

Schweiz Tourismus

Bergsteiger

Suchbegriff: Schweiz i.Zshg.m. Tourismus

Medium: Bergsteiger

Ausgabe: Alpen Touren

Verbreitete Auflage: 22.419 Reichweite: 104.024 Anzeigenäquivalenz: 28.080 €

Freitag, 10. September 2021
Seite: 40-45 / ganze Seite
Publikumszeitschrift / monatlich

75.635 - 2 - DH - ZS - 39272504 - ///; (L)

Nahtlos verknüpft

Nirgendwo in den Alpen besteht ein vergleichbar dichtes Bahn- und Busnetz wie in der Schweiz. Was liegt da näher, als das Bergsteigen mit diesem exzellenten Angebot zu kombinieren? **Text:** Eugen E. Hüsler

Tü-ta-to!« Ah, gleich kommt das Postauto. Rucksäcke werden geschultert, jemand sucht seine Wanderstöcke, ein Knirps fragt: »Papi, chunnt jetzt s'Poschtauto?« Schon biegt der gelbe Bus ums Eck, hält an, die Türen öffnen sich mit einem Pfff! »En schöne Tag!«, wünscht der Chauffeur den Aussteigenden.

Ein schöner Tag, das wird's bestimmt, ein richtiger Wandertag. Der

Berg ruft, und diesem Ruf folgt man ja gerne. Denn oben, bei den Gipfeln, ist die Luft zwar dünner, die Aussicht dafür umso weiter, der Alltag fern. Vorfreude. Da stört sich auch niemand daran, dass man noch etwas warten muss, weil der Bus nicht alle, die mitfahren möchten, auch mitnehmen kann.

»Verstärker kommt in fünf Minuten«, verkündet der Chauffeur – auf Hochdeutsch. Ein Service für Gäste aus dem »großen Kanton« (für Nicht-Schweizer:

Deutschland). Ein wohl weit nördlich der Alpen beheimateter älterer Herr guckt etwas irritiert. »Ein zweiter Bus kommt gleich«, klärt ihn jemand unter den Wartenden auf.

Symbol der Schweizer Alpen

Alltag in den Schweizer Alpen, zwischen dem Greyerzer Land und dem hintersten Zipfel Graubündens. Überall da, wo das gelbe Postauto hinkommt, also fast überall. Es ist nicht zu übersehen, ▷



Regionalzug am Lago di Poschiavo in Graubünden



Unterwegs in den
Berner Alpen zum
Kleinen Schreckhorn



Der Interregio auf dem
Landwasser-Viadukt
der Albula-Strecke

DIE SCHÖNSTEN BERGBAHNEN IN DER SCHWEIZ

MONTREUX-BERNER OBERLAND (MOB)

Landschaftlich sehr abwechslungsreiche Fahrt vom Berner Oberland (Interlaken) an den Genfersee (Montreux). Mit der finalen Abfahrt vom Tunnel de Jaman (1113 m) nach Montreux besonders lohnend. www.mob.ch

JUNGFRAUBAHN (3454 m)

Top of Europe – die höchstgelegene Bahnstation des alten Kontinents. Überwältigend die Eiger-Nordwand, viel (Bahn-)Verkehr auf der Kleinen Scheidegg, dann im Berg hinauf zum Jungfraujoch, mitten hinein in das eisige Herz der Berner Alpen. www.jungfrau.ch

ALTE FURKABAHN

Nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels wurde die alte Strecke mit dem kurzen Scheiteltunnel (2163 m) stillgelegt. Ein privater Verein hat sie in mehrjährigem Einsatz reaktiviert – sehr zur Freude aller

Eisenbahnfans weltweit. Zwei Dampflok, ursprünglich in der Schweiz gebaut, wurden in einer aufwendigen Aktion aus Indochina zurückgeholt und wieder in Dienst gestellt. www.dfb.ch

PILATUS (2118 m)

Die steilste Zahnradbahn der Welt (bis 48 Prozent Steigung) bringt Aussichtssüchtige auf den Luzerner Hausberg. Grandioses Berge-Seen-Panorama. www.pilatus.ch

BRIENZER ROTHORN (2348 m)

Über hundert Jahre alt und immer noch in Betrieb: die dampfgetriebene Zahnradbahn auf das Briener Rothorn – ein absolutes Highlight für alle Eisenbahn-Nostalgiker! www.brienzi-rothorn-bahn.ch

