstaltungs- programm

	Veranstaltungs- leiter	Anzahl der Veranstaltungen	Leitertage	Teilnehmertage
Alpine Ausbildungskurse	220	220	694	3961
Skischule	58	58	199	1213
Sportklettern	322	298	284	1269
Kinder & Jugend-/Juniorenprogramm	268	224	870	4624
Familie	43	40	46	378
Alpine Touren	233	233	615	3333
Tage des Ehrenamts	2	2	2	30
Kajakkurse	0	0	0	0
Inklusive Kletterveranstaltungen	23	12	91	237
Mountainbike	16	15	23	99
Gesamt 2025	1185	1102	2824	15.144
Gesamt 2024	1382	1265	3060	16.859

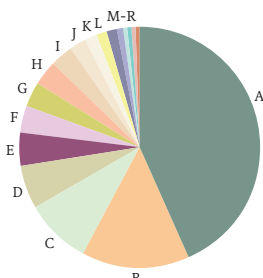
Mittelherkunft



Einnahmen (gerundet) T € (Eintausend Euro)

6761	A	Mitgliedsbeiträge
6410	B	Verpachtung/DAV-Hütten
1543	C	Rücklagenauflösung
1258	D	Veranstaltungsprogramm/Touren und Kurse
1008	E	Kletteranlage Gilching
324	F	Selbstversorgerhütten
251	G	Leihbücherei und Ausrüstungsverleih
198	H	Zinserträge/Spenden/Schenkungen
145	I	Kletteranlage Thalkirchen
143	J	Gruppen und Abteilungen
122	K	Isartrails
109	L	Warenverkauf
98	M	Diverse Kleinposten
59	N	Wege- und Arbeitsgebiete
18.429	SUMME	

Mittelverwendung



Ausgaben (gerundet) T € (Eintausend Euro)

7995	A	Verpachtung/DAV-Hütten
2677	B	Abgaben an Dachverbände
1635	C	Veranstaltungsprogramm/Touren und Kurse
1077	D	Kletteranlage Gilching
833	E	IT-Projekt BC365
674	F	Gruppen und Abteilungen
597	G	Selbstversorgerhütten
594	H	Leihbibliothek und Ausrüstungsverleih
568	I	Mitgliederservice und Verwaltung
446	J	Mitgliederzeitschrift und Website
277	K	Umwelt- und Naturschutz
275	L	Vereinsveranstaltungen

222	M	Baumaßnahmen Kletteranlage Gilching
150	N	Wareneinstand
118	O	Wege- und Arbeitsgebiete
118	P	Diverse Kleinposten
97	Q	Projekt Klimaneutralität
76	R	Isartrails
18.429	SUMME	

CO₂-Kompensationsrücklagen

CO₂-Kompensationsrücklagen (gerundet) T € (Eintausend Euro)

Bestand CO ₂ -Kompensationsrücklage 01.01.2025	-625
Entnahme für CO ₂ -reduzierende Projekte in 2025	-1460
Zuführung zu CO ₂ -Kompensationsrücklage aus Betrieb 2025	216
Zuführung zu CO ₂ -Kompensationsrücklage aus Investitionen 2025	-4*
Bestand gesamt CO ₂ -Kompensationsrücklage zum 31.12.2025	-1872

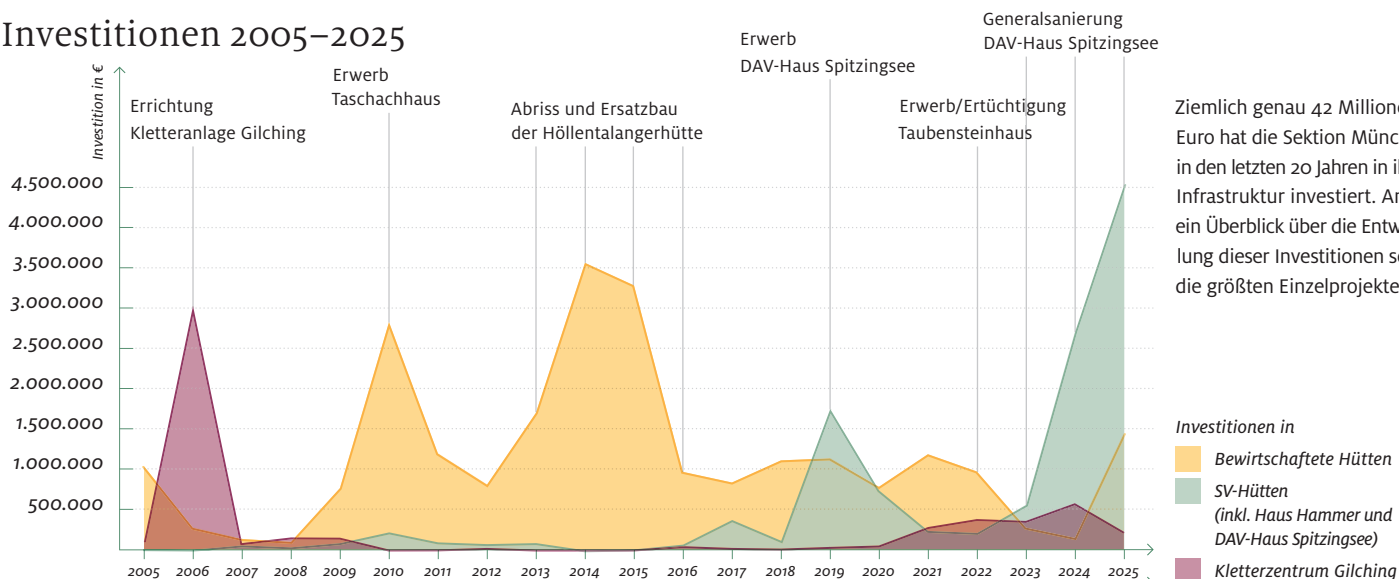
* Nach Abschluss der Baumaßnahme Generalsanierung DAV-Haus Spitzingsee liegt eine vollständige Emissionsbilanzierung der Maßnahme vor. Die pauschalen CO₂-Rückstellungen der Jahre 2023 und 2024 zu dieser Maßnahme übertrafen die tatsächlich angefallenen Emissionen deutlich, das wurde nun 2025 entsprechend korrigiert, daher ist der Zuführungsbetrag an dieser Stelle negativ.

Zum ausführlichen Jahresbericht 2025 der Sektion München



[alpenverein-muenchen-oberland.de/ sektion-muenchen/jahresberichte-sektion-muenchen](http://alpenverein-muenchen-oberland.de/sektion-muenchen/jahresberichte-sektion-muenchen)

Investitionen 2005–2025



Ziemlich genau 42 Millionen Euro hat die Sektion München in den letzten 20 Jahren in ihre Infrastruktur investiert. Anbei ein Überblick über die Entwicklung dieser Investitionen sowie die größten Einzelprojekte.

Gesamtausgaben im dargestellten Zeitraum: **42.000.808,27 €**

Foto: Laura Betzler



Neues Hüttenwirtsteam mit bekanntem Gesicht: Sophia Mpalampanis und Franz Kinnigkeit führen ab dieser Sommersaison unser **Taubensteinhaus** am Spitzingsee.

Text: Carolin Kalkbrenner

Neues Pächterteam am Taubensteinhaus

Seit Beginn der Sommersaison im Mai steht das Taubensteinhaus unter der Leitung von Sophia Mpalampanis. Zusammen mit ihrem Partner Franz Kinnigkeit hat die gebürtige Münchnerin die Bewirtschaftung der beliebten Alpenvereinshütte der Sektion München übernommen.

Für viele Gäste ist Sophia Mpalampanis keine Unbekannte: Seit 2024 war sie als Allrounderin sowohl auf dem Taubensteinhaus als auch auf der benachbarten Schönfeldhütte im Einsatz. Mittlerweile kennt sie die Abläufe, die Tücken des Hüttenalltags und die Wege rund um den Spitzingsee wie ihre Westentasche. Mit der Übernahme der Pacht ist für die 50-Jährige ein echter Herzenswunsch in Erfüllung gegangen.

Als gelernte Hotelfachfrau bringt sie fundiertes Know-how für Küche und Service mit. Zudem profitieren die zunehmend internationalen Gäste von ihrem Hintergrund als ausgebildete Übersetzerin und Dolmetscherin. Mit viel Erfahrung, einem eingespielten Team und großer Leidenschaft ist sie in ihr persönliches Abenteuer als Pächterin gestartet. Ihr Ziel ist es, Unternehmergeist mit Umweltbewusstsein und großem Respekt für die alpine Natur zu verbinden.

Das auf 1567 Metern gelegene Taubensteinhaus bleibt auch unter neuer Führung ein familienfreundlicher Ausgangspunkt für Wanderungen im Herzen des Mangfallgebirges und ein Stützpunkt für Tourenklassiker wie Rotwand, Hochmiesing oder Jägerkamp.

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und wünschen Sophia und ihrem Team einen erfolgreichen Bergsommer!

Sophia Mpalampanis und Franz Kinnigkeit führen künftig das Taubensteinhaus.



Foto: Laura Betzler

Infos zur Hütte
und Buchung



Mitglieder werben Mitglieder

Deine Freunde für eine Mitgliedschaft begeistern und Prämien sichern!

Du kennst jemanden, der die Berge genauso liebt wie du, aber noch kein Mitglied im DAV ist? Empfehle eine Plus-Mitgliedschaft bei uns, und sichere dir eine der attraktiven Prämien!



einen Statt-Becher

eine geworbene Mitgliedschaft

Deine Prämien kannst du zum Beispiel einlösen für:



einen Schlafsack

vier geworbene Mitgliedschaften



ein Brotzeitbrettl

eine geworbene Mitgliedschaft



eine AV-Karte nach Wahl

eine geworbene Mitgliedschaft



ein Bienenwachstuch

eine geworbene Mitgliedschaft

Alle Prämien im Überblick und weitere Informationen findest du auf unserer Website



Hinweis

Für jede Familie und jedes A-, B-, Gast- und Junior/D-Mitglied, das auf deine Empfehlung hin eine Mitgliedschaft abschließt, erhältst du ein personalisiertes Prämienschreiben. Das Prämienschreiben kannst du ausschließlich in einer der drei Servicestellen des Alpenvereins München & Oberland gegen eine der genannten Prämien einlösen.

Offene Stellen

beim Alpenverein München & Oberland

Ausbildung zum/zur Sport- und Fitnesskaufmann/-frau (m/w/d)



Foto: Maik Kawohl

Berufsbild Sport- und Fitnesskaufleute sind Dienstleistungskaufleute, die durch ihre vielfältigen Aufgaben in betriebswirtschaftlicher und kundenorientierter Hinsicht zu einem reibungslosen Sportbetrieb beitragen. Ihre Tätigkeit als Betreuer, z. B. in Vereinen sowie Sport- und Fitnessanlagen, macht sie zu Vermittlern zwischen spezialisierten Sportanbietern und den Mitgliedern bzw. Sponsoren und Interessenten.

Voraussetzungen Als Voraussetzung bringst du einen Realschulabschluss oder ein Abitur mit und hast zum Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns das 18. Lebensjahr vollendet. Da du meist direkt mit unseren Kunden in Kontakt bist, solltest du ein offenes Wesen und Freude am Service mitbringen. Wichtig ist auch die Freude an deinem persönlichen Hobby Bergsteigen, Sportklettern etc.

Start 1. September 2026

Ausbildungsdauer 3 Jahre (mit Option auf Verkürzung)

Bewerbungsfrist 31. Juli 2026

Freiwilliges Soziales Jahr (FSJ) im Sport



Foto: Sektion Oberland

Tätigkeiten Abhalten von Klettertrainings für Kinder und Jugendliche im Breitensport, Mitwirkung im operativen Betrieb dreier großer Kletteranlagen, Mithilfe in der Servicestelle, Unterstützung des Wettkampfbereichs, Durchführung von Freizeiten im Rahmen des Jugendprogramms, Beteiligung an der Organisation der Münchner Stadtmeisterschaft und anderer Kletter-Events

Voraussetzungen Volljährigkeit, eine abgeschlossene Schulausbildung, Computergrundkenntnisse, Erfahrungen in der Jugendarbeit und ein Kletterkönnen im unteren 7. Schwierigkeitsgrad

Start Ende August 2026

Dauer ein Jahr



Direkt zu allen
Bewerbungsinfos

Alle Ausschreibungen und Stellenangebote findet ihr auch laufend auf unserer Website.





Unser 4-Wochen-Trainingsplan mit Bundestrainer Ingo Filzwieser

Text: Claudia Oberbeil

Du hängst im sechsten Grad fest und die erste Sieben fühlt sich an wie ein Überhang ohne Tritte? Dann fehlt dir wahrscheinlich nicht Talent – sondern ein Plan. Wir haben **Ingo Filzwieser** gefragt, wie man systematisch vom UIAA-6er in den 7. Grad kommt. Der diplomierte Sporttrainer und Sportmanager des deutschen Nationalkaders entwickelt seit Jahren Trainingskonzepte für Leistungs- und Nachwuchssport. Gemeinsam mit ihm haben wir daraus ein Programm für unsere ambitionierten Hobbysportlerinnen und -sportler entwickelt: „Level Up“.

Drei Einheiten pro Woche – mit Struktur

Das Programm ist auf drei Einheiten pro Woche ausgelegt. Wer nur zwei Hallentage realisieren kann, verteilt die Inhalte nicht auf vier, sondern auf sechs Wochen. Beide Modelle folgen demselben Prinzip: gezielte Belastung, bewusste Wiederholung und messbarer Fortschritt.

