

Winterreise mit dem Zug durch Kanada – Über 6.000 km von der Atlantik- an die Pazifikküste

von Wolfgang Strasdas, Februar 2025

Ich habe mich auf die Spuren meiner entfernten Verwandten begeben, die in den 1950er Jahren nach Kanada ausgewandert sind. Sie fuhr im Winter mit dem Schiff über den Nordatlantik, gingen in Halifax an Land und durchquerten das riesige Land dann noch mit dem Zug bis nach Vancouver, wo sie sich niederließen und auch heute noch leben. Auf die Schiffspassage habe ich verzichtet. Sie wäre auch höchstens sporadisch mit einem Frachtschiff möglich gewesen. Wenigstens gibt es aber einen Direktflug mit Air Canada von London nach Halifax, so dass man keinen zeit- und emissionsintensiveren Umweg über einen der größeren Flughäfen in Kanada oder den USA nehmen muss.

Halifax im Winter ist allerdings nur mäßig interessant. Deshalb trete ich meine transkontinentale Zugreise schon zwei Tage nach meiner Ankunft an. Der Bahnhof von Halifax versteckt sich hinter einem Baugerüst. Innen wirkt er wie aus einer anderen Zeit– und ist weitgehend menschenleer. Das ist auch kein Wunder, denn hier verkehren nur zwei Mal pro Woche Züge, nämlich ins 1.300 km entfernte Montréal, meinem nächsten Ziel. Am Tag der Abreise haben sich einige wenige Passagiere versammelt, darunter viele Rentner*innen, die es nicht eilig haben und für die die fast 24 Stunden lange Zugfahrt eine Urlaubsreise ist.

Die Eisenbahn, das Verkehrsmittel, mit dem im 19. Jahrhundert der nordamerikanische Kontinent erschlossen wurde, fristet heute in Kanada und den USA ein Schattendasein. Sie wurde weitgehend vom Auto und vom Flugzeug verdrängt. Die meisten Unterwegs-Bahnhöfe liegen außerhalb der Ortschaften und bestehen nur aus einem schuppenartigen Gebäude. Kaum jemand steigt aus oder ein. Lediglich in den dichter besiedelten Regionen Québecs und Ontarios verkehren häufiger Züge, die auch genutzt werden. Für die Strecke Québec – Toronto ist seit Jahren eine Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Diskussion, aber die Umsetzung wurde immer wieder verschoben. In den Medien findet man die gleichen Klagen über die staatliche Bahngesellschaft ViaRail wie über die Deutsche Bahn: 60% aller Züge sind verspätet, und es kursieren immer wieder Geschichten von Reisenden, die stundenlang in gestrandeten Zügen festsäßen.



So fahre ich also weitgehend allein durch die verschneite Landschaft der atlantischen Provinzen Nova Scotia und New Brunswick. Unterwegs steigen ein paar junge Frauen zu, die ihre Haare mit weißen Hauben bedeckt haben. Sie gehören den Amish an, einer christlichen Sekte, die den Umgang mit modernen Technologien weitgehend ablehnen. Dazu gehört auch, dass ihre Mitglieder nicht fliegen und nicht selbst Auto fahren dürfen – ein überraschender Beitrag zum Klimaschutz, aber aus anderen Gründen, nämlich der Bescheidenheit und Selbstbeschränkung aus religiösen Gründen.

Weil Schlafwagen in kanadischen Nachtzügen astronomisch teuer und die Liegewagen ausgebucht sind, muss ich mich mit einem Sitzplatz für die Nacht begnügen – und feststellen, dass das in fortgeschrittenem Alter nicht mehr so bequem ist wie in jungen Interrail-Jahren. Erleichterung, als der Zug im Morgengrauen, bei minus 20 Grad, den vereisten Sankt-Lorenz-Strom überquert und in die Stadtlandschaft Montréals eintaucht. Ich bleibe auch hier nur für zwei Tage, denn ich kenne die Stadt schon von früheren Besuchen. Sie ist für mich das kulturelle Zentrum Kanadas, vereint frankophone und anglophone Einflüsse. Hinzu kommen die vielen Einwander*innen und eine lebendige LGBTQI-Szene, die Montréal noch interessanter machen. Ich schaue mir die vielen kleinen Läden an, besuche ein modernes Kunstmuseum in einer ehemaligen Fabrikhalle und bin abends beim Konzert eines haitianischen Rap-Musikers im „Afro-Museum“, eher ein Gemeindezentrum, in dem sich die afrokanadische Community trifft.

