

# PISTE FREI

60 Franken und mehr zahlt heute ein Gast für eine Skitageskarte. Zu teuer, denken viele. Doch der Aufwand der Bergbahnen und die Ansprüche der Touristen werden immer größer, wie ein Sommer- und ein Winterbesuch auf der Diavolezza im Val Bernina zeigen

Von Nicolas Gattlen (TEXT) und Robert Bösch (FOTOS)



IMPRESSUM GEO SCHAUPLATZ SCHWEIZ VERLAG UND ANZEIGEN Gruner + Jahr (Schweiz) AG, Andreas Baur, Telefon +41 44 269 70 70, guj.schweiz@guj.de  
 REDAKTION geoschweiz@geode, Paul Imhof (Text; paulimhof@bluewin.ch), Andri Pol (Bild; apol@bluewin.ch), LAYOUT nimmrichter cda, Zürich DRUCK Küncke Druck

Spätherbst im Engadin. Kaum kühlt der erste Frost Luft und Boden, beginnen die Pistenbauer mit der Produktion von Kunstschnee



Diavolezza im Sommer. Der Unterschied der Schneedicke zwischen freiliegendem und abgedecktem, vor Wärme und UV-Strahlen geschütztem Schnee ist frappant

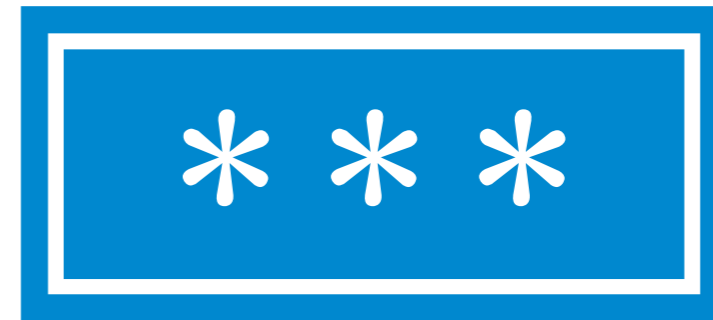
Nacharbeit für das Vergnügen am nächsten Tag. Vor allem nach ergiebigem Schneefall werden die Pisten stundenlang präpariert







Paul Brunner, Rettungs- und Pistenchef der Diavolezza-Lagalb-Bahnen, sucht die Verankerung für sein Fahrzeug



**P**lötzlich sind alle ganz aufgeregt. Sie drücken ihre Oberkörper gegen das Fenster der Seilbahn und kichern. Was die japanischen Touristen da in knapp 500 Meter Entfernung zu sehen bekommen, entlockt ihnen verwunderliche Töne. Vielleicht halten sie das Ganze für einen unfertigen Werbegag. Vielleicht für eine Kunstaktion von Christo: Der halbe Gletscher ist mit weißen Stoffbahnen bedeckt.

„Der Gletscher schmilzt uns davon“, sagt Paul Brunner, Pisten- und Rettungschef der Bergbahnen Diavolezza-Lagalb.

Bergstation Diavolezza, 8. Juni 2010. Es ist kühl. Kaum angekommen, zeigt uns Paul Brunner eine Fotografie aus dem Jahr 1965: Sommerskivergnügen auf dem Gletscher. Seit 1999 ist das nicht mehr möglich. Brunner, 57, erinnert sich wohl an eine kleine „Zwischeneiszeit“ Ende der 1970er Jahre, doch seit 1981 schrumpfte der Gletscher, seit 2003 „ganz brutal“. Heute kämpfen die Bahnbetreiber sogar um den Winterbetrieb: „Die Einfahrt in die Piste beim Sessellift ist immer steiler geworden. Jeden Sommer mussten wir das Gelände korrigieren, damit die Pistenfahrzeuge im Winter hinaufkommen“, sagt Brunner.