Am Anfang steht eine ehrliche Standortbestimmung. Dafür kletterst du sechs bis acht Routen im gleichen Grad, mit Partnerpause. Ziel: die letzten Routen gerade noch toppen oder knapp vor dem Umlenker fallen. Keine Ego-Grade – sondern ein realistischer Ist-Stand.

Jede Level-Up-Einheit besteht aus drei Bausteinen:



1. Aufwärmen mit Techniktraining: Zum Warmwerden Standardbewegungen optimieren: Körperschwerpunkt nah an der Wand, aktive Beinarbeit, Hüfte eindrehen, der Blick führt die Bewegung. Später kommen Schwerpunkte wie präzises Antreten, sinnvolle Clippositionen oder bewusste Atmung dazu.



2. Projektklettern über dem Basisniveau: Schwere Routen werden ausgebouldert, Schlüsselstellen isoliert trainiert. Wiederholung ist kein Zufall, sondern Trainingsprinzip. Der Körper passt sich an das an, was er regelmäßig erlebt.



3. Krafttraining mit System: Zum Einstieg empfiehlt Ingo das Klimmzug-ABC: drei Sätze, zwei Minuten Pause. Qualität vor Quantität – saubere Wiederholungen sind wichtiger als reine Zahlen.

Level Up: Einfach besser werden

In den letzten Wochen stehen gezielte Durchstiegsversuche mit langen Pausen an. Wichtig: Fortschritt heißt nicht nur „Top“. Ein Griff mehr, ein Clip höher, weniger Pump – das ist echte Leistungssteigerung.

Trainieren kannst du das Programm in den DAV Kletter- und Boulderzentren in Thalkirchen, Freimann, Gilching und Bad Tölz. Sieben begleitende Videos führen dich durch die Einheiten. So wird Fortschritt messbar. Manchmal braucht es eben nur drei gute Einheiten pro Woche – aber mit Plan.

Den gesamten Trainingsplan gibt es auf unserer Website verbundklettern.de





← Mit Herzblut tauschten sich DAV-Sektionen aus ganz Deutschland zum Klimaschutz aus.

Erfolgreiches **Klima-Netzwerktreffen** in Mannheim

Text: Bea Draese

Klimaschutz auf Gipfelkurs

Klimaschutz ist längst fester Bestandteil der DAV-Identität. Um diesen Weg konsequent weiterzugehen, trafen sich im März rund 90 Engagierte aus den Klimaschutzkoordinationen verschiedener DAV-Sektionen, dem Klimabeirat sowie dem Klimateam der Bundesgeschäftsstelle (BGS) zum Netzwerktreffen in Mannheim. Aus unserem Team war Bea Draese, Ressortleiterin Natur, Umwelt und Klimaschutz (NUK) der Sektion München, vor Ort und konnte wertvolle Impulse für unsere Arbeit mitnehmen.

Nach der Eröffnung durch Mannheims Bürgermeisterin Prof. Dr. Diana Pretzell und DAV-Präsident Roland Stierle, der die enorme Dynamik im Verband hervorhob, lieferte Dr. Clemens Schwingshackl (LMU München) den wissenschaftlichen Input zur Frage: „Kann Klimaschutz überhaupt gelingen?“ Praktische Antworten darauf gaben motivierende Beispiele aus dem DAV wie die Verankerung der Umweltbildung in der DAV-Ausbildung. Seit 2025 gibt es außerdem eine feste Interessenvertretung für Klimaschutz im Bundesverband, die die politische Stimme des DAV lauter machen soll. Unsere Hüttenpächterin vom Heinrich-Schwaiger-Haus, Kerstin Heimberg, stellte vor, wie viel CO₂ die Umstellung auf vegetarische Küche einspart.

Heinrich-Schwaiger-Haus: Emissionsentwicklung 2024–2025

6,2 Tonnen CO₂e Einsparung

Ein voller Erfolg: Die Umstellung auf rein vegetarische Kost für Hüttengäste auf dem Heinrich-Schwaiger-Haus führte zu einer Emissionsreduktion von rund 6,2 Tonnen CO₂e, was 30 % der Gesamtemissionen 2024 ausmacht.

Das entspricht in etwa dem Verbrauch eines durchschnittlichen Benzin-Pkws (160 g CO₂ pro Kilometer) und einer Fahrstrecke von ca. 38.750 Kilometern – also fast einmal komplett um die Erde.



Zahlen zur Emissionsentwicklung auf unserer Hüttenseite



→ In einem „Graphic Recording“ wurden die Impulse des Netzwerktreffens in Echtzeit festgehalten.

Neue SV-Hütte in den Kitzbühelern

Ab diesem Sommer steht die **Alte Urschla Hütte** für Selbstversorger bereit.

Text: Verena Kestler

Die Alte Urschla Hütte steht auf einer ca. 1150 m hoch gelegenen Almwise unterhalb des Urschla Hofes, unweit des Markbachjochs in den Kitzbüheler Alpen. Die Hütte gehört Peter Wehrer, mit dem ein Mietvertrag über die nächsten fünf Jahre geschlossen wurde. Sie bietet derzeit sechs Schlafplätze (perspektivisch acht) und ist ausschließlich für eine Nutzergruppe/Familie buchbar. Mit ihrer guten Ausstattung ergänzt sie seit Mai unser Portfolio an Selbstversorgerhütten.

Derzeit wird an der Öffnung der Hütte gearbeitet; voraussichtlich kann sie im Laufe der nächsten Wochen die ersten Gäste beherbergen. Wer seine Speisen nicht den gesamten Weg zur Hütte tragen möchte, kann am oberhalb gelegenen Urschla Hof eine kleine Auswahl an Lebensmitteln erwerben, wie z. B. selbst gemachte Nudeln, Eier, Fleisch oder verschiedene Knödel. Ehrenamtlich betreut wird die Hütte von einem langjährigen Oberland-Bekanntem: Martin Grassl, der bereits als Hüttenreferent tätig war.

Wir freuen uns, mit dieser kleinen, aber feinen Hütte einen weiteren Stützpunkt für unsere Mitglieder anbieten zu können.



Foto: Carina Neuber

AUS DEN SEKTIONEN

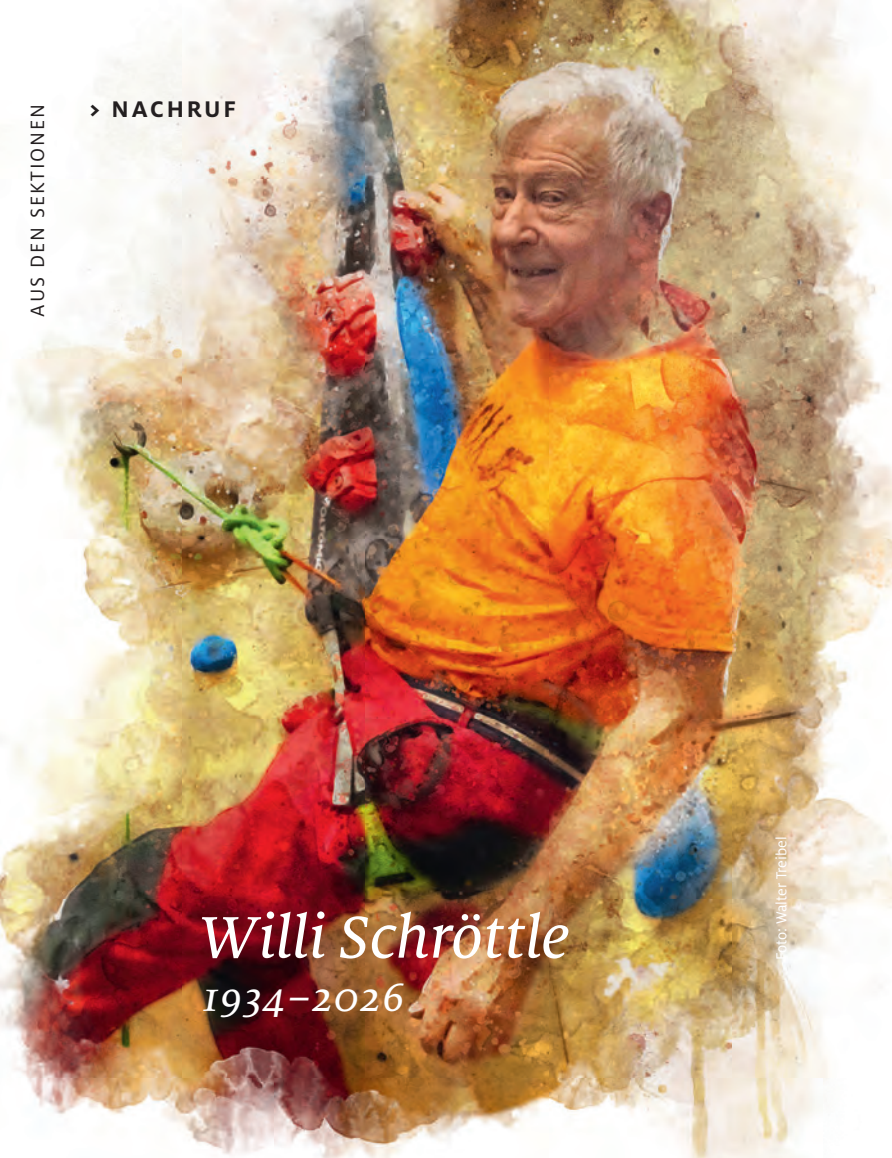
↑ Idyll in den Kitzbühelern: unsere neue Selbstversorgerhütte, die „Alte Urschla Hütte“

st. Anton  **ARLBERG**

Gute Aussichten.

Auf unvergessliche Höhenmeter!

www.stantonamarlberg.com



Willi Schröttle 1934-2026

Foto: Walter Treibel

Text: Andreas Mohr
Mit Willi Schröttle ist am 6. Januar 2026 im Alter von 91 Jahren ein großer Oberländer von uns gegangen. Ein Bergsteiger alter Schule, ein leidenschaftlicher Tourenleiter und ein Mensch, der die Bergsteigergemeinschaft unserer Sektion über Jahrzehnte hinweg entscheidend mitgeprägt hat.

Seine bergsteigerische Laufbahn begann in einer Zeit, als Klettern noch Pioniergeist bedeutete. An den Konglomeratfelsen des Klettergartens in Buchenhain trainierte er früh sein Können – lange bevor „Bouldern“ zum Trendsport wurde. Schon damals zeigte sich, was ihn auszeichnen sollte: Ausdauer, Mut und ein unbedingter Wille, sich in den Bergen weiterzuentwickeln.

Bald gehörte Willi zur Münchner Kletterelite. Seine Solobegehungen an anspruchsvollsten Routen – etwa an der Marmolada oder im Wilden Kaiser – zeugen von außergewöhnlicher Stärke und großer Selbstständigkeit am Berg. Touren wurden für ihn nicht nur geklettert, sondern gelebt: Legendär sind Unternehmungen, bei denen er mit dem Rad in die Berge fuhr, schwierige Routen kletterte und anschließend wieder per Rad nach Hause zurückkehrte.

Als überzeugter Oberländer brachte er seine Erfahrung früh in die Sektion ein. Nach seiner Ausbildung zum staatlich geprüften Bergführer engagierte er sich über viele Jahre im Tourenwesen. Als Tourenwart, Ausbilder und Leiter von Kletter- und Skitourenkursen vermittelte er sein Wissen mit großer Leidenschaft. Deswegen bekam er auch als einer der Ersten 1999 die Ehrenmedaille der Sektion verliehen. Bis ins Jahr 2015 war Willi als Tourenleiter und Ausbilder für Oberland aktiv. Auch die Hochtouristengruppe (HTG) der Sektion, ein Kreis besonders ambitionierter Bergsteiger, leitete Willi 15 Jahre lang.

Ein Leben für die Berge – und die Oberländer Gemeinschaft

Sein eigenes bergsteigerisches Wirken blieb dabei beeindruckend: Über 600 Kletter- und Skitouren, viele davon gemeinsam mit langjährigen Weggefährten, zeugen von einem intensiven und erfüllten Bergsteigerleben. Die Dolomiten, der Wilde Kaiser und viele weitere Gebiete waren für ihn mehr als Ziele – sie waren Heimat.

Doch Willi war nicht nur am Berg engagiert. Als Schatzmeister des Deutschen Bergführerverbandes wirkte er über viele Jahre mit großer Gewissenhaftigkeit und Verantwortungsbewusstsein. Seine Verlässlichkeit und sein sparsamer Umgang mit Ressourcen waren Ausdruck seiner Persönlichkeit und seiner Lebensgeschichte.

Auch beruflich ging er seinen Weg konsequent: Nach dem Ingenieurstudium führte ihn seine Karriere über Bölkow zu MBB, wo er sich durch Fleiß, Disziplin und Selbstbewusstsein auszeichnete.

Wer Willi kannte, erinnert sich nicht nur an den starken Bergsteiger, sondern auch an den geselligen Menschen: an Gespräche nach dem Klettern, an seinen Humor, an seine Offenheit und seine Freude am Austausch. Er war ein fester Bestandteil unserer Gemeinschaft – auf Tour ebenso wie am Biertisch.

Bis zuletzt blieb er dem Leben zugewandt. Noch im Frühjahr 2025 zeigte er in der Kletterhalle bei einem Filmprojekt als 90-Jähriger seine Klettererfahrung beim Vorstieg in einer Fünferroute. Mit Dankbarkeit und Zufriedenheit blickte er zurück auf ein erfülltes Leben – geprägt von Mut, Stärke und unzähligen Erlebnissen in den Bergen.

