

Die Stunden

Am Tisch mit Professoren und Studenten: Bed 'n' Breakfast in den Colleges von Oxford. **Seite 2**

In die Nacht hinein

Der Weg ist nie das Ziel, dennoch geht es beim Wandern nie nur darum, einen Ort zu erreichen. **Seite 3**

Helle Tage

Unter dem gleißenden Licht der Karibik verbirgt sich in Curaçao eine düstere Geschichte. **Seite 5**

**Land's End**

Joel Meyerowitz war hier: Motivsuche auf Cape Cod nach mehr als vierzig Jahren. **Seite 6**

Stünde die Sonne nicht so hoch am Himmel, man könnte sich im Norden Skandinaviens wägen: Der Blick fällt in ein traumverlorenes Hochtal, in dessen grünen Auen ein Bächlein talwärts mäandert. Zu beiden Seiten steigen schütterer Kieferwälder auf, die weiter oben in kahle Felslandschaften übergehen. Nirgendwo Häuser, Straßen, Stromleitungen und anderes Menschenwerk – die Welt im Urzustand.

Was die Abgeschiedenheit betrifft, ist die Val Mora im Alpenraum einzigartig. Das unbewohnte Tal gehört zum Schweizer Val Müstair, versteckt sich aber hinter einer Bergkette, von wo aus es ins oberitalienische Veltlin entwässert. Wer dieses Niemandsland besucht, betritt es in aller Regel von oben, vom Ofenpass auf einer markierten Pfadspur oder von der Alp Clastra auf einem befahrbaren Schotterweg kommend. Nach Italien hinunter führt nur ein schmaler und spektakulärer Fußweg, der den schäumenden Wildbach begleitet. Dass es in diesen Tagen überall sonst von Autos und Motorrädern wimmelt, hat man an der Aua di Mora schnell vergessen.

Die wildromantische Szenerie scheint alle die zu bestätigen, die die Alpen für das Gegenstück der zivilisierten Welt halten. Von wildnishafter Ursprünglichkeit zu sprechen wäre dennoch falsch. Die Alpen sind seit tausend Jahren eine Kulturlandschaft, in der Menschen ihre Spuren hinterlassen haben. Selbst hier oben, zweitausend Meter über dem Meer, wurden einst Bergwälder gerodet, um Weideflächen für Kühe, Schafe und Ziegen zu schaffen. Doch wurden die Eingriffe durch strenge Regeln gering gehalten. Sorgloser Umgang mit den Ressourcen hätten die Lebensgrundlage zerstört: die Natur, in der und von der man lebte und leben musste.

Vor hundert Jahren verlor die über Generationen praktizierte Kreislaufwirtschaft zunehmend ihre Bedeutung: Die bergbäuerlichen Produkte waren auf einem Weltmarkt nicht mehr wettbewerbsfähig, die alpine Bevölkerung musste sich nach Alternativen umschauen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde man Subventionsempfänger oder Pendler, verließ die Heimat oder setzte auf den Tourismus, der vielerorts zum Rettungsanker wurde – mit fünfhundert Millionen Übernachtungen im Jahr inzwischen aber auch als Fluch begriffen wird. Mit der Selbstbestimmung jedenfalls war es vorbei. Und ebenso mit der Ruhe: Die Alpen sind zum Peripherieraum der globalisierten Welt geworden, der von den Auswüchsen des Straßenverkehrs und den Folgen des Klimawandels weit stärker betroffen ist als das Flachland.

Um sich ein Bild von den aktuellen Entwicklungen zu machen, haben sich am 3. Juni vier bekannte Alpenaktivisten in Wien auf einen langen Weg gemacht, der sie mit Unterstützung der Alpenschutzorganisationen CIPRA und Alpen-Initiative in vier Monaten nach Nizza bringen soll. Die geplante Ankunft ist der 29. September – dann werden sie achtzehnhundert Kilometer im Auf und Ab zurückgelegt haben, das meiste zu Fuß, nur in Ausnahmefällen kurze Strecken mit dem Rad.

Dominik Siegrist, Harry Spiess, Gerhard Stürzlinger und Christian Baumgartner versprechen sich von ihrer Unternehmung einen hohen Erkenntniswert. Drei von ihnen haben den langen Weg vor genau fünfundsiebzig Jahren schon einmal zurückgelegt – in einer medienwirksamen Aktion, die unter dem Namen „TransALPedes“ in die Geschichte der Alpenpolitik eingegangen ist. Ziel war es damals, ein Jahr nach der Ratifizierung der „internationalen Alpenkonvention“, den neuen Gedanken einer nachhaltigen Entwicklung in die Regionen zu tragen und die bereits vor-



Fast schon eine Modelllandschaft: Blick von der Lagazuoi-Hütte auf die Berge Averau und Pelmo im Veneto

Foto Olimpio Fantuzzi / Schapowalow

Nicht überall geht's aufwärts mit den Bergen

Achtzehnhundert Kilometer in vier Monaten: Der alpenpolitische Orientierungsmarsch „whatsalp“ von Wien nach Nizza. *Von Gerhard Fitzthum*

handenen lokalen Initiativen miteinander zu vernetzen. Herausgekommen war nicht nur ein in Buchform erschienener Erlebnisbericht, der die Probleme und Chancen des Alpenraums auf den Begriff brachte, sondern etliche alpenweite Netzwerke, die bis heute Bestand haben.

