

NZZ



## **Sie lieben es, zu mauern – wie 14 Südtiroler jedes Jahr im Engadin die einzige Natureisbahn im Bobsport bauen**

Errichtet wird der Bobrun von St. Moritz/Celerina von wackeren Männern aus Naturns, die den Plan im Kopf haben – und wenige Worte verlieren.

Marco Ackermann (Text), Dominic Nahr (Bild und Video), St. Moritz

20.12.2023, 05.30 Uhr ⌚ 9 min

Christian Brantschen wird demnächst siebzig – aber anpacken kann er noch immer. Er muss bald eine Versammlung von Engadiner Gemeindepräsidenten leiten. Doch zuerst will er uns zu den eigentlichen Helden führen. Dank ihnen existiert die Bobbahn St. Moritz/Celerina.

Der drahtige Mann stampft in Bogner-Jacke und Jeans energisch voraus. Dass er bis zu den Knien im Schnee einsinkt, scheint ihn nicht zu kümmern. Brantschen taut so richtig auf. Hierhin, wo in wärmeren Jahreszeiten das Fünfsternehotel Kulm einen Golfplatz betreibt, hatten Lastwagen zuvor Dutzende Ladungen Kunstschnee gekippt. Es ist der Baustoff für eine der aussergewöhnlichsten Sportanlagen überhaupt.



Christian Brantschen, Gemeindepäsident von Celerina, arbeitet schon sein halbes Leben für die Bobbahn im Engadin.



Brantschen in seinem Element: Er läuft durch die Schneise im Arvenwald, in der die Bobbahn entsteht.

Der sogenannte Olympia Bob Run wird jedes Jahr ab Ende November von Südtiroler Handwerkern neu errichtet; es ist die einzige Natureisbahn der Welt im Schlittensport. Alle anderen Bobrennen werden in künstlich vereisten Betonrinnen ausgetragen.

Für Christian Brantschen ist es eine emotionale Sache. Er wuchs unweit des Ziels auf, und sein Vater war mitverantwortlich für die Bobbahn, als hier 1948 letztmals in der Schweiz die Olympischen Spiele stattgefunden hatten. Auch Christian Brantschen zog es ins Baugewerbe. Seine Firma erstellte während dreissig Jahren auftragsgemäss den Bob Run. Das Unternehmen ist unterdessen zwar verkauft, aber Brantschen ist weiter der Koordinator der Bauarbeiten. Zudem amtet er im 21. Jahr als Gemeindepräsident von Celerina.

### **Im Sommer hütet Alfred Nischler am Flüelapass Kühe, im Winter die Geheimnisse des Olympia Bob Run**

Und da sind sie nun, die Helden aus Südtirol, die mit ihren knallig orangen Schaufeln knapp vier Wochen lang Schnee schippen und Kurven modellieren, bis der Eiskanal rennbereit ist. Sie tragen Kappen vom Ötzi-Alpin-Marathon und Handschuhe der Marke Eskimo. Und wirken ein wenig wie Heinzelmännchen.

Die Männer verlieren nicht viele Worte. Als mit einem von ihnen ein Dialog entsteht, sagt er plötzlich: «Jetzt muss ich aber schaufeln, sonst gefriert es mir

zu schnell.» Ein subtiler Hinweis an den Reporter, dass es nun genug der Fragen sind.

Die Bahnmannschaft besteht aus vierzehn Leuten. Sie stammen alle aus Naturns in Vinschgau und rekrutieren sich aus drei Familien. Jeder ist mit dem anderen über irgendeine Ecke verwandt. In wärmeren Jahreszeiten arbeiten sie als Maurer, Schreiner, Strassenbauer, Landwirt oder Äpler.



Wenn sie still ihren Dienst verrichten, wirken die Südtiroler Bahnarbeiter fast wie Hezelmännchen.

