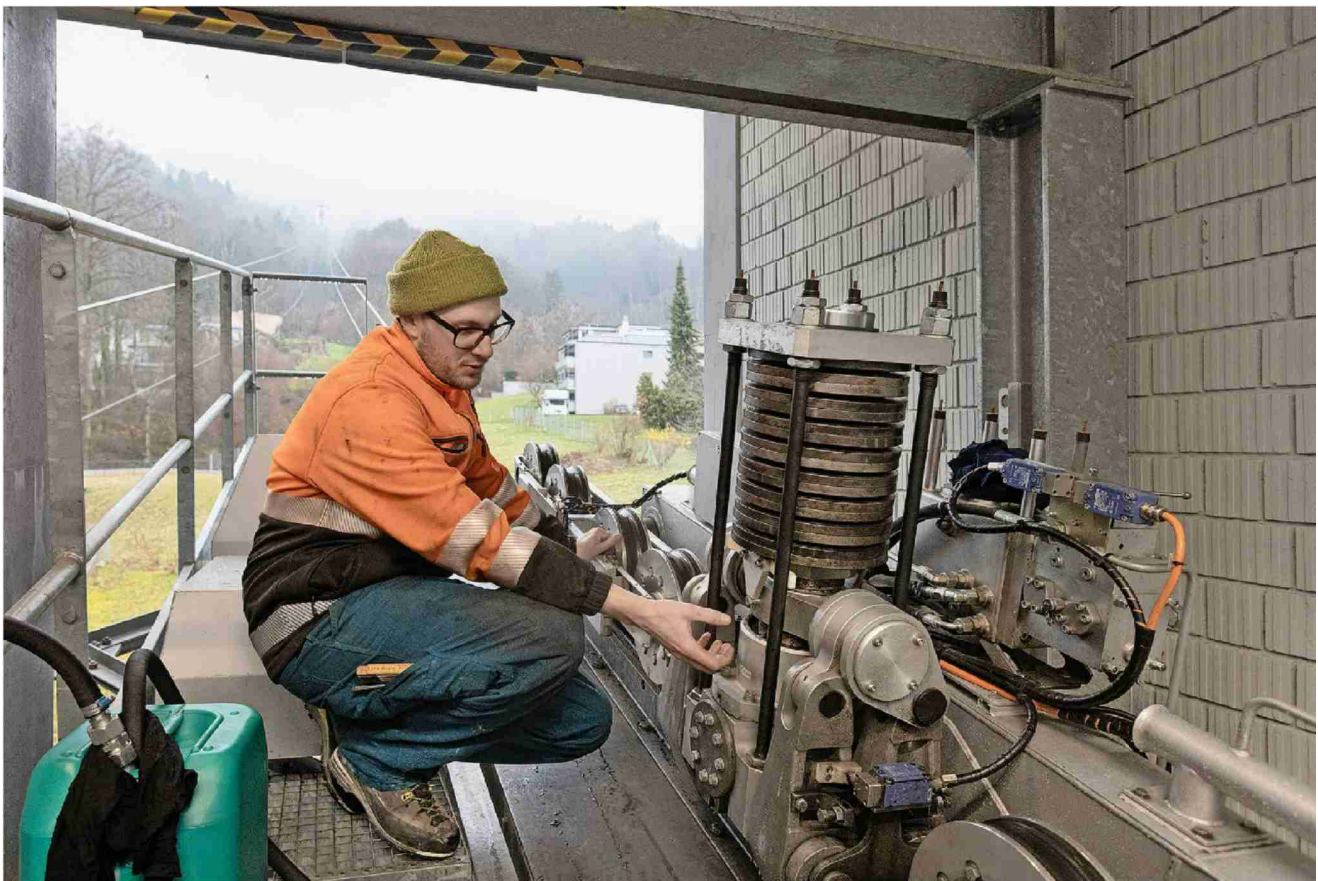




Er ist bei der Felseneggbahn für die Sicherheit verantwortlich

Unterhaltsarbeiten Die einzige öffentliche Luftseilbahn des Kantons Zürich wird zurzeit revidiert. Betriebsleiter Andreas Hosennen gibt Einblick in die Arbeit und erzählt von seiner ungewöhnlichen Laufbahn.



Andreas Hosennen erklärt in der Talstation die tellerartige Feder der Fangbremse, die im Notfall zum Einsatz kommt. Foto: Sabine Rock



Markus Hausmann

Die Seile der Felseneggbahn verschwinden in dichtem Nebel. Es regnet. Definitiv kein Ausflugs-wetter an diesem Vormittag. Eine Gondelfahrt von Adliswil hoch auf die Albiskrete wäre aber ohnehin nicht möglich. Die jährlichen mehrwöchigen Unterhaltsarbeiten stehen an.

Drinne in der Talstation kniet Andreas Hosennen auf dem Dach von Kabine 2. Er reinigt gerade ein Kupplungsteil. «Sieht wieder aus wie neu.» Hosennen schmunzelt. Der 32-jährige ist der Betriebsleiter der Felseneggbahn, der einzigen öffentlichen Luftseilbahn im Kanton Zürich.

