

Im Einklang mit der Natur – oder doch nicht?

Das Auto ist nach wie vor das bevorzugte Transportmittel zahlreicher Skitourengänger

Hinter dem emissionsfreien Ski-Aufstieg aus eigener Kraft stehen Millionen gefahrener Kilometer aus den Wohnorten in die Berge. Wie liesse sich die Bilanz des Skitourengehens allenfalls verbessern?

Stefan Michel

Die Ski pflügen kaum hörbar durch den weichen Schnee, leise klackt der Skischuh. Rundherum: Stille. Wenn sich die Ohren an die Geräusche der Berge gewöhnt haben, hört man den Wind oder Vogelrufe. Vielleicht auch ein Auto, das auf den Parkplatz am Ausgangsort der Skitour fährt. Bei kaum einer Sportart fühlt man sich so im Einklang mit der Natur wie auf einer Bergtour. Man bewegt sich aus eigener Kraft durch das Gelände, liefert sich dem Berg aus. Je schwieriger dieser einem das Erreichen des Gipfels macht, desto grösser das Glücksgefühl, wenn man oben steht.

Hunderte von Autokilometern

Die Anreise erfolgt oft in weniger naturverbundener Weise. Das Auto ist das bevorzugte Transportmittel zahlreicher Tourengänger. Am frühen Morgen aus der Stadt hinaus, in die Berge, auf eine sechsstündige Tour und am gleichen Tag wieder nach Hause – das geht mit dem Auto wesentlich bequemer als mit Bahn und Bus. «Bergsport ist auch Motorsport», konstatierte der ehemalige Präsident des Deutschen Alpenvereins Heinz Röhle schon Ende der achtziger Jahre. Die Aussage stimmt auch heute noch, trotz dichtem Bahn- und Busfahrplan.

Der Schweizer Alpenclub (SAC), welcher dem Bergsport und dem Alpenschutz gleichermaßen verbunden ist, hat die Mobilität im Zusammenhang mit den von einzelnen Sektionen organisierten Touren hochgerechnet: Zu 43 Prozent reisen die Teilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Jedoch werden 79 Prozent der total gefahrenen Kilometer in Privatautos zurückgelegt. Immerhin, deren Auslastung ist sehr hoch, einige fahren gemeinsam im Kleinbus. Ursula Schüpbach, Bereichsleiterin Umwelt des SAC, betont, dass die Zahlen nur Grössenordnungen und Tendenzen zeigen. «Im Übrigen geht es nicht nur darum, mit welchem Ver-

kehrsmittel man anreist, sondern aus welcher Entfernung. Mitglieder von Sektionen aus Bergregionen haben oft gar keine Chance, mit dem öffentlichen Verkehr anzureisen. Dafür fahren sie auch nicht Hunderte von Kilometern für eine Tour wie die Mitglieder von Mittellandsektionen.» Schüpbach empfiehlt, für Eintagestouren möglichst nahe gelegene Berge anzusteuern. Es bleibt die Tatsache, dass Millionen von Kilometern im Auto für Bergtouren zurückgelegt werden (alleine bei den Sektionstouren, Sommer und Winter, sind es in einem Jahr rund 6,3 Millionen).

Es fragt sich zudem, ob die Reise der einzige Emissionsfaktor des Tourengehens ist. Sten Smola ist ein ökologisch engagierter Snowboard-Tourengänger. Er hält auch die Ausrüstung für ein Problem. «Man sollte möglichst lange die gleiche Ausrüstung benutzen, um die Emissionen zu reduzieren. Aber das kann ich als Snowboarder mit Sponsoren im Hintergrund nicht.» Smola ist Tester, Mitentwickler und Model für seine Ausrüster. Diese wünschen, dass er sich stets mit den neusten Kleidern und Boards zeigt. «Aber ich arbeite mit Marken zusammen, die Umweltschutz grundsätzlich nicht nur als Marketing-Gag betreiben, sondern aus echtem Engagement», versichert der Bieler. Mit seiner Organisation Ride Greener (siehe Kasten) hat er sich dem umweltschonenden Bergsport verschrieben.