Beim Bau gibt es eine klare Hierarchie: Diejenigen, die am längsten dabei sind, geben den Takt an und übernehmen die schwierigsten Aufgaben. Nur sie haben im Kopf, wie die Schneewände hergerichtet werden müssen, damit die rund 630 Kilogramm schweren Viererbobs später überhaupt eine Chance haben, mit ihren bis zu 150 Kilometern pro Stunde die Kurven zu kriegen. Derjenige, der am wenigsten lange dabei ist, hält den Feuerwehrschauch. Er soll, wenn nötig, Wasser auf den Schnee spritzen und durch Beobachten lernen, wie man an den Kurvenradien feilt.

Einen ausgedruckten Bauplan gibt es nicht, vieles ist Augenmass. Als Orientierungspunkte dienen Bäume oder Hydranten. Seit der Lancierung der Bahn anno 1903 hat sich an der Streckenführung nicht viel geändert. Und doch unterscheidet sie sich immer leicht von Winter zu Winter. Deshalb wird auch kein Bahnrekord vergeben wie in anderen Eiskanälen. Hier ist es für die Athleten nur möglich, eine Saisonbestzeit zu erzielen.

Alfred Nischler, 63, ist der Dienstälteste der Südtiroler, er kommt seit 1981 jedes Jahr hierher. Im Sommer hütet er am Flüelapass Kühe, im Winter die Geheimnisse des Olympia Bob Run. Von denen, die damals angefangen haben, ist nur er übriggeblieben, sein jüngerer Bruder ist vor zwei Jahren verstorben. Aber die Nischler-Fraktion ist immer noch stattlich: Zusammen mit Alfred sind drei Brüder und zwei Söhne im Einsatz. Das Know-how soll von Generation zu Generation weitergegeben werden.



Alfred Nischler (oben) arbeitet schon seit 1981 auf der Bobbahn.



Vieles ist Augenmass, einen ausgedruckten Bauplan gibt es nicht. Die Südtiroler haben die Streckenführung im Kopf.

Die Arbeit ist hart. Eine Schaufel Schnee wiegt zehn Kilogramm, und jeder Südtiroler dürfte pro Tag auf mehr als tausend Schippbewegungen kommen. Die Temperaturen liegen konstant unter dem Gefrierpunkt, sie fielen auch schon auf minus 39 Grad. Aber das stört Alfred Nischler nicht. Er sagt: «Die Wärme macht mir mehr zu schaffen.» Wenn es so kalt sei, gelte es nur, das Wasser rechtzeitig abzustellen, wenn der Schlauch nicht mehr gebraucht werde, sonst zerberste er.

Ist der Olympia Bob Run fertig, was immer um Weihnachten der Fall ist, ist die größte Arbeit erledigt. Doch die Südtiroler braucht es weiterhin. Denn jetzt beginnen die Schlittenfahrten, sie dauern bis Anfang März. Während dieser Zeit sind die Südtiroler für die Detailpflege zuständig. Bekommt ihre Piste Risse, müssen sie mithilfe eines Schlauchs ausbessern, quasi ihren Verputz reparieren.

Jedem Arbeiter ist ein Abschnitt zugeteilt, den er zu überwachen hat. Er muss dabei auch ein Auge haben auf unachtsame Passanten. Auf anderen Bahnen sind schon Handys in die Rinne gefallen, als ein Schlitten heranbrauste.



Die Südtiroler müssen bei Wind und Wetter an die Bahn – auch wenn das Thermometer minus 39 Grad anzeigt.

Alfred Nischler schaut nun schon den 42. Winter zum «Horse Shoe», zu Deutsch Hufeisen, weil die Bobfahrer hier einen engen Bogen bewältigen müssen. Die Passage ist das Prunkstück der Bahn. Wenn die Athleten in diese Kurve einbiegen, belastet sie das Fünffache ihres Körpergewichts.

Bis Mitte Februar schafft es praktisch kein Sonnenstrahl hierhin. Im Untergeschoss des Holzhäuschens, das nebenan steht, wärmt sich Alfred Nischler manchmal für ein paar Minuten auf. Derweil servieren oben in der Lodge die Horse-Shoe-Ladys den Touristen wärmende Getränke. Es war am Olympia Bob Run schon immer so: Hier kommen sich Knechte und Könige näher als anderswo.