Die Bagger werden noch viele Steine umdrehen. In einer aktuellen Studie rechnen Glaziologen der ETH Zürich vor, dass die größten 59 Alpengletscher zwischen 1999 und 2008 bereits zwölf Prozent ihres Volumens verloren haben. Allein im Hitzesommer 2003 büßten sie 3,5 Prozent ihrer Eismasse ein. Bis 2100 sollen „die kleinen Gletscher verschwinden“, bei den größeren rechnen die Forscher mit „Überbleibseln in Höhen ab 3000 Meter über Meer“.

Wir folgen Brunner auf die Terrasse der Bergstation, wo die Japaner auf ihre Rückkehr mit der Seilbahn warten. Eine halbe Stunde lang sind sie an diesem Juni-

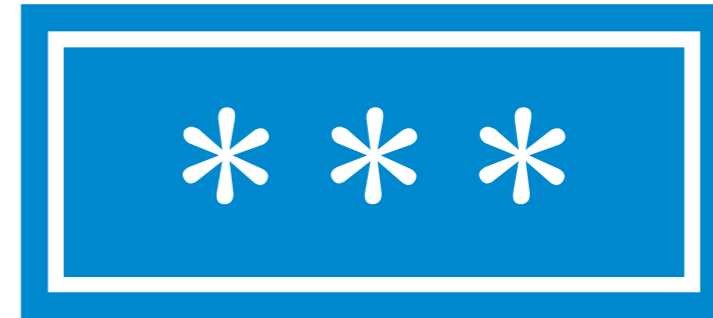
## ***GEGEN DIE KLIMAERWÄRMUNG NÜTZEN DIE DECKEN NICHTS, ABER SIE HELFEN, DIE BAHN ZU AMORTISIEREN***

morgen über Steine gestolpert, auf viel zu hohen Absätzen und in viel zu dünnen Jacken. Jetzt richten sie ihre Kameras ein letztes Mal auf den Gletscher, der wie ein gestrandeter Wal zwischen den Felskämmen der Diavolezza und des Sass Queder liegt, nur notdürftig mit Stoff bedeckt, der ihn vor dem Austrocknen schützen soll.

Was soll diese Aktion, fragen wir Brunner, ist sie nicht vergebliche Mühe, ein Kampf, dessen Ausgang längst festgeschrieben steht? Glaubt Brunner tatsächlich, mit ein paar Fetzen Stoff gegen die Klimaerwärmung anzukommen? „Natürlich nicht“, sagt er. „Aber der Sessellift soll sich amortisieren.“ Der sei gerade mal elf Jahre alt.

Brunner führt uns hinüber zum Firn, zehn Minuten Fußmarsch. Hinter der Gletscherkante taucht ein Pistenfahrzeug ab. Es hängt an einem Stahlseil, lässt im Rückwärtsgang ein Vlies von der Rolle, fünf Meter breit, 50 Meter lang. Vier Männer ziehen das Vlies an die Kante der benachbarten Stoffbahn, ein fünfter

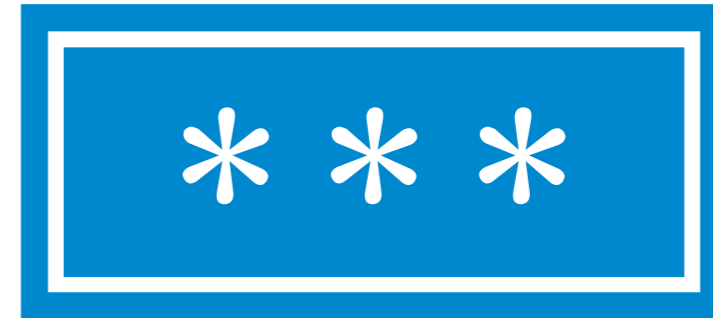
Im Glanz der nächtlichen Beleuchtung strahlt die Piste in fast perfekter Reinheit, bereit für die ersten Skifahrer







Glück für Mechaniker Franz Suppiger, dass er die Reparatur in der Garage und nicht im Schneetreiben ausführen kann



Mann näht die Bahnen mit einer Handnähmaschine zusammen. 100 solche Bahnen wird das Team aus Schweizern, Südtirolern und Norddeutschen dem Gletscher auf den Leib schneiden.