Weil in der Stadt Québec am Wochenende der alljährliche Winterkarneval beginnt, fahre ich noch einmal Richtung Osten, um für ein paar Tage bei diesem einzigartigen Ereignis dabei zu sein. Québec ist eine der ältesten Städte Nordamerikas. Die Altstadt stammt in Teilen noch aus dem 17. Jahrhundert, als Québec eine französische Kolonie war, und ist als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt. Hier ist Französisch die einzige offizielle Sprache. Die *Québécois* legen großen Wert auf ihre kulturelle Eigenständigkeit. Der Karneval beginnt mit einem abendlichen Straßenumzug im Stadtteil Limoilou. Dann geht's zu einer Techno-Party im Freien bei eisigen Temperaturen. Die Leute tanzen in dicken Mänteln, mit Mützen und Handschuhen vor der Kulisse des aus großen Eisblöcken gebauten, illuminierten Palastes des *Bonhomme du Carnaval*, dem Maskottchen des Winterkarnevals, der aussieht wie ein Schneemann mit roter Mütze. Am nächsten Tag findet das traditionelle Kanuwettrennen über den an dieser Stelle „nur“ gut einen Kilometer breiten Sankt-Lorenz-Strom statt. Dabei müssen die Teams abwechselnd rudern, ihre Boote über die im Fluss treibenden Eisschollen bugsieren und dabei auch noch gegen die Strömung arbeiten!

Drei Tage später mache ich mich wieder auf den Weg in Richtung Westen. Von Québec braucht man fast einen ganzen Tag bis nach Toronto, dem wirtschaftlichen Zentrum Kanadas. Die Union Station, Torontos historischer, für kanadische Verhältnisse monumentaler Bahnhof, verschwindet fast zwischen den riesigen Hochhäusern der Stadt. Darüber thront noch der 553 Meter hohe Fernsehturm, Torontos Wahrzeichen, der dem von Berlin erstaunlich ähnlich sieht, aber deutlich höher ist. Mein Hotel ganz in der Nähe ist das Rex, etwas schäbig, aber gleichzeitig ein Jazzclub, in dem heute Abend eine Jam Session stattfindet. Das Rex ist Teil der Queen Street West *Neighborhood*: kleine, zweistöckige Häuser aus dem frühen 20. Jahrhundert, in denen sich noch eine weniger kommerzielle urbane Kultur gehalten hat. Ich frage mich, wie lange sie sich noch gegen die glitzernden Riesen und die Immobilienpreise um sie herum wird behaupten können.

Am nächsten Morgen wird es ernst: Meine dreitägige Bahnfahrt mit dem legendären Zug Nr. 1, dem *Canadian*, in Richtung Vancouver beginnt – mit 4.300 km eine der längsten durchgehenden Zugreisen der Welt. Es dauert eine Weile, bis der Zug, meist im Schnecken tempo, den Großraum Toronto verlassen hat, aber dann beginnt der endlose Wald, nur gelegentlich unterbrochen von kleinen Ortschaften und großen, zugefrorenen Seen. Nachts donnern immer wieder riesige Güterzüge vorbei, denen unser Zug auf der meist eingleisigen Strecke Vorrang einräumen muss. Am nächsten Morgen kurzer Zwischenstopp in einer Häuseransammlung namens Armstrong. Die Sonne ist gerade

aufgegangen und das Thermometer zeigt minus 35 Grad. Die Tourist*innen machen ein paar Fotos. Diejenigen, die nur von A nach B kommen möchten und wegen der relativ niedrigen Ticketpreise in der Economy-Klasse den Zug nehmen, nutzen den Halt für eine Zigarettenpause. Zwei große Hunde aus dem Dorf kommen zielstrebig auf uns zu und lassen sich streicheln. Es gibt eine kleine Kirche und die Bar *Happy Time* in einem bunt angemalten Schuppen mit Marihuanablättern auf dem Schild.



Die nächsten zwei Tage und Nächte verlaufen weitgehend ereignislos. Kurz vor Winnipeg gehen die bis dahin endlosen Wälder Ontarios unvermittelt in die ebenso endlose Prärie Manitobas, Saskatchewan und Albertas über. Die Bahnhöfe von Winnipeg, Saskatoon und Edmonton liegen am Rande oder weit außerhalb der Stadt und sind bis auf die wenigen Passagiere des *Canadian* menschenleer. Dafür werden die Güterzüge zahlreicher und blockieren immer öfter die Gleise. Mit über sieben Stunden Verspätung kommt der Zug in Jasper an, was offenbar nichts Ungewöhnliches ist und von den Passagieren klaglos hingenommen wird. Immerhin hat diese massive Verspätung den angenehmen Nebeneffekt, dass wir nun bei Tageslicht in die Rocky Mountains hineinfahren – nach über 3.000 km Flachland oder bestenfalls Hügeln das erste richtige Gebirge, und ein spektakuläres dazu!

