

Zehn Winter danach

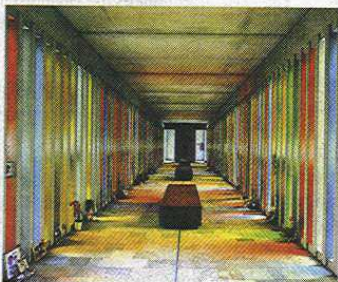
Woanders würde das alles vermutlich gar nicht auffallen: Die doppelte Seilführung über den Gondeln, die Feuerlöscher in der Bergstation, die Warnschilder auf den Pisten. Aber das hier ist nicht woanders, das hier ist Kaprun.

Seit genau zehn Jahren sind hier alle Sicherheitsvorkehrungen auch Symbole dafür, dass in der schönen weißen Schneewelt, die ab November zu verzaubern beginnt, immer auch Gefahren lauern. Am 11. November 2000 fing um 9.10 Uhr die Kapruner Gletscherbahn im Tunnel an zu brennen, und 155 Menschen, die auf dem Weg ins Skivergnügen waren, kamen ums Leben. Der Name Kaprun ist seither untrennbar mit der größten Katastrophe in der österreichischen Nachkriegsgeschichte verbunden. Am Donnerstag findet an der Gedenkstätte an der Talstation die Trauerfeier statt. Und an diesem Wochenende begann mit dem „White Start“ auf dem Kitzsteinhorn die neue, gutgelaunte Saison. Damit muss man erst mal umgehen. Kaprun hat gelernt damit umzugehen.

Norbert Karlsböck, der Bürgermeister von Kaprun, sitzt auf einer Eckbank in der „Gletschermühle“, einem Restaurant auf 2500 Meter mitten im Skigebiet am „Kitz“, wie man hier sagt. Es ist das älteste Gletscherskigebiet Österreichs und setzte 1965, als es eröffnet hat, neue Maßstäbe. So auch 1974, als die Skifahrer erstmals mit einer Standsesselbahn durch einen 3300 Meter langen Tunnel quer durch den Berg ins Skigebiet kamen. Kaprun und seine sogenannte „Alpenmetro“ waren der Stolz der Skination Österreichs. Heute sind davon nur die vom Talboden zum Tunnelleingang führenden Gleise der stillgelegten Bahn übriggeblieben. Schräg und traurig ragen sie in den Himmel. Heute bringen Gondeln die Touristen an der Oberfläche nach oben.

Oben dagegen sieht man durch die Fenster des Restaurants hinaus auf die Pisten, es schneit und windet, und Schneeflocken, Skifahrer und Snowboarder wirbeln vorbei. Karlsböck ist seit zwölf Jahren Bürgermeister und kennt die Entwicklung des Skigebiets seit jenem Tag im November 2000 sehr genau. Nun sagt er: „Bei uns geht es heute um Freiheit, Lebensfreude und Sicherheit“, und man braucht nicht lange, um zu merken, dass das nicht nur drei Verdrängungsschlagwörter sind, sondern ein wohlüberlegter Umgang mit der Vergan-

Rückkehr nach Kaprun: Ein Jahrzehnt nach der Gletscherbahn-Katastrophe geht das Skigebiet am Kitzsteinhorn auf Nummer sicher



Seit der Katastrophe (in der Mitte ist die Gedenkstätte an der Talstation zu sehen) will Kaprun besonders sicher sein; auch abseits der Piste, dafür sorgt die „Infobase“.

genheit dahintersteckt. „Dieses Unglück war für uns ein traumatisches Ereignis“, sagt er, und deswegen müsse man irgendwie damit zurechtkommen. Der 11. November ist für Kaprun das, was der 11. September für New York ist: Jeder weiß genau, wo er zum Zeitpunkt des Unglücks war und was er gemacht hat. Viele haben Freunde und Angehörige verloren, und einige erzählen Geschichten darüber, dass sie selbst in jener Bahn nach oben fahren wollten, aber durch irgendwelche glücklichen Umstände verhindert waren. Und wer versuchte, die Katastrophe zu vergessen, der wurde durch Elfriede Jelineks Drama „In den Alpen“ oder den bis heute schwellenden Rechtsstreit wieder an Kaprun erinnert.

„Aber die Katastrophe“, sagt Karlsböck und schaut hinaus ins Schneetreiben, „hat auch dazu geführt, dass in Kaprun positiv besetzte Dinge eine neue Wertigkeit bekommen haben.“ Man nehme das Leben seither bewusster wahr, lege mehr Wert auf Gastfreundschaft und das Bedürfnis, dass Wintersportler am „Kitz“ ihren Spaß haben. Allerdings ist dieser Spaß hier doppelt und dreifach gesichert, wie sonst kaum irgendwo in den Alpen. „Wir sind ja im wahrsten Sinne des Wortes ein gebranntes Kind“, sagt Karlsböck und fügt hinzu: „Ja, vielleicht hätte beim Gletscherjet auch eine einfache Seilführung gereicht. Aber das Bewusstsein aus der Historie ist nun mal da.“

Zehn Jahre nach der Tragödie weitet sich dieses spezielle Kapruner Lebens- und Sicherheitsbedürfnis auch auf den Raum neben den Skipisten aus, auf das sogenannte Freeride-Terrain, das es heute in fast jedem Skigebiet gibt, weil das Fahren abseits der Pisten zum Trend geworden ist. In Kaprun allerdings folgt auch das freie Fahren einem Konzept.