Kunsthandwerk im Großformat. Aber auch harte Arbeit. Der Gletscher ist bis zu 34 Grad steil, das Wetter unbeständig. Manchmal zerren Winde, 170 Stundenkilometer schnell, an den Abdeckungen – und an den Nerven des Pistenchefs. Im ersten Jahr, 2008, wehte der Wind die Folien vom Gletscher. Inzwischen hat Brunner eine Lösung gefunden: Er legt Schläuche auf die Abdeckung, pumpt die Schläuche mit vielen

Tausend Liter Wasser voll. „Das hat sich bewährt.“

Gletscherabdeckungen in den Alpen wurden erstmals 2005 in Österreich auf Flächen im Stubai, Pitztal und Kaunertal getestet. Mit Erfolg. Die Hightech-Folien schützten den Schnee vor UV-Strahlen und hinderten ihn am Ausschwitzen. Unter der Folie blieben fast 80 Prozent des Altschnees erhalten. Auf der Diavolezza wurde Ende August ein Niveau-Unterschied von zwei bis drei Metern zwischen den bedeckten und den nackten Flächen festgestellt. Und, auf den ersten Blick nicht zu sehen, aber für die Präparation der Piste fast so wich-

tig: In einer Mulde unterhalb des Gletscherfirns liegen 10 000 Kubikmeter Altschnee.

„**SNOWFARMING**“ heißt das Gebot der Zukunft. Bis 2050 prognostizieren Klimaszenarien für die Schweiz einen Temperaturanstieg im Winter um 1,8 Grad Celsius gegenüber 1990. Die Folge: ein Rückgang von Schneetagen, aber auch von Chancen, künstlich zu beschneien, denn Schneekanonen und -lanzen funktionieren nur bei Minustemperaturen. Also versucht man, möglichst viel Schnee zu retten und zu horten. 100 000 Kubikmeter Altschnee bringt Brunner unter den Folien





Sergio Lanfranci (vorne) und Stefan Wyss bereiten eine Ladung mit zwei Würsten Sprengstoff vor

über den Sommer und spart so, nach Abzug von Material- und Arbeitsaufwand, 120 000 Franken Beschneungskosten.

Ohne Kunstschnee geht es aber auch auf der Diavolezza nicht. In

kalten, windstillen Herbstnächten sprühen 20 mobile Kanonen bis zu 150 000 Kubikmeter Schnee in die Luft. Sie sichern eine lange Saison und ermöglichen einen frühen Saisonstart. Ab Mitte Oktober trai-

nieren Juniorenkader und Weltcupfahrer auf dem Gletscherfirn. Die Bahnen bleiben dann fünf Wochen geöffnet, bevor man sie für Revisionsarbeiten bis kurz vor Weihnachten wieder schließt.

**TALSTATION DIAVOLEZZA**, 27. Januar 2010, 16.30 Uhr. Peter Santifaller, 31, Pistenarbeiter, schaut zum Himmel hinauf. Was sich da oben zusammenbraut, eine Suppe aus Wolken, Nebel und Schneegestöber, gefällt dem erfahrenen Mann so gar nicht. Er dreht sich zu den Kollegen um, sagt: „Wir blasen die Veranstaltung ab.“

Auf dem Programm steht „Glüna plaina“, Vollmond-Skifahren. Von 19.30 bis 23.15 Uhr sollten die Gäste über die frisch gerippten Hänge der Diavolezza gleiten. Die hell erleuchtete Talstation sollte ihnen den Weg ins Tal weisen. Daraus wird jetzt nichts. Zu viel Wind und zu viele Wolken.