Ich lege in Jasper einen viertägigen Zwischenstopp ein. Die bis zu 4.000 Meter hohen Berge sind monumental – die Rocky Mountains tragen ihren Namen nicht umsonst. Der Jasper-Nationalpark und die benachbarten Schutzgebiete erstrecken sich über 23.000 Quadratkilometer und sind UNESCO-Weltnaturerbestätten. Ich buche drei Bustouren in die Umgebung, sehe Dickhornschafe und Wapiti-Hirsche und stapfe auf Schneeschuhen mit einem Guide durch Wälder und über zugefrorene Seen. Natürlich gibt es auch Kehrseiten: Die Gegend ist im Sommer überlaufen von Tourist*innen aus aller Welt. Am berühmten Lake Louise mit dem achtstöckigen Fairmont Hotel ist das sogar im Winter der Fall, wie ich feststellen muss. Aber auch hier gilt: wenn man sich nur ein paar Kilometer vom Parkplatz entfernt, hat man die Landschaft fast für sich allein.

Leider macht der Klimawandel auch vor den kanadischen Rockies nicht Halt. Letzten Sommer wurde ein Drittel des Ortes Jasper von einem verheerenden Waldbrand zerstört; die Hänge ringsherum sind von verkohlten Baumskeletten bedeckt. Zwar sind Waldbrände in diesem Ökosystem natürlich, doch ihre Intensität und Ausbreitung sind es nicht. Wie durch ein Wunder kam niemand ums Leben, aber nicht alle Hausbesitzer*innen hatten eine Feuerversicherung. Es bleibt außerdem abzuwarten, wie sich die weithin sichtbaren Brandschäden auf den Tourismus auswirken, von dem die lokale Wirtschaft abhängig ist.



Wenn ich bisher nicht wirklich ein Problem mit den Zugverspätungen gehabt habe, dann wird meine Geduld vor der Weiterreise nach Vancouver auf eine harte Probe gestellt: statt um 9:30 morgens fährt der Zug abends um 23 Uhr ab! Ich schlage die Zeit tot, indem ich lese, E-Mails beantworte und zum Friseur gehe. Damit entfällt leider auch die Fahrt durch die westlichen Rocky Mountains bei Tageslicht. Als ich am nächsten Morgen im zentralen British Columbia aufwache, liegt zum ersten Mal, seit ich in Kanada bin, kein Schnee mehr. Im Windschatten der Küstenberge ist die Landschaft braun und fast baumlos. Dafür geht die Fahrt in den folgenden Stunden ziemlich spektakulär durch die jetzt wieder grüneren Schluchten des Thompson und des Fraser Rivers. Auf einigen Bäumen sitzen Weißkopfadler.

Durch Küstenregenwald rollt der Zug auf Vancouver zu, eine der schönsten und teuersten Städte Kanadas. Über 6.000 km habe ich auf dem Schienenweg von der Ost- bis zur Westküste zurückgelegt. Zeit ein Fazit zu ziehen: Kanada mit dem Zug zu durchqueren, verlangt schon einiges an Geduld, denn die Landschaft im Osten und in der Mitte ist meist eintönig und die Züge sind sehr langsam. Man sollte sich also viel zu lesen mitnehmen, zumal es ab Toronto kein WLAN mehr gibt. Man bekommt auf diese Weise aber auch ein Gefühl für die Größe des Landes, des zweitgrößten der Welt. Und klimaschonend ist das Reisen mit der Bahn allemal, auch wenn man im Falle von Kanada einschränkend sagen muss, dass die Lokomotiven ausschließlich mit Diesel betrieben werden.

Wolfgang Strasdas ist emeritierter Professor für nachhaltigen Tourismus und versucht, auch seine eigenen Reisen möglichst klimaschonend zu gestalten. In Europa ist er meistens mit Bahn, Bus und Schiff unterwegs. Zahlreiche Informationen und Tipps dafür finden sich in der Publikation „Klimaschutz auf der Mittelstrecke“: [ZENAT / Kompetenzzentrum Tourismus](#)