Volker Hölzl steht auf seinen extrabreiten Tiefschneeskiern an der sogenannten „Infobase“ unweit der „Gletschermühle“ und erklärt die hier beschriebenen Freeride-Routen – sie heißen Ice Age, Westside Story, West Wing, Jump Run und Pipe Line – und alles, was es dabei zu beachten gilt, also welche Ausrüstung man benötigt und welche Gefahren drohen. Hölzl, der ursprünglich aus dem Nachbarort Zell am See kommt, hat das neue Konzept für Kaprun mitentwickelt und verwirklicht. „Mir ist aufgefallen, dass viele Skigebiete mit Tiefschneebildern werben, aber nicht darauf vorbereitet sind, dass immer mehr Gäs-

STRECKE machen: Marathon in New York und Stockholm, *Seiten V2/V3*

te tatsächlich abseits fahren“, sagt er, während hinter ihm eine gelbe Lampe an der Tafel blinkt und die aktuelle Lawinengefahrenstufe anzeigt. Rechts davon kann man testen, ob die Lawinenverschüttetensuchgeräte auch wirklich funktionieren. „Diese Abfahrten sind nicht neu“, sagt Hölzl, und wer sich am Kitzsteinhorn auskennt, fährt schon seit vielen Jahren dort hinunter. Allerdings sind einige Leichtsinnige dem Reiz des Tiefschneefahrens erlegen, ohne sich der Gefahren bewusst zu sein. Aber die möglichen Konsequenzen dieses Leichtsinns kann sich Kaprun nicht mehr leisten. „Wir wollen hier nichts mehr dem Zufall überlassen, sondern gezielt entwickeln“, sagt Bürgermeister Karlsböck.

Es ist in Vergessenheit geraten, dass das Gletscherbahnunglück vor zehn Jahren ein weiteres Unglück, das sich im März des Jahres 2000 ereignet hat, überschattet hat: Damals sind zwölf Teilnehmer der Landesskilehrerausbildung ums Leben gekommen. Sie waren vom Kitzsteinhorn ins Mühlbachtal abgefahren und dort von einer Lawine erfasst worden. „Ich bin diese Abfahrt zwei Wochen zuvor ohne Lawinenspiepser gefahren“, erzählt Hölzl. Das habe ihm damals die Augen geöffnet, und seither ist er nie wieder ohne Sicherheitsausrüstung abseits der Piste gefahren.

Dann kommt Bengt dazu, und wenn er und Hölzl sich treffen, dann klingt das so:

„Seavas!“

„Wos sogt er!“

„Eh. Basst eh.“

Bengt Lundberg ist Skiführer und eine eher auffällige Erscheinung: lange blonde Haare, braungebranntes Gesicht mit Ski-brillenrändern, Nasen- und Ohringe und ein schwedisch-österreichischer Dialekt, der genauso lustig klingt wie sein Name. Bengt ist die personifizierte Unbeschwertheit. Er lebt seit 1987 in Kaprun und führt heute eine „Freeride-Experience“-Gruppe durch den Tiefschnee. Die Freeride Experience ist auch eine Erfindung von Volker Hölzl. Skifahrer können sie bei ihm buchen, und dann geht es drei Tage lang mit einem Skiführer durch das, wie Hölzl sagt, „Backcountry“ am Kitzsteinhorn und in den benachbarten Skigebieten Saalbach und Schmittenhöhe. Immer mit den Liften nach oben und dann irgendwo aus dem gesicherten Pistenraum in den Tiefschnee.

Es hat aufgehört zu schneien, und immer wieder öffnen sich kurz Sichtfenster

auf die gegenüberliegenden Hänge. Wir lassen die „Infobase“ hinter uns, fahren ein Stück ab, kreuzen die Piste und fahren auf der anderen Seite einfach geradeaus weiter in den tiefen Schnee der Freeride-Abfahrt Left Wing. Irgendwo rechts ragt das Kitzsteinhorn 3203 Meter in die Wolken. Der Schnee bremst, stiebt an den Knien nach oben, und nur dank der breiten Skier versinken wir nicht darin. Dann gleiten wir in weitem Schwung über einen unberührten Hang, als wären wir schwerelos. Die Piste ist nur ein Stückchen weiter links und wirkt von hier aus wie ein eingezäuntes Gehege. „Ein Skigebiet, auch unseres, ist eine technisch geschaffene Welt. Wie eine virtuelle Computerwelt. Es ist nichts Echtes“, hat Karlsböck in der „Gletschermühle“ noch erzählt. Und deswegen wachse das Bedürfnis nach Entscheidungsfreiheit und Eigenverantwortung zunehmend. „Beim Freeride ist man gefordert, und genau dieser Vorgang löst ein Gefühl von Freiheit aus.“