Nachts um 2.30 Uhr, erneute Lagebesprechung bei der Talstation. Inzwischen haben sich die Wolken verzogen, das Bernina-Massiv schimmert im fahlen Licht des Vollmonds. Santifaller teilt seinen drei Kollegen die Routen zu: „Ihr beginnt mit der Traverse. Ich mache den Schwarzen Hang und die Ravulaunas.“ Dann klettert der Südtiroler in sein Pistenfahrzeug und steuert die zwölf Tonnen Stahl den Hang hinauf. Und wieder herunter. Und wieder hinauf. Und so geht es weiter, eine ganze Nacht, einen ganzen Winter, ein halbes Leben lang. Ist das nicht furchtbar eintönig? „Mir gefällt's“, sagt Santifaller lakonisch. „Niemand redet mir drein,

## 100 000 KUBIKMETER ALTSCHNEE SPAREN 120 000 FRANKEN BESCHNEIUNGSKOSTEN EIN

ich hab meine Ruhe.“ Ein einsamer Wolf aber, das sei er nicht. „Im Sommer mag ich es gesellig.“

Das Handwerk lernte Santifaller zu Hause in Gröden unter den strengen Augen seines Bruders, der dort Chef des Fahrzeugparks ist. Santifallers Meisterstück: die legendären „Kamelbuckel“ der Weltcup-Abfahrtpiste Saslong – „ohne Stahlseil“. Das moderne Ge-

fährt, das Santifaller heute steuert, der „Everest“, hat nicht mehr viel mit den „Rumpelkisten“ aus den 1990er Jahren gemein. „In den Kabinen war's früher kalt und lärmig. Und es vibrierte so stark, dass du noch im Bett gezittert hast. Der „Everest“ ist viel bequemer, aber auch anspruchsvoller. Der Joystick steuert 22 verschiedene Bewegungen des Räumschilds.“

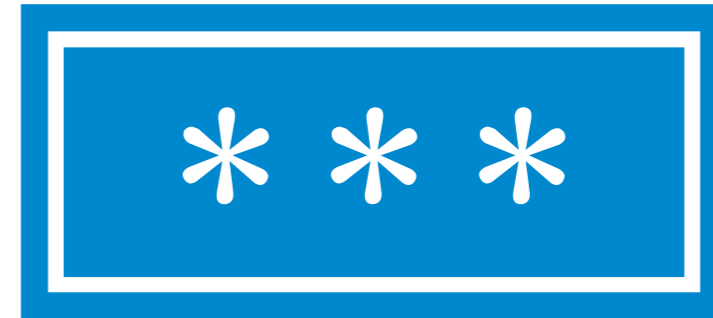
Anspruchsvoller sind auch die Gäste geworden. Sie wollen eine Piste aus einem Guss. Ohne Hügel, ohne Ecken und Kanten. Die Pisten hätten sich den Carving-Skis angepasst, hört man oft. Tatsächlich ist es genau umgekehrt: Die neuen Pistenfahrzeuge machen das Carven erst möglich – und populär. Doch sie haben ihren Preis: Eine halbe Million Franken kostet das







Piz Lagalb, Gipfellandschaft. Dank speziellen Seilbahnkonstruktionen lassen sich Sprengladungen präzise abwerfen



teuerste der fünf Fahrzeuge. Hinzu kommen die Löhne der Pistenarbeiter, die jede Nacht Tonnen von Schnee verschieben. Bergauf, vom Pistenrand zur Mitte, von jenen Mulden, wo der Schnee immer liegen bleibt, zu den Stellen, wo die Skifahrer abschwngen, um die Aussicht zu genießen oder auf Freunde zu warten.