RIGI KULM (1797 m)

Der berühmteste Aussichtsgipfel der Schweiz lässt sich gleich über zwei Zahnrad-

bahnen »besteigen«, von Vitznau am Vierwaldstättersee und von Goldau an der Gotthardlinie. Die Vitznau-Rigi-Bahn ist die älteste Zahnradbahn in den Alpen, 1871 eröffnet. www.rigi.ch

GORNERGRAT (3090 m)

Ganz im Bann des Matterhorns steht die Bahnfahrt von Zermatt auf den Gornergrat. Faszinierend die Gletscherwelt der Berner Hochalpen mit weiteren 32 Viertausendern. Ein besonderes Erlebnis: Übernachten im Kulmhotel Gornergrat, Sonnenuntergang zum Diner inklusive. www.gornergrat.ch

GLACIER-EXPRESS

Die Fahrt von Zermatt nach St. Moritz (oder umgekehrt) garantiert einen Tag voller sensationeller Eindrücke – nicht zu überbieten! Die Alpenbahn schlechthin; unbedingt früh reservieren! www.glacierexpress.ch



BERNINA-EXPRESS

Vom Engadin über den Berninapass hinab ins Veltlin. Die Fahrt mit der höchsten Adhäsionsbahn der Alpen (Kulminationspunkt 2253 m) bietet starke Kontraste: Fels und Eis des Berninamassivs, südländischer Charme im Puschlav, Weinberge im italienischen Veltlin. www.rhb.ch

MONTE GENEROSO (1700 m)

Der »Rigi des Tessins« kann es mit dem Original locker aufnehmen, was die Aussicht betrifft. Ein ähnlicher Publikumsmagnet wie der Innerschweizer Berg wurde die Monte-Generoso-Bahn allerdings nie. Dass sie noch fährt, ist dem legendären Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler zu verdanken. Als er erfuhr, dass die Bahn während des Zweiten Weltkrieges abgebrochen werden sollte, kaufte er sie kurzerhand. www.montegeneroso.ch

gelb wie früher die Postkutschen, die den gleichen Dienst mit viel weniger PS (aber halt auch entschieden langsamer) verrichteten. Und überhören kann man es schon gar nicht, der Dreiklang aus Rossinis Oper »Wilhelm Tell« ist so etwas wie eine eidgenössische Ikone, vor fast jeder Serpentine, jeder unübersichtlichen Kurve ertönt er.

Die Berge, sie haben die Schweiz geprägt wie nichts anderes; das Leben im Schatten gewaltiger Gipfel, oft in Armut, später dann der sagenhafte Aufstieg zur Industrienation, der Siegeszug des Tourismus: das Matterhorn, St. Moritz, der Davoser Zauberberg. All das wurde erst durch moderne Verkehrswege möglich, Straßen und Schienen. Sie verbanden Städte und Dörfer, erleichterten den Transit, befeuerten Exporte. Die Belle Époque war eine Zeit des Aufbruchs, die Berge wurden »erobert«, der technische Fortschritt machte es möglich. Es war ein Kampf des Menschen mit der Natur. Alles schien denkbar, vorstellbar, selbst stolze Viertausender wie das Matterhorn und die Jungfrau sollten ans Bahnnetz angeschlossen werden. Five o'Clock Tea auf 4000 Metern?

Freie Fahrt in die Zukunft

Ein Meilenstein in dieser rasanten Entwicklung war die Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahr 1882 und damit der Anschluss ans europäische Schienennetz: Der Weg in den Süden war frei. Heute summiert sich die Länge aller Eisenbahntunnels im Land auf über 500 Kilometer. Den Schweizern deshalb einen Tunnelblick nachsagen zu wollen, wäre allerdings sträflich verkehrt. Denn dass sie sich eine umweltfreundliche Mobilität viel kosten lassen, zeugt von einem Weitblick, der deutlich über den nächsten Wahltermin im Politbetrieb hinausreicht. 1992 sprachen sich die Stimmberechtigten mit grosser Mehrheit für den Bau der NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) aus – ganz ohne ▷

DIE SPANNENDSTEN POSTAUTO-STRECKEN

DERBORENCE (1464 m)

Dass einem sogar beim Autofahren schwindelig werden kann, beweist die abenteuerliche Fahrt von Sion ins malerisch-verwunschene Bergsturzgebiet von Derborence im Unterwallis. Nicht in den Abgrund schauen!

