

Hochseilakt am Fichtelberg

Von Jens Eschert

Eine Superseilbahn soll die zwei höchsten Gipfel des Erzgebirges verbinden. Ein kühner Plan, der Millionen kostet und Oberwiesenthal in Atem hält.

Kaum Wind in 1215 Meter Höhe, Wolken am Himmel, zwischendurch Sonne. Sie malt Schatten auf den festen Schnee des Fichtelberges. Gleich neben dem Turm, wo der Hang abfällt, blickt Lutz Heinrich ins Licht und sieht die Zukunft. Eine neue Bergstation, Startpunkt für eine neunminütige Reise durch die Luft hinüber zum Keilberg (Klinovec), dem nahen, aber doch fernen Gipfel gleich hinter der Grenze zu Tschechien. 3,7 Kilometer lang sollen die Seile sein, an denen die Gondeln schweben, eine Panoramafahrt bis zu 100 Meter über dem Boden. „Das wird eine neue Attraktion für das ganze Erzgebirge“, sagt der 58-Jährige.

Er spricht von einem Zeichen für die europäische Einigung, einer technischen Meisterleistung, der drittlängsten frei schwebenden Seilbahn der Welt. Einem Bauwerk der Superlative. Und meint es ernst. „In ein paar Jahren steht diese Länderschaukel von Gipfel zu Gipfel.“ Manche in Oberwiesenthal halten Heinrich für übergeschnappt. Dabei geht es ums Ganze. Um die Zukunft der Erzgebirgsregion.

Wie im Olympiaort Whistler

2181 Meter Höhe, Whistler-Mountain, Kanada. Dort fährt eine ähnliche Superseilbahn bereits zwischen zwei Bergen. Heinz-Michael Kirsten, Vorsitzender des Tourismusvereins in Oberwiesenthal, hat sich die Anlage während der Olympischen Winterspiele angeschaut und ist beeindruckt. „Das ist eine absolute Attraktion“, sagt der 49-Jährige. „Klar, wenn wir so eine Bahn bauen könnten, das wäre eine tolle Geschichte.“ Er redet nicht ohne Grund im Konjunktiv. Kirsten ist auch Fraktionschef der CDU im Stadtrat. Dort wurde noch gar nicht über den kühnen Plan diskutiert. Dabei gibt es viel zu diskutieren.

Initiator Lutz Heinrich rechnet mit 20 Millionen Euro, um die Gipfel-zu-Gipfel-Bahn über das Tal zu spannen. Halbe-halbe für beide Seiten. Woher das Geld aber kommen soll, ist offen. Auch einen Investor gibt es nicht. Und an der Wirtschaftlichkeit bestehen Zweifel. Deshalb reden Politiker im Kurort von „einer Idee“. Auch Jens Weißflog. Der dreifache Olympiasieger im Skispringen ist hier Hotelbesitzer, Ehrenbürger und CDU-Stadtrat. „Auch für den Sommertourismus wäre die Bahn sicher gut“, sagt er. Wäre. Von einer Luftnummer spricht Weißflog nicht, dafür kennt er Heinrich zu gut. Aber auch der Mann, dessen Wort viel Gewicht hat hier, legt sich nicht fest.

Stadtgespräch in der Sauna

914 Meter Höhe, das Rathaus in Oberwiesenthal. In einem der Büros hinter der gelben Putzfassade sitzt Mirko Ernst (FDP), Bürgermeister der 2500-Einwohnerstadt. Er kennt die Plakate, die für die Länderschaukel werben. Es ist Gesprächsthema im Ort, sogar in der Sauna. „Es gab schon viele Pläne hier, die schön sind, aber gescheitert sind“, sagt der Bürgermeister. Und zuerst sieht er „die Realitäten“: Einige der Lifte in der Stadt müssen erneuert werden. Die Schwebebahn, die seit 85 Jahren zum Fichtelberg surrt, ist altersschwach. Ende 2011 läuft die Betriebserlaubnis aus. „Wir müssen Millionen investieren, allein um bestehende Anlagen in Schuss zu halten. Das hat Priorität“, sagt der 42-Jährige.

Außerdem ist in den Plänen Oberwiesenthals eine Alternative zur Länderschaukel vorgesehen. Schließlich ist der Wunsch nicht neu, die Skigebiete auf beiden Seiten der Grenze zu verbinden, weil die Gäste dann doppelt so viele Pisten und Loipen nutzen könnten.

Für den Bürgermeister aber gilt „perspektivisch“ weiter das Projekt „Skischaukel“, das mit den Kommunen drüben in Tschechien abgestimmt sei. Dabei soll ein neuer Sessellift ins Grenztal führen. Auf der tschechischen Seite planen Investoren einen Sammelplatz mit Liftanschlüssen zu den Pisten rund um den Keilberg und zum Gipfel selbst. Etwa sechs Millionen Euro, sagt Mirko Ernst, müssten auf der deutschen Seite investiert werden. Auch dieses Geld ist nicht da.

Der Weg über die Grenze

980 Meter Höhe, Gästehaus Waldeck in Oberwiesenthal. In diesem Lokal geht Lutz Heinrich ein und aus. Er hat es einst selbst aufgebaut. Genauso wie die Sommerrodelbahn und eine Skihütte am Haupthang. Er sagt: „Ich bin kein Spinner, der eine Utopie verkündet.“ Er hat vorgearbeitet, mit seinem Partner Wolfgang Laas, der 26 Jahre lang die städtische Schwebebahngesellschaft geleitet und die Idee der Länderschaukel entwickelt hat. „Wir haben beim Weltmarktführer Doppelmayr eine Studie in Auftrag gegeben, technisch und finanziell ist die Seilbahn machbar. Und sie rechnet sich sogar“, sagt Heinrich.