Santifaller schaut auf die Uhr: 3.56 Uhr. Er greift zum Funkgerät, schickt zwei Pistenfahrzeuge zum Gletscherfirn hinauf. Er habe auch schon Kollegen verloren, im Südtirol, weil der Zeitdruck zu groß war, sagt er. Es sei wichtig, dass man die Ruhe bewahre. Das erfahren wir wenige Minuten später,

als wir eine Traverse queren: Der Wind hat den umliegenden Neuschnee meterhoch auf die Trasse verfrachtet. Als Santifaller mit dem Räumschild in die weiße Masse gräbt, löst sich ein Schneebrett. Hell erleuchteter Schnee fließt vor unseren Scheinwerfern über die Trasse hinweg. Gespenstisch, beängstigend.

**DREIMAL SCHON** wurde Santifaller während der Arbeit im Pistenfahrzeug von einem Schneebrett erfasst. Einmal war er zwei Stunden lang in den Schneemassen eingekeilt, bis ihn seine Kollegen befreien konnten. Vor dem Schnee sei man in den robusten Kabinen

gut geschützt, sagt Santifaller. Gefährlicher seien die kleinen Steine in der Lawine: „Die schießen wie Nägel durch die Scheiben.“ Am meisten aber fürchtet er den Absturz. Dass er im Nebel oder im dichten Schneefall die Orientierung verliert, sei keine Seltenheit. Dann hält sich der gläubige Südtiroler an die Umsicht des Herrn: „Dio vede, dio provede“. Gott sieht, Gott hilft.

4.45 Uhr, Schwarzer Hang. Santifaller parkt sein Gefährt im Neuschnee. Er steigt aus, stapft vorne um das Fahrzeug und gräbt mit einer Schaufel ein Loch. „Wo zum Teufel steckst du?!“, hören wir ihn fluchen. Wenig später hat er ge-





Am Ende der Skisaison wird der Schnee zugedeckt, um ihn durch den Sommer zu retten

funden, wonach er suchte: einen Anker. Daran befestigt er ein Stahlseil, das auf einer Winde an seinem Fahrzeug aufgerollt ist. Mit dem Stahlseil, 1200 Meter lang, kann er den 40 Grad steilen

Hang ohne Rutschrisiko und „gleichmäßig wie einen Kinderpopo“ präparieren. Jetzt muss er nur aufpassen, dass kein Stein am Seil nagt. Und dass er nicht von Müdigkeit übermannt wird. Früher,

erzählt Santifaller, habe er Süßigkeiten gegessen, um wach und bei Laune zu bleiben. Bis er 110 Kilogramm wog. Heute kurbelt er ein Fenster auf und lässt kalte Luft in die Kabine strömen.

Um 5.35 Uhr erreichen wir die Ravulaunas. Der Vollmondhimmel saugt sich wie ein Löschpapier mit Farben voll. Erst leuchten die Ränder, schließlich glüht der ganze Bogen. Und wir beginnen zu verstehen, was Santifaller seit zwölf Wintern in die Berge treibt. Was ihn Einsamkeit, Kälte und Monotonie aushalten lässt.

Plötzlich hören wir einen dumpfen Knall. „Der Christian legt los“, sagt Santifaller und steuert sein Gefährt zum Zielhang. Vier Sprengsätze wird Christian Werlen an diesem Morgen auf der gegenüberliegenden Lagalb zünden. Dann wird sich der Pistenpatrouilleur die Hänge der Diavolezza vorknöpfen.

**TALSTATION DIAVOLEZZA**, 28. Januar, 7.30 Uhr. Wir treffen uns mit Christian Werlen, 43, Sprengmeister. Im Gesicht ein warmes Lächeln, im Rucksack eine Menge Zündstoff. Wie fühlt sich das an, Herr Werlen, mit Dynamit auf dem Rücken zur Frühschicht? „Das ist mein Job“, erwidert er. „Man muss einfach konzentriert und ruhig ans Werk gehen.“

Bevor das Personal des Bergrestaurants in die Acht-Uhr-Bahn steigt, fährt Werlen in einer leeren Kabine bis zur Mitte der Strecke. Er öffnet eine Bodenklappe und lässt einen Sprengsatz an einem Seil 60 Meter in die Tiefe gleiten. Dann wartet er, die Zeigefinger in