Sein Walliser Dialekt verrät, dass er ursprünglich nicht von hier ist. Andreas Hosennen kommt aus Naters, einer Gemeinde neben Brig. Das Handwerk lernte der Seilbahn-Mechatroniker in Zermatt. In der Topdestination arbeitete er auf den prestigeträchtigsten Bahnen, zum Beispiel am Klein Matterhorn, wo sich die höchste Bergbahnstation Europas befindet.

Zwischenstopp am Flughafen

«Prestige ist mir nicht wichtig», sagt er. Jede Bahn sei auf ihre Art speziell, jede ein Unikat. 2019 kündigte der Walliser in Zermatt, um mit seiner Frau nach Zürich zu ziehen, wo ihr ein Job angeboten wurde. Hosennen begann am Flughafen zu arbeiten, wo er nicht nur für die U-Bahn Skymetro zuständig war, sondern auch für die kürzeste Standseilbahn der Schweiz: das 74 Meter lange,

automatisiert betriebene Bähnchen auf den Butzenbüelhügel hinter dem Circle.

2021 folgte der Wechsel zur Felseneggbahn, wo er heute Chef des achtköpfigen Teams ist. Dieses hat viel zu tun, denn die siebzig Jahre alte Bahn ist äusserst beliebt. Im letzten Jahr transportierte sie 280'000 Passagiere, ein neuer Rekord. «An Spizentagen haben wir bis zu 2500 Personen.» Nach Takt zu fahren, reiche an solchen Tagen nicht aus. Hosennen lächelt, «dann heisst es nur noch: laden und fahren». Ein Grund für die hohen Zahlen sind die langen Betriebszeiten: Je nach Wochentag steht die Felseneggbahn von 8 bis 22 Uhr zur Verfügung. «Ein solches Angebot gibt es nur bei ganz wenigen Seilbahnen in der Schweiz.» Welcher Aufwand dahintersteckt, ist für die Passagierinnen und Passagiere kaum sichtbar. Allein vor Betriebsbeginn gilt es für Hosennen und sein Team jeweils eine Checkliste mit 57 Punkten abzuarbeiten.

«In diesem Job muss man mit dem Kopf voll bei der Sache sein.» Das gilt vor allem auch bei den Arbeiten auf der 45 Meter hohen Stütze in der Mitte der Felseneggbahn. Einmal pro Monat klettern die Seilbahntechniker dort hoch, um die Seilsattel zu schmieren, während die Bahn fährt. «Die Sicherheit steht immer an erster Stelle», betont der Chef. Auch deshalb werden jedes Jahr Revisionsarbeiten durchgeführt. Dann werden unter anderem die Seile auf ihrer ganzen

Länge auf allfällige schadhafte Drahtstellen überprüft.

An diesem nebligen Vormittag kümmert sich der Betriebsleiter mit einem Servicearbeiter der Seilbahnherstellerin Garaventa um ein anderes wichtiges Element der Bahn. Eines, das beim Seilbahnunglück am Lago Maggiore in Italien vor drei Jahren zum Verhängnis wurde: die Fangbremse.

Bahn steht abrupt still

Zum Einsatz kommt die Fangbremse im äussersten Notfall: wenn ein Zugseil reisst. Automatisch und in Sekundenschnelle schnappen dann ihre Bremsbacken am dicken Tragseil zu, die Bahn kommt abrupt zum Stillstand. «Nach so einer Vollbremsung steht in der Kabine wahrscheinlich niemand mehr», schildert Andreas Hosennen. «Aber lieber trägt man als Passagier ein paar Schrammen davon, als dass etwas Schlimmeres passiert.»

Bei besagtem Unglück in Italien war Schlimmeres geschehen. Eine Kabine stürzte ab, 14 Menschen verloren ihr Leben. Hätte die Fangbremse funktioniert, wäre es nicht so weit gekommen. Doch die Bahnbetreiber hatten an jenem Tag die Bremsbacken mutmasslich absichtlich mit Klammern blockiert, da die Fangbremse zuvor Probleme bereitet hatte.

«Niemand würden wir auf so eine Idee kommen», sagt der Felseneggbahn-Leiter. «Schon bei kleinsten Auffälligkeiten neh-



men wir die Bahn ausser Betrieb, bis wieder alles ordnungsgemäss läuft.» Hosennen wendet sich wieder seiner Arbeit zu: Er kontrolliert das Pumpenaggregat der Fangbremse, wechselt Druckfilter aus und fettet Einzelteile ein. Die Bremsanlage ist hochkomplex. Sensoren überwachen jedes Detail und schicken im Betrieb die Messwerte an den Computer in der Talstation.

Interesse an der Technik ist definitiv etwas, das man als Seilbahner braucht. Gleichzeitig aber auch Freude am Kundenkontakt. «Es ist ein schöner Beruf», sagt Andreas Hosennen, «man weiss am Abend, was man gemacht hat».

Am Samstag, 23. März, werden der Walliser und sein Team die Felseneggbahn wieder in Betrieb nehmen. Egal, ob bei Sonnenschein oder bei Nebel.