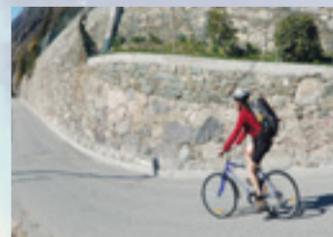


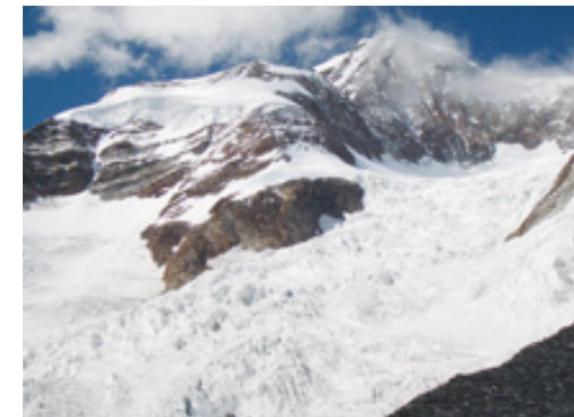
Über die

ALPEN



Rund 1200 Kilometer lang und zwischen 150 und 250 Kilometer breit: Kein anderes Gebirge stellt mitten in Europa ein derartiges Hindernis dar. An ihm scheiden sich Wasser und Wetter, Staaten und Sprachen, Tektonik und Touristen. Trotzdem sind die Alpen längst keine unüberwindliche Barriere mehr.

Text & Fotos: Martin Roos



Abschreckend, chaotisch, scheinbar unüberwindlich: die vergletscherte Südseite des Monte-Rosa-Massivs

Ein vielspuriges Schlupfloch zur Überwindung der Alpen: der Brenner



Die Alpen als Barriere – bedrohend, begrenzen d, beglückend

Noch sieben Jahre, dann sind die Alpen als Hindernis endgültig besiegt!“ Die Wortwahl in dieser Internetnachricht, in der es um den im Bau befindlichen Gotthard-Basistunnel geht, kommt vielsagend daher: Als mit martialischer Gewalt zu überwindende Barriere werden da die Alpen aufgefasst ... Sind sie es nicht? Auf immerhin etwa 220.000 Quadratkilometern ragen da Felspitzen und Eiskuppeln in den Himmel – eine Fläche vergleichbar der alten Bundesrepublik. Dass die Menschen bis in die jüngste Neuzeit hinein der Gipfelwelt mit größtem Respekt oder gar Furcht begegneten, liegt an den unberechenbaren Launen schrundiger Steilpassagen: Felsstürme erschlagen, Bergstürze verwüsten, Muren verheeren, Lawinen begraben – die Alpen sind alles andere als eine tote, statische Steinbarriere. Das heutige Wissen von der nicht gerade sanft ablaufenden Alpenentstehung mehrt unseren Respekt: Vor rund hundert Millionen Jahren ging die Lebensspanne des Urmeeres namens Tethys zu Ende; Tethys hatte sich gebildet, weil der Urkontinent im

Bereich der heutigen Alpen zerriss. Dann aber schob sich die Afrikanische Platte nach Norden, unaufhaltsam, aber stark gebremst durch die Europäische Platte. Titanische Kräfte stauchten, knautschten und überschoben die Meeresablagerungen, teils zusammen mit älteren Gesteinen: Die Alpen türmten sich auf, und sie tun es bis heute. Gegenwärtig halten sich Werden und Vergehen des Kettengebirges übrigens im Gleichgewicht. Das heißt, die Alpen wachsen genauso schnell weiter in die Höhe, wie sie schrumpfen: Gletscher und Flüsse tragen so viel Material von den Alpenhängen ab, wie aus der tiefen Erdkruste nachwächst. (Mehr zur *Alpenentstehung in alpinwelt 4/09, alpinwelt.de → Archiv*) Was hat der Mensch hier überhaupt zu suchen? Im zentralen Bereich des hartsteinigen Alpenhauptkamms ursprünglich recht wenig: zu unwirtlich das Klima, zu schlecht die Böden, um nutzbar zu sein. „Nördlich und südlich – in den Westalpen westlich und östlich – schließt sich an den Hauptkamm jedoch ein relativ breites Band mit weichen Gesteinen an“, weiß Werner Bätzing, Professor für

Kulturgeographie an der Uni Erlangen. „Die dortigen großen inneralpinen Längstäler“, so der Autor des Standardwerks „Die Alpen“ weiter, „stellen wegen guter Bodenbildung ausgesprochene Gunsträume für den Menschen dar.“ Nach außen, in Richtung der Alpenränder, stehen in weiten Teilen des Gebirges die Nördlichen beziehungsweise Südlichen Kalkalpen – wiederum echte Barrieren und wegen „ihrer Siedlungs- und Verkehrsfeindlichkeit ausgesprochene Ungunsträume“ (Zitat Bätzing). Den auf Sesshaftigkeit abzielenden Menschen des Agrarzeitalters bot die Gebirgsnatur schon vor der letzten großen Eiszeit eine Vielzahl von Zugangsmöglichkeiten in inneralpine Räume. Eiszeitliche Gletscher taten ihr Übriges: Sie walzten Täler breit, hobelten terrassenartige Hanglagen eben und brachen Scharten, Pässe und manche bequeme Übergänge aus dem Gebirge. Paradebeispiel ist der Brennerpass, der als einer der niedrigsten Nord-Süd-Übergänge

Seit jeher brachte man den Alpen mit ihren Steilwänden, Muren und Lawinen großen Respekt entgegen

schon in vorrömischer Zeit ganzjährig dem Transitverkehr diene. Derart populär waren zu Beginn unserer Zeitrechnung die Brennerzugänge, dass die Römer die Täler beidseitig auf denselben Namen taufte: Vipitenum. Die verkehrstechnischen Vorzüge der beiden Wipptäler, wie wir sie heute nennen, mögen die Römer verflucht haben; denn die Alpen schotteten das Reich vorzüglich vor den Barbarenvölkern im Norden ab. Aber wie einfach ließ sich hier der Hauptkamm überwinden! 65 Mal gaben fränkische bzw. deutsche Könige der Überlieferung nach auf dem Weg gen Rom dem Wipptal die Ehre. Und selbst als sich Europa immer weiter staatlich aufspaltete, stellte die Alpenbarriere am Brenner nur die gewohnt locker zu nehmende geomorphe Trennlinie dar. Uniformen, Schlagbaum und Zoll durfte Italien erst im Jahr 1919 am Brenner stationieren, nachdem es von den Alliierten das gesamte Südtirol zugesprochen bekommen hatte. Nur zu gern pickten sich Staatsmänner der Alpenanrainer den Hauptkamm als Staats- und offizielle Sprachgrenze heraus. Herausragendes Beispiel ist der Mont Blanc, über den die französisch-italienische Grenze verläuft; wobei sich die Franzosen allerdings den Hauptgipfel einverleibten. Sprachen schwappen gerne weit hinauf durch Täler und über ►

Pässe. So bilden das Slawische, Germanische und Romanische das Wurzelwerk aller Alpensprachen, die an markanten Massiven bisweilen kurios kulminieren. Daher kommt es beispielsweise, dass ein *Bramkofel* oder *Montasch* (deutsch) zugleich *Jôf di Montasio* (italienisch), *Jôf dal Montâs* (friaulisch) und *Montaž* oder *Poliški Špik* (slowenisch) heißen kann. Sprachen machen es dem Wasser gleich: Sie suchen geringen Widerstand, spülen Ablagerungen und selbst Solides mit sich fort und tasten Schwächezonen im Terrain nach. Manche Sprachen versiegen fast, wie das Bergellerische. Andere, wie das Deutsche, gehen gespeist aus vielen Quellen als dominanter Strom hervor.

Der Montasch in den Julischen Alpen hat viele Namen – er markiert die Grenze zwischen Sprachen und Kulturen



Ein Gebirgskamm als Wetterscheide

Ach, das liebe Wasser! Wie oft hat es in Form von Dampf, Regen, Schnee oder Eis die herbeigesehnte Wochenendtour verhunzt? „Eine Störungszone rückt näher, wird aber an der Alpen-nordseite zunächst durch die noch starke Südströmung blockiert. Mit Durchzug der Störung entsteht ein Tief über Oberitalien, das an der Alpennordseite noch für Feuchtenachschub sorgt ...“ Was da heuer der Bergwetterbericht des Ostersonntags verheißt, ist leider nur zu typisch. Egal ob aus Richtung Mittelmeer oder Atlantik heranziehend: Die alpine Bergbarriere zwingt feuchte Luft dazu, aufzusteigen und sich abzuregnen. Inneralpin sieht es im Durchschnitt anders aus: Mehr Sonne sorgt dort angesichts der zusätzlich geringeren Niederschlagsmengen für regelrechte Trockenzonen. Generell ist es bei uns im Norden kälter, Niederschläge verteilen sich auf der Alpennordseite mehr oder weniger gleichmäßig über das ganze Jahr. Der Süden hat es wärmer, wobei sich Niederschläge vor allem auf Frühjahr und Herbst konzentrieren. Das Wort Grenze trifft also in Sachen Klima ziemlich genau auf unser Kettengebirge zu: im Norden kühl-gemäßigt, im Süden eher mediterran. Kein Wunder, dass sich dieser klimatische Unterschied auch in den Pflanzengesellschaften widerspiegelt. Auf der Nordseite dominieren außeralpin Buchen- und Buchenmischwälder, auf der Südseite, zumal in Richtung Seealpen, immergrüne Steineichenwälder, Blumeneschen und ähnliches. Hinzu kommt, dass die in West-Ost-Richtung verlaufende Gebirgsbarriere nach den Eiszeiten eine natürliche Ausbreitung gen Norden bremste, weswegen Mitteleuropa im Fall von Gehölzen und Sträuchern relativ artenarm ist gegenüber Südeuropa und Nordafrika.



