Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 41 (2014)
Heft: 2

Artikel: Der Bergflüsterer
Autor: Geisser, Remo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909842

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Bergflüsterer

Er ist beliebt und wird bewundert. Bernhard Russi, der Schweizer Olympiasieger ist eine Legende und gehört auch mehr als vierzig Jahre nach seinem Sieg in Sapporo zur Weltelite – nun als Pistenbauer.
Von Remo Geisser

Siegerehrung an den Olympischen Winterspielen 1972 in Sapporo. Bernhard Russi gewann Gold, Silber der Schweizer Roland Collombin (links), Bronze ging an Heinrich Messner aus Österreich

Abfahrer sind die Helden des Wintersports. Sie rasen auf ihren Skiern mit Geschwindigkeiten über Schnee und Eis, für die sie auf Schweizer Autobahnen hohe Bussen bezahlen müssten. Vor vierzig Jahren war Bernhard Russi einer von ihnen: 1970 wurde er Weltmeister, 1972 Olympiasieger. Auf der Piste zeigte er so etwas wie die Ästhetik des Wagemuts. Keiner flog so elegant durch die Lüfte, keiner zog so schöne Kurven wie Russi.

Heute baut er die Strecken, auf denen die besten Abfahrer der Welt sich unsterblich machen können: zum Beispiel für die Olympischen Spiele in Sotschi. Dort begann alles im Frühling 2006, an einem stürmischen Tag. Ein Helikopter mit 20 Passagieren schraubt sich zum Gipfel des Rosa Peak hoch, gut 2300 Meter über Meer. Der Wind tobt, die Kiste rüttelt. Hier landen? Njet, erklärt der Pilot. Russi aber war extra angereist, um erstmals den Berg zu begehen, an dem die Olympiapisten für 2014 entstehen sollten. Und er wollte sich nicht davon abbringen lassen. Also klettert er an einer Leiter in den Sturm hinaus, hangelt sich ein Stück hinunter. Und springt. Dann steht er auf einem kleinen Stück Wiese, winkt und ruft, bis sich schliesslich zwei Bergführer ein Herz fassen und den Ausstieg ebenfalls wagen. Der Helikopter dreht ab. Drei Männer machen sich daran, den Berg zu erkunden. Ihre Ausrüstung besteht aus einem Kompass, einer Taschenlampe, einem Fläschchen Wasser und Mobiltelefonen, für die es kein Netz gab, wie die drei später feststellen müssen.

Seit 1983 ist Russi Pistenarchitekt. Marc Hodler, damals Präsident des Ski-Weltverbandes FIS, rief ihn eines Tages an und sagte, die Kanadier könnten sich nicht einigen, welchen Berg sie für die alpinen Wettbewerbe der Spiele 1988 wählen sollten. Warum Russi? Er war gelernter Hochbauzeichner und hatte sich schon in seinen Zeiten als Rennfahrer kritisch mit den Pisten auseinandergesetzt. In den Achtzigerjahren ging die Tendenz dahin, planierte, einfache Strecken zu bauen, weil man das für sicherer hielt. Russi kritisierte diesen Trend. Er ist auch heute noch der Ansicht, dass die Sicherheit dann am grössten ist, wenn die Fahrer auf den Skiern immer aktiv bleiben, zum Beispiel auf Unebenheiten reagieren müssen. Ganz abgesehen davon, dass es nicht besonders attraktiv ist, wenn bei einer TV-Übertragung immer nur Athleten in perfekter Hocke über den Bildschirm rasen. Als Russi nach Calgary kam, war die Wahl bereits zugunsten des Mount Allen gefallen. Der ehemalige Olympiasieger überredete die Organisatoren, auch den steilen Gipfel des Bergs zu erschliessen und den flachen unteren Teil mit Hilfe von Erdverschiebungen attraktiver zu gestalten. So entstand Russis erste Olympiapiste. Seither hat er sämtliche Abfahrten für die Olympischen Winterspiele designt.

