

VISIT
NORWAY
.DE

Halleluja, was für ein Hang!

Nichts für Anfänger: In Oberammergau am Laber ist das Skifahren noch wild und gefährlich

„Hängen's gscheide Wadel ein“, hatte der Laber-Bergbahn-Chef tags zuvor am Telefon geraten. Und Andreas Weber hat nicht übertrieben. Das Ganze erinnert mehr an Bullenreiten denn an Skifahren. Dass die Buckel hart gefroren und garstig sind, sah man schon oben am Einstieg zum berühmten Nordhang. Aber gleich so hart und so unangenehm? Es scheppert und rattert auf den ersten Metern, die Bretter machen, was sie wollen. Genusskifahren geht anders.

Der Laber ist ein Skiweg, der seinesgleichen sucht. Vor allem wegen des Nordhangs, Deutschlands schwierigster Abfahrt, der einzigen markierten Route im gesamten Skigebiet. „Hier hat der Anfänger nichts verloren“, wird im Prospekt gewarnt. Nicht präpariert und über weite Strecken vierzig Grad steil, findet man am Laber noch die wilde, ursprüngliche Seite des Skifahrens, fernab der glatt gewalzten Wintersportkunstwelt mit breiten Carving-Autobahnen. Kein Sechsessessellift mit Wetterschutzhauben, keine Schneekanonen und keine röhrende Pistenraupen – der Laber ist der Gegenwurf zum modernen Skitourismus.

Minus ein Grad, Nordhang „gut“, Schneehöhe im Tal dreißig und auf dem Berg hundert Zentimeter. So hatte es morgens auf der Laber-Homepage gestanden. Endlich ist der Zusatz „mit alten Ski befahrbar“ gelöscht. Dazu noch dieser blaue Himmel über Oberammergau und der grandiose Blick auf die weißen Berggipfel als Appetitanreger von der Webcam. Ein scheinbar perfekter Skitag also. Und trotzdem ist der Parkplatz der Laber-Bahn so leer, als würde dickster Nebel Oberammergau und seinen Hausberg einhüllen. Niemand, der hektisch an seinen Skischuhschnallen hantiert. Kein Mensch an der einzigen Kasse. „Bitte klingeln“ steht auf einem Stück Papier, das an der Glasscheibe des verwaisten Schalters klebt. „Heute keine Mittagspause“, informiert das Pappschild daneben.

So muss Skifahren früher gewesen sein, zu Zeiten von Toni Sailer. Dazu noch diese kleinen, blau-weiß lackierten Gondeln, in die man von einem freundlichen Bahnmitarbeiter mit einem „Grüß Gott“ und „Bitt' schön“ geführt wird. Zehn Skifahrer passen in jede der vier putzigen Kabinen, die seit 1957 im Einsatz sind. Macht eine Förderkapazität von 120 Personen pro Stunde. Die Hightech-Anlagen moderner Skigebiete schaffen das in wenigen Minuten.

Bescheidene 22 Euro kostet die Tageskarte. Und trotzdem bekommt man als Skifahrer am Laber nichts geschenkt. Hat es ein paar Tage nicht geschneit, verwandelt sich die drei Kilometer lange Haupttroute vom 1084 Meter hohen Laber ins knapp 800 Meter tiefer gelegene Ammertal in eine nicht enden wollende Buckelpiste. Ist am Vortag die Temperatur über null Grad gestiegen und klart es in der Nacht dann auf, wird der Nordhang vollends zum Härtesten für Mensch und Material. „Verdammt schwierig und sauanstregend“, hatte bei der ersten Auffahrt der Mann in der Gondel auf die Frage geantwortet, wie denn der Nordhang heute so sei. Seine Wangen waren rot angelaufen, Schweißperlen standen ihm auf der Stirn. „Einmal pack' ich's noch, dann reicht's mir.“ Es war kurz vor zehn Uhr.