Flache Gletscher fräsen Täler aus dem Berg – und nehmen dem Gebirge etwas von seinem Barrierecharakter

Geme würden es die Pflanzen den Bergsteigern gleichtun und die Alpenbarriere hoch hinauf erklimmen, machten ihnen nicht Temperatur- und Niederschlagsextreme einen Strich durch die Rechnung. Von den Gefechten an diesem klimatischen Hindernis zeugt allein schon die Wortwahl, mit der Experten den Übergang von Nadelwäldern zum Krummholz bezeichnen: Waldkampfbzone heißt dieser subalpine Bereich. Auf der höchsten botanischen, alpinen und nivalen Stufe steigen den trotzigen Gebirgshöhen dann nur mehr Zwergsträucher, Grasheide und kleine botanische Überlebenskünstler wie Moose und Flechten aufs Dach. Alpine Hindernisse zu erklimmen, diese Leidenschaft hat die Menschheit erst vor wenigen Jahrhunderten für sich entdeckt. Exemplarisch genannt seien nur zwei Alpenjubiläen des Jahres



Selbst die steilsten Eis- und Felswände sind mittlerweile überwindbar geworden

2011: Die Erstbesteigung des Mont Blanc jährt sich dann zum 225. Mal, während es nur zehn Jahre her gewesen sein wird, dass Alexander Huber an der Westlichen Zinne die erste alpine Route im XI. Schwierigkeitsgrad geklettert hat. Viele akzeptieren im modernen Alpinismus nur mehr Steilwände als steinerne Symbole alpiner Hindernisse. Paradebeispiele stellen die Nordwände von Eiger, Grandes Jorasses oder Matterhorn dar, einst titulierte als „die drei großen Wandprobleme“. Allerdings geizen auch die Ostalpen nicht mit Zeugnissen vom Barrierecharakter. Das Wiesbachhorn zeigt gegen Südosten mit 2418 Metern den größten Höhenunterschied zwischen Tal und Gipfel in den Ostalpen. Auch im Endstal bei Berchtesgaden, dessen Na-

me nicht von ungefähr kommt, lässt sich angesichts des Hohen Gollis mit seiner Westwand ein hervorragender Eindruck erhaschen vom Barrierecharakter der Alpen. Vielsagend ist auch die „Eng“: Wer jenseits von Hinterriß im Rißbachtal nach der letzten Talbiegung den Großen Ahornboden und die Nordwände der Grubenkar Spitze vor sich sieht, wird sich des Gedankens kaum entziehen können: Hier geht eine kleine Welt zu Ende.

In jedem Talschluss geht eine kleine Welt zu Ende – und dahinter beginnt eine neue

Natürlich gelten inzwischen auch die hinterletzten Steilpassagen als überwindbar. Umso umfassender darf heute die Bergsteiger-gemeinde gelten, denn am Ende bilden die Alpen eine metaphorische Brücke zwischen Free-Solo-Climbern und Panoramawanderern, zwischen den Teilnehmern einer Kaffeefahrt und denen eines Familienausflugs. Dass der Prozess von Überwinden und Vereinen auch für die politischen Grenzen weit vorangeschritten ist, davon legt nicht nur das Schengener Abkommen Zeugnis ab, sondern auch das deutsch-italienische Management der grenzüberschreitenden Europahütte oberhalb des Brenners (s. Tourentipp S. 32). Dereinst wird die Zeit die Alpen als Ganzes zur Selbstüberwindung zwingen, wenn geologische Abtragungen das Kettengebirge zu einem mickrigen Mittelgebirge degradieren. Wäre ein Jean-Jaques Rousseau dann noch derart hingerissen? „Niemals erscheint eine flache Landschaft meinen Augen als schön. Ich brauche Felsen, Tannen, Berge, buckelige Wiesen mit Abstürzen an den Seiten, die mir Furcht einflößen.“

Tourentipps: ab Seite 31



Martin Roos (43) überwindet die Barrieren eines Daseins als freier Autor mit Themen über Wissenschaft und Berge, mit Reportagen und Buchbeiträgen, mit Leben und Arbeiten zwischen Alpen und Iberischem Randgebirge. www.genuancen.net



HINAUS IN DIE NATUR!
DIE TRAUMHAFTEN GIPFEL DER DOLOMITEN
LADEN EIN ZUM BIKEN, WANDERN, KLETTERN UND BERGSTEIGEN.



Auf großer Reise Text: Gotlind Blechschmidt

Haben wir je darüber nachgedacht, auf welchen Strecken eigentlich die Zugvögel durch Europa reisen? Viele von ihnen überqueren die Alpen nicht direkt, sondern wählen eine längere, aber sichere Route außenherum. Daneben gibt es noch eine Vielzahl anderer tierischer, pflanzlicher oder unbelebter Alpenüberquerer.

Anfang März, als ganz Bayern noch von Schnee bedeckt war, da war er auf einmal wieder da – der Storch, der im Jahr zuvor auf einem Masten dicht neben einer Augsburger Ausfallstraße sein Nest gebaut hatte. Von seinem Winterquartier in Afrika oder Spanien hatte er wieder den Weg zurück zu seinem Sommerstandort gefunden. Zeitgleich war das Bodenseegebiet von 250.000 Vögeln überfüllt. Die strenge Witterung mit Nordostwind hatte dort einen Zugvogelstau verursacht, denn es hätte die Tiere zu viel Energie gekostet, mit Gegenwind ihren Tausende Kilometer langen Flug nach Norden fortzusetzen.

Unter den Schmetterlingen sind es die Wanderfalter, die einzeln oder in Scharen als Saisonwanderer die Alpen überqueren, vor allem der Admiral (*Vanessa atalanta*) und der Distelfalter (*Vanessa*

cardui). Der Distelfalter verbringt den Winter in Nordafrika; im Frühling zieht er in den Mittelmeerraum und später weiter über die Alpen nach Mittel- und Nordeuropa. Die Falterzüge können mehrere hundert Meter breit sein. Die zweite Generation fliegt dann im Herbst wieder zurück. Weniger schön und etwas unappetitlich erscheint uns die Mistbiene, eine Schwebfliege, die in ihrer Farbgebung Bienen ähnelt. Die Larven leben in Pfützen mit abgestandenem Wasser, in Sickergruben oder in Misthaufen. Das bis zu 15 Millimeter große Insekt wandert im Spätsommer über die Alpen nach Süden, wo es sich vermehrt. Die nächste Generation kehrt im Frühjahr wieder zurück.

Anders sieht es bei der Weißbrandfledermaus (*Pipistrellus kuhlii*) aus. Sie ist ursprünglich eine mediterrane Art und im gesamten Mittelmeerraum verbreitet. Inzwischen hat sie ihr Areal über die

Manche Insekten überqueren nur zwei Mal in ihrem Leben die Alpen – im Frühjahr und im Herbst desselben Jahres



Verschiedene Schmetterlingsarten überqueren regelmäßig die Alpen



Auch Fledermäuse überfliegen die Alpen, manche nur ein einziges Mal

Alpen hinweg auf Süddeutschland ausgeweitet, jedoch nicht in Form saisonaler Alpenüberfliegungen. Was bei den ersten Beobachtungen noch als mögliche Verfrachtung (durch Fahrzeuge?) interpretiert wurde, ist heute sicher als Einwanderung zu sehen, die möglicherweise mit dem Klimawandel in Verbindung steht.

Die Alpen sind auch Lebensraum für zahlreiche wandernde Wildtierarten, z. B. Hirsch, Luchs, Bär oder Wolf. Eine ihrer Wanderrouten ist der Alpen-Karpaten-Korridor. Dieses Gebiet zeichnet sich allerdings durch einen hohen Flächenverbrauch für Infrastrukturen, Siedlungen und Industrien aus, sodass die ursprünglichen Lebensräume dieser Wildtiere zerschnitten und in Parzellierung begriffen sind. In einem grenzüberschreitenden Projekt sollen derzeit durch den Bau von Wildquerungshilfen und Grünbrücken der Alpen-Karpaten-Korridor in seiner Funktion erhalten und Tierwanderungen wieder möglich gemacht werden.

