



# NÄCHSTE HALTESTELLE: Gipfelkreuz

Viele Bergsportler fahren mit dem Auto in die Berge und meiden öffentliche Verkehrsmittel. Eine Anreise mit Bus und Bahn aber ist mehr als einfach „nur“ umweltfreundlicher. Sie bietet auch echte Vorteile und ist ein Erlebnis für sich.

Text & Fotos: **Franziska Leutner**

Beschwingt von der Musik aus dem Radio und in Gedanken schon oben auf dem felsigen Grat, stecke ich Getränkeflasche und Brotzeit in den Rucksack. Von den Verkehrsnachrichten nehme ich nur die Worte „Stau“ und „zähfließender Verkehr“ wahr. Ich sehe meinen Partner an: „Jetzt schon?“ Gleichzeitig winken wir ab, wen interessiert's, wir fahren ja mit der Bahn. Blechkolonnen-stop-and-Go am Irschenberg fällt heute aus, der Zug hoffentlich nicht ...

Mit Bus und Bahn in die Berge – das ist vielen Gipfelanwärtern fremd, obwohl nichts Ungewöhnliches: Es gab Zeiten, da war die Anreise in die Alpen oder gar deren Überquerung für die meisten nur mit Postbus oder Eisenbahn möglich. Heute ist der bahnfahrende Bergsteiger trotz Klimakatastrophen und Feinstaubbelastung in der Minderheit, seit das Auto zum Massenprodukt und zum eigentlichen Hauptausrüstungsgegenstand des bergaffinen Menschen geworden ist. Verständlicherweise, denn es ermöglicht eine flexible und bequeme Tourenorganisation mit direkter Anfahrt bis zum allerobersten Parkplatz am Berg und inklusive allem, was der Materialschrank so hergeben mag. Das Auto ist nicht mehr wegzudenken im (Bergsteiger-)Alltag. Für manchen ist es gar eine Art zweites Zuhause jenseits der eigenen vier Wände, in dem man für sich ist und frei im eigenen Tun und Lassen. Auch das Ausharren im Stau fühlt sich erträglicher an und weniger als vergeudete Zeit wie das Sitzen im Zug oder das Warten am Bahnsteig. Warum also „umsteigen“?

Im Abteil sind noch Plätze am Fenster frei. Es ruckelt kurz, die Bahn fährt los. Nach einem schnellen Kontrollblick, ob wir uns im richtigen Zugabschnitt befinden (bei der Bayerischen Oberland-

bahn (BOB) wegen der Zugteilung in Holzkirchen empfehlenswert) lehnen wir uns in die Sitze zurück. Der Waggon schaukelt leicht, und wir genießen das Nichtstun. Gegenüber sitzt ein junges Pärchen. Er beißt gerade in eine Wurstsemmel und liest in der Tageszeitung; sie ist in einen roten Wanderführer vertieft.

Die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Berge ist schlichtweg anders, entspannter – für alle. Diesen Pluspunkt schätzen zu lernen, ist eine Frage des Sich-darauf-Einlassens. Das gilt insbesondere für Autobesitzer, die nicht zwingend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Da heißt es zunächst einmal, die Erwartung zurückschrauben, dass eine Zugfahrt die automobilen Bequemlichkeiten völlig ersetzen kann und ausnahmslos für alle

Bergvorhaben geeignet ist. Mit der richtigen Einstellung aber lockt schon die entspannte Atmosphäre in die Bahn – weder gibt es einen von anderen Verkehrsteilnehmern gestressten Fahrer,

**Das Auto macht individuell mobil,  
die Fahrt in der Bahn entspannt**

noch Streit wegen zu hoher Geschwindigkeit oder der kürzesten Route. Auch eine scheinbare Nebensächlichkeit wie das Vorhandensein von Toiletten ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil: Sie sind vielleicht nicht immer sehr einladend, „fahren“ aber mit und stehen somit die gesamte Zeit über zur Verfügung, ohne dass ein Zwischenstopp die Fahrt verlängert und die Mitfahrer nervt.