Der Kunstberg für Kasachstan

Die Bahn soll feste Kabinen haben, 24 Stück, die wie Perlen an Stahlseilen von Gipfel zu Gipfel schweben. Und dem Wind trotzen: Erst ab Geschwindigkeiten von 100 Kilometern pro Stunde stünde die Anlage still. Sollte dazu die alte Schwebebahn durch einen Neubau ersetzt werden, könnte man die direkt mit der Länderschaukel verzahnen. „Wir hätten internationales Niveau und zeitgemäße Bedingungen für Winter-, Funsport und Ausflügler, die die Panoramafahrt genießen wollen.“ Anders als bei der „kleinen Variante“ durchs Tal wäre das im ganzen Jahr attraktiv. Gerade im Sommer stünden Gästebetten leer.

Heinrich weiß selbst, dass noch viel Überzeugungsarbeit nötig ist. Aber er kann überzeugen. Die Politiker in Oberwiesenthal kennt er gut. In den 1990-er-Jahren war er selbst Bürgermeister, dann Stadtrat. Jetzt ist er Unternehmer. Und kenne sich, wie er sagt, im Tourismusgeschäft aus. In Georgien hat er ein Helikopter-Skiprojekt gemanagt, später Skigebiete entwickelt, darunter in der Türkei. Für Kasachstans Hauptstadt Astana legte er 2008 ein 1,5 Milliarden Euro teures Konzept vor: Den Mount-X, einen Hightechsportpark, angelegt als künstlicher Berg direkt in der Steppe. Dieser Berg von Astana existiert bisher jedoch nur auf Papier. Die Finanzkrise sei schuld, sagt Lutz Heinrich. Aber Mount-X werde kommen.

Grenzenloser Optimismus treibt ihn. „Wir gehen von 400.000 Fahrgästen pro Jahr aus“, sagt Heinrich. Das sei realistisch, allein mit der alten Schwebebahn sind schließlich 250.000 Passagiere pro Jahr unterwegs. Und die Schaukel werde ja beide Gipfel einbeziehen. „Bei einem Fahrpreis von fünf bis sieben Euro lassen sich der Kredit für den Bau und den Betrieb finanzieren“, sagt er. Je nach Förderung kommt er auf bis zu 600.000 Euro Gewinn pro Jahr. Eine Rechnung, die viele nicht nachvollziehen können.

1244 Meter Höhe, der Keilberg. Auf dem Plateau herrscht Verfall, der weiße Steinturm ist eine Ruine. Für Publikum gesperrt, sagt Jan Hornik. Er ist Bürgermeister der kleinen Gemeinde Gottesgab (Boží Dar), der das Land auf dem Gipfel gehört. Außerdem sitzt Hornik für den Bezirk Karlsbad im Senat, der oberen Parlamentskammer.

Auch er setzt auf die Verbindung beider Skigebiete, um den Tourismus zu entwickeln. Deshalb werden auch der Turm saniert und die Straße zum Gipfel erneuert. Für die Erneuerung der Baude aber fehlt Geld. Auch deswegen ist Hornik an der Länderschaukel interessiert. „Das wäre ein echtes Markenzeichen, einmalig in Mitteleuropa.“ Ein Besuchermagnet – mit Strahlkraft bis Prag. So sieht er das. Ihm ist aber auch klar: „Wir Kommunen können das nicht finanzieren.“ Hornik setzt auf den tschechischen Staat oder die Europäischen Union. „Schließlich rücken zwei Länder auf spektakuläre Weise zusammen.“ Wie realistisch die Schaukel ist? „Sicher ist das eine große Aufgabe. Aber genau solche Visionen sind nötig.“

Auf der Suche nach Geld

600 Meter Höhe, Annaberg-Buchholz, hier hat Landrat Frank Vogel (CDU) seinen Sitz, zuständig für 69 Gemeinden und Städte. Auch er sieht das Potenzial der Idee, weiß aber wie alle, dass Sachsen kräftig sparen muss. „Es muss ein klares Bekenntnis aus Oberwiesenthal geben“, sagt Vogel. Außerdem müsse ein detailliertes Zahlenwerk her, um Fördermöglichkeiten zu prüfen. Ob sich Oberwiesenthal aber klar entscheidet, ist offen. Im

Stadtrat dominieren zwar wie im Land CDU und FDP, aber die sind häufig zerstritten. Nicht zuletzt wegen des Kurses im Tourismus.

911 Meter Höhe, Zentralhang in Oberwiesenthal. Es ist Mittag geworden an diesem sonnigen Märztag und Lutz Heinrich schaut hinauf zum Fichtelberg. Er schwärmt vom weiß glänzenden Hang, der direkt in die Stadt führt. Dieser Tage hat er 2000 Infoblätter verteilt. Es gebe viel Unterstützung für die Länderschaukel, sagt er. Vielleicht muss man ja Privatinvestoren ins Boot holen oder eine Aktiengesellschaft gründen, an der sich die Menschen beteiligen können. Noch immer setzt Heinrich auf das Jahr 2012, da soll die Bahn fahren. Zum Bau sollen sechs Monate reichen. Die Überzeugungsarbeit wird wohl länger dauern.

Artikel-URL: <http://www.sz-online.de/nachrichten/artikel.asp?id=2408524>