SANETSCHPASS (2253 m)

Starke Landschaftseindrücke vermittelt die Fahrt von Sion durch die Weinberge rund um Savièse hinauf in die raue Hochgebirgslandschaft um den Sanetschpass.

SIMPLONPASS (2006 m)

Ein berühmter Pass, eine große Landschaft. Auf den Spuren von Kaspar Stockalper, dem »König des Simplons«, von Brig nach Gondo an der italienischen Grenze.

GRIESALP (1408 m)

Keine Postautostraße ist steiler: 28 Prozent! Das innerste Kiental gehört zu den schönsten, noch weitgehend unberührten Landstrichen des Berner Oberlandes. Und über allem thront das Massiv der Blüemlisalp (3660 m).

GROSSE SCHEIDEGG (1962 m)

Die Straße von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald gehört ganz den Radlern – und dem Postauto. Grandiose Kulisse, dominiert vom Wetterhorn. Finales Schlussbild: der Eiger, aus dieser Perspektive mehr Scheibe als Wand.

VIER-PÄSSE-RUNDE

Das absolute Nonplusultra unter den Schweizer Passfahrten. Gleich vier Pässe in den Zentralalpen: Grimsel (2164 m), Nufenen

(2480 m), Gotthard (2106 m) und Susten (2224 m). Dazu Gletschereis, hundert Gipfel und 82 Serpentine. Wow!

LUKMANIERPASS (1916 m)

Aus dem Bündner Oberland geht es in den Süden, vom Klosterdorf Disentis in der Region Surselva nach Biasca. Der Lukmanierpass verbindet zwei ganz unterschiedliche Bergregionen der Schweizer Alpen: das Tal des Vorderrheins und das Tessiner Blenioal.

PASSO DEL SAN BERNARDINO (2066 m)

Noch so eine Fahrt über die Alpen, bei der sich die Sehenswürdigkeiten wie Perlen auf einer Schnur aneinanderreihen: Das Burgenparadies Domleschg, die Kirche von Zillis, die Viamala-Schlucht, das alte Walsertal Splügen, der Passo



del San Bernardino und das Schloss von Misox, um nur ein paar zu nennen.

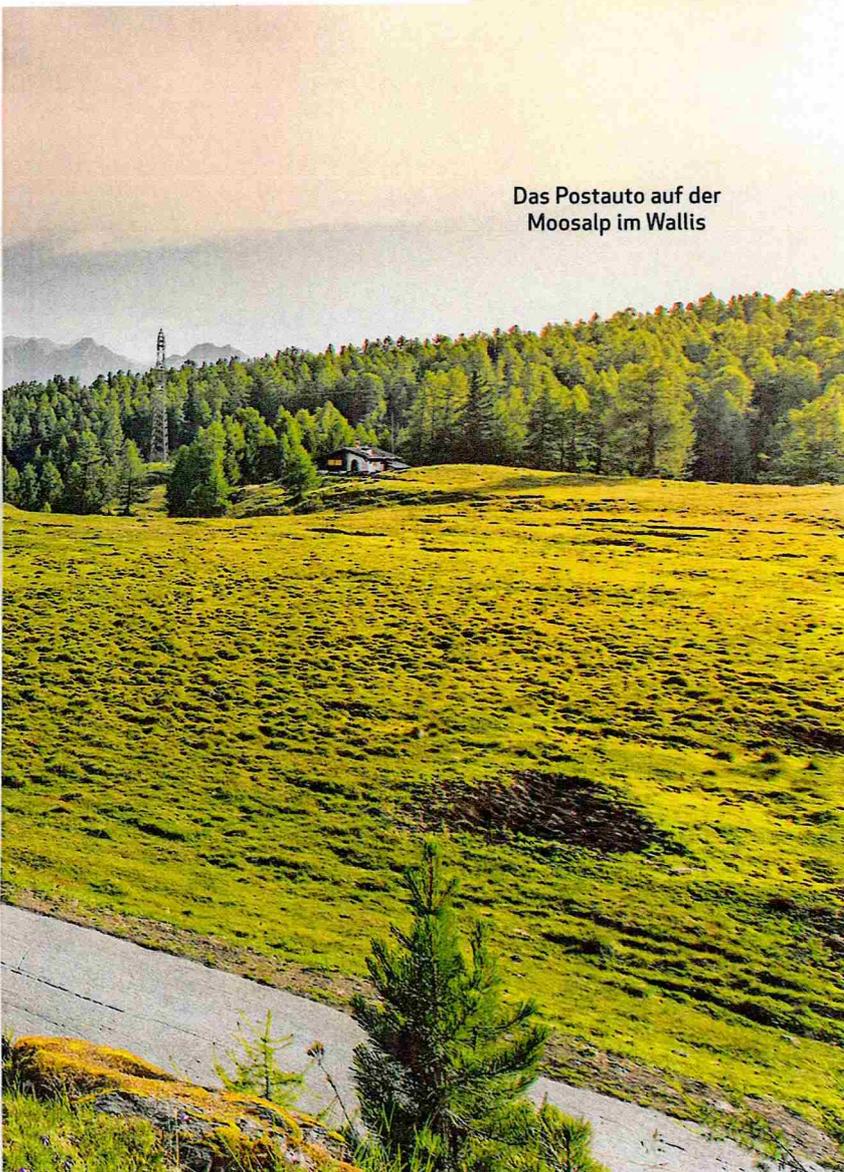
CORTE DI NEGGIA (1395 m)