Die eigentliche Besonderheit am Zugfahren aber ist, die Fahrtzeiten unterhaltsamer und erholsamer verbringen zu können als im Auto: Hin- und Rückfahrt selbst werden zum Bestandteil der Freizeitunternehmung und dienen nicht bloß der Beförderung zum Ausgangspunkt der Bergtour. Die konkrete Gestaltung dieser gewonnenen Frei-Zeit obliegt jedem selbst und kann vom intensiven Studieren von Karte und Tourenbeschreibung über Lesen, ►

*Nickerchen im Zug: eine von vielen Möglichkeiten, die Zeit während der Fahrt sinnvoll und erholsam zu nutzen*



Umsteigen ohne Druck: An Bahnhöfen wie in Tegernsee sind Bus und Bahn zeitlich aufeinander abgestimmt

Nachdenken oder Schlafen bis zum Essen und Spielen reichen. Gerade auch Kinder finden Bahnfahrten meist spannender als angeschnallt im Auto sitzen zu müssen – sie sind beweglicher, können Kontakt mit anderen Kindern knüpfen, und auch die Eltern können sich unbeschwert mit ihren Kindern beschäftigen. Das private Für-sich-Sein im Auto mag angenehm sein, hat aber den Nachteil, dass es eingrenzt. In Zug und Bus hingegen kommen sich auch fremde Mitfahrer schnell „näher“. Das führt oft zu netten Gesprächen und vielleicht sogar zum Kennenlernen von potenziellen Tourenpartnern. Und ganz nebenbei: Hat der Zug mal wieder Verspätung, lässt es sich in einer größeren Gruppe viel besser schimpfen.

Das Pärchen gegenüber spricht uns an: Was denn unser heutiges Ziel sei? Ich krame Karte und Wegbeschreibung aus dem Rucksack. Sie wollen auf den Nachbargipfel, ob wir ihnen noch ein paar Tipps geben könnten. Wir beschließen, bis zur Weggabelung gemeinsam zu wandern. Um zum heutigen Ausgangspunkt zu gelangen, müssen wir allerdings am Zielbahnhof zunächst noch in einen Bus umsteigen.

Die Vorbereitungen auf eine Bergtour mit Bus und Bahn sind durch das Internet unkompliziert, ein langes Anstehen am Bahnhaltepunkt überflüssig geworden. Höchstens bei Reisen in fernere Gebirgsgruppen im Ausland kann es ratsam sein, das Serviceangebot der Bahn vor Ort zu nutzen. Der Großteil der Informationen zu Anreise, Tourenbedingungen und Rückfahrt aber kann mit nur

wenigen Klicks bequem von zu Hause aus auf den Homepages der öffentlichen Verkehrsunternehmen abgerufen werden. Auch die Tickets sind online buchbar. Ein positiver Nebeneffekt ist – vor allem bei Touren, bei denen eine direkte Verbindung nicht sofort ersichtlich ist –, dass die Recherche und das Austüfteln im Vorfeld zu einer intensiven Auseinandersetzung mit regionalen Gegebenheiten und geografischen Zusammenhängen führen. Und das macht richtig Spaß. Bei einer Fahrt mit dem Auto reicht neben der essenziellen Tourenplanung oft die Eingabe des Ausgangspunktes ins Navigationsgerät – das ist praktisch, aber es geht auch etwas dabei verloren.