„Der Laber ist jeden Tag anders“, wird Andreas Weber später sagen und dann von einem Traumtag im vergangenen Winter erzählen. Zuvor hatte es geschneit. Wegen Lawinengefahr war der Nordhang in dieser Zeit gesperrt gewesen. Als Andreas Weber,

der neben seinem Job als Bergbahnbetriebsleiter auch noch Mitglied der örtlichen Lawinenkommission ist, an jenem Morgen die Lage mit den anderen Experten sondierte und sich alle einig waren, der Schnee habe sich gut gesetzt, begann einer jener Tage, die ein Leben lang im Lustzentrum eines Freeriders abgespeichert bleiben. „Das war vom Allerfeinsten“, sagt Weber mit einem Gesichtsausdruck, als würde er von einem exquisiten Fünf-Gänge-Menü sprechen.

Als Bahn-Chef genießt der 40-Jährige das Privileg, an einem solchen Tag als Erster den noch jungfräulichen Nordhang befahren zu dürfen. Weil selbst Laber-Insider dachten, die Bahn würde wieder nicht aufmachen, tobte sich Weber mit dreißig völlig entrückten Gästen im Pulverschnee aus.

Nicht immer ist freilich der Kreis der Laber-Glückseligen so überschaubar. Bei Neuschnee und Sonnenschein, wenn auf der Homepage „Nordhang: sehr gut“ steht, stößt das antiquierte Transportsystem schon mal an seine Grenzen. „250 Skifahrer“, erklärt Weber, „das ist die oberste Grenze.“ Knapp eine Stunde lang steht man dann unten vor der kleinen Talstation in einer Horde Gleichgesinnter, ehe der erlösende Piepton des Ticketautomaten die Geduldssprobe beendet. In der stetig wachsenden Gemeinde der Variantenfahrer, die seitdem das Marketing-Englisch die Alpen erobert hat, „Freerider“ genannt werden, Menschen, die sich auf präparierten Hängen schrecklich langweilen und ständig neue Herausforderungen suchen, hat sich herumgesprochen, welch skifahrerisches Juwel der Passionsspielort zu bieten hat.

Weber ist nicht ganz unschuldig daran. „Entweder wir machen im Winter zu, oder wir setzen auf den Freeride-Trend“, hatte sich der Bergbahn-Chef, der in den Sommermonaten mit Wanderern am meisten Umsatz macht, vor ein paar Jahren gesagt. Damals, als an einem Traumtag im nahegelegenen Garmisch an der alten Hausbergbahn Halbtageskarten verkauft wurden, die beim Erreichen des Drehkreuzes bereits wieder ungültig waren, so lang war die Schlange. „Und bei uns am Laber war tote Hose“, erinnert sich Weber. Das kann es nicht sein, dachte er sich und schlug vor, den Varianten-skifahrern diesen Dornröschenberg schmackhaft zu machen.

Nicht alle Einheimischen finden die Idee und deren erfolgreiche Umsetzung toll. „Manche sind sauer auf mich“, erzählt Weber, der „Zuagroaste“ aus Garmisch. Die „O-gauer“ (Weber) müssen sich wegen seiner kleinen Marketingoffensive den Nordhang nun mit Tiefschneesüchtigen aus München, Garmisch, Augsburg oder Landsberg teilen.

Jochen Reiser ist so ein Eindringling. Er wohnt in Andechs, ist Freeride-Profi und steht an rund 200 Tagen im Jahr auf seinen breiten Tiefschneelatten. Er kennt praktisch alle Lieblingsgebiete der Variantenfahrer: Alagna, Andermatt, Chamonix, St. Anton und La Grave. Reiser bereitet gerade einen Film über die kleinen, versteckten Perlen in den Alpen vor, eine Art Ski-Roadmovie von München bis nach Monaco. Oberammergau wird sicher auf dem Weg liegen, erzählt er in der Gondel. Selbst für einen Skiweltenbummler, der als Guide arbeitet, ist der Laber etwas ganz Besonderes. Wegen der Bahn, des nostalgischen Flairs. „Aber auch wegen der knackigen Abfahrten“, fügt der 29-Jährige hinzu, während er durch die zerkratzte Scheibe die steilen Rinnen neben der Bahntrasse studiert.