Der nicht standorttreue, sehr wanderfreudige Europäische Braunbär (*Ursus arctos*) ist aus Slowenien und Kroatien in den letzten 15 Jahren nach Österreich eingewandert. Der Bestand erreichte in den niederösterreichisch-steirischen Kalkalpen und Karawanken 25 bis 30 Tiere. Im Sommer 2009 zeigte sich die österreichische Bärenpopulation wieder sehr dezimiert, vermutlich wurde sie abgeschossen (gewildert) oder fiel Verkehrsunfällen zum Opfer. Eine andere Po-

Große Tiere wie Bären treffen bei ihren „Überquerungsversuchen“ überall auf menschliche Hindernisse

pulation ist in der Brenta/Trentino beheimatet. Von dort hat sich im Sommer des Jahres 2006 der Bär Bruno (JJ1) seinen eigenen Wanderungskorridor über die Alpen geschaffen und ist munter im deutsch-österreichischen Grenzgebiet hin und her gewechselt. Er bestimmte wochenlang die Schlagzeilen der Gazetten, bis er, als „Problembär“ eingestuft, an einem Morgen an der Rotwand abgeschossen wurde ... Gespannt darf man sein, wie es dem jüngst aus den südlichen Alpen eingewanderten und am Wendelstein gesichteten Wolf (*Canis lupus*) ergehen wird. Ob er ein ähnliches Schicksal erleiden wird?

Auch Pflanzen vollziehen „Wanderungen“ über die Alpen bzw. vergrößern ihren Lebensraum. Nach der letzten Eiszeit überwand diverse Arten von Süden her mittels Samenverbreitung (über Tiere, durch die Luft oder im Wasser) das Gebirge. Der Samen von Hochgebirgspflanzen wird z. B. mit der Schneeschmelze oder durch Regen und in Bächen talabwärts transportiert und an den breiten Schotterebenen der Flüsse, teilweise weit im Alpenvorland, wieder abgelagert. Die Lebensmöglichkeiten inmitten der Flussschotter sind durchaus mit denen der Schutthalde und Felsfluren im Gebirge zu vergleichen. So gedeihen in der Pupplinger Au bei Wolfratshausen oder auf der Königsbrunner Heide südlich von Augsburg (einem Trockenrasen mit lichten Kiefernwäldern) viele eigentlich im Hochgebirge heimische Pflanzen. Zu diesen ▶

Foto: Michael Hanseimann

Foto: Gotlind Blechschmidt

Foto: Andreas Zahn



Foto: Gotlind Blechschmidt

Durch menschliche Ballungsräume und Infrastrukturen werden die Bewegungsmöglichkeiten vieler Tiere eingeschränkt

„Alpenschwemmlingen“ gehören Enzianarten, Frauenschuh, Knaubenkraut, Zwergglockenblume, Silberwurz, Edelweiß, Alpenleinkraut, Blaugrüner Steinbrech und der Kiessteinbrech. Auch der Klebrige Lein (*Linum viscosum*) ist ein Alpenschwemmling und hat sein Verbreitungsgebiet aus dem mediterranen Raum über die Alpen hinweg ins Vorland vergrößert. So wirken Alpenflüsse als Biotop- und Artenbrücken zwischen ganz verschiedenen Lebensräumen. Für alpine Flusslandschaften ist als Strauch die Tamariske (*Myricaria germanica*) typisch. Sie kam am Lech früher einmal weit flussabwärts vor, ist jetzt aber nur noch am Oberlauf anzutreffen. Durch die Flussregulierungen und die daher ausgeglicheneren Wasserstände mit geringen Flussumlagerungen sind die Tamariskenbestände wieder sehr zurückgegangen. Insofern ist dieser Strauch ein Beispiel dafür, wie sich der Lebensraum erst vergrößert und jetzt wieder dezimiert hat.

In erster Linie transportieren Alpenflüsse aber große Mengen an Schutt und Geröll. Im Oberlauf eines Flusses wird das umliegende



Foto: Gotlind Blechschmidt

Kristallines Geröll im Flussbett



Foto: Martin Böss

Als ob man in Tirol das Gebläse eingeschaltet hätte: Föhnsturm am Karwendel-Hauptkamm

Gestein erodiert, zusammen mit bereits durch Verwitterungsprozesse zersplittertem Gesteinsmaterial aufgenommen, weitertransportiert und abgerundet. Bei nachlassender Fließgeschwindigkeit wird seine Gesteinsfracht abgelagert, zum Beispiel auf der Münchener Schotterebene (Isar) oder dem Lechfeld. Daher bestehen die Flussschotter aus den Gesteinsarten der jeweiligen Flusseinzugsgebiete. Aber auch aus tiefer gelegenen Talabschnitten oder Nebenzuflüssen wird Geröll beigesteuert. Man kann also mit etwas

Sogar Luftmassen überqueren die Alpen – der Südfohn ist bei uns das prominenteste Beispiel

Übung aus der Gesteinsart der Flusskiesel auf den Gesteinsaufbau des vielleicht 150 Kilometer entfernt liegenden Gebirges Rückschlüsse ziehen. Und sich hoffentlich nicht in die Irre führen lassen! Denn es gibt einige „Ausreißer“ unter den Gesteinen – kristalline Gerölle wie Granite, Gneise, Amphibolite, Glimmerschiefer und andere, die unmöglich aus dem Quellgebiet der bayerischen Alpenflüsse stammen können. Diese kristallinen Gesteine haben aus den Zentralalpen (z. B. Ötztaler Alpen, Silvretta, Engadin) einen mehrere Hundert Kilometer weiten Weg bis ins bayerische Alpenvorland zurückgelegt. Es handelt sich hier um Moränenmaterial, das mit den eiszeitlichen Gletschern (Inn-Chiemsee-, Loisach-, Isar-, Lech-, Illergletscher) über recht tief gelegene Sättel und Übergänge (wie Seefelder Sattel oder Fernpass) bis ca. 10.000 Jahre vor unserer Zeit herantransportiert wurde. Die Eismassen der eiszeitlichen Gletscher erfüllten das Flusstalnetz der Bayerischen Alpen bis zu 1000 Meter Höhe. Daher wurden die kristallinen, noch kantigen Gesteine in dieser Höhe an den Hängen abgelagert oder als Grundmoränenmaterial später mit den Flüssen abtransportiert – Steine als Zeugen einer längst vergangenen Zeit ... Auch Luftmassen ziehen längs oder quer über die Alpen hinweg. Ein gutes Beispiel bei uns ist der Föhn, bei manchen verhasst

als Fallwind ab und erwärmen sich dabei um 1 Grad pro 100 Meter. Am Fuß der anderen Gebirgsseite herrschen daher deutlich wärmere Temperaturen. Während die Stauwolke als „Föhnmauer“ über dem Kamm steht, löst sie sich zum Vorland hin in einzelne linsenförmige „Föhnfische“ auf. Äußerst klare Fernsicht und geradezu brillante Lichtverhältnisse erfreuen dann des Bergsteigers Herz. Der Föhnsturm ist in den Bergen und den Föhntälern oft heftig und schleckt im Frühjahr die letzten Schneereste weg wie nichts. Miserable Sichtverhältnisse liegen hingegen vor, wenn mit kräftigem Föhn Saharastaub über die Alpen geweht wird. Zu diesem Phänomen kommt es in Bayern immer wieder einmal, zum Beispiel Ende Februar 2004, als eine 320 Kilometer breite Sandwolke von Tunesien her Bayern erreichte und geradezu eine Stimmung wie auf dem Mars hervorrief. Eine ähnliche Konstellation herrschte auch Ende Mai 2008 vor. Ich war damals in den Ammergauer Alpen unterwegs und erkannte gegenüber die Zugspitze nur verschwommen im gelblich-grauen Dunst. Sicher ein eindrucksvolles Naturschauspiel, aber Föhn ohne Sandtransport ist mir doch sehr viel lieber! ◀

Tourentipps: Seite 34

(Kopfschmerzen!), bei anderen geliebt (herrliches Bergwetter!). Das Prinzip des Föhns ist einfach: An ein Gebirge heranziehende Luftmassen werden zum Aufsteigen gezwungen. Sie kühlen dabei um 0,5 bis 0,7 Grad Celsius pro 100 Höhenmeter ab, wobei es heftig regnet. Auf der anderen Seite des Gebirges steigen die Luftmassen



Dr. Gotlind Blechschmidt (51), Diplom-Geografin und begeisterte Alpinistin von Kindesbeinen an, ist als freie Publizistin und Lektorin tätig.

MOUNTAIN Bike HOLIDAYS

GRATIS Magazin unter Tel. +43 (0)6542 / 80480-28 oder ...

63 Hotels | 21 Regionen | 3 Länder

www.bike-holidays.com

ITALIA Urlaub in Österreich www.austria.info Schweiz ganz natürlich

Grabmalrelief eines römischen Weinhändlers mit einem Ochsengespann vor einem vierrädrigen Wagen (Kopie, 1. Jh. n. Chr.)



Foto: Uwe Oster

Steinzeitjäger, bronzezeitliche Händler, römische Soldaten, deutsche Könige, Pilger und Kaufleute, junge Adlige auf Kavaliertour, die ersten Naturbegeisterten im 18. Jahrhundert, die Armeen Napoleons, moderne Ingenieure ... – sie alle zog es in und über die Alpen, allen Strapazen zum Trotz.