Der diesjährige Gewaltmarsch heißt nicht „TransALPedes II“, sondern „whatsalp“ – ein Hinweis darauf, dass es weniger um die Initiierung neuer Bewegungen gehen soll als um eine Bestandsaufnahme. Auch diesmal besteht die Wandergruppe aus einem Kernteam, das die gesamte Strecke läuft, und aus Begleitern, die sich für eine oder mehrere Etappen anschließen.

Zum Teil handelt es sich um Sympathisanten, die in Städten oder im Berggebiet leben und sich seit Jahren für eine angepasste Alpenentwicklung einsetzen, zum anderen um Journalisten, politische Amtsträger sowie Vertreter von Nichtregierungsorganisationen, die mit der jeweiligen Region in einer besonderen Beziehung stehen – sie stellen sich als Experten zur Verfügung, um das Team unterwegs mit Hintergrundwissen zu versorgen.

In vielen Alpentälern sind solche Informanten überflüssig, so offensichtlich ist das, was sich im letzten Vierteljahrhundert verändert hat. „Was uns schmerzhaft aufgefallen ist, ist die unglaubliche Zunah-

me der Straßengeflechte und des Verkehrs“, erzählt Dominik Siegrist in einem Café in Meran, nach gut einem Drittel der Strecke. „Etappen, auf denen wir einzig die Geräusche der Natur hörten, waren selten. Fast immer schallte Auto- und Motorradlärm aus den Talsohlen herauf, nicht nur in großen Transitälern.“ Nicht weniger auffällig sei das Anwachsen der Siedlungsflächen für Gewerbe und Zweitwohnungsbau, sagt Siegrist, der lange Jahre Präsident der Alpenschutzorganisation CIPRA war und Professor für Landschaftsplanung an der Hochschule Rapperswil ist. Unübersehbar sei auch die Großindustrialisierung der Wintersportstationen, im Ge-

biet von „Ski amadé“ etwa. Um der deutlich spürbaren Klimaerwärmung mit künstlicher Beschneidung Paroli zu bieten, würden die Hänge nun rückstandslos planiert, überall Kabel und Schläuche vergraben und Speicherseen ins Gelände gegräbt. „Fuhr man früher in der Natur Ski, so tut man das heute in eigens geschaffenen, hoffnungslos sterilen Kunstwelten, um die man im Sommer nur einen weiten Bogen machen kann“, sagt er.

Dass es aus Sicht der Alpenschützer auch erfreuliche Veränderungen gibt, zeigt die folgende Etappe durch den Vinschgau, auf der die Gruppe mit dem Rad unterwegs ist – auf einer Teilstrecke der Via Claudia Augusta, eine Alpenüberquerung entlang der einstigen Römerroute.

Zur Zeit von „TransALPedes“ gab es hier noch keinen Radweg, man hätte auf der überfüllten Transitstraße fahren, Abgase schlucken und vermutlich auch sein Leben riskieren müssen. Inzwischen kann man an jedem zweiten Bahnhof Räder ausleihen und wieder zurückgeben – trotz seines alpinen Profils hat sich der Vinschgau zu einer echten Velodestination gemauert. Die eigentliche Sensation ist aber der Zugverkehr selbst. Schon 1961 hatten erste Gerüchte der Stilllegung kursiert, und Ende der Achtziger erklärte die italienische Staatsbahn offiziell das Aus für die Linie. Doch dann sagten Anliegergemeinden, Verkehrsplaner und Umweltschützer den vermeintlichen Sachzwängen den

Kampf an. Man erarbeitete ein wirtschaftliches Planungskonzept und konnte damit auch die Landesregierung überzeugen. Entstanden ist so eine der erfolgreichsten Bahnstrecken Italiens mit modernen Triebwagen und jährlich mehr als zwei Millionen Fahrgästen. Schon im ersten Jahr transportierte die Vinschgerbahn mehr Menschen, als die italienische Staatsbahn im gleichen Zeitraum über den Brenner schaffte. Man kann sich leicht ausmalen, wie es auf der Straße heute aussähe, wenn sie nicht von der Bahn entlastet würde.

