



## Den Respekt gegenüber Piste und Berg fördern.

Skirennen sind schnell und gefährlich. Wenn Pistenbauer Bernhard Russi für den Weltcup neue Abfahrtsstrecken plant, hat die Sicherheit der Fahrer für ihn höchste Priorität. Ganz ohne Risiken donnern sie jedoch nie zu Tal.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Bernhard Russi zählt nicht mehr. Wie viele Rennstrecken er für den Skiweltcup schon geplant und gebaut hat, kann der Ex-Abfahrtsolympiasieger aus Andermatt nicht genau sagen. «Es waren sicher über zwei Dutzend.» Der 62-jährige Russi hat die Entwicklung des Skirennensports in den letzten Jahrzehnten wie kaum ein anderer begleitet und mitgeprägt.

Dabei ist er stets mit der Zeit gegangen. Quantensprünge bei Material und Ausrüstung sowie die enormen Fortschritte der Rennfahrer punkto Technik und Athletik haben Russis Arbeit am Berg beeinflusst. Das übergeordnete Ziel ist

geblieben: Die Strecke muss attraktiv sein und gleichzeitig den Fahrern maximale Sicherheit gewährleisten. Eine anspruchsvolle Aufgabe, bedenkt man die horrenden Geschwindigkeiten, mit denen Cuche, Janka, Défago und all die anderen heute die Hänge hinunterbetreten. Fliehkräfte müssen präzise in die Streckenführung einberechnet, Sturzzäume genau ausgemessen und Fangnetze sinnvoll angebracht werden. Der Pistenbau ist eine Wissenschaft. Jeder Fehler kann verheerende Folgen haben.

Dessen ist sich Bernhard Russi bewusst, wenn er die Planung einer Strecke in Angriff nimmt.

Er ist stets bemüht, die natürlichen Gegebenheiten am Berg – Kuppe, Schräghang oder Bodenwelle – in den Kurs zu integrieren. Damit will er die Rennstrecke einerseits anspruchsvoller, gleichzeitig aber auch sicherer machen, was für ihn kein Widerspruch ist: «Durch die technischen Schwierigkeiten werden die Fahrer stets in Bewegung gehalten und gezwungen, ihr dynamisches Gleichgewicht zu finden», erklärt er. Die Konzentration und die Aufmerksamkeit der Athleten sollen in keinem Moment des Rennens nachlassen. «Ich möchte mit einer anspruchsvollen Streckenführung den Respekt der Fahrer gegenüber Piste und Berg fördern und so ihre >

Eigenverantwortung erhöhen.» Dazu kommt ein sicherheitswirksamer Nebeneffekt: Die Fahrer drosseln vor solchen Passagen automatisch ihren Speed.

### Mit Toren bremsen.

Es erstaunt nicht, dass Russi den Bau von eher «leichten» Strecken als seine grösste Herausforderung bezeichnet: Wo keine natürlichen Hindernisse, Kanten oder Steilhänge vorhanden sind, muss er als Pistenbauer selber nachhelfen. So geschehen bei der Abfahrtsstrecke, die er für die WM 1989 im amerikanischen Vail-Beaver Creek konstruierte. Russi musste die langen Flachstücke mit künstlichen Sprüngen

Wenn es um die Sicherheit geht, kenne ich **keine Kompromisse.**

Bernhard Russi

bestücken und errichtete eine Art Halbpipeline mit vier Kurven. Das Problem dabei: «Wir hatten keine Erfahrungswerte, wie sich ein Fahrfehler in dieser künstlich errichteten Passage auswirken könnte.»

Problematisch wird es auch, wenn selbst Netze und Sturzräume nicht ausreichen, um das Verletzungsrisiko bei Stürzen genügend einzudämmen. Helfen kann hier der Kurssetzer. «Mit einer geschickten Anordnung der Tore können die Fahrer ziemlich stark heruntergebremst werden», sagt Russi.

Totale Sicherheit gibt es auf Skirennstrecken indes nicht. Stürzt ein Fahrer, müssen rasche Bergung, Versorgung sowie Notfalltransport gewährleistet sein. Dafür braucht es an Trainings- und Renntagen eine funktionierende Logistik neben der Piste. Bei Weltcuprennen werden diverse Rettungsteams mit Ärzten entlang der gesamten Strecke postiert. Landplätze für Hubschrauber sind obligatorisch. Ob ein verletzter Fahrer ins Spital geflogen oder mit dem Schlitten ins Tal gebracht wird, werde vom lokalen Rettungsteam situativ entschieden. Damit es nur in ganz seltenen Fällen überhaupt so weit kommt, scheut Russi bei der Planung von neuen Strecken keine Mühen: «Wenn es um die Sicherheit der Fahrer geht, kenne ich keine Kompromisse.» ■



Foto: Guy Perrenoud

### Risiko ist ein **subjektiver Begriff.**

*Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker*

*Was als Risiko gesehen wird, ist selten objektiv begründbar. Wir alle wissen, dass Flugzeuge sicherer sind als Autos, dennoch: Das mulmige Gefühl beim Start des Fliegers bleibt. Was sind demnach die Faktoren, die unsere subjektive Risikowahrnehmung beeinflussen?*

*Ein wichtiger Faktor ist die Bekanntheit eines Risikos. Das Aufkommen von Personen- und Güterzügen im 19. Jahrhundert war eine technologische Revolution. Dieser Fortschritt und die hohen Geschwindigkeiten der Dampflokomotiven lösten aber auch Ängste und Befürchtungen in der damaligen Bevölkerung aus. Zu unbekannt war das Risiko. Heute, wo Züge aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken sind, haben dafür andere Risiken an Bedeutung gewonnen. Atom-, Nano- und Gentechnologie sind die Dampflokomotiven des 21. Jahrhunderts.*

*Risiken werden zudem eher akzeptiert, wenn wir sie freiwillig eingehen. Und je unmittelbarer und augenfälliger ein Risiko ist, desto eher fühlen wir uns bedroht. Die Folgen technischer Unfälle beispielsweise sind oft direkt sichtbar, die Folgen von Gesundheitsrisiken wie Rauchen oder Übergewicht dagegen nicht; sie treten erst verzögert ein. Auch die Konsequenzen der globalen Erwärmung werden erst in einigen Jahren deutlicher zu Tage treten. Wären sie greifbarer, so würden wir uns vermutlich viel mehr für Umweltschutz und Nachhaltigkeit einsetzen, als dies bisher der Fall ist. Die fehlende Unmittelbarkeit macht es uns leichter, unbequeme Risiken, die eigenes Handeln erfordern, zu ignorieren – mit fatalen Folgen.*

*Risiko, so lässt sich festhalten, entsteht immer erst im Auge des Betrachters. Neben einer objektiven Einschätzung von Wahrscheinlichkeit und Ausmass eines Risikos ist es daher unerlässlich, die menschliche, subjektive Komponente des Risikos zu berücksichtigen. Erst dann ist sichergestellt, dass aus Gefahren keine Katastrophen werden.*

*Simone Dohle ist Post-Doktorandin und Forschungsassistentin in der Gruppe Consumer Behavior am Institut für Umweltentscheidungen, ETH Zürich*