Die Zugbegleiterin kommt und kontrolliert unser Bayernticket – alles in Ordnung. Ich erinnere mich an eine Situation vor ein paar Monaten: Am Bahnhof ging es geradewegs zum Fahrkartenschalter. Dreimal geklickt, Bayernticket aufgerufen, Geld eingeworfen, und schon ratterte es im Automaten. Dann der plötzliche (aber zu späte) Geistesblitz: Es ist nicht – wie sonst bei meinen Touren – Wochenende, auch kein Feiertag. Nein: Dienstagfrüh, 7:30 Uhr. War da nicht etwas mit einer zeitlichen Begrenzung des Bayerntickets unter der Woche? Hektisch versuchte ich dem Automaten diesbezüglich Informationen zu entlocken. Nach einigem Hin- und Herdrücken steht es schwarz auf Digitalanzeige: „Montag bis Freitag gültig von 9 bis 3 Uhr des Folgetages.“ Und jetzt? Noch eine Karte lösen? Der finanzielle Vorteil wäre dahin ... Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist häufig die günsti-

**Insbesondere Alleinreisende fahren mit dem Zug deutlich günstiger**



Infomaterial wie Verbindungsnachweise in Taschenformat und themenspezifische Wanderführer sind nützlich für die Tourenplanung mit Bus und Bahn

gere Variante. Insbesondere wenn man alleine reist, sind die Bahnkosten gegenüber den heutigen Benzinpreisen erschwinglicher (was nicht heißt, dass Bahntickets günstig wären). Dies machen vergleichende Kostenaufstellungen zwischen Auto- und Bahnfahrten deutlich – berechnet mit der gängigen Kilometerpauschale

von 0,30 Euro pro Kilometer, Fix- und Betriebskosten des Autobesitzers also miteinbezogen. Eine Fahrt mit dem Auto von München nach Garmisch kostet für eine Person hin und zurück um die 54 Euro (bei einem weiteren Mitfahrer 27 Euro, bei fünf elf Euro pro Person). Im Regionalzug kostet ein normales Ticket 39 Euro hin und zurück, ein Bayernticket nur 22 Euro (mit einem weiteren Mitfahrer 13 Euro, bei fünf nur 8 Euro pro Person). Der Nachteil ist – ausgehend von einer staufreien Autofahrt – der Zeitfaktor, da die Bahn gute 50 Minuten länger braucht. Soll es in Richtung Bayerischzell oder Kufstein gehen, ist man mit der Bahn hingegen in etwa genauso schnell. Noch günstiger fährt es sich zu Zielen, die die BOB ansteuert, wie zum Beispiel nach Tegernsee: bei fünf Mitfah-

**Bahnfahren mit Fahrrad ist oft abenteuerlich und chaotisch**

rem mit dem BOB-MVV-Ticket bezahlt eine Person 5 Euro, fährt nur eine Einzelperson, kostet das Ticket 17 Euro hin und zurück. Autofahrer müssen in etwa das Doppelte rechnen. Nicht miteingerechnet sind die Kosten für den Transport von Fahrrädern. Hier bietet sich die Bayern-Fahrradtagesskarte für 5 Euro an, die auch in S- und U-Bahn gültig ist. Wer im MVV-Geltungsbereich bleibt, zahlt (demnach immerhin bis Holzkirchen) nur 2,50 Euro. Kostenlos ist die Mitnahme von Fahrrädern mit einer Reifengröße von bis zu 20 Zoll.

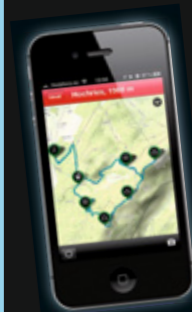
In Fahrtrichtung sitzend genieße ich gerade ausgiebig die ersten Blicke auf die Berge, als mich die ebenfalls in München eingestiegenen Mountainbiker ablenken. Sie sitzen und stehen vorne im Mehrweckabteil zwischen und neben ihren Rädern. Gerade ►

## BERGTRÄUME ERLEBEN!



Klettersteige Bayern - Vorarlberg - Tirol - Salzburg € 18,90 (D), Wanderführer Karawanken € 14,90 (D), Wochenendtouren Bayerische Alpen € 14,90 (D)

**Rother Touren App**  
Holen Sie sich die kostenlose Rother Touren App!



für's iPhone  
ab Sommer  
auch für Android



[www.rother.de/app](http://www.rother.de/app)



**Bergverlag Rother • www.rother.de**

Fahrradtransport im Mehrzweckabteil der Bahn. Im Winter sind in manchen Zügen Skihalterungen angebracht.



