ROLAND ZEGG

Roland Zegg ist seit 30 Jahren in den alpinen Destinationen unterwegs und erlebt regelmäßig Eindrücke und Einsichten in die Konstellation von Skigebieten, Destinationen und Ausflugsbahnen. Er hat ein geschultes Auge für die Akteure und Situationen und ist in vielen Projekten an der Erarbeitung von betriebswirtschaftlichen und strukturellen Lösungen beteiligt. Aus diesem Erfahrungsschatz berichtet er in der ISR – sozusagen von „Berg zu Berg".

BergANSICHTEN
GIPFELERKLIMMUNGEN IN AFRIKA

GIGANTISCHE 30 MIO. QUADRATKILOMETER groß ist der afrikanische Kontinent. Beeindruckende Gebirgszüge wie das Kilimandscharo-Gebirge in Tansania mit dem höchsten Gipfel Kibu auf 5.895 m ü. M. oder das Mount-Kenya-Massiv mit dem Batian 5.166 m ü. M. sind weltberühmte Fotomotive. Die Welt dort kann aber auch ganz klein sein – nämlich die Welt der Bergbahnbranche. Für die Seilbahnindustrie ist Afrika eher ein Mauerblümchen-Markt. Denn insgesamt sind es bescheidene 30 Pistenkilometer, die mit ungefähr 24 Schleppliften erschlossen werden. Immerhin, in den Hohen Atlas Marokkos beispielsweise kommen bereits seit den 1930er Jahren Skifahrer und Tourengänger. Das Skigebiet dort verzeichnet alleine schon 20 Pistenkilometer mit sieben Liften. Erschlossene Ausflugsberge gibt es hingegen ein paar mehr. Herausragend und bekannt ist dabei sicherlich der Tafelberg in Südafrika. Andere Länder, wie beispielsweise Algerien, haben ein paar unbedeutende Bahnen, welche Tagestouristen für einen schönen Ausblick, frische Luft und eine schweißfreie Gipfelerklimmung nach oben bringen. Potenzial scheint in den landschaftlich attraktiven Nationalparks zu liegen, aber ein befreundeter Fachmann sagte mir, dass der „visual impact" in prachtvoller Landschaft wohl solche Erschließungen in näherer Zukunft unwahrscheinlich macht; von Partikularinteressen und Korruptionsanfälligkeit solcher Projekte ganz zu schweigen. Dennoch, einige Afrikaner erobern mit Seilbahnen ganz andere Gipfel: nämlich zur Lösung der Verkehrsüberlastung im urbanen Bereich. Hier hat Algerien die Nase vorne, und das – man staune – schon seit den 1950er Jahren. Durch den französischen Einfluss hatte Algerien einen starken Bezug zu den Alpenländern, Algerier bildeten sich in der Schweiz aus, sahen unsere Bergbahnen. Et voilà. Ein Schweizer Seilbahnhersteller lieferte bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts mehrere Pendelbahnen in die Hauptstadt Algier. Dort wurden die geschäftigen Küstenstreifen mit den höheren Wohnquartieren und auch schon mit Attraktionen seilbahnmäßig verbunden. 30 Jahre danach kamen die ersten Kabinenbahnen hinzu, für den touristischen Zweck „Aussicht" und eine sogar im Zoo als reine Vergnügungsfahrt. Die urbane Entwicklung unserer Branche in Afrika ist spannend, gleicht sie doch jener in Südamerika: Das Bergbahnfahren an sich wird zum reinen Vergnügen oder zu einer äußerst nützlichen Verkehrsverbindung, weit weg also vom klassischen Skifahrer oder Wanderer. Aktuelle Bemühungen einer urbanen Anwendung sind in einigen westafrikanischen Ländern zu sehen. Enorme Zuwanderungen aus ländlichen Gebieten, eine veraltete Infrastruktur und wenig Budget erfordern zahlbare Lösungen. Statt teurer U-Bahnen, Straßenbahnen oder stauanfälligen Buslinien scheint in solchen Metropolen das Seilbahnkonzept „über den Dächern" die perfekte zukünftige Lösung zu sein. Und da frage ich mich, warum haben wir Europäer diese Alternative der Verkehrsbewältigung noch nicht für uns selbst erkannt? Heimische Seilbahnbauer sind seit der Jahrtausendwende gefragt wie nie zuvor für die Entzerrung und Kanalisierung von städtischem Verkehr außerhalb Europas. Sind wir hier zu demokratisch, um eine Trassenführung zu ermöglichen? Ist unsere Schmerzgrenze beim Staustehen noch nicht erreicht? Gleichzeitig können unsere Gebirgsbahnen aus den urbanen Erfahrungen nur gewinnen: Dort muss die Anlage an 365 Tagen täglich 18 Stunden funktionieren, Unterhalt in der Nacht und Diagnose präventiv passieren. Da bleibt keine Zeit mehr für langwierige Revisionen. Andere Märkte, neue Perspektiven. Ich meine, auch hier eine Chance für einen Paradigmenwechsel in der statischen Seilbahn-Überwachung in Europa; statt nach Vorschrift, warum nicht leistungsabhängig? Ein letzter Blick zurück nach Algier und zur amüsanten Geschichte eines sehr geschätzten Branchenkollegen: Beim Bau einer Anlage im Stadtgebiet wurde die Vermessung durch ein zweites lokales Büro überprüft, dann die Fundamente der Stützen gesetzt. Da Häuser zwischen den Stützen waren, konnte man natürlich nicht von Fundament zu Fundament sehen. Bei der Stützen-Montage sah man dann, dass diese völlig aneinander vorbei zeigten. Vier Fundamente mussten erneuert werden, sie waren bis sieben Meter neben der Linie! Der kontrollierende Vermesser hatte aus Bequemlichkeit seine Kontrolle nur auf den Elementen des ersten Vermessers gemacht. Jambo[1)].

Roland Zegg

[1)] Bedeutet etwa „guten Tag" (Suaheli)

FOTO: BEREITGESTELLT

Dieser Artikel gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.

ISR5_18_s55.indd 55 24.10.2018 11:14 Uhr