

# «Warum musste man in Wengen den Zielsprung abtragen.»

Ski Abfahrtsrennen werden immer gefährlicher, behaupten viele. Im Gegenteil, sagt Ex-Weltmeister Bruno Kernen: Viele Strecken, auch die am Lauberhorn, sind heute zu soft.

Mit Bruno Kernen sprachen Martin Born und Dario Venutti in Wengen



Bruno Kernen, ist die Lauberhorn-Abfahrt eine Mutprobe?

Das Wort ist während meiner Karriere nie gefallen, weder in meinem Umfeld noch bei andern Fahrern. Es geht nicht darum, dass ein Athlet irgendetwas beweisen möchte. Abfahrer sind vor allem enthusiastische Sportler.

Seit den schlimmen Unfällen von Scott Maccartney und Matthias Lanzinger im letzten Jahr - beide verletzten sich schwer - hat man den Eindruck, Abfahrten seien gefährlicher geworden.

Gefahren gibt es. Wenn man einen Helm über den Kopf stülpt und mit 140 oder 150 Stundenkilometern auf einer vereisten Strecke den Berg hinunterfährt, ist das offensichtlich. Das weiss jeder Fahrer.

Und unter den Austragungsorten herrscht ein Konkurrenzkampf: Jeder will die schwierigste Abfahrt der Welt präsentieren können.

Jeder Veranstalter liebt seinen Berg, jedes Land ist stolz auf sein Skifest. Die Konkurrenz unter den Weltcuporten muss nicht schlecht sein für den Sport. Und es gibt Einschränkungen: Die Veranstalter dürfen zum Beispiel ihre Tempomessungen nicht an den schnellsten Stellen machen. Würde man das Tempo beim Haneggsschuss ganz unten im Loch messen, wäre man noch einmal so oder 15 Stundenkilometer schneller, man käme auf 150 bis 160. In Kitzbühel ist es ähnlich.

Aber ist das Spektakel vor allem in Wengen und Kitzbühel nicht eine Voraussetzung dafür, Zuschauer und Sponsoren bei der Stange zu halten?

Die Beliebtheit dieser Orte hängt vor allem mit dem Mythos und der Tradition zusammen. Wengen ist nun einmal die längste Abfahrt, das Bergpanorama ist unglaublich schön, und die Schweiz ist ein Skiland. Das macht Wengen zu dem, was es ist. Und Kitzbühel ist unheimlich spektakulär. Die Streif hat den Ruf, die härteste Strecke der Welt zu sein, auch wenn für uns Athleten Bormio oder Garmisch schwieriger sein konnten.

Sind die Strecken gefährlicher geworden?

Nach dem Rennen in Bormio vor Weihnachten hiess es: Jetzt ist die Grenze erreicht. Aber vor zehn Jahren waren die Verhältnisse schlimmer: Ich hatte dort einmal die

Startnummer acht oder neun und war erst der zweite Fahrer, der das Ziel erreichte. Alle andern waren gestürzt. Auf den Abfahrten heute fahren die Athleten deutlich mehr Kurven. Man muss im Gegenteil aufpassen, dass aus Abfahrten nicht Super-G-Rennen gemacht werden.

Waren Sie dagegen, dass das Ziel-S in Wengen für das heutige Rennen entschärft wurde?

Die Idee, die Sturzgefahr zu verringern, ist gut. Doch warum musste man den Zielsprung abtragen? Ein guter Abfahrer muss doch den psychischen Druck aushalten können. In Wengen weiss jeder, dass er mit übersäuerten Beinen ins Ziel-S einbiegt, weil die Strecke bis dahin sehr anspruchsvoll ist. Dieses Wissen löst bei den Fahrern einen Stress aus, denn die Kräfte, die im Ziel-S auf sie wirken, sind immens. Damit müssen sie umgehen können. Auf diese Weise trennt sich die Spreu vom Weizen. Letztlich muss jeder selber wissen, wie schnell er fahren will.