öffnen sich die Türen des Zuges, und eine weitere Gruppe Fahrradfahrer will zusteigen. Es beginnt ein hektisches Hin- und Herschieben und Heben der Räder. Die letzten beiden Personen sind mit ihren Rädern noch nicht richtig im Zug, da piepst schon die Tür zum Schließen. Sie quetschen sich gerade noch hinein. Das Abteil gleicht nun einem Hindernisparcours.

Bahnfahren ist gerade mit Fahrrädern oft ein bisschen chaotisch, abenteuerlich und stellenweise eine harte Zerreißprobe, denn eine Beförderung ist bei starkem Passagieraufkommen nicht garantiert. Dafür geht es abgesehen von reinen Fußmärschen kaum umweltfreundlicher, und bei unerwarteten Ereignissen wie einem plötzlichen Wettereinbruch oder Erschöpfung kann man jederzeit den nächstliegenden Bahnhof ansteuern und nach Hause fahren. Überraschend mühelos ist das Transportieren der Ski(touren)-Ausstattung: Bei den immer leichter werdenden Materialien und ausgefeilten Rucksacksystemen ist das Tragen zum Bahnhof kein großer Kraftakt mehr. Pistenfahrer haben für gewöhnlich nicht viel weiteres Gepäck, und für Tourengänger ist das Reduzieren aufs Nötigste selbstverständlich, das Schultern der Ausrüstung – auch über weitere Strecken als bis zum hauseigenen Parkplatz – einkalkuliert. Im Übrigen verleiht dieses „Schleppen“ und zeitweilige hindernisvolle Bahnfahren das vielleicht recht subjektive, aber sehr wohltuende Gefühl, auf eine ursprünglichere Art und Weise bergsteigen zu gehen. In den Zügen selbst sind zur Wintersaison zum Teil statt Fahrradständern Skihalterungen installiert. Aber auch so lassen sich Schneeschuhe und die ohnehin immer kürzer werdenden Brettl irgendwo hinter und unter den Sitzen verstauen. Nur die Gepäckablagen in den Regionalzügen sind nach wie vor höchstens handtaschentauglich.

Die Rucksäcke zwischen die Beine geklemmt sitzen wir im Bus. Andere hatten weniger Glück und stehen zwischen den Sitzreihen. Offenbar nehmen die Betroffenen die Situation aber überwiegend mit Humor: Sie schütteln lachend den Kopf, als bei der nächsten Haltestelle wieder von vorne geschoben und gedrängelt wird. Zehn Minuten später sind wir da. An beiden Türen strömen die Fahrgäste aus dem Bus und schwärmen in die unterschiedlichsten Richtungen aus. Auch wir laufen wie verabredet mit dem Pärchen los, 100

Meter weiter vorne sind schon die ersten Schilder und der Wanderweg zu sehen.

Ausgangs- und Endpunkte einer Bergtour erfordern häufig nach der Bahn- noch eine zusätzliche Busfahrt. Dafür entfällt die nervige Parkplatzsuche, und die Tour kann unmittelbar gestartet werden. In der Tegernsee-, Spitzingsee- oder Wendelsteinregion beispielsweise sind Busse und Züge sehr gut aufeinander abgestimmt und gegenseitig auf kürzestem Weg erreichbar, was auch längere Tagestouren möglich macht. Das ist zugegebenermaßen nicht überall der Fall. Oft sind zwar Bahn- und Busverbindungen vorhanden, für die Durchführung einer längeren Bergtour aber unbrauchbar. Paradebeispiel ist der Guffert bzw. der Ausgangspunkt Steinberg im Rofan: Von München aus mit dem Auto in 1,5 Stunden erreichbar, braucht man mit den Öffentlichen mindestens doppelt so lange bei drei- bis viermaligem Umsteigen. In solchen Fällen bieten Bus und Bahn gewiss keine Alternative zum Auto. Dass es auch anders geht, zeigt das dichte Schweizer „PostAuto“-Netz. Gerade aber wegen solcher schlechten Verbindungen ist es umso wichtiger, regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen: Nur so besteht die Chance, regionale Linien zu erhalten bzw. deren Ausbau zu fördern. Denn in einer Sache sind Bus und Bahn für die