Ein Abstecher ins Hinterland des oberen Lago Maggiore, von der Riviera del Gambarogno über das Kurvenkarussell (35 Kehren) in das weltabgeschiedene Dorf Indemini. Tessiner Kontraste.

VAL D'HERÉMANCE

Eine Fahrt voller eindrücklicher Kontraste: malerische Walliser Dörfer, Erdpyramiden bei Euseigne und die monumentale Betonsperrde des Lac de Dix, die größte in den Alpen (285 Meter hoch). Grandios die Kulisse des Lac des Dix mit dem Mont Blanc de Cheilon (3870 m).

Das Postauto auf der Moosalp im Wallis



Zuschuss der EU. Kosten: rund 15 Milliarden Franken.

Ein helvetisches Eisenbahn-Gen? Das nicht, aber: Nirgendwo in Europa ist das Schienennetz – trotz der schwierigen Topografie – ähnlich dicht wie in der Schweiz. Kein anderes Land investiert so viel in seine Bahnen. Keine Frage, den SBB (Schweizerische Bundesbahnen) und der PostAuto AG kommt eine Identität stiftende Funktion zu. Mit dem Postauto unterwegs sein, das stärkt ein Wir-Gefühl. Wer je mit dem Glacier-Express, dem »langsamsten Schnellzug« der Welt, unterwegs war, weiß, was gemeint ist: Bahn und Bus verbinden. Ganz nebenbei: Rund 2,5 Millionen Schweizer und Schweizerinnen besitzen ein Halbtax-Abonnement, und das ermöglicht exakt, was sein Name verspricht: zum halben Preis Bahn und Bus fahren.

Vielleicht hilft ja jene Geschichte vom Bundesrat (schweizerisch für Minister), der im Zug nach Bern fährt, die eidgenössische Mentalität besser zu verstehen. Fragt ihn ein deutscher Reporter, was die Leute denn denken, wenn er per Bahn zur Arbeit unterwegs ist, nicht im dicken Mercedes, mit Chauffeur natürlich? Die Antwort: »Was meinen Sie, was die Leute denken, wenn ich nicht mit dem Zug fahre?«

Sekundengenaue Pünktlichkeit

Fast so berühmt wie das Posthorn ist die Schweizer Bahnhofsuhr, als ein Symbol für die legendäre Pünktlichkeit des Zugbetriebes. Sie wurde 1944 von dem Züricher Elektroingenieur und Gestalter Hans Hilfiker entworfen und zeichnet sich durch ihr reduziertes, klares Design aus. Das gefiel den Apple-Leuten im Silicon Valley so gut, dass sie es kurzerhand auf ihr iPad kopierten. Als sich die SBB dagegen wehrten, zahlte der Digitalriese zwanzig Millionen Franken.

Es ist Nachmittag. Das Postauto fährt in Airolo ein, hält am Bahnhof, Umsteigen in den Zug nach Zürich. Der Sekundenzeiger der Bahnhofsuhr springt eine Minute weiter. Kaum spürbar, ohne jedes Ruckeln setzt sich der Zug in Bewegung, Kurz vor sieben wird der Zug in Zürich HB sein. Pünktlich. ◀