### **Wenn Paul Weithaler für einen Tag heim zur Familie geht, soll ihn ein erfahrener Spritzer ersetzen**

Ebenfalls seit mehr als drei Jahrzehnten im Bautrupps ist Paul Weithaler, ein besonders zäher Bursche, Typ Bergläufer. Sein Hauptberuf ist Maurer, und er ist eine Art Pressesprecher der Südtiroler. Weithaler sagt, im Winter sei in Naturns nicht viel los, und sein dortiger Chef wisse, dass er es gar nicht erst versuchen müsse, ihn zum Bleiben zu überreden. Es gebe für ihn keinen besseren Job als jenen an der Bobbahn. Hier in diesem Arvenwald sei alles so schön verschneit. «Und zugegeben: Es ist für uns auch vom Lohn her interessant.»

Weithaler ist für den Abschnitt «Devils Dyke» verantwortlich, die Teufelsdamm-Kurve. Wenn er einmal einen Tag frei hat und mit dem Auto die zweieinhalb Stunden über den Ofenpass heim zur Familie fährt, schaut er genau, wer ihn an seiner Stammposition vertritt. Denn es sei ihm wichtig, dass dieser «ein erfahrener Spritzer» sei. Jene, die die benachbarten Abschnitte betreuen, wissen in der Regel am besten über seine Sektion Bescheid.



Paul Weithaler macht sich wieder an die Arbeit.



Mit einer Holzlatte werden die Schneewände verputzt – ein paar der Südtiroler sind im Hauptberuf Maurer.



Früher, so Weithaler, sei er sogar manchmal selber mit einem Schlitten die Bahn hinuntergerast. Um zu überprüfen, ob sie gut erstellt sei. «Aber da war ich noch jung und dumm», sagt er mit einem Lachen. Heute jedoch seien die Tempi viel zu hoch und sei der Druck viel zu stark geworden. Was auch damit zu tun hat, dass die Südtiroler ihre Bautechnik laufend verfeinert haben.

Die Bobs erreichen unterdessen eine solche Dynamik, dass an gewissen Stellen zwei Meter dicke Schneemauern notwendig sind, um ein Einbrechen der Bahn zu verhindern. Und überhöht gebaute Wände verhindern, dass es einen Schlitten hinausspicken kann, wie das noch Mitte des letzten Jahrhunderts vereinzelt geschah, als sich tödliche Unfälle ereignet hatten. Insgesamt werden heute für die Erstellung des Eiskanals 15 000 Kubikmeter Schnee und 10 000 Kubikmeter Wasser benötigt.

Aber warum Kunstschnee, wenn es doch im Engadin normalerweise Naturschnee in Hülle und Fülle hat? Die Experten aus Naturns erklären: Der maschinell produzierte Schnee sei wesentlich widerstandsfähiger, und er könne das Wasser gut aufsaugen. Wenn man ihn richtig bearbeite, werde er kompakt wie Beton. Naturschnee hingegen sei porös und dehne sich zu sehr aus.



An manchen Stellen der Bahn sind die Schneemauern bis zu zwei Meter dick, weil sie enormen Kräften standhalten müssen.

Wenn es früher einen Mangel an Schnee gab und dieser noch nicht hergestellt werden konnte, mussten ihn die Arbeiter der Bobbahn mit Fuhrwerk von den umliegenden Alpenpässen herholen. Von Albula, Bernina oder Julier wurde er

dann herangekarrt.

## **Sie sitzen vor ihren Tellern und schweigen**

Die Südtiroler haben unterdessen Mittagspause. Sie gehen ins «Sunny House», ein Gebäude direkt an der Bahn, das aussieht wie eine Kapelle. Dort, in einer Küche im Keller, hat ihnen Oskar Moser, von allen Oski genannt, ein Mahl aufgetischt; er ist der 15. Mann im Bunde, ebenfalls ein Naturnser. Seine Spezialität sind Zigeunerschnitzel und Spätzle.