Passionsspiel: Wer den Laber befahren möchte, sollte sich in Lawinenkunde auskennen. Foto: vario images

„Einen Berg voller Möglichkeiten“, verspricht das Faltblatt, das an der Kasse ausliegt. Pistenplan wäre das falsche Wort dafür. Tatsächlich ist der Nordhang die einzige Abfahrt, die von der Lawinenkommission kontrolliert wird und auf der Karte eingezeichnet ist. Das bedeutet aber noch lange nicht, dass es keine anderen, mindestens genauso anspruchsvollen Möglichkeiten nach unten gibt. Nur: man sollte sich auskennen, auch was das Thema Lawinenkunde angeht.

Jochen Reiser, ein Diplom-Geograf, hat sich über viele Jahre hinweg intensiv damit beschäftigt. Nach dem Ausstieg unterhält er sich mit Werner Maier, der mit einer Schaufel in der Hand über die verwaiste Sonnenterrasse zum Nordhang stapft. Maier ist Frührentner und Mitglied der Lawinenkommission. Er will nachsehen, wie sich der Aufbau der Schneedecke entwickelt hat.

Maier, der seit dreißig Jahren der Lawinenkommission angehört, verfolgt die Entwicklung mit einer gewissen Sorge. Weil es mehr und mehr Leute in den Tiefschnee zieht und auf der Suche nach unverspurten Flecken immer noch mehr Risiko eingegangen wird. „Verbote interessieren niemanden“, klagt Maier. Er zeigt auf das „Gesperre“-Schild und die Spuren, die daran vorbeiführen. „Das ist eine richtige Autobahn.“

Im vergangenen Winter hatte es am Laber den ersten Lawinentoten in der 53-jährigen Geschichte der Bergbahn gegeben. Ein Trio war bei Lawinenwarnstufe vier, der zweithöchsten, in einen über vierzig Grad

steilen und selten befahrenen Hang gefallen. Maier spricht von „Wahnsinn“, der für einen 47-Jährigen tödlich endete.

Heute herrscht Lawinenwarnstufe zwei. Jochen und ich entscheiden uns für eine Variante abseits der Haupttroute. Mit Sicherheitsabstand schwingen wir über deutlich weniger ruppiges Terrain. Der Genussfaktor steigt.

Über uns surrt eine dieser kleinen blau-weißen Konservendosen hinweg. Da ist es wieder, das Laber-Markenzeichen. Es sei schon mal überlegt worden, erzählt Weber am Ende eines kräfteaufbrauchenden Skitages in der Gipfelstation, moderne Kabinen an die Seile zu hängen. In den vergangenen Jahren sind immerhin drei Millionen Euro unter anderem in neue Seile und Stützen sowie eine rechnergesteuerte Schaltanlage investiert worden.

Aber dann sei man sich doch einig gewesen, an den alten Gondeln so lange wie möglich festzuhalten, trotz der bescheidenen Förderkapazität. „Der Laber ist spitz. Da haben einfach nicht so viele Leute Platz darauf“, meint Andreas Weber. „Die Bahn passt zum Berg, und so muss es sein.“

ROLAND WIEDEMANN

Anreise Die Laberbergbahn ist mit dem Auto via München über die A 95, die E 533 (Oberau) und die B 23 Richtung Oberammergau erreichbar.

Aktuelle Informationen zu Wetter und Schneebedingungen gibt es unter www.laber-bergbahn.de oder Telefon 0 88 22/47 70.

Freeride-Camps am Laber bietet die sogenannte Snowacademy an (www.snowacademy.de).

Sonntag, 26. Dezember
Ein Glück: Weihnachten ist bald vorbei und die Tage werden wieder länger. Nur noch sechs Monate – dann bin ich im Land der Fjorde, wo die Sonne im Sommer nie untergeht.

SOMMER FÜR RUMTREIBER

ABENTEUER RUNDREISE
NORWEGEN

www.visitnorway.de

Jetzt das Norwegen-Infopaket
Rundreise 2011 bestellen!
www.visitnorway.de/infopaket

Gratis!

