Fast wie in Island: Statuen ähnlich ruhen zwei Haflinger inmitten der archaischen Landschaft im italienisch-schweizerischen Grenzgebiet.

I cavalli del Bisbino

Stark wie die Freiheit

Die Haflinger auf dem Monte Generoso im Grenzgebiet zwischen dem Tessin und Italien sind ein Symbol für **Wildheit und Unabhängigkeit.** Tierfreunde sorgen dafür, dass dies so bleibt.

Text **Corinne Schlatter** Fotos **Romeo Polcan**

Eine wundersame Geschichte über Freisein und Freiheit

Die Haflinger vom Monte Generoso sind keine Wildpferde im ursprünglichen Sinn, sondern verwilderte Hauspferde. Weil sie aber jahrelang sich selber überlassen waren, sind ihre Ur-Instinkte geschärft.

Der Lebensraum der Haflinger ist von den Menschen begrenzt. Gleichwohl leben sie wie ihre wilden Artgenossen in der Herde, ziehen weit herum, grasen, ruhen sich zwischendurch aus, dösen. Dabei bleiben sie wachsam.

Ein Symbol für Natur in immer engeren Lebensräumen

Bevor es ins Winterquartier ins Tal geht, werden die Haflinger auf eine eingezäunte Weide auf der Alpe Grande gebracht. Dort geniessen sie ein letztes Mal ein erfrischendes Bad.

Ein Pferdemärchen, das keinen kaltlässt

Zuerst ist ein Grollen zu vernehmen. Wie ein Trommelwirbel, der lauter wird. Und dann sehen wir sie, wie sie mit wehenden Mähnen den Hang hinunterpreschen. Plötzlich, wie aus dem Nichts, haben sie zum Galopp angesetzt, die Leittiere voraus, der Rest hinterher. Doch so jäh sie dahingeflogen sind, so ruhig und gelassen werden sie alsbald wieder, durchschreiten eine Wasserstelle, senken danach ihre Köpfe, beginnen friedlich zu grasen. Ein idyllisches Bild. Eine Szene, die berührt.

UNGEZÄHMT UND URTÜMLICH

Es ist ein Samstag im Spätherbst auf der Alpe Grande in Italien, angrenzend an den südlichsten Zipfel des Tessins. Weit oben, auf einem Plateau zwischen den Gebirgszügen des Monte Generoso (1701 m ü. M.), der sich zwischen Luganer- und Comersee erhebt, ziehen zwei Dutzend blondschopfige Haflinger die Augen von Zaungästen auf sich. Letztere sind weit hinauf gewandert oder gefahren, um die Pferde hinunter ins Tal zu begleiten: auf eine Weide auf der italienischen Seite des Berges, wo die Tiere den Winter verbringen können, versorgt, betreut und ohne hungern zu müssen. Und ohne dem Menschen ins Gehege zu kommen. Denn genau das war vor ein paar Jahren ein Problem. Doch der Reihe nach: Dies ist die wundersame Geschichte der Cavalli del Bisbino, der wild lebenden Haflinger vom Monte Generoso. Eine Fabel über Ungezähmtheit, Urtümlichkeit, Freisein und Freiheit in einer Welt voller Einschränkungen.

Ein Märchen, das keinen kaltlässt. Bald sieben Jahre sind vergangen, seit besagte Pferde für Aufsehen sorgten, seit die Öffentlichkeit von deren Existenz überhaupt erst erfuhr. Es war bitterkalt damals, auch im Tessin und in Norditalien hatte der Winter Stein und Bein gefroren. Ein Wetter, bei dem man keinen Hund vor die Tür jagt. Auch in Sagno, einem Bergdorf im Muggiotal, waren die Bewohner in ihren Häusern an der Wärme, als plötzlich eine Herde von Pferden durch die Gassen trampelte. Hungrig scharrten die Tiere auf dem Friedhof und in den Gärten nach Nahrung und liessen jede Menge Rossbollen zurück. Bald war klar, woher diese Pferde stammten. Sie hatten einem italienischen Bergbauern gehört, der schon 2003 gestorben war. Er hatte seine Haflinger – eine stämmige Gebirgspferderasse, die ursprünglich aus Südtirol stammt – stets frei auf seinen Bergweiden am Monte Bisbino laufen lassen, ohne sich um sie zu kümmern. Als er krank wurde und vor allem nach seinem Tod verwilderten die Pferde ganz und weiteten ihr Territorium zusehends aus. Aufgeteilt in zwei Gruppen, zogen sie in der bergigen Wildnis im

