

Vom Spagat, eine Laufstrecke zu finden



Von der „Attraktivität“ bis hin zu Streckenvermessung und Streckensicherung ...

» Wenn die Läufer bei einer großen Laufveranstaltung wie z.B. einem Stadtmarathon auf die Straße gehen, sollte alles gerichtet sein. Das heißt vor allem: „Strecke frei“, „Strecke gesichert“ und „Verpflegung am Wegesrand“. „Was sich so einfach liest, ist in der Praxis jedoch ganz schön schwierig“, sagt Peter Röhl, der in Karlsruhe leitend für die Streckenorganisation verantwortlich ist. „Leider geht es nicht nur darum, sich einen läuferfreundlichen und stimmungsvollen Laufkurs auszudenken. Zunächst ist zu klären, auf welchen Straßen oder Streckenabschnitten überhaupt gelaufen werden darf. Da steht schnell viel weniger zur Auswahl als an Möglichkeiten, die auf dem Stadtplan verzeichnet sind. So gilt es zunächst, verkehrsentensive oder sonstwie kritische Punkte zu meiden. Das fängt bei Hauptverkehrsachsen an, die nicht gesperrt werden

sollen, geht weiter über wichtige Zugänge z.B. zu Krankenhäusern oder Bahnhöfen bis hin zu zentralen Zu- und Abfahrten von Autobahnen. Wohngebiete sollten keinesfalls „abgehängt“ werden, um Ärger mit weniger sportbegeisterten Anwohnern zu vermeiden.“

In Städten wie Karlsruhe, die über einen besonders gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr verfügen, hat dieser eine hohe Priorität. Darauf muss Rücksicht genommen werden. So bringt das „vorbildliche Karlsruher Modell“ es mit sich, dass vor allem für sämtliche an die DB angebotenen Stadtbahnen gilt: S-Bahnen müssen rollen. Deswegen benötigt man Brücken oder Unterführungen, sobald man die Querung einer wichtigen Verkehrsachse vorsehen möchte. Als Karlsruher Spezialität, die allerdings zwischenzeitlich ebenso bundesweit eingesetzt wird, gibt es noch die vor rund 15 Jahren zunächst für die Stadtbahnen der Fächerstadt erfundene „Marathonschleuse“. Doch unabhängig davon, wie nun eine Querung final geplant wird: Das Ergebnis ist entweder – wie bei der „Marathonschleuse“ – organisatorisch sehr aufwändig und nicht unbegrenzt machbar oder wie bei Brücken oder Unterführungen steigungsbedingt bei Läufern nicht sehr beliebt.

Bei der Streckenausarbeitung geht es daher häufig darum, einen Spagat zu vollbringen. **Einerseits soll ein sehenswerter, möglichst flott zu bewältigender und am besten stimmungsvoller Streckenverlauf gefunden werden – andererseits soll der Verkehr weitestgehend ungehindert fließen können.** Beides steht häufig in Widerspruch, was zu einem oft starken Tauziehen zwischen Veranstalter und Genehmigungsinstanzen führen kann.

Wer zudem möchte, dass seine Strecke nicht nur genehmigt, sondern auch bestenlistenfähig ist, muss rechtzeitig dafür sorgen, dass alles genau vermessen wird. Der Aufwand für die **offizielle Streckenvermessung** nach den Richtlinien des DLV ist erheblich. Um auf der kürzest möglichen Strecke, d.h. der Idealinie eines Läufers vermessen zu können, ist es auf befahrenen Straßen teilweise notwendig, den fließenden Verkehr für die durchfahrenden „Vermessungsfahrräder“ anzuhalten. Am Ende sollten dann noch genügend Ausgleichsmeter für die (etwas zu kurze oder zu lange) Halb- oder Marathonstrecke vorhanden und bereits im Vorfeld bei den Genehmigungsgesprächen mitbedacht worden sein.

Natürlich ist das Thema **Sicherheit** bei der Planung einer Strecke ebenso frühzeitig zu berücksichtigen. Hierbei geht es nicht nur um eine erhebliche Menge an Absperrmaterial, das für größere Veranstaltungen notwendig sein kann. An Kreuzungs- und Einfahrtspunkten müssen sich außerdem stets Ordner befinden, die dafür sorgen, dass eine gesperrte Strecke möglichst verkehrsfrei bleibt. An der Karlsruher Marathonstrecke sind daher rund 300 Streckenposten sowie zusätzlich rund 150 Sanitätseinsatzkräfte im Einsatz. Für die Verpflegungsstationen alle 3 bis 5 km entlang der Laufstrecke sind weitere nahezu 200 Helfer eingepflanzt.

„Für die Streckenplanung ist es unbedingt notwendig, mit allen Ämtern, Polizei und Behörden sowie den „Karlsruher Verkehrsbetrieben“ bereits weit im Vorfeld sämtliche Umleitungen und kritische Situationen zu klären“, erklärt Peter Röhl. Über die offiziellen Genehmigungsinstanzen hinaus geht es darum, sich mit Forstbehörden, Ämtern für öffentliche Grünflächen, Besitzern von privaten oder Firmen-Grundstücken abzustimmen und möglicherweise notwendige zusätzliche Genehmigungen einzuholen. Dieser Aufwand nimmt natürlich mit der Streckenlänge zu und ist somit bei einem Marathon erheblich höher als bei einem 10 km Lauf, zumal auch die Streckensperrung wesentlich verlängert ist.

Sehr viele Faktoren spielen somit eine Rolle, wenn es darum geht, eine genehmigungsfähige Strecke zu finden und den damit verknüpften Aufwand am Veranstaltungstag zu planen. Peter Röhl weiß: „Was allein hinter der Organisation einer Laufstrecke steckt und welcher Spagat dafür teilweise notwendig ist, kann sich kaum jemand vorstellen“. Vielleicht nach der Lektüre dieses Beitrages jetzt etwas mehr ;-) (FB)