Die Crux der Eintagestour

Kathrin Dellantonio, Marketing- und Sales-Leiterin der Stiftung Myclimate, relativiert: «Wenn man die Gesamtemissionen für einen Tourentag anschaut – Ausrüstung, An- und Rückreise, Verpflegung, allenfalls die Benützung einer Bergbahn –, dann bleibt die Anreise der grösste Emissionsfaktor, sofern sie im Auto erfolgt.» Und sie präzisiert: «200 Kilometer mit der Bahn ergeben pro Person etwa 4 Kilo CO₂. Eine Person im Auto verursacht 40 bis 60 Kilo.» Selbst ein Tag Liftbenützung in einem grossen, künstlich beschneiten Skigebiet bewirke nur einen Bruchteil der Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (7 bis 10 Kilo CO₂). Oder anders gesagt: Wer mit der Bahn von Zürich nach Davos fährt und dort einen Tag lang die Skilifte benützt, sorgt für weniger CO₂-Ausstoss als der Skitourengänger, der alleine im Auto die gleiche Distanz zurücklegt – obwohl

Letzterer sich seine Höhenmeter aus eigener Kraft erarbeitet.

Das Problem des Autoverzichts liegt auf der Hand: Viele Gipfel bleiben auf einer Eintagestour unerreichbar, weil man nicht früh genug am Ausgangspunkt ist. Besonders schwierig ist es im Frühling, wenn man zeitiger starten muss, um die Tour zu beenden, bevor um die Mittagszeit die Lawinengefahr deutlich ansteigt.

Planerische Herausforderung

Sten Smola reist oft schon am Vortag ins Gebiet seiner Tour. Bahn und Bus zu benutzen, ist für ihn selbstverständlich. Zeit für die langsame Reise nimmt er sich nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes: «Ich brauche Zeit, um mich vom Schlaraffenland des Stadtlebens an die Wildnis der Berge zu gewöhnen», sagt er. Manchmal steigen Smola und seine Tourenfreunde am Vortag in eine Hütte auf, oft schlagen sie ein Biwak auf. Für den Geografen und Teilzeit-Snowboard-Profi gibt es nichts Besseres, trotz den Mühen: «Die Nacht ist kalt, und am Morgen, wenn man in die gefrorenen Snowboard-Schuhe steigt, ist es noch schlimmer. Und dann spürt man die ersten Sonnenstrahlen – das sind Dinge, die man nicht kaufen kann. Die muss man sich erarbeiten.»

Weniger philosophisch als praktisch geht Heinz Röhle das Ganze an. Er empfiehlt, statt tageweise verschiedene Ziele anzufahren, mehrere Tage in einer Bergregion zu verbringen und von dort aus Tagestouren zu unternehmen. «Das Verhältnis Autokilometer zu Höhenmetern lässt sich massiv verbessern, wenn man nur einmal hin- und zurückfährt, aber dazwischen mehrere Touren unternimmt.» SAC-Vertreterin Schüpbach wirbt für Überschreitungen und Mehrtagestouren, die von Hütte zu Hütte führen: «Da sind öffentliche Verkehrsmittel per se idealer.» Das mühsame Holen des Autos am Startort entfällt. Am Ende der Tour fährt man mit dem nächsten Zug oder Bus nach Hause – vorausgesetzt, es fährt einer.

Für Bergführer kommt die Anreise am Vortag oft nicht infrage. Es sei denn, der Gast sei bereit, dafür zu bezahlen. Bergführer Andres Scherrer meint dazu: «Ich habe im Winter praktisch jeden Tag eine Tour mit Gästen. Ich kann gar nicht anders, als am Morgen anzureisen.» Scherrer hat während eines Teils der Saison eine einfache

Lösung gefunden, um seine Autokilometer zu minimieren: In den Monaten Januar und Februar arbeitet er ausschliesslich im Prättigau, wo er wohnt. «Von März bis Mai bin ich dann überall und fahre sehr viel mit dem Auto. Oft muss ich meinen Gästen auch Teile der Ausrüstung mitbringen. Das geht mit dem Zug nicht.»

