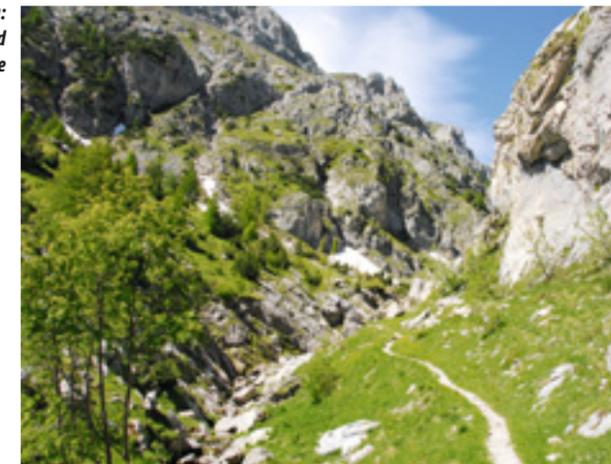


Weite Wege und schnelle Straßen



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 Verstärkung

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-Transalpe 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

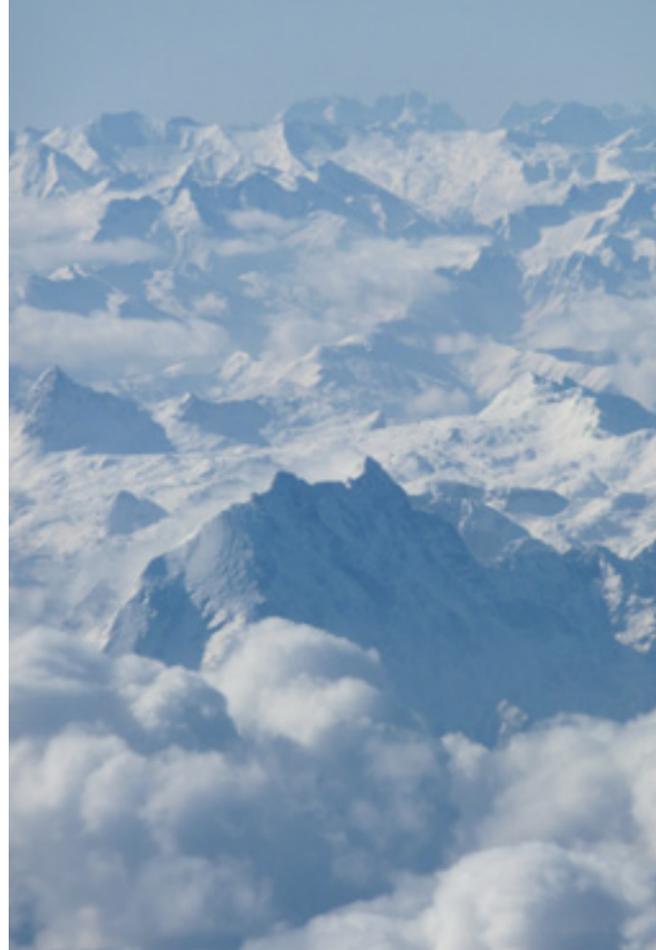


Foto: Joachim Burghardt

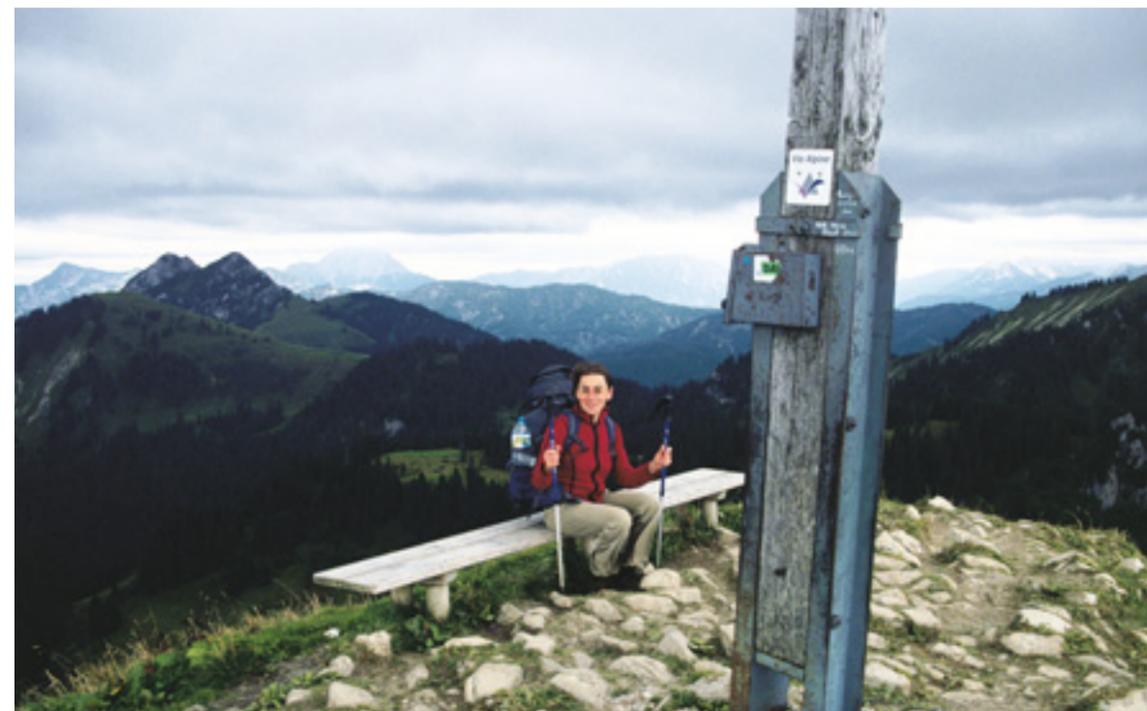
Alpenüberquerung modern: Watzmann (vorn) und Karnische Alpen (ganz hinten) auf einen Blick und schon im Landeanflug auf München

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, **Alpenlühn**. 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