Blick über den Haidersee zum Reschenpass, Teil der römischen Staatsstraße Via Claudia Augusta



Foto: alig-images, Berlin

„Hannibals Übergang über die Alpen“, Holzstich 1866

Text: Uwe Oster

Historische Alpenüberquerungen – nicht ohne triftigen Grund

Die Wege in den Alpen sind schwierig und gefährlich, sei es, weil sie schmal sind, sei es wegen der Abstürze, des Eises und Schnees, endlich auch wegen der Kälte, der Winde und Unwetter“, schrieb der Zürcher Theologe Josias Simler 1574. Das berühmteste vorgeschichtliche „Opfer“ einer Überschreitung ist sicher der als „Ötzi“ bekannte Mann, der vor 5300 Jahren von hinten mit einem Pfeil angeschossen wurde und an den Folgen dieser Verletzung gestorben ist. Ein Köcher mit Pfeilen könnte darauf hinweisen, dass er auf der Jagd war. Doch wurde auch darüber spekuliert, dass er vor seiner mutmaßlichen Flucht eine Herde gehütet haben, als Händler unterwegs oder auf der Suche nach Erzlagerstätten gewesen sein könnte. In Pfahlbaudörfern am Bodensee fand man Schmuckschnecken und Perlen aus dem Mittelmeer, die um 3400 v. Chr. importiert worden waren. Auch Feuerstein aus Oberitalien wurde von den Archäologen dort entdeckt. Intensiver wurde der Handel über die Alpen in der Bronze- und der darauf folgenden Eisenzeit, also von 2200 v. Chr. an. Der Süden lieferte griechische Keramik, Schmuck, Olivenöl und Wein, der Norden Bernstein, Honig, Felle und Leder. Zu einem Motor der Siedlungsgründung und des Handels wurden

die Kupfer- und Eisenvorkommen in den Zentral- und den Ostalpen. Auch Salz wurde im Alpenraum abgebaut und über weite Strecken gehandelt. In der Eisenzeit tauchten die Kelten erstmals auf der historischen Bühne auf. Von ihrem Kerngebiet zwischen Loire, Mosel und Rhein breitete sich die keltische Kultur über weite Teile Mitteleuropas aus. Im Alpenraum gehören La Tène am Neuenburgersee und das einer ganzen Kultur seinen Namen gebende Hallstatt im Salzkammergut zu den wichtigsten Fundplätzen. Um 400 v. Chr. haben keltische Gruppen über den Großen St. Bernhard die Alpen überquert, um sich in Oberitalien anzusiedeln – ein frühes Beispiel für transalpine Migration. Mit seinem Überraschungscoup, der Überquerung der Alpen mit Kriegselefanten auf schmalen, unbefestigten Saumpfaden, wollte der karthagische Feldherr Hannibal 218 v. Chr. den Römern im Zweiten Punischen Krieg in den Rücken fallen. Die historischen Beschreibungen seiner Route passen am ehesten auf den Mont Genève zwischen Briançon und Susa. Die ersten Straßen im Alpenraum bauten die Römer. Für ihr Ausgreifen in die Alpen waren zwei Gründe maßgeblich: Um eine Landverbindung zwischen dem

römisch beherrschten Spanien und dem Mutterland zu gewinnen, errichteten sie 121 v. Chr. die Provinz Gallia Narbonensis. Deren bedeutendste Stadt Marseille wurde durch eine Straße von Genua entlang der Riviera und der Côte d'Azur mit dem inneritalischen Straßennetz verbunden. Der zweite Grund war wirtschaftlich motiviert: Im keltischen Königreich Noricum, dessen Zentrum in Kärnten und der Steiermark lag, wurde in großen Mengen Gold und Eisen gefördert – Metalle, die in Rom heiß begehrt waren. Die Einfälle der Kimbern und Teutonen verbreiteten 102/101 v. Chr. einen ähnlichen Schrecken wie das unvermutete Auftauchen Hannibals. Diese germanischen Volksstämme stammten aus Jütland und hatten ihre Heimat, so wird vermutet, aufgrund von Missernten verlassen. Bei ihrer Suche nach besseren Lebensbedingungen bedrängten sie zuerst das Königreich Noricum und tauchten schließlich im heutigen Südfrankreich bzw. in der Poebene auf. Im Jahr 15 v. Chr. hatte Kaiser Augustus genug von der Gefahr aus dem Norden und bezwang die Alpenvölker in einem groß angeleg-

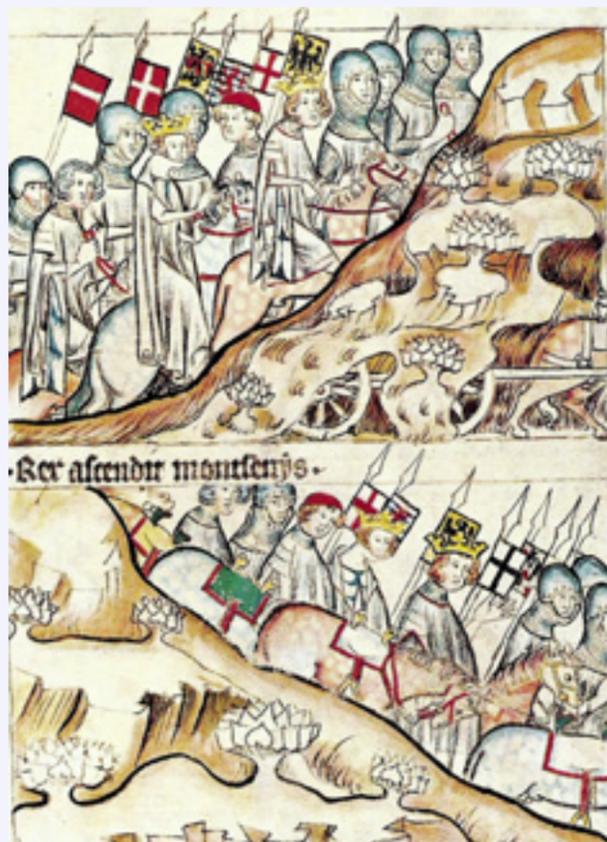
ten Feldzug. Was an den Römern bis heute fasziniert, ist die für sie typische Gründlichkeit, mit der sie auch den Alpenraum erschlossen haben, und die erst im 19. Jahrhundert wieder erreichte Blüte der Ingenieurskunst im Straßenbau. Wie ein Netz spannen sich die römischen Straßen über die Alpen. Die wichtigen Transversalen wurden als Fahrstraßen ausgebaut. Dazu gehörte die Via Claudia Augusta, die vom Etschtal über den Reschen- und den Fernpass bis nach Augsburg, die Hauptstadt der Provinz Raetien, führte. In den Westalpen verband eine Straße die Poebene zunächst mit Aosta. Von dort aus führte eine Abzweigung über den Kleinen St. Bernhard nach Lyon, eine andere über den großen St. Bernhard nach Augst im heutigen Kanton Basel-Landschaft. Meilensteine zeigten die Entfernungen an, in Raststätten fanden die Reisenden Unterkunft und Essen. In den großen „mansiones“ gab es sogar Badehäuser, wo sich die Gäste von den Strapazen erholen konnten. Straßenkarten – wie die in einer spätmittelalterlichen Kopie erhaltene Tabula Peutingeriana – erleichterten die Orientierung. ▶

Um 400 v. Chr. überquerten die Kelten den Großen St. Bernhard, 218 v. Chr. überschritten Hannibals Elefanten die Alpen

Zug Heinrichs IV. über die Alpen 1077

„Der Winter war äußerst streng, und die sich ungeheuer weit hinziehenden und mit ihren Gipfeln fast bis in die Wolken ragenden Berge, über die der Weg führte, starteten so von ungeheuren Schneemassen und Eis, dass beim Abstieg auf den glatten, steilen Hängen weder Reiter noch Fußgänger ohne Gefahr einen Schritt tun konnte. [...] Der König dingte daher einige ortskundige, mit den schroffen Alpengipfeln vertraute Eingeborene, die vor seinem Gefolge über das steile Gebirge und die Schneemassen hergehen und den Nachfolgenden so gut es ging die Unebenheiten des Weges glätten sollten. Als sie unter deren Führung mit größter Schwierigkeit bis auf die Scheitelhöhe des Berges [Mont Cenis] vorgeedrungen waren, gab es keine Möglichkeit weiterzukommen, denn der jähe Abhang des Berges war, wie gesagt, durch die eisige Kälte so glatt geworden, dass ein Abstieg hier völlig unmöglich schien. Da versuchten die Männer, alle Gefahren durch ihre Körperkraft zu überwinden: bald krochen sie auf Händen und Füßen vorwärts, bald stützten sie sich auf die Schultern ihrer Führer, manchmal auch, wenn ihr Fuß auf dem glatten Boden ausglitt, fielen sie hin und rutschten ein ganzes Stück hinunter, schließlich aber langten sie doch unter großer Lebensgefahr endlich in der Ebene an. Die Königin und die anderen Frauen ihres Gefolges setzte man auf Rinderhäute, und die dem Zug vorausgehenden Führer zogen sie darauf hinab. Die Pferde ließen sie teils mithilfe gewisser Vorrichtungen hinunter, teils schleiften sie sie mit zusammengebundenen Beinen hinab; dabei krepiereten viele von ihnen, viele wurden schwer verletzt, und nur wenige konnten heil und unverletzt der Gefahr entkommen.“

Lampert von Hersfeld, Annalen



König Heinrich VI. überquert auf dem Weg zu seiner Kaiserkrönung in Rom im Oktober 1310 den Mont Cenis. Älteste Darstellung der Alpenüberquerung eines römisch-deutschen Königs in der Chronik des Erzbischofs Balduin von Trier (um 1350).