Mit Willi Schröttle verlieren wir einen überzeugten Oberländer, einen sehr guten Bergsteiger und einen leidenschaftlichen Tourenleiter. Vor allem aber verlieren wir einen Freund, der unsere Bergsteigergemeinschaft bereichert und geprägt hat.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Hansjörg Barth

1947–2026

Text: Patricia Ebenberger, Harry Dobner

Seit mehr als einem Jahrhundert führt die Familie Barth das Münchner Haus auf dem Zugspitz-Westgipfel, und seit 1983 ist das Münchner Haus ganz eng mit dem Namen Hansjörg Barth verbunden gewesen. Hansjörg bewirtschaftete das Haus gemeinsam mit seiner Frau, Andrea Zwinger. 40 Jahre war er als Wirt und Hüttenpächter auf dem Münchner Haus und spannte den Bogen zwischen dem Tagesbetrieb mit vielen Seilbahngästen und dem traditionellen Hüttenbetrieb für Bergsteigerinnen und Bergsteiger.

In all den Jahrzehnten war Hansjörg das Gesicht des Münchner Hauses, und damit auch der Sektion München. Hinter der etwas rauen Fassade verbarg sich ein Mensch, dem das Herz „auf dem rechten Fleck“ saß. Er hat den mit der Hütte untrennbar verbundenen Berg, die Zugspitze, trotz all der vielen Besucher, trotz aller Veränderungen im

Laufe der Jahre und trotz der zahlreichen, alltäglichen Herausforderungen und Ärgernissen geliebt.

Bei der Übergabe des Münchner Hauses an seine Kinder, Theresa und Toni, sagte Hansjörg: „Ich habe keine Sekunde hier heroben bereut.“ Dieser Satz spricht für sich und dafür, dass Hansjörg, das Münchner Haus als seine Lebensaufgabe, sein Leben, ja, sein Lebenswerk gesehen hat. Und genau das hat man immer gespürt, wenn man Hansjörg oben auf der Zugspitze erleben durfte: Ein Hüttenwirt par excellence, ein Original ohne Gleichen, ein Mannsbild wie aus einem Bayern-Bildband.

Einer, der alles kann

Für uns, die Sektion München, war Hansjörg in all den Jahrzehnten immer ein äußerst verlässlicher Ansprechpartner, der es verstanden hat, die Bedürfnisse und Wünsche der Sektion mit seiner Arbeit vor Ort, am Münchner Haus, in Einklang zu bringen, aber auch gleichzeitig seine Vorstellungen umzusetzen und „seine“ Hütte höchst professionell und erfolgreich zu führen. Er hat sein Geschäft verstanden.

Egal, wie hektisch es um ihn herum war oder ob gerade der Dalai Lama zu Gast war, egal, welche (zum Teil irrsinnigen) Wünsche seine Gäste hatten, und egal, welche Probleme oder Schwierigkeiten auftraten – Hansjörg war geerdet und strahlte ein unverrückbares Selbstvertrauen aus. Darüber hinaus wusste der gelernte Schlossermeister sich immer zu helfen; er war „einer, der alles kann“.

Ab 2017 trat Hansjörg etwas kürzer. Seitdem führen seine Kinder Toni und Theresa, als mittlerweile vierte Generation auf der Hütte, das Tagesgeschäft. Aber auch nach der offiziellen Übergabe 2024 an seine Kinder war er noch regelmäßig oben auf „seinem“ Münchner Haus.

Sein Tod, so schmerzhaft er auch für die Sektion und uns ist, weckt aber zugleich viele freudige Erinnerungen an Geschichten und Anekdoten, an viele unglaubliche Erlebnisse aus dem Hüttenalltag und seinem Wirken. Hansjörgs Geschichten waren Geschichte!

Nach langer, schwerer Krankheit, gegen die er bis zum Schluss gekämpft hat, ist Hansjörg im Februar 2026 in seinem 79. Lebensjahr verstorben.

Es war eine große Freude und Ehre, mit Hansjörg gemeinsam die Geschicke von Deutschlands höchstgelegener Alpenvereinshütte zu gestalten. Die Sektion München bedankt sich zutiefst für seine Verdienste um das Münchner Haus und wird Hansjörg stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Aus den Servicestellen

Das bekommt ihr bei uns: Ausrüstungsverleih, Tourenberatung, Bücherei, DAV City-Shops, Mitgliederbetreuung und vieles mehr!



Service-Hack: Trageboost

Manchmal können die kleinen Bergsteiger einfach nicht mehr: Kein einziger Schritt ist mehr möglich, und alle Ideen mit motivierenden Spielen oder Versprechungen für einen Kaiserschmarrn sind ausgeschöpft. In dieser Situation kann man mit einer behelfsmäßigen Kraxe ein paar Meter überbrücken. Dazu die Rucksackträger weit öffnen, das Kind von einer Bank aus von oben mit den

Beinen in die Träger steigen lassen und den Rucksack wieder aufsetzen. Wichtig: Hierbei handelt es sich um eine „Notfalllösung“. Soll das Kind planmäßig längere Strecken getragen werden, empfiehlt sich eine Kraxe, die man beispielsweise in unserem Ausrüstungsverleih ausleihen kann.

Gut vorbereitet: Wie sind die Bedingungen an der Zugspitze?

Gibt es noch Schneereste am Zugspitzplatt oder im Klettersteig durchs Höllental? Ist der Höllentalferner schon blank, und wie groß ist die Randkluft? Mit der Öffnung unserer Hütten an der Zugspitze aktualisieren wir wieder regelmäßig die Tourenverhältnisse auf den verschiedenen Routen auf die Zugspitze. So kann man bereits vor der Tour die aktuelle Schwierigkeit einschätzen und die entsprechende Ausrüstung einpacken.



Infos zum Aufstieg durchs Höllental und zum Jubiläumsglat



Bedingungen auf den Routen über die Knorrhütte

Foto: Archiv Alpenverein München & Oberland

Neu im Shop: Das Edelweiß zum Anstecken



**Gaudiknopf
Edelweiß-Anstecker**
Mitgliederpreis ab 10,90 EUR

Es vom Wegesrand zu pflücken, ist verboten: Mit den Edelweiß-Pins kann man sich die beliebte Alpenblume und das Symbol des Alpenvereins trotzdem an Hemdkragen, Hut, Cap und Co. anstecken. Die Pins werden in Bayern handgefertigt und sind in der Servicestelle am Isartor erhältlich.

Unser breites Sortiment an Ausrüstung, Bekleidung oder Geschenkideen in den DAV-City-Shops



Ausrüstungsverleih: Ein Freund für alle Fälle



Foto: Black Diamond

Für alpine Klettertouren mit großen Rissen haben wir unser Sortiment an Klemmgeräten erweitert: In der Servicestelle am Marienplatz gibt es nun auch Friends der Größe 8 zum Mitgliederpreis von vier Euro pro Tag zum Ausleihen.

Unsere Ausrüstung
im Verleih



Auf wen trifft ihr in den Servicestellen? Wir stellen unser Team vor!

Nicolas Herrmann arbeitet seit rund zwei Jahren in der Servicestelle am Isartor. Der aus Neumarkt in der Oberpfalz stammende studierte Medienmanager begann bereits während seines Studiums, in Kletterhallen zu arbeiten. Später leitete er eine Boulderhalle und eine DAV-Kletterhalle in Berlin und am Bodensee. Für den DAV City-Shop

sucht er nun unter anderem die neuesten Produkte heraus und absolviert aktuell die Ausbildung zum Trainer C Mountainbike. Seine Leidenschaft fürs Klettern und Mountainbiken teilt er gerne in der Tourenberatung in der Servicestelle, insbesondere zu Touren im Gardaseegebiet, wo er privat viel unterwegs ist.



Foto: privat

alpinwelt

Das Bergmagazin für München und Oberland
Mitgliederzeitschrift der Sektionen München und Oberland
www.alpinwelt.de

Inhaber und Herausgeber

Sektion München des Deutschen Alpenvereins e. V.
Rindermarkt 3-4, 80331 München
Tel. +49 89 55 17 00-0
service@alpenverein-muenchen.de
und

Sektion Oberland des Deutschen Alpenvereins e. V.
Tal 42, 80331 München
Tel. +49 89 29 07 09-0, Fax +49 89 29 07 09-515
service@dav-oberland.de
alpenverein-muenchen-oberland.de

Chefredakteur (verantwortlich)

Thomas Ebert -te-
Outkomm GmbH, Kistlerhofstraße 170, 81379 München
Tel. +49 89 14 34 69 00, redaktion@alpinwelt.de

Redaktion

Hanna Bär -hb-, Jürg Buschor -jb-
Sektionsgeschehen München: Patricia Ebenberger, Laura Betzler,
Markus Block
Sektionsgeschehen Oberland: Tanja Heidtmann

Jugendredaktion Fabia Krefer, Jonathan Visbeck

Redaktionsbeirat

Patricia Ebenberger, Tanja Heidtmann, Matthias Ballweg,
Sajana Eschler, Fabia Krefer, Jonathan Visbeck

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Lubika Brechtel, Günter Kast, Claus Lochbihler, Klara Palme, Christian
Rauch, Nadine Regel, Michael Reimer, Andrea Strauß, Arnold Zimprich

Die Beiträge geben die Meinung der Verfasser, nicht unbedingt
die der Redaktion wieder.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Sektionen München
und Oberland gestattet. Für Richtigkeit und Vollständigkeit
aller Angaben wird keine Gewähr übernommen.

Lektorat

münchen lektorat, Anna Singer

Gestaltung

Neue Formation GmbH, Ringstraße 18, 82279 Eching
neueformation.com

Anzeigenmarketing

MB Mediaagentur Marion Brandl
Anzeigenleitung: Marion Brandl (verantwortlich)
Roggensteiner Straße 30, 82275 Emmering
Tel. +49 8141 5292060, info@mb-mediaagentur.de
Anzeigenpreisliste gültig ab 1. Januar 2026

Kartografie

Rolle Kartografie, Holzkirchen

Litho

Marc Teipel GmbH, Augsburg

Druck und Verarbeitung

Mayr Miesbach GmbH, Miesbach

Auflage 85.000 Druckexemplare zzgl. 30.000 Digitalabonnenten

Erscheinungsweise viermal jährlich

Die Bezugsgebühr ist für Mitglieder der Sektionen
München und Oberland im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Heft 3/2026 erscheint ab dem 4. September 2026

Redaktionsschluss 26. Juni 2026



www.blauer-engel.de/uz195

- ressourcenschonend und umweltfreundlich hergestellt
- emissionsarm gedruckt
- aus 100 % Altpapier

XW1



ICON ACROSS GENERATIONS.

ULTRA RAPTOR 3

Dreißig Jahre voller Strecken, Höhenmeter, Mühen
und viel Freude.
Der Ultra Raptor 3 knüpft genau hier an.
Die Tour geht weiter.
Das unverwechselbare Design präsentiert sich neu:
essenzieller, leichter, agiler.
Der Schuh sitzt auf Antrieb perfekt. Das großzügig
geschnittene, weiche Obermaterial umhüllt den Fuß
stundenlang, ohne Druckstellen zu verursachen.
Die Friction-White-Sohle bietet durchgehend
zuverlässigen Grip, auch auf exponierten Wegstrecken
und in unebenem Gelände.
Zeit und Trails haben ihn zur Ikone gemacht.
Jetzt liegt seine Zukunft in deinen Schritten.
Mehr erfahren auf lasportiva.com

Einsamer 3000er über dem Virgental

Erst seit Gründung der privaten Lasörlinghütte und der Zupalseehütte in den 1980er-Jahren ist die **Lasörlinggruppe** wandermäßig komplett erschlossen. Durch die lange Anfahrt mit dem ÖPNV nach Osttirol empfiehlt sich ein Aufenthalt von mindestens vier Tagen.

Text und Fotos: Michael Reimer

Der 3098 Meter hohe Lasörling – höchster Berg der Lasörlinggruppe – erhebt sich mit seiner matterhornähnlichen Erscheinung eindrucksvoll über dem Mullitztal. Beim Anmarsch zur Lasörlinghütte mag man sich seine Besteigung kaum vorstellen, doch auf der Normalroute von Südosten müssen nur im Gipfelbereich die Hände zur Hilfe genommen werden. Das fulminante Bergpanorama der Hohen Tauern entschädigt für die Anstiegs mühen, und mit zwei Nächten auf der Lasörlinghütte wird das Unternehmen zum Hochgenuss. Vor allem der Großvenediger wird, etwas Wetterglück vorausgesetzt, auf dieser Runde omnipräsent bleiben.

Landschaftlich reizvoller als der direkte Übergang zur Zupalseehütte ist die Gipfeltour über das Gritzer Hörndle (mit Bademöglichkeit im Gritzer See!), den Speikboden, den Donnerstein und den Zupalkogel. Vor nicht allzu langer Zeit wurde diese Bergregion fast nur von einheimischen Almbauern und Jägern aufgesucht. In den Hochtälern des Nationalparks Hohe Tauern kann es passieren, dass ein anhänglicher Ziegenbock einem bis zur nächsten Umzäunung mitsamt seiner Herde nicht mehr von der Seite weicht. Wer noch einen Tag mehr Zeit hat, sollte die Tour von der Zupalseehütte unbedingt Richtung Kreuzberg erweitern.



Panorama aufsaugen: Am letzten Tag der Runde bietet das Legerle (2527 m) beste Blicke zum Großvenediger.