Auf einer Geländekuppe schwingt Bengt elegant ab, um uns etwas über Lawinen zu erzählen. Neben der Warnstufe müsse man immer auch die Neigung des Hanges und seine Ausrichtung beachten. „Erst vor zwei Wochen sind an einem steilen Osthang zwei Skifahrer verschüttet worden“, erzählt er und ruft in Erinnerung, dass es hier um ganz reale Gefahren gehe. Die beiden Skifahrer hatten aber Piepser bei sich und konnten unversehrt geborgen werden. Anders als damals bei der Abfahrt ins Mühlthal, die keine Freeride-Tour ist und die Bengt bis heute nicht mehr gefahren ist. „Aus Prinzip nicht“, sagt er und fügt leise hinzu: „Wegen meiner Skilehrerkollegen, die dort ums Leben gekommen sind.“

Das Wetter wird immer besser, ein Stück blauer Himmel zeigt sich, und fast 2000 Meter unter uns öffnet sich das Tal: „Mei, ham mir Skiführer a schöns Büro“, sagt Bengt noch, stößt sich ab und verschwindet mit einem lauten Juchzer.

Der letzte Blick zurück fällt auf unsere Spuren im Hang. Die Sonne blendet. Der Schnee glitzert. Es ist ein unbeschwerter und friedlicher Tag in Kaprun, dem Ort der Katastrophe. ANDREAS LESTI

Am Kitzsteinhorn (www.kitzsteinhorn.at) hat an diesem Wochenende mit dem „White Start“ die Wintersaison begonnen. Außerdem hat das „Tauernspa“ (www.tauernspakaprun.com) eröffnet, eine Mischung aus Hotel und Erlebnisbad. Die Freeride Experience (www.freeride-experience.at) findet an folgenden Terminen statt: 14. bis 16., 28. bis 30. Januar, 4. bis 6. Februar, 4. bis 6., 11. bis 13., 25. bis 27. März.

zeug ab, die einundzwanzig Insassen überlebten nicht. Trotzdem bleibt das Flugzeug das sicherste aller Verkehrsmittel.

So weit die Nachrichtenlage. Und was geschah daraufhin? Rheinland-Pfalz, auf dessen Boden der Klein-Flughafen Hahn liegt, kündigte an, gegen die Luftverkehrssteuer zu klagen – und lässt sich damit wieder einmal von Ryanair erpressen. Aber das interessierte in der Öffentlichkeit nicht. Denn nun beherrschten die „Sprengstoffpäckchen“ die Schlagzeilen. Würden Vorschriften nicht eingehalten, muss der Staat mit neuen Vorschriften eingreifen, die üblichen Reaktionen. Dazu ist zu sagen: Vorschriften sind gut, weltweit gültige am besten. So weit ist die globale Gemeinschaft noch nicht. Aber selbst wenn: Wer garantiert, dass ein angeblich kontrolliertes Päckchen nicht doch mit Bakschisch-Hilfe unkontrolliert ins System gelangt? Und was ist mit Sprengstoffen, die kaum zu entdecken sind? Totale Sicherheit gegen Anschläge gibt es nicht. Jedenfalls, solange wir wollen, dass der Strom der Waren und Menschen rund um den Globus nicht abreißt. Freiheit hat ihren Preis.

Um eine völlig andere Qualität von Sicherheit geht es beim Triebwerksdesaster des A380. Er ist das größte, effizienteste, leiseste und mit zwölf Milliarden Dollar Entwicklungskosten das teuerste Flugzeug der Luftfahrtgeschichte. Und jetzt, bei der „heftigen Triebwerks-explosion“, wie der interne Dienst „airliners“ schrieb, geht es nicht nur um die Sicherheit von Flugzeugen, hier geht es um Vertrauen, um die Zukunft im Luftverkehr.

Nicht der Ausfall des Triebwerks beim Airbus von Qantas schreckt uns, das kann vorkommen und ist beherrschbar, es sind die dabei herumfliegenden Teile des Triebwerks, das Loch im Flügel. Lebenswichtige Hydraulikleitungen befinden sich darin, riesige Treibstofftanks. Was schon ein kleines Metallstück ausrichten kann, das auf der Startbahn übersehen wurde, wissen wir von der Concorde. Das war das Ende des Supervogels. Unglücksfälle haben auch eine symbolische Bedeutung.

BRIGITTE SCHERER