italienisch-schweizerischen Grenzgebiet umher, ohne dass dies jemand realisiert hätte. Bis eben jener harte Winter 2009 einbrach und die halb ausgehungerten Tiere in die Dörfer hinuntertrieb. Angeführt von der Maultierstute Gemma, brach damals auch die zweite Gruppe Richtung Tal auf und machte sich – ähnlich wie die Artgenossen in Sagno – in einem Dorf auf der italienischen Seite des Berges über Grabpflanzen und Sträucher her.

WELLE DER ENTRÜSTUNG

Die Geschichte sorgte für Furore. Weniger der Reaktionen der überraschten Dorfbewohner wegen als vielmehr, weil die Behörden darüber nachdachten, die verwilderten Haflinger einzufangen, zu verkaufen oder ins Schlachthaus zu bringen. Denn die Besitzverhältnisse waren unklar. Die Nachfahren des verstorbenen Bergbauern stritten zwar um dessen ansehnliches Erbe, fühlten sich für die Pferde aber nicht verantwortlich. Sowohl in Italien als auch in der Schweiz berichteten die Medien darüber, die drohende Schlachtbank löste bei Tierschützern, Pferdefreunden und der Öffentlichkeit eine Welle der Entrüstung aus. Mit dem Resultat, dass das Politikum diesseits und ennet der Grenze amtlich behandelt und den Pferden die Freiheit zugestanden wurde. Unter der Bedingung notabene, dass sie registriert, mit Mikrochips versehen (dadurch haben alle einen Namen), tierärztlich betreut, im Sommer überwacht und im Herbst eingefangen sowie auf eine Winterweide gebracht und gefüttert würden. Diese Weide wurde in der italienischen Gemeinde Lanzo d'Intelvi gefunden, wohin die Tiere seither im Spätherbst in einer «Alpabfahrt» – der Transumanza – disloziert werden. Freiwillige aus der Schweiz und Italien stecken dafür einen Korridor von der Alpe Grande bis ins Tal mit Stecken und Plastikbändern ab. Auf diesem Trassee können sich die Tiere im vertrauten Herdenverband möglichst stressfrei bewegen und finden ihren Weg. Gleichwohl ist die Umsiedlung mit Risiken verbunden. 2013 etwa brachen fünf Pferde aus, darunter eine trächtige Stute. Sie wollte ihr Fohlen zur Welt bringen, es gab aber Komplikationen, worauf das Pferd mit dem Helikopter in eine Veterinärklinik geflogen wurde, dort aber nicht gerettet werden konnte.

Daniele Werner und Fiorella Rocchi begrenzen mit Holzstecken und Metallstäben den Weg, den die Pferde auf der Transumanza zurücklegen.

Giancarla Garbagnati, 74, hilft, die Plastikbänder zu spannen. Im Sommer kontrolliert die Rentnerin mit ihrem Mann regelmässig die Herde.

FREIWILLIGKEIT OHNE ZWANG

Es ist der Tag der herbstlichen Transumanza. Zusammen mit Luigia Carloni, der Präsidentin der im Jahr 2010 zur Betreuung der Haflinger gegründeten italienisch-schweizerischen Associazione Cavalli del Bisbino, beobachten wir die Herde. Schon tags zuvor ist sie den weiten Weg vom Gebiet unterhalb des Monte-Generoso-Gipfels auf die Alpe Grande auf 1200 Metern heruntergekommen, wo die Tiere in einer eingezäunten Weide die Nacht verbrachten. Ein Kernteam von Freiwilligen hatte den zutraulichsten Pferden Halfter umgelegt und sie heruntergeführt, die anderen Tiere folgten. Etwas schwierig war dieses Mal, die eigenwillige Agnese, die sich zusammen mit Macchia und Perry an die Hänge des Monte

Am Tag vor der Transumanza werden die Pferde auf eine Weide geführt. Die zutraulichsten Tiere gehen voraus, dahinter folgt die Herde.