Im Vinschgau war es vergleichsweise leicht, ein vorbildliches Netz des öffentlichen Verkehrs aufzubauen. Nicht zuletzt dank seines Autonomiestatus ist Trentino/Südtirol die reichste Region Italiens. Hinzu kommt, dass das inneralpine Trockental unvergleichlich wirtschaftsstarke ist – nicht etwa durch Industrie und Tourismus, sondern durch seine riesigen Apfelplantagen. Ingesamt werden in Südtirol jedes Jahr mehr als eine Million Tonnen Äpfel geerntet, kein geringer Teil davon im Vinschgau. Mit dem Idyll von Streuobstwiesen hat das freilich nichts mehr zu tun.

Am Oberlauf der Etsch gelingt also das, was man sich für alle Alpenregionen wünschen würde: Die Bevölkerung ist weder auf talferne Investoren noch auf neue Großprojekte angewiesen. Die Einnahmen bleiben im Tal, weil Lagerung und Vermarktung genossenschaftlich organisiert sind, statt von internationalen Konzernen diktiert zu werden. Gewinner sind kleine Unternehmer, auch wenn einige von ihnen bereits einen Jahresumsatz von mehr als einer Million Euro haben – nahezu steuerfrei, dank der massiven Subventionierung der Landwirtschaft seitens der Südtiroler Landesregierung. Wer von der traditionellen Grünland-Wirtschaft auf die Produktion von Äpfeln umstellt, verdient nach einer kurzen Amortisationsphase fünfmal so viel Geld wie vorher.

Doch hat der Boom seine Schattenseiten. Zum einen wird man mit Monokulturen niemals wirklich unabhängig. Zum anderen haben sich die Bodenpreise vervielfacht. Außerdem machen die dreifach im Jahr gespritzten Pestizide vor den Nachbargrundstücken nicht halt. Ein Hersteller von Bio-Kräutern, der seine Freilandpflanzen mit luftdichten Gewächshausfolien zu schützen versucht, hat nun einen Forde- rungskatalog an die Landesregierung geschickt, in dem er eine konsequente Kontrolle der gesetzlichen Grenzwerte ein- klagt. Apfelbauern, die es nicht schaffen, ihren Chemikalieneinsatz auf ihr Grund- stück zu begrenzen, sollten für die ent- stehenden Schäden haftbar gemacht werden.

Auch der zweite wichtige Erwerbs- zweig, der Tourismus, leidet unter der agrarindustriellen Erfolgsbranche: Längst ist die ganze Talsohle zu einer flächende- ckenden Produktionsstätte geworden, und jedes Jahr rückt die Apfelwalze weiter ins Gebirge vor. Sie kann das, weil der Klima- wandel den Anbau in immer größeren Hö- hen erlaubt. Bedroht ist inzwischen die be- zaubernde Malser Heide, um die herum sich nun Widerstand gebildet hat. Als erste Gemeinde in Europa entschied sich die Großgemeinde Mals in einer Volksabstim- mung, den Einsatz von Pestiziden auf ih- rem Gebiet zu verbieten. Nicht nur in die- sem Teil der Alpen ist das Selbstbewusst- sein der Bergbewohner in den vergange- nen Jahren deutlich gestiegen. Man ist es inzwischen leid, sich seine Lebensqualität durch überbordenden Verkehr und eine rücksichtslose Agrarindustrie einschrän- ken zu lassen – eine Entwicklung, die vor fünfundsiebzig Jahren allenfalls in Ansät- zen erkennbar war. Viel zu lang galten die großen Städte als leuchtendes Vorbild und hatte man die eigene, ländliche Situation

Fortsetzung auf Seite 3

MS EUROPA präsentiert den
**sommer
mitStil**



Bis zu 30% sparen.
Nur bis 30.11.2017!

Fünf Reisen und unzählige Erlebnisse. Freuen Sie sich auf Geheimtipps und kulturelle Höhepunkte vom Mittelmeer bis zur Arabischen Halbinsel! Genießen Sie den Luxus einer traditionellen Kreuzfahrt an Bord der EUROPA. In der persönlichen Atmosphäre dieses außergewöhnlichen Schiffes beginnt Ihr sommermitStil.

Unser Tipp:
von Kultur-Highlights bis zu neuen Lieblingsplätzen!

Limassol – Piräus
17.04. – 30.04.2018, 13 Tage, Reise EUR1807

Haifa/Israel – Ashdod – Paphos/Zypern – Rhodos/Griechenland – Agios Nikolaos/Kreta – Chania/Kreta – Naxos/Kykladen – Mykonos – Volos – Skiathos

ab **€ 4.990** pro Person
Seereise exklusive An- und Abreisepaket (Doppelbelegung),
Garantie-Suite (Kat. 1, 2 oder 3) mit 27 m² Wohnbereich
mit Panoramafenster

Für € 1.000 Aufschlag pro Person wohnen Sie in einer Suite mit Veranda – garantiert!
Das An- und Abreisepaket kann gern über Hapag-Lloyd Cruises dazugebucht werden.

HAPAG LLOYD
CRUISES

Weitere Termine und Reisen finden Sie unter **sommermitstil.de**

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH
Ballindamm 25 • 20095 Hamburg
f/hlcruises