

# FREIE FAHRT zum Mittelmeer!



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

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

Text: Axel Klemmer

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

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

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

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

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

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

Foto: Axel Klemmer



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

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

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



Fotos: Archiv des Deutschen Alpenvereins

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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

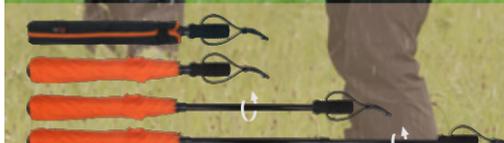
Noch etwas stellt Bätzing fest: Der Tourismus ist in den Alpen keineswegs die Schlüsselbranche, für die ihn viele halten. Selbst wo Bahnen wie die Pinzgauer Lokalbahn oder die Vinschgerbahn erhalten bzw. wiedereröffnet werden, geschieht das nicht hauptsächlich den Touristen zuliebe, sondern weil im Pinzgau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

Tourentipps: ab Seite 32



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

**NEU!**  
Der faltbare und handfreie Trekkingschirm



Farbe

|         |        |          |
|---------|--------|----------|
|         |        |          |
| rot     | marine | olivgrün |
|         |        |          |
| schwarz | orange | silber   |

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

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



Weitere Produktinformationen sowie Bestellungen:  
[www.euroschirm.com](http://www.euroschirm.com)  
Fon +49 (0)731-140130 • Fax +49 (0)731-1401310  
info@euroschirm.com

EBERHARD GÖBEL GMBH+CO KG