Dieses feinmaschige Straßennetz, auf dem Händler, Beamte und Soldaten gefahrlos über die Alpen reisen konnten, verfiel mit dem Untergang des Weströmischen Reichs am Ende des 5. Jahrhunderts. Die unsicheren politischen Verhältnisse lähmten den Handel und sorgten für einen starken Rückgang des Verkehrs. Und doch gab es auch in dieser Zeit Menschen, die das Wagnis auf sich nahmen: etwa der Dichter und spätere Bischof von Poitiers, Venantius Fortunatus, der 565 von Ravenna über die Julischen Alpen, das Pustertal, den Brenner und Augsburg an das Grab des heiligen Martin nach Tours pilgerte. Unterwegs musste er einen Fluss schwimmend durchqueren, weil die Brücke aus römischer Zeit zerstört war. 589 zog der langobardische König Authari über den Brenner nach Regensburg, um dort seine Braut, die bayerische Herzogstochter Theodelinde, abzuholen. Gleich viermal überquerte der heilige Korbinian (um 670–um 730) die Alpen: Dreimal reiste er zum Papst nach Rom, und nachdem er sich mit dem bayerischen Herzog Grimoald überworfen hatte, zog er sich um 725 in das von ihm gegründete Kloster Kuens in Südtirol zurück.

Im Jahr 754 suchte Papst Stephan II. fränkischen Schutz vor den ihn bedrängenden Langobarden und reiste über den Großen St. Bernhard nach Ponthion an der Marne. König Pippin kam dem Pontifex zu Hilfe und erhielt im Gegenzug den päpstlichen Segen

Die Römer errichteten ein alpines Straßennetz, mittelalterliche Könige zogen zur Kaiserkrönung nach Rom

für den unaufhaltsamen Aufstieg seiner Familie. Auch Pippins Nachfolger Karl der Große zog mehrfach über die Alpen – im Herbst des Jahres 800 zu seiner Krönung als Kaiser des neu errichteten Römischen Reichs. Die fränkischen Könige bauten zwar keine neuen Straßen, aber sie erkannten die Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für den Zusammenhalt ihres wachsenden Reichs, für Wirtschaft und Kultur. Gleichwohl gelang es ihnen nur in sehr beschränktem Umfang, den Verfall der Römerstraßen aufzuhalten. Der Kontrolle ihrer Herrschaft dienten militärische Wachtposten und Klöster, die zugleich die Funktion der römischen Rasthäuser übernahmen. Erst vom 11. Jahrhundert an entstanden Hospize auf den Passhöhen.

Die mittelalterlichen deutschen Könige beanspruchten für sich – als Nachfolger Karls des Großen – die Kaiserkrone. Doch Kaiser konnte nur sein, wer vom Papst in Rom dazu gekrönt wurde. 144 Reisen fränkischer bzw. deutscher Könige über die Alpen sind nachgewiesen, 65 davon über den Brenner. Eine der eindringlichsten Schilderungen einer solchen Alpenüberquerung verdanken wir dem Mönch Lampert von Hersfeld (siehe Kasten), der Heinrich IV. 1077 auf seinem Weg nach Canossa begleitete, wo der Kaiser dem Papst als Büsser gegenübertrat, um vom Kirchenbann gelöst zu werden. Der letzte deutsche König, der in Rom zum Kaiser gekrönt wurde, war Friedrich III. am 19. März 1452.

Während des ganzen Mittelalters bildeten Pilger die größte Gruppe von Reisenden über die Alpen. Ihr Ziel war vor allem Rom, doch reisten auch viele mit dem Schiff nach Jerusalem weiter. Groß war auch die Zahl der Geistlichen, die „geschäftlich“ in Rom zu tun hatten. Auf dem Weg zum Konstanzer Konzil verunglückte der



Auf dem Weg zum Konstanzer Konzil kippte der Wagen von Gegenpapst Johannes (XXIII.) im Winter des Jahres 1414 auf der Passhöhe des Arlbergs um (Holzschnitt nach einer Buchmalerei aus der Konzilschronik des Ulrich von Richental)



Das 1479 erstmals erwähnte Hospiz auf dem Grimselpass (Lithographie, um 1860)

später dort abgesetzte Gegenpapst Johannes (XXIII.) 1414 auf der Passhöhe des Arlbergs.

1314 erbaute Heinrich Kunter den nach ihm benannten „Kuntersweg“ durch die bis dahin nicht passierbare Eisackschlucht zwischen Bozen und Waldbruck. 1481/82 ließ Herzog Sigismund der Münzreiche die Straße ausbauen. Der Dominikanermönch Felix Fabri erinnerte sich: „Es ist noch nicht zwei Jahre her, da war dieser Weg so schlecht, dass man ihn nur mit großen Schwierigkeiten, das Pferd mit der Hand nach sich ziehend, begehen konnte ... Der Herzog hat jetzt auf kunstvolle Weise durch Feuer und Schießpulver die Felsen sprengen, die Klippen abtragen und die großen Steine entfernen lassen, so dass er mit vielen Kosten das Unwegsame zu offenen Wegen ebnete.“ Für Sigismund den Münzreichen war der Straßenbau Teil des Landesausbaus, der die Infrastruktur verbessern und den Handel erleichtern sollte. Der Initiative von Mailänder Kaufleuten verdankt sich der Ausbau des Saumpfads über den Septimer zu einem gepflasterten Fahrweg 1387. Für diese privat finanzierte Maßnahme erhielt der Verweser des Bischofs von Chur, Jakob von Castelmur, das Recht Maut zu kassieren. Im 15. Jahrhundert wurde ein regelmäßiger Botendienst zwischen Lindau und Mailand eingerichtet, der Briefe, Geld, Waren und Reisende beförderte.

Politische, religiöse und wirtschaftliche Gründe waren dafür maßgeblich, wenn jemand im Mittelalter die Alpen überquerte. Es wäre niemandem in den Sinn gekommen, diese beschwerliche Reise ohne triftigen Grund zu unternehmen. Die Berge wurden als bedrohlich empfunden; man war froh, wenn man sie hinter sich hatte. „Es müsste einer schon ein närrischer Teufel sein, der dort oben freiwillig herumsteigt“, meinte ein Reisender noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts.

Doch genau das sollte sich bald ändern: Zu Beginn des 17. Jahrhunderts kam Italien in Mode – einmal wegen der Begeisterung für die antiken Stätten, zum anderen weil die bald so genannte ▶

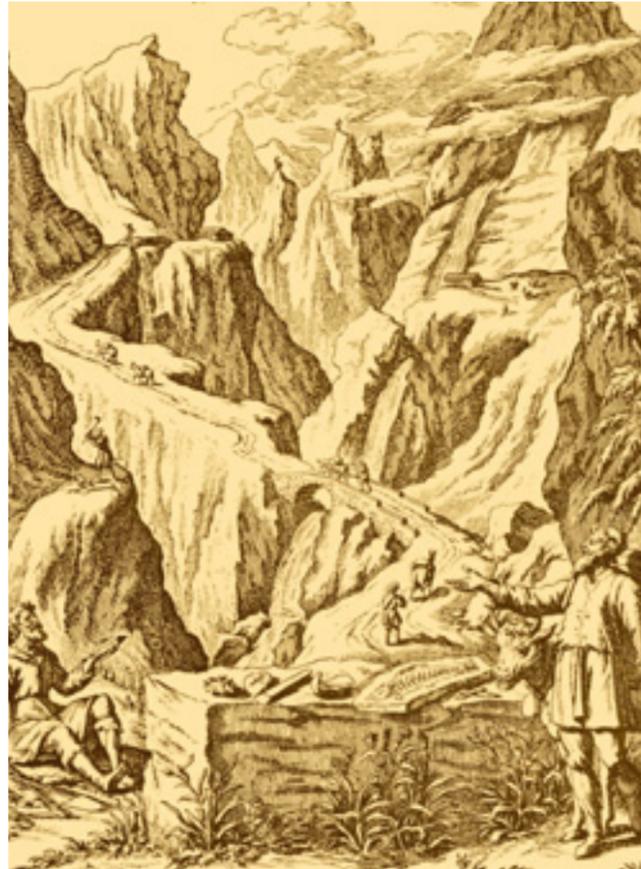
Berge erleben!

Die NEUE Berglust

Jetzt am Kiosk...