TOURISTINFORMATION

Tourismusinformation Virgen, Virgental Straße 77, 9972 Virgen
Tel. +43 50 212 520, virgen@osttirol.com, osttirol.com



LASÖRLINGHÜTTE (2293 M)

Private Schutzhütte, Pächter: Heidi und Christian Bender

geöffnet von Anfang Juni bis Ende September

60 Schlafplätze	Drei-/Vierbettzimmer	79 EUR
	Mehrbettzimmer	69 EUR
	Lager	59 EUR

benderheidi@aol.com, lasoerlinghuette.com



ZUPALSEEHÜTTE (2346 M)

Private Schutzhütte, Pächter: Thomas und Terezia Tschoner

geöffnet von Mitte Juni bis Anfang Oktober

35 Schlafplätze	Zweibettzimmer	38 EUR
	Mehrbettzimmer	34 EUR
	Lager	27 EUR

Tel. +43 650 5457402, zupalseehuette.at

AN- UND ABREISE MIT BUS UND BAHN

Von München mit dem EC nach Wörgl, mit dem IR nach Kitzbühel, mit dem Bus 950X nach Matrei in Osttirol (Korberplatz), weiter mit dem Bus 951 bis zur Station „Virgen, Abzweig Obermauern im Virgental“; Rückfahrt ab „Virgen Kirche“ über Matrei, Kitzbühel und Wörgl nach München. Erste Fahrt am Wochenende um 7:23 Uhr, Rückfahrt bis 17:14 Uhr

KARTE

Tabacco-Karte 075 „Venedigergruppe, Matrei, Virgental, Tauerntal“, 1:25.000

LITERATUR

Mark Zahel: „Osttirol. Zwischen Hohen Tauern und Karnischen Alpen“, Bergverlag Rother, 2023



Tag 1: VON VIRGEN AUF DIE LASÖRLINGHÜTTE

↑ 1187 hm, ↓ 157 hm, 4,25 Std., Strecke: 9,9 km,

ANSPRUCH: Technik einfach, Kondition mittel

Von der Bushaltestelle Obermauern steigt man in den Talgrund der Isel hinab. Jenseits der Bachbrücke leitet ein Teersträßchen westwärts zum Mullitztal hin. Man überquert den Mullitzbach und biegt links in einen steilen Wanderpfad ab, der bald in einen Wirtschaftsweg mündet. Dieser führt in mäßiger Steigung gut fünf Kilometer weit bis in den Talschluss hinauf. Entlang der Materialseilbahn überwindet man die letzte Höhenstufe auf einem schönen Steig über einen Geländerücken.

Tag 2: AUF DEN LASÖRLING (3098 M)

↑ 800 hm, 3,5 Std., Strecke: 7 km,

ANSPRUCH: Technik schwierig, Kondition mittel

Nach Passieren der Kapelle geht es flach über mit Steinen durchsetztes Grasgelände in das Hintere Glauret. Am Abzweig zum Prägrater Törl visiert man halbrechts das breite Geröllfeld an, das steil zu einer Scharte links des Gipfelaufbaus emporführt. Von dort steigt man zu einer weiteren Einsattelung südlich des Gipfels hinauf. Der Schlussanstieg erfolgt in leichter Blockklettern erst direkt am Grat, später in die rechte Bergflanke ausweichend. Abstieg wie Aufstieg.

Tag 3: VON DER LASÖRLINGHÜTTE ZUR ZUPALSEEHÜTTE

↑ 1030 hm, ↓ 972 hm, 5,25 Std., Strecke: 11,4 km,

ANSPRUCH: Technik und Kondition mittel

An der Lasörlinghütte folgt man dem Wanderweg Richtung Süden (Wegweiser Virgentörl, Speikboden). Jenseits des Virgentörls (2615 m) visiert man die malerisch gelegenen Gritzer Seen an. Vom oberen See folgt die Überschreitung des Gritzer Hörndles (2631 m). An der Südseite des Bergs quert man auf schönem Höhenweg ostwärts und steigt etwa 300 Höhenmeter in eine namenlose Scharte empor. Von dort gewinnt man teils entlang steiler Grasflanken (Achtung bei Nässe!) und auf dem langgezogenen Grat über den Speikboden (2653 m) und Donnerstein (2725 m) zum Zupalkogel (2723 m; Abstecher) langsam an Höhe; der Abstieg zur Zupalseehütte erfolgt nordwärts kurz vor Erreichen des Zupalkogels.

Tag 4: VON DER ZUPALSEEHÜTTE NACH VIRGEN

↑ 324 hm, ↓ 1481 hm, 4,5 Std., Strecke: 11,1 km,

ANSPRUCH: Technik einfach, Kondition mittel

Vor dem langen Abstieg empfiehlt sich die Besteigung des Legerle (2527 m), das von der Zupalseehütte über eine östlich gelegene Einsattelung erreicht wird. Mit großartigem Hohe-Tauern-Blick geht es von dort über den Aussichtspunkt Achsel (2220 m) in das Steinkastal hinab. Wechselweise auf Forstwegen und Waldsteigen erreicht man die Iselbrücke und nach kurzem Gegenanstieg das Zentrum von Virgen.

Alle Touren inklusive GPX-Track
zum Download findet ihr hier.



ÜBER DIE ALPSPITZ FERRATA AUF DIE ALPSPITZE (2628 M)

WEGBESCHREIBUNG Von der Bergstation Osterfelderkopf folgt man dem markierten Zustiegsweg unter die Nordwand der Alpspitze. Er führt zunächst über gestuftes, teilweise mit Drahtseilen gesichertes Felsgelände aufwärts, quert anschließend nach rechts und erreicht eine markante Leiterpassage. Diese markiert den Einstieg der Ferrata, wo auch die Klettersteigausrüstung angelegt wird. Nach der Leiter geht es entlang der Stahlseile in homogener Schwierigkeit (A/B) und in moderater Steigung bergan. Immer wieder müssen unschwierige Gehpassagen ohne Stahlseil bewältigt werden. Im weiteren Aufstieg wechseln sich Querungen mit kurzen Aufschwüngen ab. Im oberen Teil trifft die Route auf den Nordwestgrat, wo das Gelände ausgesetzt und alpiner wird. Stets am Stahlseil gesichert, erreicht man über eine letzte steile Leiter das Gipfelkreuz der Alpspitze (2628 m). Der Abstieg erfordert nochmal volle Konzentration und führt in zahlreichen Serpentinien den langen Ostgrat (Schwierigkeit A/B, I-) hinab in flaches Wiesengelände. Um zurück zur Bergstation zu gelangen, geht es zuletzt über den Nordwandsteig mit mehreren Leitern, aber nicht durchgehend versichert, traversierend zurück zum Ausgangspunkt.

ANSPRUCH Technik: Klettersteig B, Kondition: mittel

HÖHENMETER ↑↓ 650 hm (ab Osterfelderkopf Bergstation)

WEGSTRECKE 4,8 km

DAUER 4–5 Stunden

BUS & BAHN Mit dem RE60 nach Garmisch-Partenkirchen. Dort Umstieg in den Bus 322 oder (je nach Verbindung) RB64 zur Talstation der Alpspitzbahn/Kreuzeck, Erste Fahrt um 5:27 Uhr, Fahrzeit 2 Std. Dann Auffahrt zum Osterfelderkopf. Rückfahrt auf gleichem Weg. Letzte Talfahrt um 17:00 Uhr.

KARTE AV-Karte 4/2 „Wetterstein- und Mieminger Gebirge Mitte“, 1:25.000

LITERATUR Werner, Huttenlocher, Baur: Klettersteige Bayern – Vorarlberg – Tirol – Salzburg, Rother Verlag 2025



In den reich bestückten Leitern der Alpspitz-Ferrata

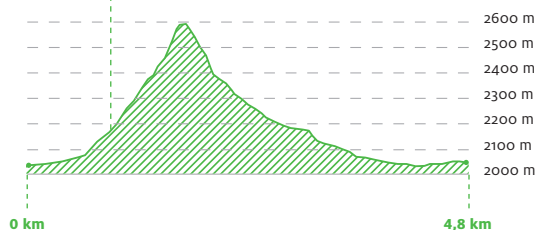
Auf's Garmischer Wahrzeichen

Die Alpspitz-Ferrata zählt zu den bekanntesten und meistbegangenen Klettersteigen weit und breit. In homogener Schwierigkeit (B) führt sie auf die formschöne Pyramide der Alpspitze. Die Route kombiniert luftige Passagen, kurze steilere Aufschwünge und, je weiter man aufsteigt, auch ausgesetztere Querungen mit grandiosen Tief- und Weitblicken ins Höllental und hinüber zur Zugspitze. Trotz der mehr als soliden Absicherung (viele Klammern!) bleibt der Steig eine ernsthafte alpine Unternehmung: Kondition, Trittsicherheit und Erfahrung im Umgang mit seilfreien Passagen sind unerlässlich, zumal vor allem der Abstieg nochmal Zeit und Kraft erfordert. Wenn möglich, sollte man den Eisenweg am Wochenende besser meiden – da sind Trubel und Schlangestehen leider garantiert. Wer den besonderen Reiz der Tour erleben will, startet unter der Woche oder ganz in der Früh. Hat man das Glück und ist (nahezu) alleine unterwegs, muss man sich auch weniger Sorgen um Steinschlag machen, der von anderen Begehern ausgelöst wird. Ein Helm ist trotzdem immer Pflicht! Zur drastischen Verkürzung der Aufstiegshöhenmeter dient die Alpspitzbahn zum Osterfelderkopf – und zum Abschluss der Tour lässt sich an der Bergstation auch gut einkehren.

Text: Lubika Brechtel, Foto: GaPa Tourismus/Mathias Aletsee



Wer sich an der langen Einstiegsleiter nicht wohlfühlt, sollte hier besser umkehren.





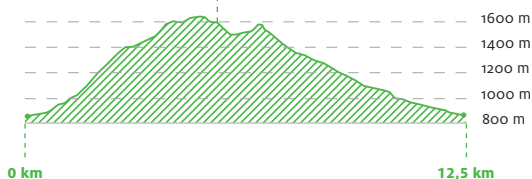
Blick vom „Nebele“ zum Ettaler Mannndl, das noch bevorsteht

Abstecher ins Altbekannte

Text und Foto: Christian Rauch

Laber und Ettaler Mannndl sind keine Geheimtipps. Diese Rundtour aber zeigt auch stille, versteckte Ecken im Bergmassiv über Oberammergau. Das beginnt schon beim eher ruhigen, teils steilen Aufstieg zum Schartenkopf. Nur ein kurzer Abstecher rechts des Wegs am Grat und man blickt großartig auf Kloster Ettal hinunter. Der Steig führt dann am höchsten Punkt (1686 m) des Massivs vorbei, eine unscheinbare Graskuppe links des Wegs. Wenig später vertrauen wir uns einem kleinen Abzweig an und kraxeln zwischen Bäumen in wenigen Minuten zum versteckten Laberkreuz. Auf gleicher Höhe liegt dann wenig weiter die Bergstation der Laberbahn, wo sich Touristen tummeln, Gleitschirmflieger starten und die „Laberei“ zur Einkehr einlädt. Auf dem Weiterweg zum Ettaler Mannndl ist dann meist viel los. Doch wieder erlaubt ein Abstecher, diesmal hinauf auf den Felsvorsprung des Nebele, Ruhe und tolle Blicke. Am Ettaler Mannndl dann sollten Unerfahrene das Klettersteigset anlegen. Denn der drahtseilgesicherte Steig ist zwar nicht schwer, jedoch steil und ausgesetzt. Das Schuhwerk vieler Besucher hat die Felsen seit rund 100 Jahren glattgeschmiert! Im Abstieg wartet dann der Soilasee, der einem gräsernen Meer gleicht. Kaffee, Kuchen und Brotzeiten bekommt man an der Soila-Alm und Erfrischung am Ende im Wildbach der Laine.

Das Nebele steht in keiner Karte. Es hat kein Gipfelkreuz und kein Schild. Doch gut ausgetreten ist das felsige Steiglein hinauf. Man blickt schön hinunter auf Ettal und hinüber aufs Ettaler Mannndl, das nächste Gipfelziel.



VON OBERAMMERGAU AUF DAS GIPFELPAAR LABER (1682 M) UND ETTALER MANNDL (1633 M)

WEGBESCHREIBUNG Von der Talstation der Laberbergbahn rechts hinauf („Nur für Geübte/Schartenkopf“). Nach Querung einer Forststraße führt der Steig hinauf in den Wald. Teils in Nähe der Skischneise geht es zur Laberalm. Das Schartenkopfschild leitet durch die Flanke, dann durch Schrofen hinauf zum Grat. Dort bietet der Schartenkopf rechts des Wegs einen Tiefblick auf Kloster Ettal. Es geht am teils gesicherten Grat weiter. In Sichtweite der Seilbahn führt ein kurzer Steig (kein Schild) zum versteckten Laber-Kreuz. Retour und weiter zur Bergstation, anschließend hinab Richtung Ettaler Mannndl. Im Sattel lohnt der schrofige Abstecher auf das Nebele, dann unter den Mannndlköpfen querend bis zum Klettersteigbeginn. Drahtseile leiten auf das Ettaler Mannndl. Vom Gipfeluß geht's hinab Richtung Soila-Alm. Hinter dem meist verlandeten Soilasee wandert man rechts. An der nächsten Kreuzung geradeaus oder rechts zur Soila-Alm, beide Wege kommen später zusammen. Am Bärenbadflecken lässt sich die Forststraße einmal abkürzen. Später rechts abzweigend (Laber-Bergbahn 30 Min.) geht's hinab zum Wildbach „Laine“ und an ihm entlang zur Talstation.