Foto: Keystone

Doch Russi ist nicht nur Pistenbauer, er hat noch viel mehr Talente. Der 65-Jährige ist bis heute der Schweizer Sportstar mit dem höchsten Ansehen und dem nachhaltigsten Werbewert.

Subaru statt Jaguar

Gegen Ende seiner Karriere begann Russi, seine Vermarktung zu planen. Dabei suchte er sich von Anfang an Partner aus, die er für glaubwürdig hielt. Mit diesen schloss er langfristige Verträge. Einst hatte er ein Angebot, mit einem Jaguar durch Werbespots zu kurven, doch er fand, ein solches Auto passe nicht zu einem Bergler aus Andermatt. Er entschied sich für die damals noch als Bauern-Porsche verspottete Marke Subaru. Diese etablierte sich nicht zuletzt dank Russi. Und er ist ihr wie praktisch allen anderen Partnern bis heute treu geblieben. Viele sind es nicht, denn er hat stets darauf geachtet, in der Werbung nicht allzu präsent zu sein. Trotzdem, als der Mann in die Jahre kam und eine Brille brauchte, lächelte er bald für Visilab, eine Kette von Brillenläden, von Werbeplakaten.

Unvergleichlich ist auch die Medienarbeit des Urners. Dabei hat er einen heiklen Spagat zu bewältigen: Russi ist beim Schweizer Fernsehen als Moderator tätig und schreibt als Kolumnist in der Boulevardzeitung «Blick». Gleichzeitig wird er von diesen Medien als Promi abgefeiert und ist ein gesuchter Interviewpartner. Er bleibt dabei bemerkenswert souverän und zieht stets selbst die Grenzen. Als ihn ein Journalist vor gut einem Jahr fragte, ob er zu den damaligen Querelen beim Verband Swiss Ski 30 Zeilen von ihm in direkter Rede publizieren könne, lehnte Russi mit der Begründung ab, «das wäre eine verkappte Kolumne und ich trete nur in einem Medium als Kolumnist auf». Aber es spreche nichts dagegen, dass seine Meinung in indirekter Rede und mit zwei, drei markanten Zitaten veröffentlicht werde. So waren am Ende alle zufrieden.

Nicht nur den Konsens suchen

Fragt man Russi, wie seine Pisten entstehen, sagt er: «Ich rede mit dem Berg.» Er meint damit, dass er zu spüren versucht, was das Gelände hergibt, welche Linienführung das beste Spektakel garantiert. Dazu schaut er sich zunächst die Landkarten genau an. Dann lässt er sich an den Berg fliegen. Wie in Sotschi. Die drei Männer, die 2006 den Ausstieg aus dem fliegenden Helikopter gewagt hatten, schlugen sich von oben nach unten durch. Durch Wald, Felsen und Gestrüpp suchte Russi einen Weg, der dereinst eine Abfahrt sein könnte. Immer wieder hängte er farbige Bänder an Bäume, mit denen er mögliche Linien markierte. Diese wurden später von Vermessern in Karten übertragen, und Russi korrigierte und verfeinerte so lange, bis er überzeugt war, das gefunden zu haben, was ihm der Berg erzählt hatte. Als die drei Männer das Gebiet des künftigen Ziels erreicht hatten, begann das Abenteuer erst richtig. Weil es kein Funknetz gab, war es unmöglich, den Helikopter herbeizulotsen. Das Grüppchen musste sich bis ins Tal kämpfen. Um 3 Uhr morgens, nach 18 Stunden in der Wildnis am Rosa Peak, hatten sie in ihr Hotel zurückgefunden.

Damit war der Anfang gemacht. Gut zwanzig Mal reiste Russi in die Gegend von Sotschi, bis die Olympia-Abfahrt von 2014 fertig war. «Ich habe eine diktatorische Ader», sagt er. Es habe keinen Sinn, wenn er am Berg auf alle Einwände von Organisatoren oder Bauleuten höre. Der Pistenarchitekt stellt sich vor, wo später einmal die Tore stehen, wie weit die Sprünge gehen, wo es zwischen zwei Felsen durchgeht und wo über eine Kante. Im Idealfall ist das Gelände so abwechslungsreich, dass nur wenig mit dem Bagger verändert werden muss.

