

# Berausender Sturz in den leeren Raum

Das Valposchiavo liegt wie eine vergessene Welt jenseits des Berninapasses im Süden Graubündens. Jahrzehntelang hat sich kaum ein Wintertourist für das einsame Tal interessiert – und genau das macht es jetzt für Stillesucher so interessant.

Von Gerhard Fitzthum

Wer in ein tiefverschneites Alpental aufsteigt, kann sich und die Welt schnell vergessen. Man konzentriert sich auf den Atemrhythmus und das richtige Aufsetzen der Schneeschuhe, gerät in einen Zustand der Entrückung, in dem alles nah und fern zugleich ist. Das Gespür dafür, wann man innehalten und aufschauen muss, scheint aber trotzdem nicht verlorenzugehen. Als wir uns heute zum ersten Mal umdrehen, sind wir jedenfalls sicher, genau den richtigen Zeitpunkt erwischt zu haben. Denn in unserem Rücken haben sich Piz Palü und Piz Bernina aufgebaut, die höchsten Gipfel Graubündens, weiß glänzend von Schnee und Eis. Eine ganze Weile stehen wir nun reglos da, betört von einer Kulisse, die nicht von dieser Welt zu sein scheint. Erstaunlicher als das spektakuläre Panorama ist nur die Tatsache, dass uns seit Stunden kein Mensch mehr begegnet ist. Nur fünfzehn Kilometer weiter westlich, im Oberengadin, treten sich Naturfreunde in dieser Jahreszeit gegenseitig auf die Füße, dort wimmelt es in den Wäldern vor Winterwanderern, Schneeschuhgängern und Tourenggehern.

Im autofreien Val di Campo hingegen zieht man ganz allein seine Spuren. Man sucht sich seinen Weg durch Lärchen- und Arvenwälder und passiert immer wieder gurgelnde Wildbäche und eisbedeckte Naturseen, neugierig beäugt von Gamsen, die weiter oben am Hang stehen. Das Val di Campo ist das Prunkstück des Valposchiavo, dieses tief eingeschnittenen Alpentals, das sich an das Oberengadin anschließt und an der Grenze zum Veltlin, dem italienischen Valtellina, endet. Weil die großen Transitrouten anderswo verlaufen, gehört es zu den weißen Flecken auf der touristischen Landkarte der Schweiz. Es soll sogar Eidgenossen geben, die den abgelegenen Winkel ihres Landes nur vom Hörensagen kennen – die kleine Welt am aufbrausend dahinströmenden Poschiavino, deren Bewohner einen italienischen Dialekt sprechen und sich ihren südlichen Nachbarn näher fühlen als den Rätoren des Engadins.

Obwohl von hohen Alpengipfeln umstanden, hat sich das Tal nie als Winterziel vermarktet – und konnte das auch nicht. Von Skigebieten, die diesen Namen verdienen, fehlt nämlich jede Spur, im ganzen Puschlav, wie das Valposchiavo auf Deutsch heißt, gibt es einen einzigen Übungslift, an dem sich nachmittags die Schulkinder tummeln. Dass man sich das lukrative Geschäft mit den Wintersportlern entgehen lässt, hat mehr mit der Mentalität der Poschiaviner zu tun als mit der Topographie. Im Unterschied zu den Protestanten von St. Moritz und Pontresina sind ihnen Unternehmensegeist und Risikobereitschaft eher fremd. Eine Rolle dürfte freilich auch die ungünstige meteorologische Lage gespielt haben. Wegen der Nähe zu den mediterranen Regionen der Lombardei taut der Schnee schneller als anderswo, selbst im tausend Meter hohen Hauptort Poschiavo gibt der Winter nur an wenigen Tagen des Jahres ein Gastspiel. Kein Wunder also, dass für Ski- und Snowboardfahrer die Welt an den Engadiner Stationen Diavolezza und Lagalp zu Ende ist. Wer komfortable Lifte und präparierte Pisten für selbstverständliche Einrichtungen eines Alpentals hält, glaubt im Valposchiavo in den leeren Raum zu stürzen.