ANSPRUCH Technik mittel (T₃+ nach SAC-Wanderskala), Klettersteig aufs Mannndl (B nach Schallskala), Kondition mittel

HÖHENMETER ↑↓ 1000 hm

WEGSTRECKE 12,5 km

DAUER 5:45 Std.

BUS & BAHN Mit der RB 60 Richtung Garmisch-Partenkirchen bis Oberau, von dort mit dem Bus 326 bis zur Haltestelle „Oberammergau, Aufackerstraße“. Erste Fahrt um 6:28 Uhr, Fahrzeit 1:45 Std. Alternativ per RB 60 bis Murnau und mit RB 63 bis Oberammergau Bhf (1:50 Std.), von dort ca. 2 km Spaziergang durch den Ort zum Ausgangspunkt.

EINKEHR Laberei an der Bergstation der Laberbahn (ganzjährig geöffnet), im Abstieg mit kleinem Umweg Soila-Alm. [dielaberei.de](#)

KARTE AV-Karte BY7 „Ammergebirge Ost“, 1:25.000

LITERATUR Christian Rauch: „Ammergauer Alpen“, Bergverlag Rother, Juni 2026



**SCHAFREUTER (2101 M) ÜBER KROTTENBACHTAL, DELPSSEE UND KLAUSENLOCH**

WEGBESCHREIBUNG Am Wanderparkplatz Richtung Dürrachtal in Fall starten, einen guten Kilometer die geteerte Straße entlang und auf den Fahrweg rechts Richtung Tölzer Hütte abbiegen. Nach längerer Auf- und kurzer Zwischenabfahrt wird der Oedbach überquert und der Fahrweg etwas gröber und kurzzeitig steil. Er endet auf einer Lichtung (Raddepot). Dem Pfad durch das Tal folgen, ehe er den Krottenbach quert und kehrenreich hinauf zum Delpssee führt. Durch den Delpshals geht es nun nach Westen hinauf zur Tölzer Hütte und auf z. T. seilversichertem Steig zum Gipfel des Schafreuter. Der Abstieg führt zunächst entlang des Normalwegs Richtung Kälberock und dann hinab zur Moosenalm. Bei der nun folgenden Routenfindung braucht es etwas Geschick, die Markierungen sind spärlich und der Pfad undeutlich, er tritt aber zum Klausenloch hin wieder markanter hervor. Stets dem Moosbach folgend, geht es nun zum Teil recht steil wieder hinab zum Raddepot.

ANSPRUCH Technik mittel (eine seilversicherte, leicht ausgesetzte Stelle max. UIAA I), Kondition mittel bis groß

HÖHENMETER ↑ ↓ 1450 hm (davon 250 hm per Rad)

WEGSTRECKE 24,2 km, davon ca. 13 km per Rad

DAUER 7–8 Std.

BUS & BAHN Mit der RB 56 nach Lenggries, dort Umstieg in den Bergsteigerbus 369 bis Haltestelle „Abzw. Fall (B 307)“, (Verkehrt ab 6. Juni, allerdings keine Fahrradmitnahme möglich). Erste Fahrt um 7:02 Uhr, Rückfahrt bis 19:14 Uhr. Dauer: ca. 1:30 Std. Für Fahrgemeinschaften: Am Ausgangspunkt gebührenpflichtiger Parkplatz (Tagestarif: 5 Euro)

EINKEHR Tölzer Hütte des DAV Tölz, Hüttentel. +4915174571985, geöffnet ab Anfang Mai bis Mitte Oktober, toelzer-huette.at
Hotel Jäger von Fall, Tel. +49 (0) 8045 130, ganzjährig geöffnet, jaeger-von-fall.de

KARTE AV-Karte BY12 „Karwendelgebirge Nord, Schafreuter“, 1:25.000

LITERATUR Arnold Zimprich: Bike & Hike in den bayerischen Alpen, Bruckmann Verlag, 2026

Blick über die Tölzer Hütte über das Delpsloch zur Karwendelhauptkette



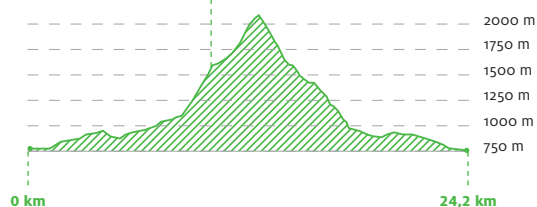
Im wilden Vorkarwendel

Text und Foto: Arnold Zimprich

Viele Wege führen auf den Schafreuter – und einer der reizvollsten ist der durch das ursprüngliche Krottenbachtal. Die Nutzung des Fahrrads erhöht den Spaßfaktor deutlich, denn der Geh-Anteil der hier vorgeschlagenen Runde ist groß genug, sodass man sich zum Abschluss über einen fahrbaren Untersatz freut. Spektakulär schießen die Ostabbrüche des Schafreuter über dem Krottenbachtal in die Höhe, das Dolomitgestein abgestuft wie ein riesiger Baumkuchen. Es gilt, die Sinne zu öffnen, dann sind die Eindrücke mannigfaltig – Wasserfälle unter dem Delpssee, das wilde, ursprüngliche Gemskar und die stolz auf dem Verbindungsrücken zwischen Schafreuter und Delpsloch thronende Tölzer Hütte, vom umfassenden Ausblick vom Schafreuter selbst ganz zu schweigen. Ehe der Abstieg über den Normalweg zu eintönig wird, biegt unsere Route bei der Moosenalm nach Ostnordost ab und erreicht durch ursprüngliches Gelände das Klausenloch. An dessen Ostseite erinnern die Überreste einer großen Klause an die Holztrift, die das Dürrachtal und seine Umgebung geprägt haben. Der Moosbach gischtet in Kaskaden hinab ins Krottenbachtal und lockt mit Gumpen, ein würdiges Finale einer Traumrunde!



Der wilde Delpssee ist das i-Tüpfelchen auf der hier vorgestellten Runde.



Kurz vor dem Weißenbachsattel bieten sich unglaublich schöne Tiefblicke in Richtung Achensee.

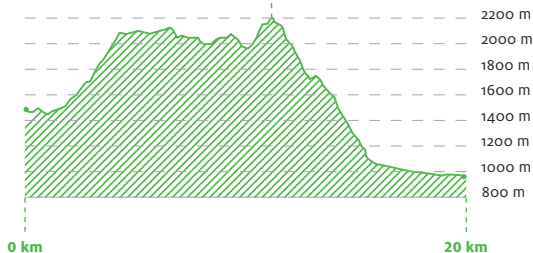


Große Karwendel-Bühne über dem Achensee

Text: Klara Palme, Foto: Georg Pollinger

Die technisch einfache, aber lange Kammüberschreitung zwischen Stanserjoch und Rappenspitze bietet eine Aneinanderreihung großartiger Blickwinkel – auf den türkisblauen Achensee und berühmte Karwendelgipfel. Die sanften, westseitigen Grasflanken erinnern eher an das benachbarte Rofan als an das sonst so schroffe Karwendelgebirge. Da die Tour keine großen technischen Schwierigkeiten beinhaltet, bleibt umso mehr Zeit, den Blick schweifen zu lassen – vor allem dann, wenn man die Bergbahn zur Abkürzung nimmt. Durch die wechselnden Ausblicke und vielen Gipfeloptionen ist die Wanderung trotz ihrer Länge von 20 Kilometern kurzweilig. Highlight ist die Panorama-Loge des Rappenspitze-Gipfels. Hier bei einer Brotzeit die Sicht auf Lamsenspitze und Sonnjoch zu genießen, entlohnt für alle Mühen dieser langen Tour.

Auf der Rappenspitze ist der höchste und schönste Punkt der Tour erreicht – die Aussicht ins Karwendel ist gewaltig.



VON PERTISAU ÜBER STANSERJOCH (2102 M) UND RAPPENSPIITZE (2223 M)

TOURENTIPPS

WEGBESCHREIBUNG Von der Bergstation der Karwendel Bergbahn in Richtung Bärenkopf. An der Bärenbadalm auf Wanderweg 235 abzweigen und an der Alm vorbei in Richtung Weißenbachalm/Stanserjoch. Am Weißenbachsattel in Richtung Stanserjoch (2102 m). Zurück zum Sattel und den Kamm entlang nach Westen über Ochsenkopf und Gamskarspitze (optional) wandern. Ein paar ausgewaschene Schuttreißen querend die Flanke entlang in Richtung Kaserjoch (optional) und dem Wanderweg 234 folgend unter die Rappenspitze. Über den Hauptaufstiegsweg zum Gipfel (2223 m) und wieder zurück. Weiter ins Nauderer Kar absteigen und auf dem Wanderweg 234 an der Dristlalm vorbei zur Falzthurnalm. Ein Stück auf der Fahrstraße und bald rechts haltend über den Fußweg zurück zum Ausgangspunkt.

ANSPRUCH Technik mittel (T3), Kondition groß

HÖHENMETER ↑ 1100 hm auf (bei Nutzung der Karwendel Bergbahn), ↓ 1660 hm ab

WEGSTRECKE 20 km

DAUER 8 Std.

BERGBAHN Karwendel Bergbahn, karwendel-bergbahn.at

BUS & BAHN Von München Hbf mit dem NJ 40491 in Richtung Innsbruck bis Jenbach, hier umsteigen in den Regionalbus 4080 bis Maurach, Haltestelle Mittelschule. Weiter mit dem Regionalbus 8332 nach Pertisau zur Haltestelle Karwendellift. Rückfahrt mit dem Bus 8332 nach Jenbach und weiter mit dem Railjet RJ 82. Erste Fahrt um 6:42 Uhr, Rückfahrt bis 18:11 Uhr. Dauer: 2:45 Std.

EINKEHR Falzthurnalm (1098 m), Tel. +43 664 3420236, falzturn.at
Dristlalm (unbewirtschaftet, Brunnen zum Auffüllen von Wasser vorhanden)

KARTE AV-Karte 5/3 „Karwendelgebirge Ost“, 1:25.000

LITERATUR Robert Demmel: Karwendel, Bergverlag Rother, 2019



**VON SCHLECHING AUF
DIE HOCHPLATTE (1578 M)**

WEGBESCHREIBUNG Von der Bushaltestelle „Abzweigung Mühlau“ geht es auf der Kampenwandstraße nach Mühlau und weiter auf der Dalsenstraße hinauf nach Oberau. Nun auf dem Wanderweg zur Oberauerbrunstalm und weiter am Südrücken hinauf zu einer Verzweigung in einer Schulter. Man folgt weiter dem schrofigen Grat (beschildert „Hochplatte 45 Min.“) bis zum Gipfelkreuz (auf ca. 1380 m lohnender Abstecher zum Teufelstein). Für den Abstieg wählt man den Nordgrat hinab zur Almstraße, hält sich dort links Richtung Piesenhauser Hochalm und an der ersten Abzweigung wiederum links (beschildert Mühlau, geradeaus als Abstecher zur Einkehr Piesenhauser Hochalm). An der Bergwachthütte vorbei geht es zum Waldrand, an der nächsten Verzweigung geradeaus und höhengleich durch die Flanke bis zur Schulter am Südgrat. Nun auf dem Anstiegsweg zurück.

ANSPRUCH Technik mittelschwer (T3), Kondition mittel

HÖHENMETER ↑ ↓ 1100 hm

WEGSTRECKE 13 km

DAUER 6 Std., 3–3,5 Std. Aufstieg, 2,5–3 Std. Abstieg

BUS & BAHN Mit dem RE5 von München Hauptbahnhof nach Übersee und weiter mit Bus 9509 bis „Schleching, Abzw. Mühlau“. Erste Fahrt am 6:42 Uhr, Rückfahrt bis 19:34 Uhr; Fahrzeit: 2:29 Std.

EINKEHR Oberauerbrunstalm (967 m), von Ostern bis Oktober an den Wochenenden und an den Feiertagen bei schönem Wetter bewirtschaftet, oberauerhof.de/alm/; Piesenhauser Hochalm (1325 m) mit einem Umweg von 15 Min. einfach, von Mai bis Ende Oktober täglich von 9 bis 19 Uhr geöffnet, naderbauer.de/wandern-zur-hochalm

KARTE AV-Karte BY18 „Bayerische Alpen, Chiemgauer Alpen West, Hochries, Geigelstein“, 1:25.000

Blick über die Oberauerbrunstalm
und das Achantal zum Wilden Kaiser



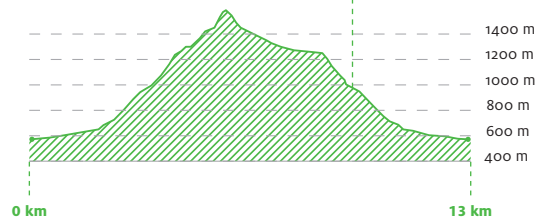
Stiller Gipfel überm Achantal

Text und Foto: Andrea und Andreas Strauß

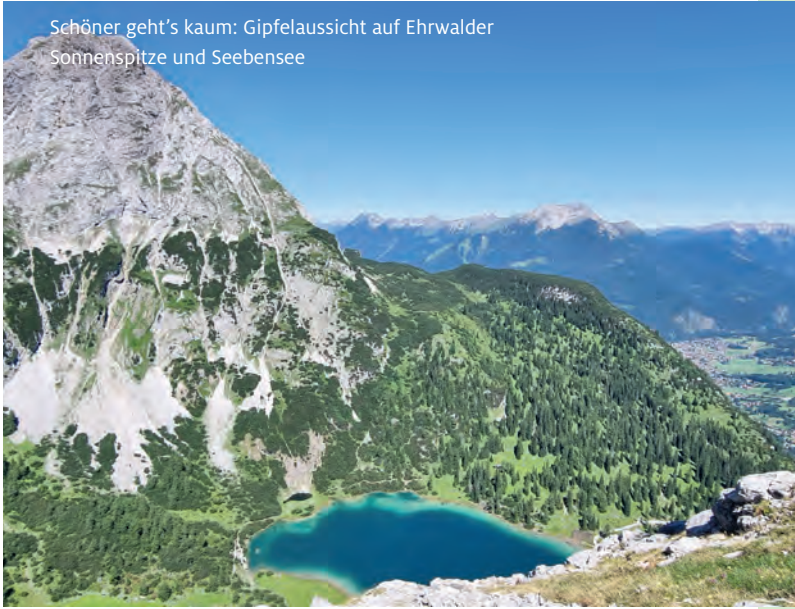
Mit ihren nicht ganz 1600 Metern ist die Hochplatte (1587 m) über dem Achantal kein Gipfel aus der ersten Reihe. Aber das hat durchaus seine Vorteile. Der Steig von der Mühlau bei Schleching ist schmal und ursprünglich, die Oberauerbrunstalm, die man nach etwa eineinhalb Stunden Anstiegszeit erreicht, ist sehr charmant und liebevoll im alten Stil restauriert. Die Aussichtspunkte und der Blick zur felsigen Zwillingswand weiter oben verleihen der Tour etwas überraschend Wildes – die Hände wird man ohnehin ab und zu aus den Hosentaschen nehmen müssen. Und oben am Gipfel der Hochplatte gibt es dann endlich auch den erhofften Panoramablick. Im oberen Abschnitt lässt sich die Hochplatte sogar als Rundtour planen, wenn man über den hier beschriebenen Südrücken aufsteigt und über den Nordrücken und durch die Westflanke absteigt. Mit einem Abstecher kann man die Piesenhauser Hochalm als zweite Einkehr ansteuern und sich stärken, bevor es durchs steile Gelände zurück zum Südrücken und hinunter ins Tal geht.