Man fragt, ob man sich dazugesellen dürfe. Paul Weithaler antwortet freundlich, die Essenszeit sei ihnen heilig, sie hätten gerne ein bisschen Privatsphäre, der Fotograf könne nicht in ihre Kochtöpfe knipsen.

Für ein paar Minuten dürfen die Reporter dann doch in die Küche. Es ist ein karger Raum, in dem lustige Fotos hängen. Auf einem ist der brasilianische Fußballweltmeister Ronaldo abgebildet, dick eingepackt in eine Daunenjacke. Er durfte einmal als Passagier in einem Taxibob die Bahn hinuntersausen.

Die Südtiroler sitzen vor ihren Tellern und schweigen. Wenn jemand etwas sagt, spricht er einen so breiten Dialekt, dass ihn die fremden Gäste kaum verstehen – als wolle er sich mit den Reportern einen Scherz erlauben. Auf einem kleinen Fernseher läuft Ski-Weltcup, die Abfahrt von Gröden. Das Rennen weckt beim einen oder andern Heimatgefühle.



Am Mittag wird gegessen – und geschwiegen.



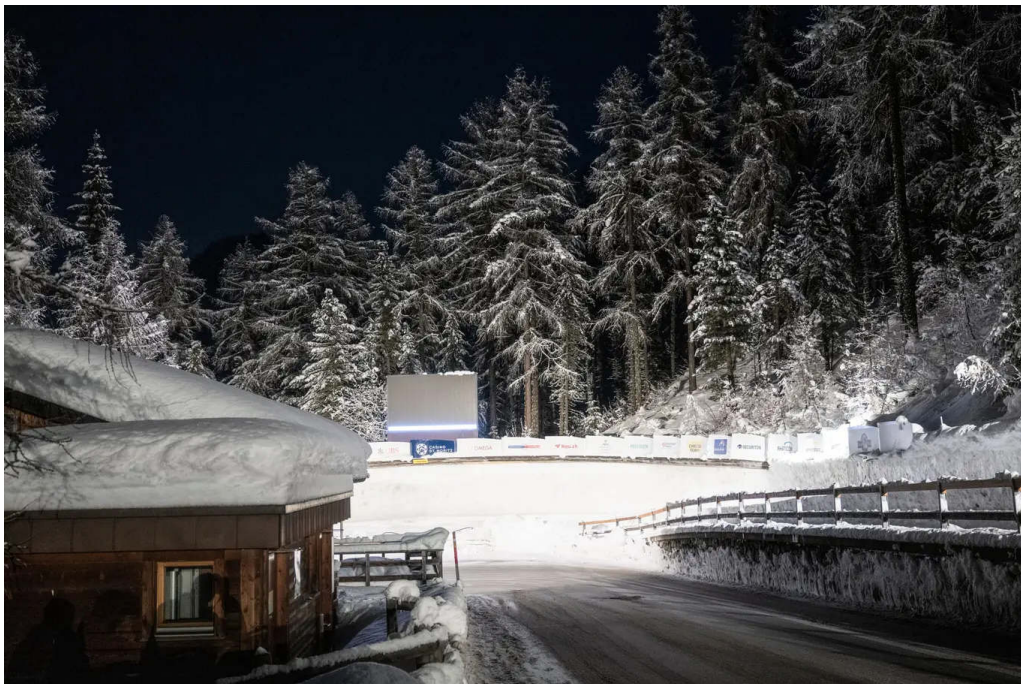
Im Fernsehen läuft Ski-Weltcup, es ist eine der seltenen Ablenkungen für die Bahnarbeiter. Bekocht werden sie von Oskar Moser (Bild).

Ein paar der Südtiroler schlafen auch im «Sunny House». Das hat den Vorteil, dass sie schnell an der Bahn sind, wenn sie mitten in der Nacht rausmüssen, weil die Verhältnisse für die Präparation des Schnees gerade ideal sind. Andere wohnen in Studios in Celerina.