Dennoch ist hier in den vergangenen Jahren etwas geschehen, das mit den Gesetzen des modernen Tourismusmarketing unvereinbar scheint: Im Winter kommen zwar nach wie vor deutlich weniger Gäste als im Sommer, ihr Anteil nimmt aber spürbar zu – und zwar ganz von allein. Weder hat man die Werbebudgets erhöht noch neue Freizeitangebote geschmiedet. Kaspar Howald, der Geschäftsführer der örtlichen Tourismusorganisation, glaubt, dass sich die Nachteile des Tals stillschweigend in Vorteile verkehrt haben: „Die bekannteren Alpentäler sind zu voll erschlossenen Sport- und Spaßplätzen geworden, aus denen alles Ursprüngliche vertrieben wurde. Das macht unsere intakten Landschaften und authentischen

Dörfer besonders für diejenigen attraktiv, denen es in den Ferien um Entschleunigung geht.“

Das idealtypische Symbol für diese Suche nach Stille und Langsamkeit ist die gemächlich durchs Tal zuckelnde Berninabahn, das touristische Erkennungszeichen des Puschlav. Wer mindestens zwei Hotelnächte bucht, kann die im Stundentakt verkehrenden Züge gratis nutzen. Kein Wunder, dass die „Kleine Rote“ längst nicht mehr nur als nettes Zusatzangebot wahrgenommen wird, sondern als Garant dafür, sich hier ohne Auto bestens bewegen zu können. Das ist im Falle des Puschlav umso vorteilhafter, weil auf dem Weg dorthin der zweitausenddreihundert Meter hohe Berninapass überquert werden müsste, eine windzerzauste Hochgebirgsstraße, in der im Laufe eines Winters bis zu zehn Meter Schnee fallen. Den Zügen der Rhätischen Bahn macht das alles nichts aus, im schlimmsten Fall ist der Linienverkehr ein bis zwei Stunden unterbrochen, bis die vorgespante Schneeschleuder die Trasse geräumt hat.

Gebaut wurde die sechzig Kilometer lange Linie in den Jahren 1906 bis 1910, als in Graubünden noch ein striktes Autoverbot herrschte. In den Jahrhunderten zuvor hatte der Bauernkanton vom transalpinen Warentransport mit Karren und Maultieren profitiert. 1882 war es damit jedoch schlagartig vorbei: Die Eröffnung des Gottthard-Eisenbahntunnels katapultierte das Transitland im Osten der Schweiz über Nacht ins geographische und wirtschaftliche Abseits. Alle Hoffnungen ruhten nun auf dem Tourismus, der sich in St. Moritz, Sils Maria und Pontresina schon etabliert hatte. Um den Devisenbringern aus dem Norden den Weg zu ebnen, baute man ihnen von Chur herauf eine komfortable Gebirgsbahn, die Albula-Linie. Ihr Erfolg war so groß, dass sich schnell Investoren für eine Verlängerung nach Süden fanden.

Für das Puschlav, in dem man eben noch mehr schlecht als recht von Subsistenzwirtschaft und Schmuggel gelebt hatte, bedeutete das einen grandiosen Aufschwung. In nur wenigen Jahren hatte sich die „valle perduta“, das „verlorene Tal“, zur Bühne des technischen Fortschritts gemausert. Motor dieser Entwicklung war das damals größte Wasserkraftwerk Europas. Von 1906 an versorgte es die Talbewohner mit jenem elektrischen Licht, das anderswo noch lange nicht Einzug halten sollte. Zugleich produzierte es den Tausend-Volt-Gleichstrom, ohne den die Züge der Berninabahn ihre haarsträubenden Steigungen nicht hätten bewältigen können. Was die in St. Moritz beginnende Meterspur so einzigartig macht, sind die unglaublichen Höhenunterschiede. Auf der Südrampe verliert sie auf fünfundzwanzig Kilometern Luftlinie 1850 Höhenmeter. Man durchreist innerhalb der eineinhalbstündigen Talfahrt ein halbes Dutzend Klimazonen – von den Gletscherwelten des Hochgebirges bis zu den Weinbergen des Valtellina, in dem Palmen und Agaven gedeihen.