Die Oberauerbrunstalm ist eine von zwei wunderbaren Almen am Weg, die sich zur Einkehr anbieten.



Schöner geht's kaum: Gipfelaussicht auf Ehrwalder Sonnenspitze und Seebensee



ÜBER DIE TAJAKANTE AUF DEN VORDEREN TAJAKOPF (2450 M)

WEGBESCHREIBUNG Von der Ehrwalder Almbahn den Wanderschildern in Richtung Seebensee und Coburger Hütte folgen, bis man auf einen Abweig nach Westen trifft. Dort weiter über den „Hohen Gang“ in steilen, teilweise drahtseilversicherten Serpentin in Richtung Seebensee aufsteigen (bei Nässe heikel). Dem breiten Forstweg (812) am See vorbei folgen und bei der Infotafel zur Tajakante über einen Pfad bis zum Einstieg des Klettersteigs. Der Ferrata bis zum Vorderen Tajakopf (2450 m) folgen. Der Abstieg erfolgt über den mit Punkten markierten Normalweg bis zum Sattel zwischen Vorderem und Hinterem Tajakopf. Ab hier der Beschilderung zur Coburger Hütte folgen; von dort weiter zum Seebenalm absteigen. Der weitere Rückweg passiert die Seebenalm, an einer Weggabelung der Beschilderung zur Talstation nach Norden bis zum Ausgangspunkt folgen.

ANSPRUCH Klettersteig schwer (D/E); Kondition groß

HÖHENMETER ↑↓ 1450 hm

WEGSTRECKE 14 km

DAUER 11 Std. (mit Bergbahnnutzung ca. 9 Std.)

BUS & BAHN Mit der RB 6 bis Garmisch-Partenkirchen. Dort in die RB 60 in Richtung Pfronten umsteigen und bis Lermoos fahren. Weiter mit dem Bus 5 bis zum Halt „Ehrwalder Alm Talstation“. Erste Fahrt ab München Hbf: 05:32 Uhr, Rückfahrt bis 17:45 Uhr. Dauer: ca. 2,5 Std.

EINKEHR Coburger Hütte (1917 m), Tel. +43 (0)664 325 47 14, bewirtschaftet von Anfang Juni bis Mitte Oktober, coburgerhuette.at; Seebenalm, (1575 m), Tel. +43 664 434 32 77, bewirtschaftet von Mitte Juni bis Mitte Oktober.

KARTE AV-Karte 4/2 „Wetterstein- und Mieminger Gebirge Mitte“, 1:25.000

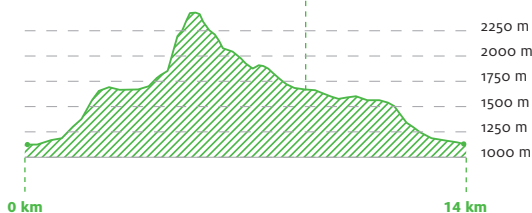
LITERATUR Werner, Huttenlocher, Baur: Klettersteige Bayern – Vorarlberg – Tirol – Salzburg, Rother Verlag 2025

Anspruchsvoller Klettersteig-Klassiker über Ehrwald

Text und Foto: Lubika Brechtel

Wer Armkraft, Kondition und eine gute Portion Abenteuerlust mitbringt, ist am Klettersteig auf den Vorderen Tajakopf genau richtig. Die Anfang der 2000er-Jahre eingerichtete „Tajakante“ hat sich längst vom Geheimtipp zum Klassiker gemausert. Auf rund 600 Metern Länge zieht die Route steil, ausgesetzt und mit wiederholtem Anspruch im Schwierigkeitsgrad D/E bergan. Immer wieder verlangen athletische Passagen und kurze Stellen bis zum I. Grad Kletterkönnen, starke Nerven und Durchhaltevermögen. Der Zustieg vorbei am fotogenen Seebensee oberhalb von Ehrwald macht schon mal Eindruck, bevor es ernst wird. Plattige Abschnitte, kräftezehrende Aufschwünge und luftige Querungen machen die Tajakante zu einem absoluten Highlight im Tourenbuch. Um es genießen zu können, sollte man unbedingt Erfahrung im schwierigen Klettersteiggelände mitbringen. Dafür wartet am Gipfel des Vorderen Tajakopfs (2450 m) ein großartiges Panorama – mit freiem Blick zu Zugspitze, Ehrwalder Sonnenspitze, Coburger Hütte sowie hinunter zu Seeben- und Drachensee. Für die verdiente Einkehr bieten sich entweder die Coburger Hütte an oder die am Seebensee gelegene Seebenalm. Für versierte Ferratisti ein nahezu garantierter Traumtag.

Der türkis leuchtende Seebensee bietet perfekte Hochsommer-Abkühlung. Nach der Tour unbedingt reinhüpfen!



Himmelsche Höhle

Blick aus den Flanken des Großen Waxensteins auf die Höllentalangerhütte. Über das einst umstrittene Pulldach ist längst Gras gewachsen.



Foto: mauritius images / Hans-Peter Werten

←

Der Hüttenzustieg durch die Höllentalklamm ist ein Erlebnis für sich, bei dem auch Tagesgäste voll auf ihre Kosten kommen.

Es ist für viele die schönste, ganz sicher aber die vielseitigste Bergtour Bayerns: durch das Höllental auf die Zugspitze. Kein Wunder also, dass die meisten Übernachtungsgäste auf der **Höllentalangerhütte** Deutschlands höchsten Berg zum Ziel haben. In gut 130 Jahren Geschichte hat sich die „Hölle“ immer wieder gewandelt – am meisten wohl beim Ersatzbau vor gut zehn Jahren.

Text: Christian Rauch

Einmalige Lage:

Von der Hüttenterrasse sind weite Teile des Anstiegs zur Zugspitze und auch Teile des Höllentalferners erkennbar.

↓



Foto: mauritius images / Peter Schickel

1876, gut ein halbes Jahrhundert nach der Erstbesteigung der Zugspitze durch das Reintal, gelang erstmals die Durchsteigung aus dem weit schwierigeren Höllental. Bald danach begann die Alpenvereinssektion München Steiganlagen im Höllental zu installieren. Und 1894 entstand die erste Hütte auf dem Höllentalanger – dem einzigen ebenen Fleck zwischen Klamm und Zugspitze, 1387 Meter hoch gelegen. Die „Ur-Hölle“ war ein kleiner Blockhausbau, gerade sechs mal sieben Meter im Rechteck, mit 30 Schlafplätzen. Da sie bald aus allen Nähten platzte, wurde die Hütte in den folgenden Jahrzehnten mehrmals ausgebaut und deutlich vergrößert. Der letzte Anbau erfolgte 1954, dann blieb die traditionsreiche Hütte lange unverändert. 2013 schließlich ging die „Hölle“ – inzwischen stark sanierungsbedürftig – in ihre letzte Saison. Sie wurde abgetragen und an gleicher Stelle eine neue Hütte gebaut – nicht ohne die 120 Jahre alte „Ur-Hölle“, den ursprünglichen Blockhausbau, herauszulösen. Er steht seither im Garten des Alpinen Museums auf der Münchner Praterinsel.

WLAN im Treppenhaus – nur dort

Der Ersatzbau der Höllentalangerhütte öffnete im Sommer 2015 seine Pforten. Mit seiner Architektur, vor allem dem flachen Pultdach, waren zunächst nicht alle glücklich. Doch machte die große Lawinengefahr im Höllental die Konstruktion notwendig. Das Erdgeschoss empfängt mit viel Holz und gemütlichen Gaststuben. Die mehr als 100 Schlafplätze im Obergeschoss verteilen sich auf 62 Betten in Mehrbettzimmern und zwei Matratzenlager mit jeweils 23 Plätzen. Sogar drei Duschen gibt es und WLAN im Stiegenhaus. „Wir haben es jedoch bewusst so eingestellt, dass in den Zimmern und Gaststuben kein Empfang herrscht“, sagt Hüttenwirt Gernot Auer. Der Tiroler bewirtschaftet die Hütte seit 2021 und folgte damit seinem Vater Thomas Auer



Foto: mauritius images / Bernd Ritschel

←

Abmarsch:

Für die anstrengenden 1600 Höhenmeter zur Zugspitze empfiehlt sich ein früher Aufbruch.

nach, der schon die „alte Hölle“ versorgte. Gernot ist froh, auf der neuen Hütte zu sein. „Wir sind komplett autark“, betont er. Stolz ist er vor allem auf das Wasserkraftwerk, das im Rahmen des Hütteneratzbaus installiert wurde. Die „alte Hölle“ wurde ausschließlich mit Strom aus Dieselaggregaten versorgt – 16.000 Liter Diesel brauchte man für eine Sommersaison. An einem Seitenarm des Hammersbachs erzeugt nun eine Pelton-Turbine rund 80 Kilowatt elektrische Leistung, ein Dieselaggregat braucht es nur in seltenen Notfällen. Auch mit Trinkwasser ist man im Höllental reich gesegnet. Gleich oberhalb der Hütte, am Fuß der gut 800 Meter hohen Flanken des Waxensteins, entspringt eine Quelle, die auch in trockenen Sommern bisher nicht vollständig versiegt. Ein Sammelbehälter für 80.000 Liter kann die Hütte überdies wochenlang versorgen. Erneuert wurde vor zehn Jahren auch die mechanisch-biologische Kläranlage, die mithilfe von Bakterien bis zu 17.000 Liter Abwasser aus Küche, Waschräumen und WCs reinigt. Nur die Grobstoffe müssen ausgeschieden, gesammelt und mit dem Hubschrauber ins Tal gebracht werden. Für große Lieferungen fliegt der Hubschrauber noch ein zweites Mal in der Saison. Ansonsten übernimmt die Material-Seilbahn sämtliche Lieferungen und Entsorgungen.

Auf der Speisekarte der Höllentalangerhütte wird jeder fündig: Neben Speck- und Kaspressknödeln, Gulasch und Schweinsbraten stehen immer auch vegetarische Spaghetti und der rein vegane Linseneintopf auf der Karte – ebenso wie Brotzeiten, Salat, Kaiserschmarrn und Kuchen. Zur Stärkung am großen Zugspitz-Tag – immerhin stehen 1600 Höhenmeter auf dem Programm – haben die Gäste breite Auswahl: vom deftigen „Bergsteigerfrühstück“ übers vegane Frühstück mit Müsli und Früchten bis zum „Schokofrühstück“ für kleine Bergfexe.

Mehr als nur Zugspitze

Es sind aber bei Weitem nicht nur Zugspitz-Aspiranten, die die himmlisch gelegene Hölle aufsuchen. An guten Sommertagen kehren Hunderte Tagesgäste auf der großen Terrasse und im „Zugspitzstüberl“ und „Waxensteinstüberl“ ein. Die Höllentalklamm ist zweifelsohne das Highlight des Hüttenzustiegs und deutlich spektakulärer als ihr berühmter Nachbar, die Partnachklamm. Auf den Stegen, Tunneln und Brücken



Foto: picture alliance / Mara & Moritz Wolf



Fast geschafft: Kurz unter dem Zugspitzgipfel überblickt man den gesamten Anstieg durch das Höllental.

Aktuelle Bedingungen an der Zugspitze

Zur Hüttensaison informieren wir wieder über die Verhältnisse am Zugspitz-Aufstieg und speziell am Höllentalferner. Auf unserer Website erhaltet ihr detaillierte und laufend aktualisierte Infos aus erster Hand. Informationen für eine vollständige, korrekte Ausrüstung wie auch zum Wetter liefern wir euch – persönlich, telefonisch oder digital – in unseren Servicestellen.



Die aktuellen Bedingungen an der Zugspitze



Foto: picture alliance / Sabine Döbel



So fing alles an: Beim Ersatzbau der Höllentalangerhütte vor gut zehn Jahren wurde die „Ur-Hölle“ in den Garten des Alpinen Museums in München verlegt.