## HELL ERLEUCHTETER SCHNEE FLIESST ÜBER DIE TRASSE HINWEG. GESPENSTISCH, BEÄNGSTIGEND

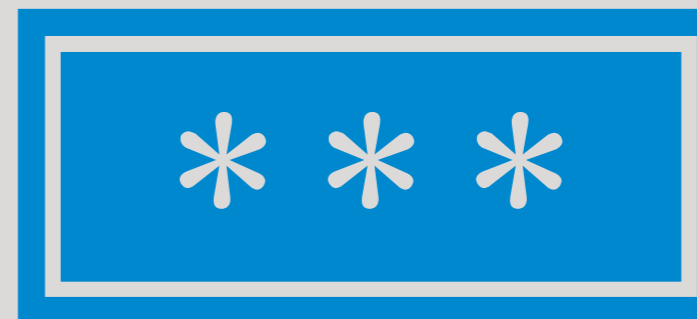
den Ohren, den Mund weit geöffnet, bis der Sprengsatz im Schnee detoniert und die Druckwelle den Kabinenboden erreicht. „Das fährt dir auch nach 100 Sprengungen in die Knochen“, wird er uns später berichten.

Nach Felssicherungen für die BLS-Bahn sprengte der Walliser acht Jahre lang die Schneehänge über Zermatt und Grächen frei.

Später ließ er sich auf ein halbjähriges Abenteuer im chinesischen Saibei ein, 400 Kilometer nördlich von Peking. Hier wurde mit finanzieller Beteiligung von Südtiroler Firmen ein neues „Dolomiti Superski“ erbaut. Werlens Aufgabe: Pisten sichern und Patrouilleure ausbilden. Doch erst musste er den jungen Chinesinnen und Chinesen das Skifahren beibringen.

„Die meisten hatten noch nie auf Skiern gestanden. Und in wenigen Wochen sollten sie einen Schlitten mit einem Verletzten ins Tal bringen können.“

**PISTENPATROUILLEURE** sind „Mädchen für alles“. Auf der Diavolezza hantiert Werlen mit Sprengstoff und Computermaus, mit Schaufel und Markierungsstangen, mit





Peter Santifaller in seinem Pistenfahrzeug. Die Arbeit in diesem Ungetüm erfordert Ausdauer und Konzentration





Der Effekt ist verblüffend: Die Abdeckung hat gut zwei Meter Schnee vor dem Schmelzen bewahrt

Suchgerät und Rettungsschlitten. Die meisten Skiunfälle, erzählt er, ereigneten sich nachmittags, auf harten Pisten und bei schlechten Sichtverhältnissen. „Schwere Unfälle sind zum Glück selten.“ Mehr Sorgen bereiten ihm die Neuschneefahrer. „Sie gefährden manchmal nicht nur ihr eigenes Leben, sondern auch das der Pistenfahrer.“ Wenn er Freerider sieht, die Dummheiten machen, fährt er zu ihnen und nimmt sie ins Gebet. Als Polizist sieht er sich freilich nicht, eher als Pädagoge: „Gespräche nützen mehr als Bußen.“