Es ist deshalb wenig überraschend, dass die Waggons des Bernina-Express fast immer hoffnungslos überfüllt sind, selbst in der kalten Jahreszeit. Die Fahrt mit der Unesco-Welterbehahn gilt als fester Programmpunkt der Europa-Reisenden aus Fernost und Amerika. Unterwegs aussteigen ist allerdings nicht vorgesehen, das Übernachten im Tal erst recht nicht. Im klimatisierten Glashaus des Bernina-Express zieht das Valposchiavo vorbei wie ein Film. Geld kommt auf diese Weise nicht ins Tal. Für die nötige Wertschöpfung sorgen allein die Übernachtungsgäste, die mehrheitlich zwischen Mai und Oktober kommen. Sie gehören zu jener Gruppe von Individualtouristen, die kein Animationsprogramm brauchen und einen möglichst intensiven Kontakt mit der bereisten Region suchen – Spazierengehen, Radfahren und vor allem Wandern, das im unteren Teil des Tales zwölf Monate im Jahr möglich ist.

Dank der Berninabahn stehen den Gästen allerdings auch im Winter ungeahnte Möglichkeiten offen: Bei sonniger Hochwetterlage können sie zum Aussichtsturm auf der Alp Grüm hinauffahren oder an den Haltepunkten Lagalp und Diavolezza direkt in die Skibindungen steigen. Drückt schlechtes Wetter von Norden her ins Tal, setzt man sich in die Bahn und erreicht in einer halben Stunde das italienische Tirano, wo es gefühlte fünfzehn Grad wärmer ist. Am Nachmittag, wenn



Alles weiß: die Bernina-Linie am Lago Bianco – auf der Berninapass-Höhe zwischen Ospizio Bernina und Alp Grüm

Foto Gerhard Fitzthum

die Dörfer des Valposchiavo bereits im Schatten liegen, kann man hier in einem der vielen Straßencafés noch zwei Stunden lang in der Sonne sitzen.

Beim berühmten Kreisviadukt von Brusio sind Schnee und Eis jedenfalls längst vergessen. Wäre der Zug noch etwas länger, würde er unter sich selbst hindurchfahren. Der Schriftsteller Wolfgang Hil-desheimer, der sein halbes Leben in Poschiavo verbrachte, schwärmte vom Einfallreichtum der Eisenbahnpioniere: Sie hätten hier „einen Kastanienhain mit einem kühn geschwungenen halbrunden Viadukt eingefasst“ und damit einen „Raum von überraschender Anmut“ geschaffen, „ein intimes panoramisches Theater für den Genießer des Erlesenen, des Unerwarteten“. Noch mehr Spaß macht es freilich, den zuschlagpflichtigen Bernina-Express zu meiden und stattdessen in einen gewöhnlichen Regionalzug zu steigen. Nicht nur bleibt man dann von wild um sich fotografierenden Japanern verschont, man kann auch noch die Fenster öffnen und sich die milder werdende Luft um die Nase wehen lassen.

Im Valposchiavo hat man schon immer gewusst, wie man aus der Not eine Tugend macht. Das jüngste Beispiel dafür ist die Initiative „Hundert Prozent Bio“, mit der man die Landwirtschaft komplett auf ökologisches Produzieren umstellen will. Schon heute werden zweiundneunzig Prozent der Fläche von biozertifizierten Betrieben kultiviert, womit man erfolgreich eine Marktnische besetzt und die wachsende Gruppe von ernährungsbewussten Menschen anspricht. In vielen Gaststätten werden inzwischen lokale Qualitätsprodukte serviert, etwa Buchweizen-Spaghetti, die aus der ortsansässigen Nudelfabrik stammen und gern mit Speck, Bresaola und Tomaten aus dem Veltlin zubereitet werden. Manche Gäste nehmen die Teigwaren auch mit nach Hause, genauso wie die im großen Stil hergestellten Kräutertees, den Biokäse und die typischen Wurstprodukte. Wer die liebevoll restaurierte Mühle von Aino besichtigt, kann zudem ein Päckchen steingemahlene Buchweizenmehl kaufen. Die Nachfrage nach diesem traditionellen Produkt ist enorm – und es ist weit mehr als eine Antigllobalisierungstrophäe ökologisch sensibler Menschen.