Führung zur „Ur-Hölle“

Zur historischen Höllentalangerhütte im Garten des Alpinen Museums auf der Praterinsel gibt es am Sonntag, 14. Juni 2026 um 15 Uhr eine Spezial-Führung.



Alle Infos zur Führung

> HÜTTENSTECKBRIEF

Höllentalangerhütte

Höhe	1387 m
Öffnungszeiten	Mitte Mai bis Anfang Oktober
Plätze	62 Betten, 46 Lager. Die Reservierung erfolgt ausschließlich online.
Preise	
AV-Mitglieder	25 EUR Zimmer 15 EUR Lager
Nichtmitglieder	39 EUR Zimmer 29 EUR Lager

Alle Infos und Buchung
auf unserer Hüttenwebsite



Foto: imageBROKER / Mara & Moritz Wolf

zwischen den wilden Sturzbächen ist eine Regenjacke empfehlenswert – ebenso wie eine Einkehr im kleinen Museum am Klammeneingang. Wer die Klamm, mit Pausen zum Staunen und Fotografieren, durchwandert, weiter zur Hütte steigt und dort einkehrt, erlebt bereits eine schöne Tagestour. Sie eignet sich auch für Familien mit trittsicheren Kindern ab etwa acht Jahren, die im Umkreis der Hütte zwischen kleinen Felsen, vielen Bäumen und dem Hammersbach einen perfekten Abenteuerspielplatz finden. Mit größeren Kindern lohnt sich die Wanderung von der Bergstation der Kreuzeckbahn hinüber über das Hupfleitenjoch und hinab ins Höllental. Auch vom Osterfelderkopf (Bergstation Alpstizbahn) über die Rinderscharte oder vom Eibsee über die Riffelscharte (längere Klettersteigabschnitte!) ist die Höllentalangerhütte erreichbar. Und wer nicht die Zugspitze zum Ziel hat, kann der formschönen Alpstiz durch das Mathaisenkar auf den Leib rücken.

Die große Masse aber wird bald nach der Hütte die berühmten Klettersteigpassagen „Leiter“ und „Brett“ passieren und anschließend Deutschlands größten Gletscher erreichen. Doch auch die Masse des Höllentalferners, der anders als der sonnige Schneeferner auf der Zugspitze-Südseite von Felswänden beschattet und mit Lawinennachschub versorgt wird, hat sich in den letzten 35 Jahren halbiert. Bis in den Juli ist er meist noch von Altschnee und Firn bedeckt. Apert er dann aber aus, sind Steigeisen unbedingt erforderlich. Zu jeder Zeit reichlich vorhanden sein sollten alpine Erfahrung, eine sehr gute Kondition (der abschließende 500-hm-Klettersteig ist der anstrengendste Teil der Tour!), Essen und Trinken sowie ein Klettersteigset.

Hüttenwirt Gernot Auer ist täglich mit lokalen Bergführern in Kontakt und gibt alle aktuellen Informationen über den Zugspitzaufstieg an seine Besucher weiter. Auch auf der Hüttenwebsite gibt es zur Hochsaison laufend Infos über den Zustand der Randkluft zwischen Gletscher und Klettersteig – dem neuralgischen Punkt des Aufstiegs. Ruhe kehrt im Höllental erst dann ein, wenn die „Hölle“ im Oktober ihre Pforten schließt. Denn im Winter ist das Höllental tabu: Die Brücken am Klammweg werden dann abgebaut, es gibt keinen Winterraum und die Lawinengefahr im gesamten Tal ist groß.



Kritischer Punkt im Aufstieg zur Zugspitze:
der Übergang vom Gletscher in den Klettersteig



Der Tiroler Gernot Auer führt die Höllentalangerhütte seit 2021 – zuvor hatte sie bereits sein Vater Thomas gepachtet.



Foto: Christian Rauch

Kein Krawall im Verwall

Ein Hochsommer im **Verwall**: Dazu gehören Eisbaden und Firngleiten genauso wie Blumenpracht und Steinbockbegegnungen – und eine Hütte, die sich dem Online-Reservierungstrend erfolgreich widersetzt.

Text: Michael Reimer





Im Herzen des Verwalls: der Kartellsee
samt Saumspitze, im Hintergrund die
mächtige Kuchenspitze



Die Vorfreude auf fünf Tage Hüttenwandern ist groß. Jahr für Jahr geht unser eingespieltes Wanderquintett auf Tour, und nun ist endlich die Verwallgruppe fällig. Wie oft hatten wir dieses faszinierende Gebirge, beispielsweise aus dem Blickwinkel der Lechtaler Alpen, schon im Visier. Der Gebirgsname stammt vom romanischen Wort „Val Bel“ (schönes Tal) ab, die raue Schönheit aus wilden Felsgipfeln, mit Schnee gefüllten Karmulden und malerischen Bergseen macht den Reiz dieser einzigartigen Landschaft aus. Mal verliert sich der Ausblick in der Ferne, mal ist er mit dramatischen Nahkulissen gespickt. Dazu der hochalpine Charakter bei den Jochüberschreitungen und auf vielen Gipfeln, der sich bei Einzug von dunklen Regenwolken noch verstärkt. Somit trennt sich beim Wandervölkchen die Spreu vom Weizen, weil Warmduscher andere Ziele bevorzugen. „Da die Höhenwege alle recht anspruchsvoll sind, habe ich fast nur bergbegeisterte und naturverbundene Gäste“, wird uns Hüttenwirt Andi später auf der Darmstädter Hütte erzählen. Wir werden auf fünf abwechslungsreichen Etappen vier von acht bewirtschafteten Berg­hütten der Region ansteuern, allesamt im Tiroler Landesteil des Gebirges. Und am letzten Tag soll zur Krönung die Besteigung des Hohen Riff­lers erfolgen.

Schade nur, dass der Wetterbericht für die ersten Tage nichts Gutes verheißt. Schwere Gewitter sind am Aufstiegstag zur Konstanzer Hütte angesagt. Ob die besorgniserregende Vorhersage stimmt? Wie oft haben sich Unwetterwarnungen als Luftblase erwiesen. Viele Hüttenwirte klagen darüber, dass durch Horrorprognosen Gäste fernbleiben. Und dieses Mal? Kurz vor Erreichen der Hütte nähert sich beidseitig des mächtigen Patterials eine dunkle Front. Staubfontänen wirbeln im böigen Wind auf, entfernte Blitze zucken, ein kurzer Platzregen setzt ein. Eine halbe Stunde später – wir sitzen bereits trocken in der

←

Das Verwall gilt aus außerordentlich niederschlagsreich. Das kann Schnee im Hochsommer bedeuten ...



↑ ... aber auch stiebende Wasserfälle, wie unter dem Edmund-Graf-Haus ...



↑ ... und Blumenpracht in allen Farben. Hier dominiert die gelbe Arnika.

„Würde sich Andi strikt ans Reservierungssystem halten, müsste er vorab zahlreiche Wanderer mit Absagen enttäuschen.“



↑ Die Darmstädter Hütte ist eine Art „gallisches Dorf“ in Sachen Reservierungssystem.

← An der Niederelbehütte, mit Blick auf Madaunspitze und Kreuzjochspitze

Hütte – spannt sich ein Regenbogen über den mystischen Glockwald. „Ich halte mich an den Schweizer Wetterbericht, der trifft für unsere Region eher zu“, erzählt Hüttenwirt Sandro mit einem breiten Grinsen.

Spontanvergabe statt Online-Reservierung

Am Folgetag hüllen sich die Berge in Wolken. Wir verzichten auf die Besteigung des Scheiblers, weil Nebelschwaden und Nieselregen am Kuchenjöchli unseren Gipfeldrang hemmen. Unter uns breitet sich ein weitläufiger Fleckerlteppich aus Schnee und Eis aus. Welch stiller Zauber: Offenbar hat sich das zentrale Verwallgebirge noch nicht aus den Fesseln des Winters befreit. Hallo, es ist Ende Juli – und man fühlt sich wie in Patagonien! Kälterückfälle sind in der Wetterstaulage Verwall keine Seltenheit, oft schneit es in der Alpinzone bis in den Juni hinein. Kein Wunder also, dass sich der Apothekerweg unterhalb der felsigen Drahtseilpassage im Altschnee verliert. Mit Abflachen des Geländes steht dann endlich einer perfekten Firngleit-Abfahrt auf Schuhsohlen nichts mehr im Wege. Doch der Gedanke an ein Sommerbad im See rückt so weit in die Ferne wie das Ergattern eines bequemen Betts auf der Darmstädter Hütte.

Wie cool ist das denn, dass es im Zeitalter des Internets tatsächlich noch eine Berghütte ohne Online-Hütten-Reservierungssystem gibt! Hüttenwirt Andi von der Darmstädter Hütte hat keinen Bock, im Vorfeld mit der Betten- und Lagervergabe Zeit zu verschwenden. Und, Stichwort „Horrorprognose“:

Es kommt eh immer anders, als man denkt! Dafür verspricht er allen Ankömmlingen einen Platz, auch bei Überfüllung der Hütte, und sei es in der „Holzklase“ auf oder unter den Tischen in der Gaststube. Wir schaffen es immerhin ins Notlager mit seinen dreistöckigen Feldbetten, deren penetrantes Knarzen bei der kleinsten Bewegung jedes Schnarchkonzert über-tönt. „Die Frauen unten, die Männer oben!“, lautet Andis strikte Anweisung, als ob die Statik des wackligen Konstrukts damit stabilisiert werden könnte. Zwei Frauen fliehen prompt mit ihren Schlafsäcken auf den Teppich neben der Eingangstür.

Würde sich Andi strikt ans Reservierungssystem halten, müsste er vorab zahlreiche Wanderer mit Absagen enttäuschen. Denn es gibt zwar mehrere Varianten für die Durchquerung des Verwalls, aber an der zentral gelegenen Darmstädter Hütte führt kein Weg vorbei. Und so ist jeder Ankömmling dankbar, ein Dach über dem Kopf zu haben.

Ende Juli beim Eisbaden

Am Folgetag wartet die Königsetappe der Verwalldurchquerung. Von der Darmstädter Hütte auf dem Hoppe-Seyler-Weg über das hochalpine Schneidjöchli, die Kieler Wetterhütte (ein Notlager mit vier Schlafplätzen) und die Fatlarscharte zur Niederelbehütte. Doch ohne Steigeisen sei diese Route derzeit zu gefährlich, warnt uns der Hüttenwirt. Außerdem drohe Steinschlag und ab Mittag seien wieder Gewitter möglich. Gut, dass der Sepp-Jöchler-Weg eine



Wabernde Wolken, rauschende Wasser:
ein typischer Tag im Verwall



landschaftlich reizvolle Variante über das 2740 Meter hohe Seßladjoch bietet, wofür man zunächst zum smaragdgrünen Kartellspeicher in das Moostal absteigen muss. An der Niederelbehütte reißen die Wolken auf, manch dunkle Felswand erscheint in gespenstischem Licht. Der Besteigung des Kappler Kopfs steht am Nachmittag somit nichts mehr im Wege.

Auf der Hüttenterrasse lernen wir die Berliner Bianca und Kai kennen, die für den Fall der Überfüllung der Hütte sogar ein Zelt hochgeschleppt haben. Obwohl nach uns angekommen, ergattern sie ein Zweibettzimmer, weil sie beim Check-in von einer spontanen Absage von zwei Wanderern profitieren. Eine Bierrunde später erzählen sie uns, dass sie passionierte Eisschwimmer seien. Der eisfreie Seßsee an der Hütte sei ihnen zu läppisch, viel lieber würden sie am Folgetag den von Eisschollen bedeckten Schmalzgrubensee beschwimmen wollen. In Erinnerung meines skeptischen Blicks und nicht ganz befreit von Stolz wird mir Bianca tags darauf auf der Edmund-Graf-Hütte ein kurzes Beweisvideo ihrer Heldentat präsentieren.

Da der Übergang von der Niederelbehütte zur Edmund-Graf-Hütte mit rund vier Stunden Gehzeit überschaubar scheint, bietet sich nach dem Frühstück noch die Besteigung der Kreuzjochspitze an, immerhin ein Beinahe-Dreitausender. Beim zweistündigen Anstieg kommt man am malerisch in einer Senke gelegenen Schwarzsee vorbei. Auch hier treiben Eisschollen auf der Wasseroberfläche, wäre also auch etwas für unsere Eisschwimmer gewesen. Welch Kontrast zu den saftig-bunten Blumenwiesen, die uns später auf dem Weg zur Edmund-Graf-Hütte beglücken! Gelber Arnika, purpurroter Enzian, pinkfarbene Türkenbundlilien und blauweiße Glockenblumen strecken ihre hübschen Blütenköpfe strotzend vor Energie der spärlichen Sonne entgegen, als wollten sie an einem Schönheitswettbewerb teilnehmen.

„Erstmals wolkenloser Himmel in der Früh, Hoher Riffler, wir kommen!“



Türkenbund am Wegesrand:
Im Juli kommen Bergwanderer mit
Flora-Faible voll auf ihre Kosten.



↑ In der Nähe der Edmund-Graf-Hütte tummeln sich häufig Steinböcke.



↑ Schönes Wetter am Gipfeltag!
Die Freude auf dem Hohen Riffler kann auch der bevorstehende 2000-hm-Abstieg nicht trüben.