„Kavalierstour“ fester Bestandteil der adligen bzw. großbürgerlichen Erziehung wurde. Zu einem Motor der frühen Italien-Begeisterung wurde Johann Wolfgang Goethe, der 1786 zu seiner ersten Reise in das „Land, in dem die Zitronen blühen“, aufbrach, davor aber bei seinen Reisen in die Schweiz 1775 und 1779 schon Ausflüge in die Alpen unternommen hatte. Goethe begriff die Überquerung der Berge nicht mehr als notwendiges Übel auf dem Weg nach Italien, sondern hatte einen Sinn für die Reize dieser Landschaft. So beschrieb er die Zillertaler Alpen als „unbeschreiblich schön“. Und der Berner Universalgelehrte Albrecht von Haller (1708–1777) verarbeitete seine Eindrücke einer Reise in das Wallis



Titelblatt der 1746 erschienenen „Naturlehre des Schweizerlandes“ von Johann Jakob Scheuchzer, Kupferstich von Johann Melchior Füssli

in einem Gedicht, das die Alpen und ihre Bewohner nahe dem Paradies verortete. Nicht anders machte es der französische Philosoph Jean-Jacques Rousseau (1712–1778) mit seiner Naturbegeisterung. Der Alpentourismus hat hier seine Ursprünge. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung hatte bereits mit Josias Simler eingesetzt, der 1574 das erste Buch veröffentlichte, das sich ausschließlich mit Geschichte und Topographie der Alpen auseinandersetzt. Ihm folgte der Zürcher Arzt Johann Jakob Scheuchzer (1672–1733), der auf neun Reisen Mineralogie, Meteorologie, Geologie und Botanik der Alpen erforscht hat. Zu einem Pionier der Bergsteigerei wurde Horace Bénédict de Saussure mit der Unternehmung der Erstbesteigung des Mont Blanc 1786/87. In der Mitte



Napoleon überquert am 20. Mai 1800 den Großen St. Bernhard. Das Monumentalgemälde von Jacques Louis David stellt den Franzosen in eine Reihe mit Karl dem Großen und Hannibal, deren Namen gleichfalls in einen der Felsen eingemeißelt sind.

des 19. Jahrhunderts waren dann vor allem englische Bergsteiger als Gipfelstürmer unterwegs. Wenn im 18. Jahrhundert damit begonnen wurde, das Straßennetz in den Alpen systematisch auszubauen, waren dafür allerdings wie schon bei den Römern wirtschaftliche und militärische Gründe ausschlaggebend. Zum größten Straßenbauer des 19. Jahrhunderts wurde in den Alpen Napoleon Bonaparte. Im Mai 1800 hatte er mit 30.000 Mann den Großen St. Bernhard überquert, um dem von den Österreichern bedrängten Marschall Massena in Oberitalien zu Hilfe zu kommen. Er schaffte es gerade rechtzeitig, doch hatte ihm seine spektakuläre Überquerung gezeigt, wie wichtig gute Straßenverbindungen in den Alpen waren. Noch als Erster Konsul der Republik befahl Napoleon den Bau einer neuen Passstraße über

Goethes „Land, in dem die Zitronen blühen“ zieht bis heute Urlauber wie „Händler“ über die Alpen

den Simplon. 5000 Arbeiter waren damit fünf Jahre lang beschäftigt, 600 Brücken wurden gebaut, um das schwierige Gelände zu überwinden. Und Napoleon beließ es nicht beim Simplon: Ungefähr zur gleichen Zeit wurden auf seinen Befehl Passstraßen über den Mont Cenis (2082 Meter), den Mont Genève (1854 Meter) und den Col di Tenda (1873 Meter, s. Tourentipp S. 38) fertiggestellt. Einen weiteren großen Schub in der Erschließung der Alpen für Reisende brachte der Bau der Eisenbahnen. Beispielgebend wurde die Semmeringbahn, die es von 1857 an ermöglichte, mit dem Zug

von Triest bis Wien zu reisen. Es folgten 1867 die Brennerbahn, 1882 die Gotthardbahn, 1901 wurde mit dem Bau der Tauernbahn begonnen. Mit dem Bau der großen Schnellstraßen – der Brennerautobahn (1959–1974), der Felbertauernstraße (1967) oder der Arlbergstraße (1974–1978) – verlagerte sich der Verkehr zunehmend (wieder) von der Schiene auf die Straße. Wenngleich viele



Kaiser Franz I. gab 1820 den Befehl zum Bau einer der kühnsten Passstraßen im Alpenraum über das Stilfser Joch.

der Schnellstraßen durch lange Tunnel führen (Arlberg, Gotthard, San Bernardino ...), ist in den betroffenen Gebieten der Widerstand gegen die Blechlawinen beträchtlich. Neben den Urlaubern sind dafür in erster Linie die modernen Nachfolger jener frühen Händler verantwortlich, die vor Jahrtausenden Olivenöl und Wein nach Norden, Felle und Bernstein in den Süden transportiert haben. So schließt sich in gewisser Weise der Kreis der Geschichte. ◀

Literatur: Uwe A. Oster (Hg.), **Wege über die Alpen.** Von der Frühzeit bis heute. Darmstadt 2006.



Uwe A. Oster (45) hat Geschichte und Germanistik studiert. Er ist stellvertretender Chefredakteur des Geschichtsmagazins »DAMALS« und arbeitet darüber hinaus als freier Autor und Journalist. Zahlreiche Buchveröffentlichungen zu historischen und kulturhistorischen Themen. In den Alpen hat es ihm besonders das Val Müstair in Graubünden angetan.

BERGSTEIGEN MIT DER ALPINSCHULE INNSBRUCK

Ihre Ziele, Ihr Wunschberg – wir begleiten Sie gerne! Wo auch immer Ihre Ziele liegen oder was Sie sich vorgenommen haben, das Wichtigste sind sorgfältige Vorbereitung und entsprechendes Know-how für die Tour. Stellen Sie sich Ihrer persönlichen Herausforderung und steigen Sie mit staatlich geprüften ASI-Bergführern auf!

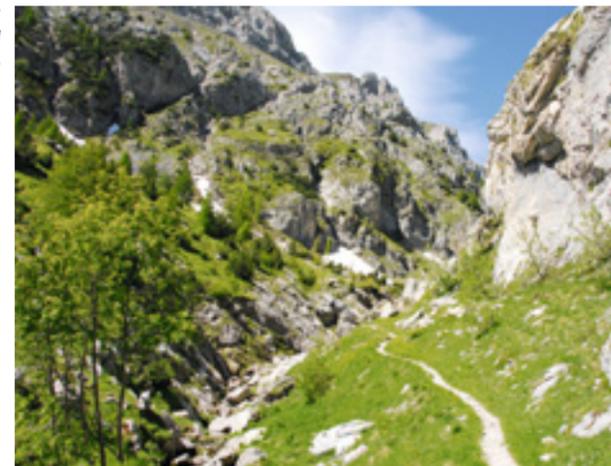


<p>ALPINE AUSBILDUNG IN FELS & EIS</p> <p>7 Tage in der Bergwelt der Öztaler Alpen auf der Braunschweigerhütte, € 720,- www.asi.at/2031</p>	<p>4000ER-WOCHE IM SCHWEIZER WALLIS</p> <p>7 Tage Berg- & Gletschertouren zwischen Strahlhorn, Matterhorn und Mt. Rosa, € 1.215,- www.asi.at/1745</p>	<p>HAUTE ROUTE ÜBER DIE WALLISER ALPEN</p> <p>7 Tage Gletschertour in den Westalpen von Chamonix nach Zermatt, € 1.025,- www.asi.at/1749</p>	<p>BERGERLEBNIS AM GROSSGLOCKNER</p> <p>7 Tage Hüttentrekking in den Hohen Tauern und am Großglockner, € 695,- www.asi.at/2035</p>
<p>BERGTRAUM SILVRETTA MIT PIZ BUIN</p> <p>6 Tage von Hütte zu Hütte unterwegs in majestätischer Berglandschaft, € 695,- www.asi.at/2043</p>	<p>TOUR DU MONTE ROSA</p> <p>7 Tage zu Fuß unterwegs von den Hügeln des Piemont auf den Monte Rosa, € 995,- www.asi.at/0729</p>	<p>TOUR DU MONT BLANC</p> <p>7 Tage Hüttentrekking rund um das mächtige Gebirgsmassiv des Mt. Blanc, € 785,- www.asi.at/1750</p>	<p>BRENTA – MADONNA DI CAMPIGLIO</p> <p>7 Tage Bergabenteuer im Klettersteig-Paradies an der Südseite der Alpen, € 795,- www.asi.at/0744</p>

Weite Wege und schnelle Straßen



Alter Verkehrsweg:
ein Saumpfad
im Gebirge



Neuer Verkehrsweg:
Autobahn in den
Ligurischen Alpen



Wanderer auf der Grande
Traversée des Alpes (GTA)
in den Cottischen Alpen;
im Hintergrund der
Monviso, 3841 m

Die Alpen wurden und werden von den Menschen auf unterschiedlichste Art und Weise überquert: zu Fuß oder zu Pferd, mit dem Fahrrad oder dem Auto, auf Schienen oder in der Luft. Die einen rasen in zwei Stunden übers Gebirge, andere nehmen sich einen ganzen Monat Zeit, um von München nach Venedig zu gelangen.

Schon in der vorindustriellen Zeit waren die Alpen keineswegs ein autarker und abgeschotteter Lebensraum, sondern ein flächenhaft bewohntes und kultiviertes Hochgebirge im Zentrum Europas, das über Transitstrecken verfügte und in Kontakt mit den anliegenden Regionen stand. Diente eine Reise über die Alpen bis dahin aber stets einem bestimmten Zweck, wurden mit der Entstehung des Alpinismus die Alpengipfel erstmals ohne erkennbaren Grund und zum reinen Selbstzweck bestiegen und Teile der Alpen scheinbar „sinnlos“ überquert. Allerdings war diese Form der Freizeitbeschäftigung nur wenigen, meist reichen Abenteurern vorbehalten. Erst mit dem rasanten Ausbau der Passstraßen, im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts der alpenquerenden Eisenbahnstrecken und schließlich der Autobahnen wurde der Alpen transit grundlegend verändert und eine motorisierte Alpenüberquerung für jedermann möglich.