«Wir haben gelernt, ihre Neugier zu stimulieren»

Das braune Pferd (links) hat sich der Herde angeschlossen. Nach der Transumanza wird es sein Besitzer holen.

Bisbino abgesetzt hatte, zur Herde zurückzubringen. «Wir wollen die Pferde aus der Ruhe heraus überzeugen, dass sie sich führen lassen und sie nicht mit Futter anlocken», erklärt Daniele Werner. Er ist der Verantwortliche der Umsiedlung, und er erzählt, wie er und die anderen Helfer – die meisten keine eingefleischten Rösseler – von einem Pferdetrainer im sanften Umgang mit Tieren geschult worden sind. «Wir haben gelernt, ihre Neugier zu stimulieren, damit sie von sich aus mit uns gehen. Wir agieren aus der Bewegung heraus, arbeiten ohne Zwang, ohne die Herde zu stören, zu irritieren.»

In der Zwischenzeit ist der Korridor über die gut vier Kilometer bis zur Winterweide ausgesteckt. Es liegt eine Spannung in der Luft, die Tiere spüren, dass es bald losgeht, dass das freiheitliche Herumziehen zu Ende ist. Zumindest bis im nächsten Frühling, wenn sie wieder bergwärts galoppieren dürfen. Obwohl die Pferde im Herbst nicht gern ins Tal hinuntergehen, verläuft der Abstieg ohne Zwischenfälle. Angeführt von drei Reitern sowie einer Helferin, die einen der Haflinger an einem Strick leitet, schreiten die Tiere – etwas nervös zwar, aber kooperativ und ohne auszubüxen – talwärts. Trotzdem ist die Erleichterung gross, als alle gesund auf der Koppel sind. Man darf nicht vergessen: Die Pferde haben sich mehrere Jahre alleine in der Natur durchgeschlagen und schärften – obwohl nicht als Wildpferde geboren, sondern domestiziert und erst später verwildert – in jener Zeit ihre Wahrnehmung und Instinkte. Sie sind sehr aufmerksam, haben feine Antennen, sind stets parat, davonzugaloppieren. Typische Fluchttiere halt.

Die italienische Gemeinde Lanzo d'Intelvi stellt im Winter eine eingezäunte Koppel mit Futterraufen und Unterständen zur Verfügung.

TRÜGT DIE IDYLLE?

Welch friedvoller Anblick, wenn man La Bionda mit der auffällig hellblonden Mähne, Stella, Penelope, Rubino, den hübschen Aladino und wie sie sonst noch alle heissen so einträchtig grasen sieht. Vergessen sind das anfängliche Ungemach und auch spätere Zwischenfälle wie etwa die Episode rund um einen Hengst, der vor einigen Jahren tot in einer Schlucht gefunden worden war. Damals wurde spekuliert, dass dieser von Gegnern des Projekts gezielt auf einen Felsvorsprung getrieben worden war. Oder trügt die heutige Idylle? «Es mussten alle Kompromisse machen», sagt Luigia Carloni. Die Architektin, die sich seit Beginn für die Haflinger einsetzt, versteht, dass die im Sommer frei herumziehenden Tiere nicht alle begeistern. Denn Pferde fressen viel, drei bis fünf Kilo Gras pro Stunde, mehrere Stunden am Tag auf den Bergweiden diverser Besitzer. Deshalb soll die Herde nicht mehr wachsen. Die Hengste wurden kastriert, seit drei Jahren kam kein Fohlen mehr auf die Welt. «Es gibt auch so immer mal wieder Probleme», erzählt Carloni. «Etwa dann, wenn die Pferde auf Wanderwegen laufen und Spuren hinterlassen.» Insgesamt sei der Goodwill aber gross.