Zurück zu den einfachen Tourengehern, die möglichst schonend an ihr Ziel kommen wollen. Es gibt diverse Tourengebiete, die man frühmorgens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht. Eine Handvoll Tourenführer für «ÖV-Touren» sind voll davon. Auf dem Bergtourenportal hikr.org finden sich unter selbigem Suchbegriff zahlreiche Touren, die je nach Wohnort gut ohne Auto erreichbar sind. Und wenn die Verbindungen nicht ganz bis zum Ausgangsort gehen, dann bietet sich ein Alpentaxi an. In vielen Bergregionen bringt es Wintersportler vom Bahnhof zu ihrem Ausgangspunkt. «Die letzten Kilometer im Mobility-Auto zurückzulegen, die 150 Kilometer davor aber im Zug, reduziert die Emissionen auf einen Bruchteil», lautet ein weiterer Tipp von Ursula Schüpbach.

Auf die Anreise mit Bahn und Bus setzt seit zwanzig Jahren der Tourenanbieter «Berg und Tal» im luzernischen Root. Ist ein Ausgangsort ausnahmsweise mit dem öffentlichen Verkehr nicht erreichbar, hilft der Organisator, Fahrgemeinschaften zu bilden. Trotzdem reise ein Viertel der Gäste im Privatauto an, schätzt Geschäftsleiter Jürg Haltmeier.

Er setzt auch aus Sicherheitsgründen auf den öffentlichen Verkehr: «Ich halte es grundsätzlich für gefährlich, wenn übermüdete Tourengeher nach einer anstrengenden Tour im Auto unterwegs sind.» Gewisse Tourenziele seien wegen der Anbindung an den öffentlichen Verkehr eine planerische Herausforderung, räumt er ein: «Wenn wir zum Beispiel ab Martigny Richtung Gran Paradiso wollen, dann fährt der einzige Bus am Abend zu spät, als dass man noch zur Hütte aufsteigen könnte, der einzige Morgenbus aber so früh, dass die meisten nicht rechtzeitig in Martigny sind.» In solchen Fällen organisiert «Berg und Tal» den Transport der Gruppe ab dem entsprechenden Bahnhof.

Im grossen Zusammenhang

Auch Sten Smola lässt sich seine Tourenziele nicht vom Fahrplan diktieren. «Der Gipfel, den ich erreichen will, ist entscheidend und nicht wie ich dahin komme.» Da er die Einsamkeit sucht, meidet er vielbegangene Gebiete und komfortabel ausgebaute Hütten. «Ich bin eher in Hütten, die nicht bewartet sind. Nach einem intensiven Tourentag in einer Hütte auf 60 andere Gäste zu treffen, ist für mich ein Stimmungs-

killer.» Die Art, wie der puristische Snowboarder die Berge geniesst, dürfte allerdings nur einer Minderheit der Tourengeher behagen.

Ursula Schüpbach wehrt sich dagegen, das Skitourengehen wegen der vielen Autokilometer und anderer Emissionsfaktoren an den Pranger zu stellen. «Man muss das im Zusammenhang sehen. Beim Bergsport geht es um Bewegung in der Natur, Erholung, Zufriedenheit, Geselligkeit. Er trägt auch zum gesellschaftlichen Wohl bei.» Weniger weit geht Sten Smola: «Wenn eine einzelne Tour ökologisch nicht super ist, dann kompensiert man das mit einem umweltbewussten Lebensstil an den restlichen Tagen des Jahres locker.»

Klar ist: Skitourengehen hat das Potenzial zu einer Verringerung der Emissionen. Das muss nicht einmal eine Komforteinbusse bedeuten: Frühstück im Zug oder nach der Tour die Beine zu strecken, ist allemal gemütlicher, als Stunden auf der Autobahn zu verbringen.