Dennoch ist das, was der Berg ermöglicht, nur ein Teil. Der Pistenarchitekt muss sich auch nach dem richten, was die Renndirektoren der FIS wollen und was die Reglemente verlangen. Diese kann er freilich mitgestalten, als Chef des Alpinkomitees im Ski-Weltverband sitzt er an einer Schlüsselstelle. Seine Ansichten und das, was er davon im Gebirge umgesetzt hat, haben den Abfahrtsrennsport in den vergangenen Jahren wesentlich geprägt. Moderne Abfahrten verfügen über Sprünge, technische Passagen und prägnante Schlüsselstellen. Die Zeit der «Autobahnen» ist längst vorbei. «Meine Philosophie hat sich durchgesetzt», sagt Russi.

Die engen Kurven von Val-d'Isère

Die markanteste Veränderung hatte der Pistenarchitekt allerdings nicht vorausgesehen. Als es darum ging, die Abfahrtspiste für die Winterspiele 1992 zu bauen, fuhr die französische Skilegende Jean-Claude Killy mit Russi in Val-d'Isère mit der Seilbahn eine unglaublich steile Bergflanke hinauf und sagte: «Hier will ich den Abfahrern ein Denkmal setzen.» Fachleute hörten von Killys Plänen und sagten: «Unmöglich!» Doch Russi begann, mit dem Berg zu sprechen. Das Gelände an der Face de Bellevarde ist dermassen steil, dass viele enge Kurven gebaut werden mussten.

Die Skiindustrie reagierte auf diese völlig neue Art von Abfahrt mit dem Bau von kürzeren, taillierten Skiern. «Von da an war klar, dass der moderne Rennski ein Carvingski sein wird», sagt Russi. Diese Entwicklung hat dem Rennsport, aber auch dem Hobbyfahrer viel gebracht, weil sich die taillierten Skier viel besser steuern lassen. Das Resultat war aber auch, dass die Spezialisten in den Kurven immer schneller wurden und die Kräfte teils nicht mehr zu kontrollieren waren. Es kam zu schweren Knieverletzungen, die FIS musste schliesslich die Reglementen anpassen.

Foto: Keystone

Bernhard Russi auf der Abfahrtspiste von Sotschi beim «Bear's brow»

Bernhard Russi als Werbeträger von Visilab, zusammen mit Lolita Morena, Miss Schweiz von 1982 (l.), und Xenia Tchoumitcheva, Schweizer Fotomodell, Ökonomin und Unternehmerin

Russi sieht aber noch andere Möglichkeiten. Er ist der Meinung, dass zu viele Kurven so angelegt sind, dass sie auf der Skikante gefahren werden können, weshalb sich das Tempo nicht wirklich verringert. Deshalb plädiert er dafür, dass man unterscheidet zwischen Gleiterabschnitten, in denen es bei hohem Tempo geradeaus geht, und technischen Passagen. Vor diesen sollte man die Geschwindigkeit mit scharfen Ecken reduzieren. In solchen Fragen reibt sich Russi immer wieder mit den Renndirektoren und Kurssetzern, die letztlich darüber entscheiden, ob Sprünge vor einem Rennen abgetragen oder Tore noch versetzt werden. «Ich verstehe die Leute», sagt er, «sie liegen am Abend vor einem Rennen im Bett und fragen sich, wie gross die Gefahr für die Athleten ist.»

Zwei Monate vor Sotschi sagte der Pistenarchitekt: «Alles hängt von den nächsten Wochen ab. Wenn es irgendwo einen schweren Unfall gibt, werden sie die Piste am Rosa Peak so stark wie möglich entschärfen.» Es kam jedoch während der ganzen Saison zu keinem schweren Crash, und das Publikum bekam in Sotschi eine spektakuläre Abfahrt zu sehen. Steile Passagen, atemberaubende Sprünge, rasante Kurven. Mit einem breiten Lächeln im Gesicht tauchte Russi später im Zielraum auf. Genau so hatte er sich das vorgestellt.