### Bus und Bahn sind unschlagbar in Sachen Gebirgsüberschreitung

Tourenplanung gegenüber dem Auto unschlagbar: Sie ermöglichen Touren, ob nun zu Fuß, mit dem Rad, mit Schneeschuhen oder Skiern, deren Ausgangs- und Endpunkte nicht identisch sind, wie bei Überschreitungen oder Durchquerungen. Und nicht zuletzt sind Züge bekanntermaßen die sichereren Verkehrsmittel, in denen man gerade nach einem besonders anstrengenden Bergtag – ganz ohne Unfallgefahr wegen Übermüdung oder einem Bier auf der Hütte zu viel – entspannen und die vielen Erlebnisse Revue passieren lassen kann.

Der Bahnsteig ist noch leer. Ein Blick auf Uhr und Fahrplan klärt, warum: Der nächste Zug fährt erst in einer Dreiviertelstunde. Macht nichts, dann bleibt noch Zeit für einen Rundgang im Ort mit kurzer Einkehr. Später, im Zug, fallen meinem Partner schnell die Augen zu. Die Frau gegenüber fragt nach unserer heutigen Tour. Ich deute mit dem Finger nach draußen und erzähle ihr begeistert vom luftigen Anstieg und der spontanen Entscheidung am Gipfel, nicht zur Bushaltestelle von heute Morgen zurückzukehren, sondern den uns unbekanntem Steig in die andere Richtung abzusteigen – es spielte schließlich keine Rolle, wo wir wieder in den Zug nach Hause einsteigen würden. ◀

Tourentipps: ab Seite 32



Franziska Leutner (31) ist Volontärin in der »alpinwelt«-Redaktion und verbringt nahezu ihre gesamte Freizeit in den Bergen. Da sie noch nie im Besitz eines eigenen Autos war, gehört die häufige Anreise in die Berge mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Freuden und Leiden ihres Bergsteigerdaseins.

THE NORTH FACE



SUMMIT SERIES™  
ATHLETE TESTED. EXPEDITION PROVEN.™

EXPEDITION: PERFECTION VALLEY



▲ <b>Anti Matter Jacket</b>	+	▲ <b>Infiesto Full Zip</b>	+	▲ <b>Meteor Pant</b>	+	▲ <b>Verto Micro Hoodie</b>	=	<b>Gesamtgewicht</b>
Ultraleichtes, klein packbares Shell		Minimalistischer Full Zip Fleece		Leichte, robuste Kletterhose		Federleichte Daunenjacke		Verto Climb Collection
319 g		379 g		454 g		245 g		1397 g

Less weight. More pitches.

Auf Baffin Island, Kanada, haben die The North Face® Athleten Hansjörg Auer, Iker und Eneko Pou unter extremen Bedingungen vier neue Big Wall Routen eröffnet. Mit der Verto Climb Collection nutzten sie dabei ein Bekleidungs-Kit, bei dem das Gewicht auf ein Minimum reduziert ist, ohne Kompromisse bei Strapazierfähigkeit und Schutz einzugehen. Der extrem leichte Verto Micro Hoodie bietet Iker Pou volle Bewegungsfreiheit bei anspruchsvollen Kletterpassagen und schützt dank 800er Premium Daunenfüllung vor eisigen Winden.

Erfahre mehr über die Kollektion & Expedition  
thenorthface.com