

Wintersport: Sportliches Naturerlebnis oder sinnlose Materialschlacht?



pro
Tito Valchera
Redaktor
Region

Skifahren ist eine faszinierende sportliche Betätigung in der Natur. Es braucht nur einen Hang mit Gefälle, eine Skiausrüstung sowie ein Transportmittel. Dies kann der Skilift in Opfertshofen, eine Sesselbahn im Hoch-Ybrig oder die Drehgondel zum Titlisgletscher auf 3000 Meter Höhe sein. Die Piste kann kurz, lang, ganz steil oder fast flach sein. Beinahe überall kann man Skispass haben. Letztendlich geht es um das Erlebnis in der Natur.

Jede und jeder in der Schweiz soll in der Jugend auf den Brettern gestanden sein und dann selber entscheiden, ob er weiter fahren will. Studien belegen, dass die Zahl der übergewichtigen Jugendlichen steigt. Können sie für den Skisport begeistert werden, profitiert ihre Gesundheit davon. Unvergessliche Erlebnisse bleiben für die Jugendlichen und die Kinder die jährlich stattfindenden Skilager, so auch bei mir. Und sie öffnen das Fenster zu einer neuen Welt. Das gilt auch für die vielen Schaffhauser, die fürs Skifahren in die Berge fahren und die Bergluft geniessen. Denn seien wir mal ehrlich: Was gibt es Schöneres, als vor einer eindrucklichen Berg-

kulisse seine Schwünge zu ziehen? Wenn es dann blauen Himmel, Sonne satt und Neuschnee hat, vermittelt einem das ein wunderbares Gefühl von Freiheit.

Kritiker sagen, dass dieser Wintersport auf zwei Brettern zunehmend unbezahlbar wird. Als fünfköpfige Familie ist es in etwa gleich teuer, eine Woche Skiurlaub zu machen wie eine Woche ans Meer in die Wärme zu fahren. Oft wird aber vergessen, dass auch früher sich nicht alle das Skifahren leisten konnten. Auch gibt es heutzutage Komplettangebote, die nicht so teuer sind; und Skigebiete wie Saas-Fee bieten grosse Rabatte bei Saisonkarten an. Kleinere Skigebiete sind zudem deutlich günstiger als grosse.

Befeuert wird der Breitensport von Skirennfahrern wie Beat Feuz oder Lara Gut. Sie alle sind in den Schweizer Skigebieten zum ersten Mal auf den Brettern gestanden. Die Schweiz ist eine klassische Skination. Und Skifahren ein kulturelles Gut, das zumindest früher stark in der Familie gelebt wurde. Als ich ein kleiner Junge war, liefen bei uns zu Hause beim Mittagessen stets die Skirennen, bei denen Pirmin Zubriggen, Michela Figini und Co. reihenweise Siege einfuhren. Es stimmt, die Zeiten haben sich geändert – der Käserennanzug ist weg, die Carvin-Ski sind da, und die Schweizer dominieren nicht mehr nach Belieben. Umso wichtiger: die Jugend an das Skifahren heranzuführen – darunter ist sicher auch ein zukünftiger Champion.

PRO & CONTRA

«Alles fährt Ski» hiess 1963 ein Schlager von Vico Torriani. Seither hat sich auf und neben der Piste viel verändert. Im heutigen «Pro & Contra» geht es um die Frage, ob Wintersport noch zeitgemäss ist.



contra
Clarissa Rohrbach
Redaktorin
Inland

Der Stress beginnt schon mit der Strumpfhose. Und der Thermo-unterwäsche. Und den Wollsocken. Schliesslich muss man sich für den Berg ja richtig einpacken, um möglichst sorgenfrei über den Schnee zu flitzen. Der Druck, auf der Piste cool auszusehen, ist hoch, sehr hoch. Wobei es den Anschein macht, als ob gelassenes Skifahren aus der Mode gekommen sei. Jetzt muss man möglichst schnell sein. Deswegen tragen ja alle einen Helm. Um sich nicht die Köpfe einzuschlagen.

Aber zurück zu den Vorbereitungen. Da schreitet man also dick eingepackt zur Talstation. Ganz wichtig ist, auf keinen Fall zu zeigen, dass die Skischuhe einem das Laufen fast verunmöglichen. Und dass die Ski schwer zu tragen sind. Schliesslich herrscht am Morgen früh die Freude, satte 80 Franken für den bevorstehenden Tag auszugeben. Man zieht also die Bankkarte aus dem Portemonnaie und bezahlt zähneknirschend den happigen Betrag. Aber es lohnt sich ja, bald ist man auf der Piste, pure Freiheit und so weiter. Ach ja, einige schwärmen auch von Naturverbundenheit: Man könne auf dem Berg so gut Energie

tanken. Das ist wohl das schlechteste Argument überhaupt. Es ist kein Geheimnis, dass Skigebiete eine Katastrophe für die Umwelt sind. Es ist, als ob ein ganzer Bergabschnitt in eine Autobahn verwandelt würde: Für den Bau einer Skipiste wird kilometerweise Wald gerodet. Nicht zu reden von den Tieren, die wegen der Skifahrer im Winter in einem Dauerstress leben.

Nochmals zum Skitag. Man fährt also los, freut sich auf den Schnee. Doch die Piste ist gerammelt voll. Nach weniger als zwei Minuten gelangt man zum Skilift und muss Schlange stehen. Die Leute drängen nach vorn, schubsen einander, und wenn's schlecht geht, teilt man für eine halbe Ewigkeit den Anker mit dem Hintern eines Fremden. So viel Nähe will keiner. Überhaupt steht der Aufstieg in keiner Relation zur Abfahrt. Langweilige Viertelstunden für wenige Minuten Freude. Und passt man nicht auf, reisst man sich das Kreuzband und landet in einem Rettungsschlitten, wie es mir schon passiert ist.