ZEITLICH BEGRENZTES PROJEKT

Nur dank den Ehrenamtlichen ist das halbwegs freiheitliche Leben der Cavalli del Bisbino in Zukunft gesichert. Die Freiwilligen helfen, im Winter die Koppel zu misten, kontrollieren die Herde im Sommer im Gebirge, rufen den Tierarzt, wenn ein Pferd verletzt ist, oder erklären den Touristen, die Haflinger doch nicht mit Schinkenbroten zu füttern. Ebenso wichtig wie diese Arbeiten ist laut der Präsidentin aber auch die finanzielle Unterstützung durch die umliegenden Gemeinden, Tourismusorganisationen, Institutionen und Private. Denn die tierärztliche Versorgung der 23 Pferde, deren Betreuung und Fütterung im Winter durch zwei angestellte Personen sowie das Heu kosten Geld – rund 60 000 Franken pro Jahr. «Damit die Spenden nicht versiegen, braucht es weiterhin eine positive öffentliche Wahrnehmung», räumt die Tessinerin ein. Sie ist sich bewusst, dass das «Projekt Freiheit» zeitlich begrenzt ist – denn auch Pferde altern. In den nächsten Jahren soll die Herde aber als wohltuendes Symbol für Natur, Urtümlichkeit und Unabhängigkeit in den immer engeren Lebensräumen unserer von der Zivilisation geprägten Welt zusammenbleiben. Dafür ist kein Aufwand zu gross.

UNTERSTÜTZUNG

Informationen zu den wild lebenden Haflingern, den Unterstützungen und der öffentlichen Frühlings-Transumanza findet man auf der Website der Associazione Cavalli del Bisbino, ONLUS, die von der Tessinerin Luigia Carloni (im Bild) präsidiert wird.
www.cavallidelbisbino.com

E-Force: Bis zu 240 Kilometer reicht eine Batterieladung.

Power aus der Steckdose

Ladestecker: Die Ladezeit der Batterien beträgt sechs Stunden.

Cockpit: Drei ausgewählte Chauffeure steuerten den ersten E-LKW von Coop.

Schwergeweicht: Eine der 1,3 Tonnen schweren Batterien.

Grössenvergleich: Links ein Dieselmotor, der Elektromotor rechts ist dagegen ein Winzling.

Seit Januar 2014 ist er auf den Strassen der Agglomeration Zürich unterwegs: Die Leistung des **E-Force** im Verteilerverkehr wird von Coop als durchwegs positiv beurteilt. 2016 kommen sechs weitere E-Force-LkWs dazu.

Auf samtenen Pfoten wie eine Katze schleicht der E-Force von Coop durch die Quartierstrasse. Fast geräuschlos und ohne lästige Abgase eignet er sich ideal für Verteilertransporte in bewohnten Gegenden. Entwickelt wurde der E-Force von Roger Miauton, CEO vom Batteriespezialisten Lithium Storage, dem Unternehmer Hansjörg Cueni sowie Frank Loaker und Tobias Wülser von der Firma Designwerk. Im Januar 2014 ging der erste elektrisch betriebene Lastkraftwagen erstmals für Coop auf die Strasse. Und bewährte sich auf Anhieb. Bis zu 240 Kilometer fährt der E-Force mit einer Batterieladung. Beim Abwärtsfahren sowie beim Bremsen lädt sich die Batterie neu auf. Dadurch und mit der Photovoltaik-Anlage auf dem Dach werden 20 Prozent Energie zurückgewonnen und in das System beziehungsweise die Batterie wieder eingespeist. So verbraucht der 18-Tönner netto 1 Kilowattstunde Strom pro Kilometer, was 10 Litern Diesel und damit einem Drittel eines herkömmlichen LkWs entspricht. Die zwei Batterien wiegen je gigantische 1,3 Tonnen. Trotzdem dauert das Laden nur sechs Stunden und kann während des nächtlichen Einstellens vorgenommen werden. Die beiden Elektromotoren der Marke Brusa hingegen haben lediglich die Grösse eines Getränkeharasses – trotzdem verfügen sie über die gleiche Leistung: Imposante 400 Pferdestärken.

AN BORD DER ZUKUNFT

Das Cockpit: Ohne Schaltwege beschleunigt der E-Force besonders kraftvoll.

Im Cockpit des E-Force hat die Zukunft begonnen: Wie bei einem Automaten gibt es keine Schaltung, sondern nur drei Knöpfe (Bild links). Durch das Wegfallen der Schaltwege ist das Fahrverhalten konstanter und der E-Force schlägt einen Diesel-LkW in der eins gegen eins Beschleunigung deutlich. Eine spezielle Fahrerlaubnis braucht er nicht. Trotzdem fahren den ersten E-Force der Coop drei besonders erfahrene Chauffeure. Gewartet wird er in der Werkstatt in Fehraltorf/ZH oder Beckenried/NW. «Ziel ist, dass die ab 2016 sechs weiteren E-LkWs von Coop in geschulten Iveco-Werkstätten in der Nähe des jeweiligen Kunden gewartet werden», erklärt Flavio Cueni, Verantwortlicher Medienarbeit bei der E-Force One AG. Gut schneidet das E-Modell auch in Sachen Zuverlässigkeit ab: Ein Elektromotor hat weniger Teile als ein benzinbetriebener Motor und ist deshalb weniger störanfällig. Gemäss einer Studie der ETH Zürich ist die Umweltbilanz des E-LkWs fünf Mal besser als die jenige eines herkömmlichen Diesel-LkWs.

Sechs weitere E-LkWs ab 2016

Der erste E-Force wird von Coop für die Belieferung der Verkaufsstellen in der Agglomeration Zürich eingesetzt und ist in der Verteilzentrale im zürcherischen Dietikon stationiert. Da er im nahen Verteilerverkehr jeden Tag die gleichen Touren absolviert und auch immer wieder an denselben Ort zurückkehrt, muss keine grosse Ladeinfrastruktur aufgebaut werden, wie zum Beispiel beim Tesla, dem Shootingstar unter den Elektro-Fahrzeugen. Die guten Erfahrungen veranlassten Coop zur Bestellung von vier weiteren E-LkWs, welche ab 2016 an verschiedenen Standorten in der ganzen Schweiz im Kurztransport eingesetzt werden. Je ein weiterer wird für die Coop-Töchter Transgourmet Schweiz und Deutschland die Strassen befahren.

Batterien werden günstiger

«Die CO2-Reduktion des Warentransports ist ein wichtiger Teil der Coop-Vision «CO2-neutral bis 2023», erklärt Joos Sutter, der CEO von Coop. Sein Unternehmen wurde für den Einsatz des Elektro-Lastwagens mehrfach ausgezeichnet. Bei einer derartigen Erfolgsgeschichte kann man davon ausgehen, dass in Zukunft weitere Unternehmen auf den «Lastwagen» aufspringen werden. An zwei kleinen Schönheitsfehlern arbeiten die Entwickler noch: Noch kann der E-LkW nicht mit einem Anhänger gefahren werden. Und: Ein E-Force kostet circa doppelt soviel wie ein herkömmlicher Diesel-LkW. «Schon ab 40 000 Kilometern pro Jahr ist er aber bereits wirtschaftlicher als ein Diesel-LkW», erklärt Flavio Cueni von der E-Force One AG, «und mit der Entwicklung von kostengünstigeren Batterien werden die Preise langfristig tiefer.» Gute Fahrt!

COOP TATEN STATT WORTE

TAT NR. 49

LEISE, ENERGIE-EFFIZIENT UND OHNE ABGASE

Als weltweit erste Detailhändlerin setzt Coop einen Elektrolastwagen ein, der sechs Tonnen transportieren kann und nur einen Drittel der Energie eines Diesellastwagens verbraucht. Die Batterien werden mit Wasserstrom aufgeladen, die Photovoltaikanlage auf dem Dach liefert zusätzlich Strom. Die Innovation von Coop wurde 2014 mit dem «Energy Globe Award Switzerland» für das beste Nachhaltigkeitsprojekt der Schweiz, dem Europäischen und dem Schweizer Solarpreis und dem Zurich Klimapreis ausgezeichnet.

Weitere Klima-Taten:

Tat Nr. 23
Alle unsere Chauffeure besuchen Schulungen für Eco-Drive

Tat Nr. 9
Wir reduzieren den CO2-Ausstoss unserer Geschäftsreisen

Tat Nr. 46
Wir brauchen jedes Jahr weniger Energie

Weitere Infos zu konkreten Taten zur Nachhaltigkeit bei Coop unter: www.taten-statt-worte.ch