Steinböcke mit Hüttenfaible

Vor acht Jahren, als Hüttenwirt Fabian noch in der Handelsakademie Wirtschaftsinformatik studierte, war ich schon einmal auf der Edmund-Graf-Hütte. Beim Abendessen sorgte eine große Steinbockherde direkt vor der Hütte für Aufsehen. Also das Dessert beiseiteschieben, Kamera holen und nichts wie raus! Von den Hüttenfelsen hatte ich den besten Überblick über das lebhafte Rudel, in dem halbstärke Nachwuchs-Böcke durch Kommentkämpfe die Gunst der Geißen erobern wollten. Andere Böcke kamen ihrem Spieltrieb nach oder schienen es einfach nur zu genießen, von der staunenden Menschentraube vor der Hütte bewundert zu werden. Wann die Steinböcke zu Besuch kommen, ist jedoch kaum vorhersehbar. „Es kann durchaus sein, dass sie über längere Zeit gar nicht bei der Hütte sind und dann plötzlich innerhalb einer Woche mehrmals auftauchen. Das hängt stark von Wetter, der Jahreszeit und auch sonstigen Bedingungen ab. Generell sind die Chancen im Herbst erfahrungsgemäß etwas höher“, fasst Fabian das unergründliche Verhalten der Steinböcke zusammen.

Dieses Mal sehen wir zwar keine Steinböcke, dafür erfreuen wir uns am Kaiserwetter. Erstmals wolkenloser Himmel in der Früh, Hoher Riffler, wir kommen! Der Aufstieg ist zwar nicht besonders anspruchsvoll, dafür ist eine steinschlaggefährdete Steilstufe zu bewältigen. Im oberen Bereich weicht man auf eine Felsrippe aus, die vor einigen Jahren

mit Drahtseilen gesichert wurde. Unterwegs helfen wir einer zögernden Einzelwanderin aus Stralsund über ein hartes abschüssiges Schneefeld, anschließend weicht sie uns nicht mehr von der Seite. Um 10 Uhr stehen wir auf dem luftigen Gipfel und genießen den Rückblick auf das zentrale Verwallgebirge mit Patteriol, Kuchenspitze und Küchlspitze. Welch krönender Abschluss einer wunderbaren Durchquerung! Den Gedanken an den über 2000 Höhenmeter langen Abstieg nach Pettneu, das jenseits des gleichnamigen Ferners fast in Falllinie unter uns liegt, schieben wir an diesem heißen Sommertag auf dem König des Verwalls erst mal beiseite. ☺

Infos zur Route sowie
GPS-Tracks auf alpinwelt.de



ZUR PERSON



Michael Reimer

fühlt sich als Steinbock- und Blumenliebhaber (frischluftedition.de) magisch vom Verwall angezogen. Aber auch die Ursprünglichkeit und Wildheit dieses Gebirges begeistern den Naturfreund.

YETI®-Store Neueröffnung in München



YETI

Von Texas in die Alpen.

Der erste **YETI® Flagship Store** in Europa.
Jetzt in München.

Draußen zählt, was funktioniert. Wenn es kalt ist. Wenn es lange dauert. Wenn du dich darauf verlassen musst. Built for the Wild – **YETI®** entwickelt Ausrüstung genau dafür – robust, langlebig, entwickelt für echte Bedingungen. Jetzt gibt es den ersten **YETI® Flagship Store** Europas in München. Ein Ort für alle, die draußen unterwegs sind – von der Isar bis ins Hochgebirge.

Georg-Kronawitter-Platz 2, 80331 München

Kommt vorbei, erlebt die Produkte und macht sie zu euren eigenen.



Jetzt die YETI®-Produktwelt entdecken

Innovative Trekkingschirme von **EuroSCHIRM**

Keine atmungsaktive Wanderbekleidung hält, was sie verspricht. Schnell beginnt man, von innen her zu schwitzen. Viele Wanderer haben daher einen normalen Regenschirm dabei. Diese sind meist recht schwer, unhandlich, und beim ersten starken Sturm defekt. Die Lösung: innovative und moderne Trekkingschirme von **EuroSCHIRM**. Alle Modelle sind leicht, handlich und dank Glasfaser, reißfestem Gewebe und doppelten Nähten zugleich extrem stabil.

Weitere **EuroSCHIRM**-Vorteile:

- > Kopf und Oberkörper bleiben frei
- > freie Rundumsicht
- > lange Lebensdauer, windstabil
- > geringster Metallanteil

Jedes der 15 Modelle verfügt über ein spezielles Feature, wie z. B. handfreie Funktion, integrierte Taschenlampe im Griff, ultrakompakt, mit höchstem UV-Schutz (UPF 50+), etc.

Die Trekkingschirme von **EuroSCHIRM** sind erhältlich im gut geführten Outdoor-Fachgeschäft sowie unter [euroschirm.com](https://www.euroschirm.com)



Unsere Partner



Premiumbikes
BY RADDISCOUNT

Aidenbachstr. 116, 81379 München
Telefon 089 / 724 23 51
Trappentreustr. 10, 80339 München
Tel. 089 / 50 62 85
www.raddiscount.de



Globetrotter
NEUE HORIZONTE

Isartorplatz 8-10, 80331 München
Telefon 089 / 444 555 7-0
shop-muenchen@globetrotter.de



skinfit

Skinfit Shop München, Implerstr. 7 81371 München
Telefon 089 / 89 99 88 65
skinfit.muenchen@skinfit.eu



bittl
sport-bittl.com



Velo

Velo am Ostbahnhof
Ihr Fahrradspezialist in Haidhausen
Weissenburgerstr. 44 81667 München
Tel: 089/4484979
laden@velo-am-Ostbahnhof.de



2wheel
MUNICH EST. 2010
★ GT BIKE STORE ★

VERKAUF & REPARATUR
Landsberger Straße 234 | 80687 München
Tel.: 089 / 512 618 02 | www.2-wheel.de



ausruestungslager.de
jdav
Bezirksverband München



DECATHLON
MÜNCHEN
SPORT FOR ALL - ALL FOR SPORT



funktionelles.de
berg sport outdoor

Der Shop für Deine besten Bergsport- & Outdoor-Produkte

15% Rabatt*
für DAV-Mitglieder | Code: **DAV23**

83727 Schliersee - Neuhaus | Mo - Sa 9 - 18 Uhr
* auf die UVP des Herstellers. Bedingungen: www.funktionelles.de/rabatte



WÖRLE.OPTIK
SehkraftCentrum München

Augustenstraße 6, 80333 München
Telefon 089 / 55 22 43-0
www.woerle.de



schuster
1913

Rosenstr. 1-5, 80331, München
Telefon 089 / 237 07-0, Fax 089 / 237 07-429
www.sport-schuster.de



SUMMIT Bergreisen weltweit
dav-summit-club.de

SUMMIT
summit-bike.de

DAV Summit Club GmbH
Bergsteigerschule des Deutschen Alpenvereins
Anni-Albers-Straße 7 | 80807 München
Telefon +49 89 64240-0 www.davsc.de



ALPHA BIKES
MÜNCHEN

Ingolstädter Str. 12, 80807 München
Tel.: 089/35061818, info@alpha-bikes.de



Orthopädienschuhmacher
Egzon Osmani
Schuh-macherei www.egzon-osmani.de

Der Spezialist für Kletter- und Bergschuhbesohlung sowie orthopädische Schuheinlagen

Bayrischzeller Str. 2, 81539 München
Telefon (089) 69 28 35 0



münichbike
BIKES & SERVICE
CITY • TREKKING • MTB • EBIKE • CROSS

Dachauer Str. 340, 80993 München
Telefon 089 / 1414121
munich-bikes.de



RABE BIKE
EINFACH GUTE RADER

RABE Bike – jetzt 7x in Bayern
www.rabe-bike.de



STATT AUTO
München · CarSharing
Spectrum Mobil GmbH
Bildung Beruf Verkehr

Aidenbachstraße 36, 81379 München
Telefon 089 / 20 20 57 0, Fax 089 / 20 20 57 57
www.stattauto-muenchen.de



BIKE IT
SINCE 1999

BIKE IT, Radsport – Skitouren, Frank Sterzenbach,
Bahnhofstraße 8, 82340 Feldafing,
Telefon 08157 / 9993899

Wollen auch Sie Partner der Sektionen München & Oberland werden?
Telefon 089 / 551700-0

> SOCIAL MEDIA



Schlechter Scherz? Eine Gletscher-Eisdiele auf dem Zugspitzplatt – hier nur KI-generiert.

„Kein Eis mehr an der Zugspitze? Nicht mit uns!“ Wir hatten zwar schon geahnt, dass euch die Eissorten Latschenkiefer-Vanille und Kaiserschmarrn-Skiwasser gut schmecken würden. Aber trotz eures überragenden Feedbacks blieb unsere Gletscher-Eisdiele auf dem Zugspitzplatt genau das, was es war: ein Aprilscherz. Die Umsetzung wäre ohnehin gescheitert, denn die Zugspitzbahn hatte mit einer McDonalds-Filiale bereits eigene Pläne für das alte Lifthäuschen des Schneefernlifts. Wenn nicht gerade 1. April ist, bekommt ihr auf Facebook, Instagram & Co. von uns:

- > aktuelle Infos aus unseren Hütten, Wegen und Kletteranlagen
- > saisonal passende Tourentipps
- > exklusive Events & Gewinnspiele
- > freie Plätze im alpinprogramm, in unseren Gruppen oder in der Ehrenamtsbörse
- > Neues aus Service & Sektionen
- > Umwelt- und Klimaschutzaktionen



Jeden zweiten Donnerstag hält euch unser Newsletter auf dem Laufenden.

alpenverein münchen oberland



> VORSCHAU



Manchmal fliegen am Berg die Fetzen. Aber es muss ja nicht gleich ausarten.

alpinwelt 3/2026: Schwerpunkt „Respekt“

E-Biker vs. Bio-Biker, Vandalismus auf Hütten, das Phänomen „alpine divorce“: Bekommt die heile Bergwelt gerade tiefe Risse? Höchste Zeit, mal genauer hinzusehen.

Die nächste alpinwelt erscheint ab dem 4. September 2026.

Wo geht's lang?

Erste Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Berge sind unsere Servicestellen am Isartor, am Marienplatz sowie in Gilching.

Servicestelle am Isartor im Globetrotter

Isartorplatz 8–10, 80331 München
S-Bahn Isartor im UG, U-Bahn Marienplatz,
Tram, Bus
Tel. 089 / 29 07 09-0
Fax 089 / 29 07 09-515
service@dav-oberland.de

Öffnungszeiten

Mo–Sa 10–19 Uhr

Servicestelle am Marienplatz im Sporthaus Schuster

Rosenstraße 1–5, 4. OG, 80331 München
U-/S-Bahn, Bus Marienplatz
Tel. 089 / 55 17 00-0
service@alpenverein-muenchen.de

Öffnungszeiten

Mo–Sa 10–20 Uhr

Servicestelle Gilching im DAV Kletter- und Boulderzentrum Gilching

Frühlingstraße 18, 82205 Gilching
S 8, Station Gilching-Argelsried
Tel. 089 / 55 17 00-680
service@alpenverein-muenchen.de

Öffnungszeiten

Mo–Fr 14–19.30 Uhr
Sa / So 9–18 Uhr
(Kletterbetrieb: Mo 14–23 Uhr, Di 7–23 Uhr,
Mi–Fr 9–23 Uhr, Sa, So, Feiertag 9–21 Uhr)

Bitte beachten! Aktuelle und gegebenenfalls geänderte Öffnungszeiten der Servicestellen findet ihr auf unserer Website.



Mehr als Ausrüstung: Unsere Services bringen dich höher hinaus.



Click & Collect

Bestelle im Onlineshop und hole deine Wunschprodukte direkt am Marienplatz ab.



Schneiderei

Ob Hose kürzen oder Jacke flicken: unsere Schneiderei passt alles an.



GORE Repair Service

In unserem Repair Center wird repariert und die Funktionalität wieder vollständig hergestellt.



Bergschuhwerkstatt

Ob Neubesohlung oder Passformkorrektur, dein Schuh ist bei uns in besten Händen.



Skiservice

Langlauf-, Alpin- oder Tourenski, unser Skiservice schleift Kanten und bessert aus.



Bootfitting

Mit der richtigen Technik zum perfekten Schuh, angepasst auf deinen Fuß.



Kinderski-Tauschsystem

Jedes Jahr passende Ski für deine Kids und so immer günstig auf die Piste.



Laufanalyse

Mit professioneller Videoanalyse und Beratung zum perfekten Laufschuh.



Schuster Team 1913

Wenn du gerne in der Gruppe sportlich aktiv bist, solltest du unsere Events nicht verpassen.



Gipfelstürmer

Mit unserem Bonusprogramm profitierst du von Angeboten und exklusiven Vorteilen.



Schnupperklettern für Kinder

Immer Samstags, immer kostenfrei: Kinder können gesichert die Kletterwand testen.



DAV-Servicestelle

Hier findest du alpine Beratung, Ausrüstungsverleih und DAV-Hüttenbuchung.



Entdecke hier alle Infos
und viele weitere Services.

KÄRNTEN

RAIL & TRAIL

Bahnwandern in Kärnten



Zu den
Wanderungen &
zum App-Download



Einsteigen, abschalten, loswandern: Rail & Trail bringt dich mit der S-Bahn stressfrei und klimaschonend zu über 100 handverlesenen Wanderrouen in ganz Kärnten. Direkt von den Bahnhöfen geht es durch weite Landschaften, in beschauliche Städte, auf Gipfel und Almen und natürlich wieder zurück zu einem Bahnhof. Deine Wanderungen und die App-Download-Links findest du auf der Webseite.

www.rail-and-trail.com