Ein Merkmal des modernen Transitverkehrs ist die immer kürzer werdende Fahrzeit. Bei der Alpenüberquerung mit dem Auto, Motorrad, Lastwagen oder Zug steht meist nicht das Erleben der Alpen im Vordergrund, sondern die möglichst schnelle Überwindung der „Barriere“ im transeuropäischen Verkehr. Autobahnen, Schnellstraßen und Eisenbahnlinien ermöglichen eine schnelle und reibungslose Alpenüberquerung ohne Anstrengung. Die Alpen stellen kein Hindernis mehr dar, sondern werden im Gegenteil als schöne Kulisse aus dem Fenster wahrgenommen. Naturräumliche und kulturräumliche Unterschiede werden nicht bemerkt und spielen auch keine Rolle. Da die Zahl der alpenüberquerenden PKWs und LKWs (ca. 3 Mio. jährlich) immens groß ist, sich der Verkehr aber im Gegensatz zu früher auf nur wenige Achsen (z. B. Brenner, Gotthard, Mont Blanc) konzentriert, hat dies unmittelbare Folgen für die betroffenen Alpentäler. Die Zunahme der Verstädterung

entlang der großen Transitrouten geht mit einem Verlust an kultureller Diversität und Identität einher, ländliche Gebiete sind von Entvölkerung betroffen.

Neben dem Alpen-Transit am Boden gibt es aber auch Alpenüberquerungen mit „exotischen“ Transportmitteln beziehungsweise Sportgeräten in der Luft: mit Heißluftballon, Segelflugzeug, Gleit- und Motorschirm oder dem Propellerflugzeug. Diese bilden jedoch eine verschwindend geringe Minderheit der Alpenüberquerungen.

Neben kommerziellen Zwecken (z. B. Luftbilddaufnahmen) geht es bei diesen Überfliegungen meist um das Reisevergnügen an sich. Der unmittelbare Kontakt mit der Alpenwelt bleibt aus, diese dient nur als Kulisse auf der Reiseroute. Eine weitere technische Möglichkeit, zumindest den Alpenhauptkamm kleinräumig zu überschreiten, bietet auch die Seilbahnfahrt in vier Etappen von Chamonix nach Courmayeur.

Dem hohen Transitverkehrsaufkommen steht die kleine Anzahl alpinistischer Alpenüberquerungen aus eigener Körperkraft gegenüber: Für eine Überschreitung einzelner Gebirgsketten, des Alpenhauptkamms oder der gesamten Alpenkette zu Fuß spielen verschiedene Motive, die zum Teil auch ineinanderwirken, eine Rolle. So stehen hier oft der Erlebnischarakter einer Weitwande-

rung und die entschleunigte Bewegung über einen längeren Zeitraum, verbunden mit körperlicher Mühe, im Vordergrund. Die Langsamkeit gibt den Wanderern die Möglichkeit, die kulturelle Vielfalt, den Wandel von Kultur- und Naturlandschaften, und den Reichtum von Flora und Fauna hautnah zu erleben. Auf verschiedenen Routen können sowohl Teile der Alpen, als auch die gesamte Alpenkette in Längs- oder Querrichtung überschritten werden:

Die italienische „Grande Traversata delle Alpi“ (GTA, vom Griespass nach Ventimiglia in 68 Tagesetappen) und die französische „Grande Traversée des Alpes“ (GR 5, vom Genfer See nach Nizza), führen in Nord-Süd-Richtung durch die Entvölkerungsregion der

Südwestalpen. Beide Weitwanderwege bestehen seit den 1970er-Jahren und führen gezielt durch strukturschwache, ländliche Alpenregionen ohne Massentourismus, in denen sich die Spuren der traditionellen Bergbauerngesellschaft erhalten haben. Diese Weitwanderwege sind entstanden, um mit naturverträglichem Tourismus Arbeitsplätze vor Ort zu schaffen. Eine Möglichkeit, den gesamten Alpenbogen in 161 Tagesetappen zu überqueren, bietet der „Rote“ Hauptweg der 2002 eingerichteten Via Alpina von Triest nach Monaco. Neben dem Hauptweg führen noch vier weitere Wege über Teilbereiche der Alpenkette. Auch hier gilt das Ziel ►

Das Verkehrsaufkommen in den Alpen nimmt zu und konzentriert sich auf wenige Transitrouten

Erst die Pflicht...



Von der einfachen Schnee- und Felstour bis hin zu schwierigsten Besteigungen: Drei erfahrene Bergführer verfolgen mit diesem Alpin-Lehrbuch ein neues, –praxisorientiertes Konzept. Anhand selbstbegangener großer Hochtouren in den Alpen stellen sie – auch mit hervorragenden Bildern – bei jeder Tour

alle für das jeweilige Gelände erforderlichen Techniken vor und bringen so technischen Fortschritt und Sicherheitsstandards auf den Punkt – ganz ohne graue Theorie!

144 Seiten · ca. 286 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
 € [A] 30,80
 sFr. 49,50 **€ 29,95**
 ISBN 978-3-7654-4963-5



Weitab von Verkehr und Massentourismus werden auf der GTA die Südwestalpen durchquert

eines nachhaltigen Tourismus, der Natur und Kultur aufwertet und einen Erfahrungsaustausch über die Grenzen hinweg ermöglicht.

Die wohl bekannteste Alpenüberquerung zu Fuß in Nord-Süd-Richtung ist der „Klassiker“ München–Venedig, der ab den Zillertaler Alpen in zwei verschiedenen Varianten (Graßler-Route und Goetheweg) in vier Wochen an die Adria führt. Diese rund 500 km lange Ostalpendurchquerung ist bei zahlreichen Reiseanbietern als geführte Tour, auch abschnittsweise, buchbar. Einen der ältesten und bekanntesten Fernwanderwege stellt die Route von Oberstdorf nach Meran dar, ein Teilstück des Fernwanderweges E 5. Dabei geht es auf alten Handelswegen in 172 Kilometern und 9–12 Etappen von Süddeutschland nach Norditalien.

Ebenfalls sehr beliebt geworden sind Alpenüberquerungen mit dem Mountainbike. Auch hier gibt es unterschiedliche Routenführungen verschiedener Schwierigkeitsgrade und verschiedene Motive, die zum Aufbruch über die Alpen veranlassen: vom Alltag abschalten, sich in einer stetig verändernden Natur- und Kulturlandschaft bewegen, eine körperliche und organisatorische Herausforderung bestehen etc. Die

meistbefahrenen Nord-Süd-Traversen führen durch die Ostalpen, z. B. von Oberstdorf zum Gardasee oder vom Bodensee zum Comer See, während die klassische und erheblich längere Westalpendurchquerung vom Genfer See ans Mittelmeer führt. Weitere Routen in den Westalpen führen vom Rhôneetal nach Nizza und vom Lago Maggiore nach Aosta.

Auch im Bereich des Extremsports finden wir Alpenüberquerungen. Dies können Laufveranstaltungen (Gore-Tex Transalpine-Run), Fahrradrennen (Jean-Tex-Tour) oder kombinierte Wettkämpfe (Red Bull X-Alps-Querung zu Fuß und mit Gleitschirm) sein. Bei den Athleten steht der sportliche Erfolg im Vordergrund, und als Veranstalter fungieren meist große Firmen mit Sitz außerhalb der Alpen. Hier dienen die Alpen nur als Kulisse, als Ga-

Bei den alpinistischen Alpenüberquerungen ist Mühe nicht nur notwendig, sondern erwünscht

rant für viele Höhenmeter und wegtechnische Schwierigkeiten. Obwohl es bei diesen Veranstaltungen nicht um eine Aufwertung der Alpenregion geht, können einzelne Gemeinden, vor allem die Hotellerie und die Gastronomie, davon profitieren. Hinter einigen, oft einzigartigen Alpenüberquerungen steht sportlicher Ehrgeiz, die Lust am Extrem, am Wunsch, etwas „Unmögliches“ zu schaffen. Oft sind solche Projekte mit kommerziellen Gedanken verbunden, das heißt, die begangene Tour wird hinterher in Diavorträgen, Büchern etc. vermarktet, was jedoch keineswegs negativ beurteilt werden sollte, wird so doch das generelle Interesse an der Region Alpen gefördert. So machte Matto Barfuss seinem Namen alle Ehre, indem er barfuß in 20 Tagen die Alpen überquerte. Ziel dieser medienwirksamen Aktion war es, die fortschreitende Umweltzerstörung in den Alpen in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. 2009 unternahm Martl Jung ebenfalls eine Barfuß-Alpenüberquerung, von der er in einer Vortragsreihe berichten wird. Dabei trugen ihn seine Füße in gut vier Wochen von München nach Verona. Eine Ski-Transalp gelang Bernd Ritschel im Jahr 2009 mit drei Freunden, die Route führte sie dabei vom Gardasee zum Kochelsee. ▶



40 luftige Touren zwischen Tegernsee und Etschtal.

144 Seiten · ca. 120 Abb. · 16,5 x 23,5 cm
 € [A] 20,60 · sFr. 34,50
 ISBN 978-3-7654-4880-5 **€ 19,95**



»Abenteuer light« in den Alpen.

144 Seiten · ca. 120 Abb. · 16,5 x 23,5 cm
 € [A] 20,60 · sFr. 34,50
 ISBN 978-3-7654-4211-7 **€ 19,95**

... dann die Kür!



Die schönsten Ein- und Ausblicke zwischen Wetterstein und Dolomiten.