Unfälle sind für Sie Kollateralschäden in einem auf Spektakel ausgerichteten Sport? Für mich ist Sicherheit das oberste Gebot. Ein Sprung, bei dem die Fahrer in Rücklage geraten, gehört nicht auf eine Abfahrtsstrecke. Aber jeder Fahrer unterschreibt eine Athletenvereinbarung. Er weiss, dass er bei einem Sturz nicht den Organisator oder den Skiverband belangen kann. Ich war 2007 auf der Lenzerheide durch drei Netze geflogen, trotzdem kam es mir nie in den Sinn, zu klagen. Wenn ich am Start abstosse, übernehme ich die Verantwortung. Die Sicherheitsvorschriften sollten die Piste nicht langsamer machen. Die Lauberhornabfahrt ist in diesem Jahr um drei Sekunden langsamer. Wenn man das Risiko überall minimiert, entmündigt man den Athleten.

Scott Maccartney blieb nach dem Sturz in Kitzbühel reglos liegen. War er selber schuld?

Es gibt immer wieder schwere Stürze. Oft ist der Grund ein Fahrfehler. Der Sprung, bei dem Maccartney stürzte, war zuvor schon mehrmals entschärft worden. Es kann bei aller Sicherheit immer etwas Schwerwiegendes passieren.

Sie selber stürzten 1997 beim Brüggli-S in Wengen schwer. Eine Woche später starteten Sie in Kitzbühel.

Ich wollte so schnell wie möglich wieder fahren, um das Selbstvertrauen zurückzugewinnen. Damals konnte man die Startnummer noch selber wählen. Ich entschied mich für die Nummer 1, um nicht warten zu müssen. Ich wusste: Wenn ich diese Prüfung bestehe, kann mir nichts mehr passieren. Zwei Wochen später wurde ich Weltmeister. Was

ich damit sagen will: Wenn ich auch nur einmal am Start gestanden wäre und mir überlegt hätte, was alles passieren kann, hätte ich noch im gleichen Augenblick meinen Rücktritt erklärt. Denn dann wäre es wirklich gefährlich geworden.

Hatten Sie nie Angst?

Um erfolgreich zu sein, muss ein Abfahrer eins werden mit der Strecke. Er darf das Gelände nicht als Gegner betrachten, sondern als Verbündeten, der ihm hilft, Tempo zu machen. Aber er muss Respekt haben. Übermut kann verheerend sein.

Als Zuschauer stellt man sich oft die Frage: Wie bringen Abfahrer ihre Ski bei diesem horrenden Tempo unter Kontrolle?

Als ich das erste Mal in Kitzbühel war, stand ich vor der ersten Besichtigung im Starthaus. Ich beugte mich nach vorn, der Hals wurde länger und länger, und ich war verblüfft, wie grausam steil es dort ist. Jeder, der sich auf eine Abfahrt wagt, sucht den Kick. Wenn ein gewöhnlicher Skifahrer auf eine Rennpiste kommt, staunt er. In den vereisten Kurven hat er keine Chance, die Kontrolle über seine Ski zu behalten. Die Rennfahrer dagegen ziehen dort locker durch. Das zeigt ihr Können.

Bei Ihrem Sturz in Wengen hätten Sie sich viel schwerer verletzen können.

Es sind nicht immer die spektakulärsten Stürze, die die schlimmsten Folgen haben. Einmal fuhr ich in eine Kurve hinein und riss mir dabei das Kreuzband. Die Kräfte, die dabei auf mein Knie einwirkten, konnte man im Fernsehen nicht sehen.

Als Sie dann verletzt im Spital lagen - zweifelten Sie da am Sinn des Rennsports?

Nein. Man lernt in solchen Augenblicken, die Gesundheit mehr zu schätzen. Und man fragt sich, weshalb man sich darüber aufregen konnte, wenn man einmal nur Zwanzigster geworden war: Soll doch jeder froh sein, wenn er das Rennen gesund beendet! Doch so denkt man nicht, wenn man im Ziel ankommt und die erhoffte Leistung nicht gezeigt hat. Hätte ich mich so ausgedrückt, hätten mich die Medien in der Luft zerrissen.

Tages-Anzeiger Samstag, 17. Januar 2009