Was dem Valposchiavo freilich noch fehlt, sind professionelle Freizeitangebote für den Winter, zuverlässig gespurte Wanderwege etwa oder markierte Schneeschuhtrails. Ohne Romeo Lardi gäbe es wohl nicht einmal den kleinen Prospekt, der die Gäste auf die attraktivsten Schneeschuhtrails hinweist. Der ehemalige Versicherungsvertreter war der Erste, der das Kapital des winterlichen Puschlav gewinnbringend zu nutzen wusste. Inzwischen sind seine Schneeschuhtrails so beliebt, dass er sich kaum noch vor Anfragen retten kann. Gebucht wird der drahtige Mittschiziger auch von Wanderreiseveranstaltern, die gemerkt haben, dass man eine bestimmte Klientel von Aktivurlaubern nicht mit großen Namen anlockt, sondern mit dem Versprechen von Naturnähe und Einsamkeit.

Vor wenigen Jahren galt Lardi noch als Rufer in der Wüste. Solange der Kraftwerksbetrieb hohe Steuereinnahmen ins Tal spülte, meinten die lokalen Politiker, die Wintergäste sich selbst überlassen zu können. Doch die Überproduktion an Strom durch den Boom der regenerierbaren Energien hat den Kraftwerksbetreiber in eine Krise gestürzt, wodurch auch das Geld in der Gemeindekasse knapp geworden ist. Kaspar Howald findet deshalb plötzlich Gehör mit seinen langgehegten Plänen für eine touristische Winteroffensive. Das erste und wichtigste Projekt wird in diesen Tagen verwirklicht: eine durchgehend ausgeschilderte Schneeschuhroute

von Pontresina im Engadin über die Passhöhe bis hinunter nach Poschiavo.

Wer am Hospizio Bernina aus dem Zug steigt und sich auf den Weg macht, kann kaum glauben, dass eine derart fesselnde und zudem konditionell eher anspruchslose Strecke erstmals in diesem Winter professionell beworben wird. Zunächst geht es am Nordufer des still unter dem Eis ruhenden Lago Bianco entlang, immer in Tuchfühlung mit der Trasse der Rhätischen Bahn, die sich längst von der Passstraße entfernt hat. Im Süden ragt der vergletscherte Piz Cambrena in den Himmel und im Osten die spektakuläre

Pyramide des Piz dal Teo, während im Hintergrund das Gipfelmeer der Bergamasker Alpen eine Aura von Unendlichkeit entfaltet. Noch spannender wird es nach dem Passieren der Staumauer, hier verliert sich der Weg in einer unberührten Schneelandschaft. Nach einer letzten Unterquerung der Gleise steigt man einen Hügel hinauf und fühlt sich der Welt nun vollends abhangen gekommen.

Kurz darauf ist der erhabenste und stillste Aussichtspunkt der hochalpinen Route erreicht: Nur sieben Kilometer Luftlinie entfernt, aber mehr als tausend Meter tiefer, schimmert der Lago di Po-

schio in der Gegenlicht. Zur Rechten fällt der Blick auf das Hochtal des Lago da Palü und steigt dann über einen breit ausgegossenen Gletscher bis zum Gipfel des Piz Palü auf, an dem der Wind feine Schneefahnen aufsteigen lässt. Weiter, so scheint es, kann man sich von der modernen Zivilisation nicht entfernen – und ist doch in fünf Minuten am Bahnhof der Alp Grüm, an dem man einkehren oder in den Zug steigen kann.

Informationen: Tourismusverband Valposchiavo, Tel.: 0041/81/8440571, www.valposchiavo.ch. In Deutschland: Schweiz Tourismus, Telefon: 00800 100 200 30 (kostenlos), www.myswitzerland.com.

Mein Schiff.

„Ich träum' jetzt schon vom Mittelmeer.“

Sichern Sie sich Ihre Lieblingsroute zum Wunschtermin.

PREMIUM  
ALLES INKLUSIVE

Ohne Aufpreis\*

MITTELMEER  
Mein Schiff 3  
April bis Oktober 2015  
Balkonkabine

7 Nächte ab 1.295 €\*\*

\*Im Reisepreis enthalten sind ganztägig in den meisten Bars und Restaurants ein vielfältiges kulinarisches Angebot und Markengetränke in Premium-Qualität sowie Zutritt zum SPA & Sport-Bereich, Kinderbetreuung, Unterhaltung und Trinkgelder. | \*\*Flex-Preis (limitiertes Kontingent) p. P. bei 2er-Belegung in einer Balkonkabine ab/bis Malta. | TUI Cruises GmbH · Anckenmannsplatz 1 · 20537 Hamburg