144 Seiten · ca. 120 Abb. · 16,5 x 23,5 cm
 € [A] 20,60 · sFr. 34,50
 ISBN 978-3-7654-5242-0 **€ 19,95**

www.bruckmann.de



Mit dem Mountainbike in hochalpinem Gelände

Längsüberquerungen der Alpen zu Fuß sind wesentlich seltener und gelangen zum Beispiel Gabi Binder und Wolfgang Ott im Jahr 1978 (von Wien nach Savona), Karl Lukan im Jahr 1984 (von Wien nach Nizza) und dem französischen Extrembergsteiger Patrick Berhault zwischen August 2000 und Januar 2001, wobei dieser noch zahlreiche schwierige Gipfelbesteigungen in die Route eingeflochten hat. Aus politischen Gründen wurden die Alpen 1992 im Rahmen der Aktion „TransALPedes“ überschritten (Wien–Nizza), bei der sich viele Gruppen, die sich für nachhaltige Entwicklung engagieren, erstmals miteinander vernetzt haben.

Da externe Nutzer (zum Beispiel beim Transitverkehr) ihre Interessen immer dann besonders leicht durchsetzen können, wenn sich

Viele genießen bei der Alpenüberquerung die Langsamkeit – andere rennen und fliegen gegen die Zeit über die Berge

einzelne Alpenregionen in Konkurrenz zueinander befinden, gibt es als Gegenbewegung seit einigen Jahrzehnten alpenweite Organisationen und Netzwerke. Durch eine gemeinsame, länderübergreifende Haltung zu bestimmten Problemen können Lösungsvorschläge leichter nach außen hin vertreten werden. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Alpenkonvention, ein Staatsvertrag zwischen allen acht Alpenstaaten, der die politischen Richtlinien für eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum vorgibt. Konkrete Maßnahmen für einzelne Bereiche (darunter auch die Verkehrspolitik) sind in den „Protokollen“ der Alpenkonvention festgelegt. Ein bekanntes Beispiel für eine alpenweite Organisation ist die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA, die viele Initiativen wie zum Beispiel das Netzwerk „Allianz in den Alpen“ (ein Zusammenschluss von über 250 Gemeinden im Alpenraum) ins Leben gerufen hat. Die CIPRA setzt sich auch für die Durchsetzung der Alpenkonventionsprotokolle ein.

Moderne Nutzungen, die nur aufgrund der Alpenlage im Zentrum Europas und der guten Erreichbarkeit entlang großer Transitachsen entstehen, haben mit den Ressourcen der Alpen nichts zu tun. Sie sorgen zwar für Wachstum, aber nicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, denn sie verursachen zahlreiche Umweltprobleme in

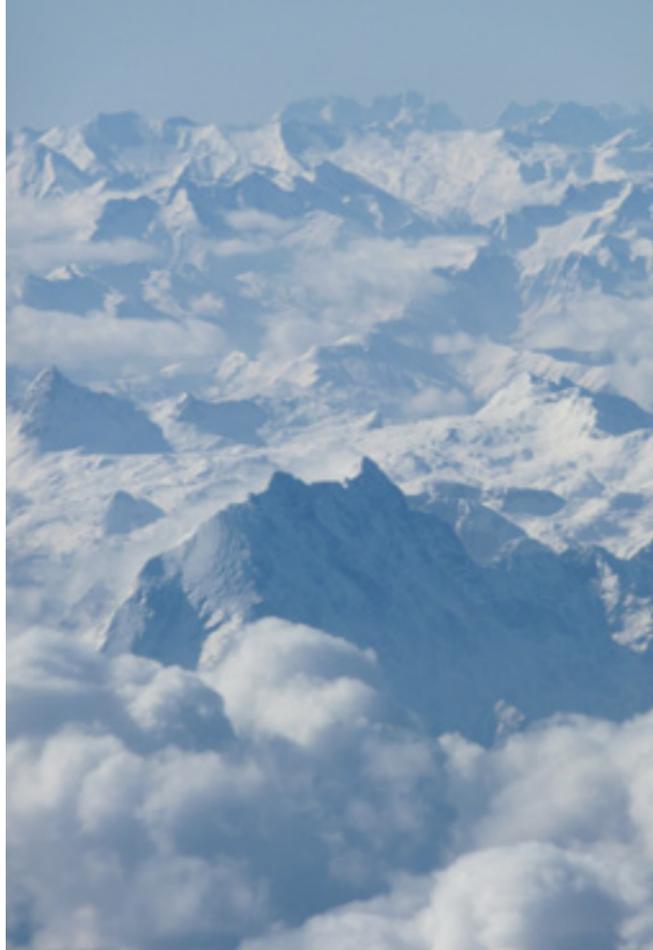


Foto: Joachim Burghardt

Alpenüberquerung modern: Watzmann (vorn) und Karnische Alpen (ganz hinten) auf einen Blick und schon im Landeanflug auf München

einem ökologisch ohnehin empfindlichen Raum. Die Verstärkung entlang von wichtigen Verkehrslinien führt zum Verlust von ehemaligen Kulturlandschaften und zur Uniformierung der Siedlungen, denen jeglicher Alpenbezug fehlt. Somit gehen vielerorts der alpen-spezifische Charakter, Identität und schließlich auch Lebensqualität verloren. Gleichzeitig verlieren Gebiete im Alpenraum mit schlechter Erreichbarkeit und ausgeschlossen von modernen Entwicklungen weiterhin Einwohner, der eigentliche „ländliche Raum“ wird entwertet und verlassen, was wiederum ökologische Schäden hervorrufen kann.

Um diese Zweiteilung der Alpen in verstädterte und entvölkerte Gebiete zu vermeiden und die Alpen als einen kulturell und ökologisch vielfältigen und vor allem lebenswerten Raum zu erhalten,

Die Alpenkonvention ist der Versuch, eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraums zu erreichen

sind Maßnahmen dringend nötig. Im Bereich des Alpentransits wäre ein erster Schritt die Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention. Diese spricht sich gegen einen weiteren Aus- und Neubau von Alpentransittrouten aus und propagiert eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Solche politischen Rahmenbedingungen müssen natürlich auf das Verständnis und die Unterstützung von Alpenbewohnern treffen, die auf kurzfristigen Gewinn verzichten und Verantwortung für ihren Lebensraum übernehmen können. Und schließlich wäre es wünschenswert,



Kleiner Heimatberg und Teil eines alpenweiten Netzwerks: das Seekreuz an der Via alpina

wenn in den Köpfen der Besucher wieder ein authentischeres und komplexeres Alpenbild verankert wäre, in dem die Berge mehr sind als nur Verkehrshindernis, schöne Kulisse oder „Heidiland“, sondern ein kleinstrukturierter Lebensraum mit unterschiedlichsten Lebens- und Wirtschaftsbedingungen, Kulturen und Landschaften. Eine alpinistische Durchquerung der Alpen fördert beim Begeher eine Neubewertung der Alpen und erhöht den Respekt vor dem Lebensraum Alpen und seiner Bewohner. ◀



Michael Kleider (39) hat Geografie an der Universität Erlangen-Nürnberg studiert und seine Abschlussarbeit über Dronero (Maira-Tal/Provinz Cuneo) geschrieben. Seit 2002 engagiert er sich beruflich für die piemontesischen Alpen und besonders für die GTA.

LITERATUR ZUM THEMA



Werner Bätzing, **Die Alpen**. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft. C.H. Beck 2005
Uwe A. Oster (Hrsg.), **Wege über die Alpen**. Von der Frühzeit bis heute. Primus Verlag 2006

Hans Haid, **Wege der Schafe**. Tyrolia 2008



Ludwig Graßler, **Zu Fuß über die Alpen**. Der Traumpfad von München nach Venedig. Bruckmann 2006 (aktualis. Aufl.)
Stephan Baur, Dirk Steuerwald, **München – Venedig**

Vom Marienplatz zum Markusplatz. 28 Etappen, Bergverlag Rother 2010



Andrea Strauß (Hrsg.), **Alpentreks**. Die 10 Routen über die Alpen. Bruckmann 2009 (2. Aufl.)
Andrea und Andreas Strauß, **Transalp zu Fuß**. In 10 Tagen in den Süden. Rosenheimer Verlagshaus 2009

Mark Zahel, **Via Alpina**. Traumrouten quer durch die Alpen. Bruckmann 2008

Stephan Baur, Dirk Steuerwald, **Fernwanderweg E 5**. Konstanz – Oberstdorf – Meran/Bozen – Verona. 30 Etappen. Bergverlag Rother 2009



Robert Mayr, **Der E 5**. Der legendäre Fernwanderweg. Bruckmann 2009
Dominik Siegrist, Jürg Frischknecht, Harry Spies, **Alpenglühn**. Auf TransALPedes-Spuren von Wien nach Nizza. Rotpunktverlag 1994

Achim Zahn, **Alpencross**: Mit dem Mountainbike über die Ost- und Westalpen, Bruckmann 2010 (2. Aufl.)

Gitta Beimfohr, Christoph Listmann, **Erlebnis Transalp**. Delius Klasing Verlag 2006



Uli Preunkert u.a., **Transalp mit dem Rennrad**. Bruckmann 2009
Udo Kewitsch, **Faszination AlpenX**. Mit dem Bike über die Alpen. Frischluft Edition 2009