## IM GESICHT TRÄGT CHRISTIAN WERLEN EIN WARMES LÄCHELN, IM RUCKSACK EINE MENGE SPRENGSTOFF

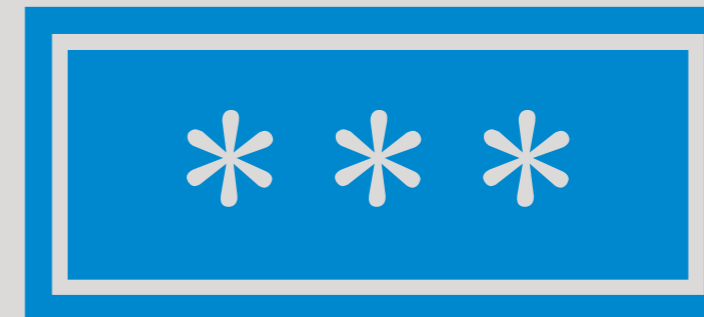
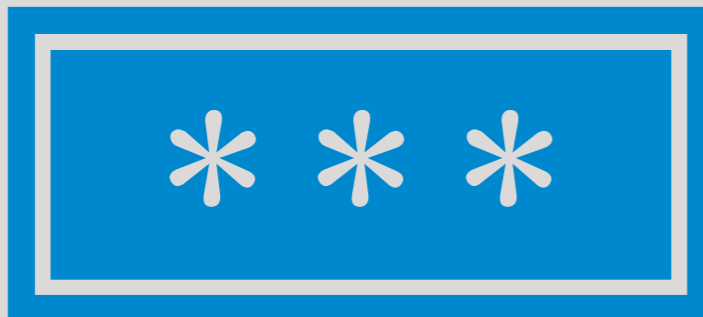
Nach intensivem Schneefall lässt sich Werlen nachts um zwei wecken. Er studiert den Schneebericht, informiert sich bei den Pistenfahrzeuglenkern über die Schneefallmenge und entscheidet, ob und wo gesprengt wird. Die Techniken sind vielfältig: ab Seilbahn, ab Mast, von Hand. Und die Zahl der Sprengungen nimmt jedes Jahr zu, weil die Haftungsfragen

bei Lawinenunfällen immer drängender und komplexer werden.

Bergstation Diavolezza, 8.05 Uhr. Werlen schnallt sich die Skier an und fährt in weiten Bögen den Gletscherfirn hinunter. Nach zirka 500 Metern biegt er in einen Neuschneehang. Acht, vielleicht zehn Zentimeter Schnee sind am Vorabend gefallen. Nicht besonders viel, meinen wir. „Das täuscht“,

entgegnet Werlen. „Der Wind hat den Schnee in die Couloirs geblasen.“ Bei Windgeschwindigkeiten von 20 bis 40 Stundenkilometern könne sich die Neuschneedecke an windabgewandten Stellen verdoppeln, bei 40 bis 60 Stundenkilometern verdreifachen.

Also wird gesprengt. Werlen klaubt eine dicke Wurst Sprengstoff aus dem Rucksack, 2,5 Kilo-



## ***DIE MEISTEN UNFÄLLE PASSIEREN NACHMITTAGS AUF HARTEN PISTEN BEI SCHLECHTER SICHT***

gramm, und drückt zwei Sprengkapseln in die weiche Masse, mit je 60 Zentimeter langen Zündschnüren dran. Dann bindet er den Sprengsatz an einem 30 Meter langen Seil fest. Mit einer Zange kappt er die beiden Zünder und wirft das Seil über die Kante. Er geht in die Hocke, wartet. 90 Sekunden später folgt ein Knall, und

in einer Entfernung von rund 30 Metern sehen wir eine Schneefontäne aufsteigen. Gleichzeitig rüttelt eine mächtige Druckwelle an der Schneedecke. Eine kleine Lawine löst sich. „Sprengung positiv!“

Eine Viertelstunde später brettern die ersten Schneesportler über die perfekt gerillte Piste der Diavolezza. Was in der ver-

gangenen Nacht und im vergangenen Sommer alles dafür getan wurde, dürfte den wenigsten Skifahrern bewusst sein. Manch einer dürfte aber den Preisanstieg der Tageskarte von 60 auf 61 Franken bemerkt haben. Ein Franken. So viel kostet zirka ein halber Kubikmeter Kunstschnee. Oder ein Kubikmeter Altschnee. □

Glasklare Wintertage sind besonders kalt, da sprühen die Kanonen pausenlos Schneestaub auf die Skipisten