Wenn Berge wachsen sollen

Sotschi war laut Russi eine einfache Arbeit, weil der Berg viel zu erzählen hatte. Das ist nicht immer so, wenn Leute mit Olympiaprojekten kommen. So gab es in Korea verschiedenste Versuche, bevor Pyeongchang schliesslich den Zuschlag für 2018 bekam. Die früheren Vorstösse scheiterten allesamt am Berg für die Abfahrt. Einmal musste der Pistenarchitekt den Initianten erklären, dass 150 Meter Höhendifferenz fehlten und dass das Gelände einfach viel zu wenig interessant sei. «Kein Problem!», meinten die Koreaner, «wir graben ein 150 Meter tiefes Loch und bauen auf dessen Grund ein Zielstadion.» Und schwieriges Gelände liesse sich doch mit dem Bagger herstellen.

In Quebec standen Enthusiasten vor dem gleichen Problem, sie schlugen vor, den Berg einfach um 150 Meter aufzustocken. Die beiden Ideen wurden beerdigt. Bevor Russi einen Auftrag annimmt, befindet der Ski-Weltverband über die Olympiatauglichkeit eines Projekts. Die FIS und Russi sind sich dabei einig: Es wird kein Berg akzeptiert, der künstlich vergrössert werden muss.

Das Reglement ist allerdings nicht sehr präzise, viel mehr als die Höhendifferenz schreibt es nicht vor. Und so muss Russi ab und zu auch in die Trickkiste greifen. Das Gelände für die Ski-WM 1989 in Vail zum Beispiel war einfach langweilig. Also schlug der Pistenarchitekt vor, im untersten Teil der Strecke eine Art Bobbahn bauen zu lassen, die er Klapperschlange nannte. Die Idee hatte er um 15 Uhr oben am Berg, dann fuhr er ins Tal hinunter und liess in einem Ingenieurbüro ein Gipsmodell anfertigen. Mit Zahnstochern bastelte er Tore, sogar kleine Skifahrer gab es, damit die Grössenverhältnisse sichtbar wurden. Um 20 Uhr stellte Russi sein Projekt vor. Es wurde angenommen. Vail hatte damit eine Attraktion, über die viel geredet und geschrieben wurde. Aber Russi selber sagt heute, dass die WM-Abfahrt trotzdem nicht wirklich spektakulär gewesen sei.

Doch Spektakel ist in dieser Sportart wichtig. Wenn er über die Zukunft redet, sieht der Pistenarchitekt mehr Sprünge, mehr aussergewöhnliche Einstellungen für das Fernsehen, an das er beim Bauen immer auch denkt. Er erwähnt Bilder neuer Sportarten wie Skicross oder Slopestyle, wo die Athleten hoch durch die Luft fliegen. Das präge die Sehgewohnheiten der Zuschauer, sagt Russi. «Wenn wir da den Anschluss verpassen, sind wir irgendwann langweilig.» Er ist bereits dabei, die Piste für die Winterspiele 2018 in Korea zu entwerfen. Man darf gespannt darauf sein, wie er dort Aspekte dessen umsetzt, was er in Sotschi bei den Freestyle-Sportarten gesehen hat.

Die Strecke von Sotschi ist für Russi bereits Vergangenheit – und für den alpinen Skisport wohl ein abgeschlossenes Kapitel. Die Wahrscheinlichkeit, dass auf der spektakulären Piste je wieder eine Abfahrt ausgetragen wird, ist sehr klein. Der Kalender ist schon heute sehr voll und den Russen fehlt es am Know-how und wohl auch am Interesse für die Durchführung von Weltcup-Rennen. Dass Olympiapisten weiter benutzt werden, ist die Ausnahme. Von allen Abfahrten, die Russi bisher für Winterspiele gebaut hat, wird nur diejenige von 1994 in Norwegen regelmässig im Weltcup befahren. Jean-Claude Killy sagte einmal, Bernhard Russi sei der Picasso des Skisports, doch die Kunstwerke, die er kreiert, sind nur für den Augenblick.

REMO GEISSER ist Sportredaktor bei der «NZZ am Sonntag»

Foto: Keystone