Neben der Arbeit bleibt nicht viel Freizeit. Ein junger Bursche meint, es sei «wie

im Militär», am Abend sei man einfach froh, wenn man ins Bett könne. Doch wieso tut er sich das an? Er sagt, er gebe hier im Winter Vollgas, ebenso im Sommer auf der Alp, dann könne er dafür den Rest des Jahres genießen.

Noch haben die Südtiroler kein Nachwuchsproblem. Aber Paul Weithaler spürt, dass es für die Jüngeren immer komplizierter wird, den Ansprüchen ihres Umfelds gerecht zu werden. «Ein paar von ihnen haben zu Hause einen Hof. Noch können ihre Eltern zu diesem schauen, wenn sie im Winter weg sind. Aber was ist, wenn es diese Möglichkeit nicht mehr gibt?» Noch sind es Fragen für morgen.



Die berühmte Horse-Shoe-Kurve wirkt in der Dunkelheit noch imposanter. Links die Horse-Shoe-Lodge.

Noch ist die Situation komfortabel, und das freut auch Gregor Stähli, den Geschäftsführer des Olympia Bob Run. Ja, es geht ihm sogar blendend. Weil die italienischen Gastgeber keinen geeigneten Eiskanal präsentieren können, darf sich St. Moritz/Celerina immer noch Chancen ausrechnen, die Schlittenrennen der Olympischen Spiele 2026 auszutragen. Das Bewerbungsdossier haben die Engadiner den verantwortlichen Gremien eingereicht.

«Wir haben einen grossen Trumpf», sagt Stähli: «Unsere Natureisbahn ist nachhaltiger als jede Kunsteisbahn.» Bei einer solchen kostet allein die Anschaffung mindestens 75 Millionen Franken, und im Unterhalt ist sie nicht billiger als der Olympia Bob Run.

Skeptische Stimmen, wonach der Februar, der Monat der Olympischen Winterspiele, für eine Natureisbahn zu warm sei, hat Stähli weggewischt. Er sagt, es sei sogar ihr bester Monat. Er könne aus dem letzten Jahrzehnt die Februartage, an denen die Anlage wegen zu hoher Temperaturen habe geschlossen werden müssen, an einer Hand abzählen. Stähli weiss, was er an den Südtirolern hat.



Gregor Stähli prüft den Olympia Bob Run, indem er auch mit 55 Jahren mit dem Skeletonschlitten die Bahn hinunterrast.



Geschäftsführer Stähli in der Bobgarage der Anlage.

Und Leute, die an der Streckenführung herumäkeln, haben bei Stähli sowieso einen schweren Stand. Der Aargauer ist dreifacher Weltmeister im Skeleton, er hat zwei olympische Bronzemedailles gewonnen. Und im Alter von 55 Jahren schiesst er mit seinem Schlitten immer noch hin und wieder kopfvoran den Eiskanal hinunter. Würden die Südtiroler für ihre Präparation der Bahn zu Unrecht kritisiert, könnte es für sie keinen besseren Anwalt geben als Stähli.

## **Am Schluss fliesst die Bahn ins Schwarze Meer**

In diesem Jahr wird der Olympia Bob Run am 26. Dezember eröffnet. Dann beginnt für die Südtiroler von neuem ein Wettlauf: Wie lange werden sie ihre Eisskulptur diesmal in Form halten können? Doch wenn der Frühling kommt, können auch sie nicht verhindern, dass die Bahn unter der Sonne dahinschmilzt. Das Wasser wird via Inn und Donau ins Schwarze Meer fließen.

Die Bahnarbeiter werden dann schon lange zurück in Naturns sein. Und Christian Brantschen, der Gemeindepräsident von Celerina, wird hoffen, dass sie im nächsten Winter wiederkommen. Auch weil er findet: «Die Farbe, die uns die Ausländer ins Engadin bringen, hat uns schon immer gut getan.» Und sei es nur das knallige Orange von ein paar Schneeschaufeln.



Ein langer Tag geht zu Ende. Vor dem «Sunny House» rollen Bahnarbeiter den Feuerwehrschauch zusammen.

Dominic Nahr / NZZ