Nachdem man also ein halbes Vermögen ausgegeben hat, den ganzen Tag in Gefahr geschwebt ist, sich ernsthaft zu verletzen, und die Umgebung der Wildtiere beeinträchtigt hat, kommt man kaputt nach Hause – alles tut weh – und fragt sich: Muss das wirklich sein? Nein. Es ist ein ökologischer und finanzieller Wahnsinn, der fälschlicherweise als Spass vermarktet wird. Tatsächlich ist es nur eins: ein Riesenstress.

Über den Wolken Markus Müller über das Warten, Verspätungen und deren Ursachen

Winterzeit – und andere Gründe für Verspätungen

Verspätungen sind ärgerlich für Passagiere und Airlines. Flugzeuge werden mit minimaler Bodenzeit für Wartung, Reinigung, Betankung und Beladung betrieben. Kleine Verspätungen wachsen im interkontinentalen Einsatz wegen der europäischen Nachtflugsperrn und des am zeitlichen Limit arbeitenden Flugpersonals rasch zu grossen Verspätungen oder gar zur Streichung von Flügen an. Kürzlich wunderte sich unser Lokalradio, dass in Florida der ganze Flugbetrieb eingestellt wurde wegen ein bisschen Schnee. Zum Glück, alles andere wäre fahrlässig. Schnee und Eis auf der Flugzeugoberfläche oder eine vereiste Startpiste sind fatal. Eine Vollbremsung mit 300 km/h ist dann unmöglich, das zusätzliche Schnee- und Eisgewicht unbekannt und die veränderte Aerodynamik von Flügel und Steuerflächen reines Glücksspiel. Den letzten Schneefall in Florida erlebte ich vor fast vierzig Jahren, als praktisch alle Orangenbäume erfroren. Maschinen für Schneeräumung und Flugzeugenteisung für dieses extrem seltene Ereignis bereitzuhalten, wäre unsinnig. Aber in New York müssten sie doch Schnee gewohnt sein, schüttelte sich der Radiomoderator. Sicher, aber es fällt halt enorm viel mehr vom Himmel als bei uns. In Chicago rollten wir über fünf Stunden. Im Schneegestöber waren wir die Nummer 109 für den Start. Kurz davor waren wir enteist worden, und die «holdover time», die Zeit bis zum Start oder zur erneuter Enteistung, wurde mit einer halben Stunde angegeben. Leider drehte der Wind, und die Startpiste musste gewechselt werden. Die vier Kilometer Rollstrecke und die alternierende Pistenreinigung zwangen uns ans Gate zurück zum Nachtanken. Das Ganze



nochmals von vorn als Nummer 93, aber diesmal mit mehr im Tank.

Verspätung wegen Gorillas

Nicht nur Schnee und Sturm führen zu Verspätungen. In Tansania reichte die Bodenzeit bei Weitem nicht aus, um den neuen Mercedes eines schwedischen Steueroptimierers millimetergenau in den Frachtraum der MD 11 zu manövrieren. Das nächste Mal verweigerte uns der Tower während dreier Stunden die Bewilligung, die Motoren zu starten. Wir mussten auf einen Minister aus Sansibar warten. Die zweimotorige Propellermaschine rollte direkt neben uns, und nach dem Umsteigen des Ministers kam postwendend die Starterlaubnis. In Yaoundé hinderten uns Gorillas am Start. Besser ge-

«Der damalige US-Präsident Barack Obama liess uns über L. A. kreisen.»

sagt, der Mensch hinter dem Affen. Die aus dem Land geschmuggelten Tiere kehrten, beklatscht von auf dem Vorfeld herumrennenden Presseleuten, Tierschützern und natürlich zuvor-derst Politikern, zurück. Letztere sind übrigens beliebte Verspätungsursachen. Nicht unsere Bundesräte, die reisen als normale Passagiere und werden auch mal stehen gelassen. Der damalige US-Präsident Barack Obama liess uns über L. A. kreisen. In Rio durften wir erst ins eigene Flugzeug, als ein Staatsmann eingestiegen und die Bombensuche beendet war. Er wurde ein paar Wochen später trotzdem umgebracht. Verspätungsgrund ist oft auch die Überzeugungsarbeit, Bodyguards zu bewegen, ihre Waffen abzugeben, und zwar für den Frachtraum

und nicht, wie sie bevorzugen, im Cockpit. Der Verleger Axel Cäsar Springer willigte erst ein, als er unsere wilde Entschlossenheit erkannte, ihn und seinen Beschützer auszuladen. Komplizierte Technik, empfindliche Fracht, enge Zeiten, garstiges Wetter, überfüllter Luftraum und Streiks sind ständige Drohszenarien. Besonders ärgerlich ist, wenn alles bereit ist, und dann schüttelt es den Flieger. Ein Beladungs- oder Servicefahrzeug hat die empfindliche Haut der Druckkabine verletzt – Flug gestrichen. Oder wenn nach der Pilotenansage «yellow door selector arm», dem Befehl ans Kabinenpersonal, die Notrutschen (Slides) in den geschlossenen Türen scharf zu machen, ein grelles Zischen ertönt, weil jemand in guter Absicht die Tür nochmals öffnen wollte, um ein spät geliefertes Spezialessen in Empfang zu nehmen. Dann schauen sich die Piloten an und wissen nicht, ob sie lachen oder weinen sollen, denn die Notrutsche, die zugleich als Floss verwendet werden kann, hängt dann hässlich grau am eleganten Flieger und lockt rasch Schaulustige und Spötter an.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat

