



Buckelpiste für Zweiradfahrer: Pumptrack im Bike-Park Allmend in Zürich.

ANNICK RAMP / NZZ

Die Welle des Erfolgs

Pumptracks – Bike-Rundbahnen mit Wellen, Kurven und Mulden – erleben einen Boom. Was dauerhafter ist, Popularität oder Fahrbelag, wird sich zeigen. VON STEFAN MICHEL

Bei jeder Schussfahrt durch ein Wellental jauchzen die Kinder laut. Manchmal trägt sie der Schwung über die folgende Kuppe hinaus, manchmal müssen sie kräftig in die Pedale treten. Doch sie werden nicht müde: Ohne Ende drehen sie ihre Runden auf dem Pumptrack in Kriens – einem asphaltierten Rundkurs mit Wellen, Mulden und Steilkurven.

Ursprünglich sind Pumptracks für versierte Radsportler geschaffen worden. Allein durch Gewichtsverlagerung und ohne in die Pedale zu treten, drehen sie ihre Runden, bis ihnen die Puste ausgeht. Als 2010 in Zürich neben dem Einkaufszentrum Sihlcity ein Pumptrack eröffnet wurde, gab es in der Schweiz erst eine Handvoll solcher Wellenbahnen. Inzwischen sind es schätzungsweise über vierzig. Niklaus Schwarz vom Bundesamt für Sport (Baspo) schätzt die Zahl gar auf über hundert, wenn man alle von Quartiervereinen, Sportklubs oder Jugendorganisationen geschaukelten Pumptracks mitrechnet. Gäbe es eine Hitliste der Freizeitanlagen in der Schweiz, die gewellten Bike-Pisten wären weit oben zu finden.

Asphalt oder Erde

Wie populär die Wellenbahnen sind, verdeutlicht ein Blick in die Auftragsbücher der Firma Velosolutions des ehemaligen Downhill-Profis Claudio Caluori. Gegen dreissig Pumptracks hat Caluori seit 2010 in der Schweiz gebaut, ein gutes Dutzend im Ausland: von Thailand bis New York, von den Nachbarländern der Schweiz bis Lettland. Den Rest des Marktes teilen sich kleinere Firmen wie Trailworks, Flying Metal Crew oder Magma Bike.

Caluori setzt mittlerweile auf Asphaltpisten. Diese benötigen im Unterschied zu Bahnen aus Erde praktisch keinen Unterhalt, können bei Regen benutzt werden und sind auch für Skater und Kickboarder attraktiv. Zwischen 30 000 und 300 000 Franken kostet ein Pumptrack der Firma Velosolutions, je nach Länge und Komplexität der Piste. «Jede Gemeinde hat einen Spielplatz.

«Beim selbstgebauten Erd-Pumptrack geht es auch um Mitwirkung und Integration.»

Samuel Hubschmid
Pumptrack-Berater

Warum soll nicht jede auch einen Pumptrack haben?», fragt Caluori nicht ganz uneigennützig. Professionelle Asphalt-Pumptracks werden in der Regel im Auftrag von Gemeinden erstellt. Je mehr davon entstehen, so scheint es, desto schneller kommt der Wunsch nach einer Wellenpiste für Biker auf. Dies zum Beispiel dann, wenn ein Spielplatz oder eine Sportanlage saniert wird oder wenn irgendwo gebaut wird und eine Restfläche brachliegt.

Verbreiteter als Asphaltpisten sind Erd-Pumptracks. Oft werden sie von Quartiervereinen, Sportklubs oder von Jugendlichen und ihren Eltern gebaut. Dies geht meist sehr unkompliziert vor sich: Das lokale Bauunternehmen ist froh, eine Lastwagenladung Aushub loszuwerden, Baupläne gibt es gratis, und nach kurzer Zeit schon kann die Piste eröffnet werden. Die Kosten: wenige tausend Franken. Samuel Hubschmid, einer der Promotoren dieser Form des Streckenbaus, sagt: «Asphalt-Pumptracks stellen Gemeinden ihrer Bevölkerung als Konsumgut zur Verfügung. Beim selbstgebauten Erd-Pumptrack

hingegen geht es um mehr, nämlich um Mitwirkung und Integration.»

Der Berner ist an mindestens so vielen Bike-Projekten beteiligt wie Streckenbauer Caluori, jedoch meist als Vermittler zwischen Bikern und Behörden oder als Berater. Für die Stadt Bern entwickelt er gerade ein Konzept, gemäss dem in jedem Quartier ein Pumptrack entstehen soll – geschaffen von der lokalen Bevölkerung.

Faszination des Auf und Ab

Hubschmid erklärt die Faszination der Wellenbahnen auf seine Art: «Das Auf und Ab stimuliert das Gleichgewichtsorgan. Was Babys beruhigt, sorgt auch bei uns für Wohlbefinden.» Wie auch immer, es ist offensichtlich, dass Pumptracks Velofahrern jeden Alters und jeden Fahr-Niveaus Vergnügen bereiten – «vom zweijährigen Laufradfahrer bis zum siebzehnjährigen E-Biker», wie Niklaus Schwarz vom Baspo erklärt. Er weist darauf hin, dass das Amt sehr daran interessiert sei, dass neben den jüngsten auch ältere Velofahrer auf dem Pumptrack ihre Fahrradbeherrschung schulten.

Nicht selten drehen ganze Familien ihre Runden, der Nachwuchs auf dem Laufrad oder dem Kindervelo, die Eltern auf dem Mountainbike. Während die Kleinsten wacklig Buckel und Täler überwinden, trainieren die Grossen Koordination, Gleichgewicht, Kraft und Ausdauer. Bei Asphalt-Pumptracks kommen Skateboarder, Inlineskater und Scooter-Fahrer dazu. In Kriens soll auch schon eine Person im Elektrorollstuhl mit grösstem Vergnügen auf der Bahn gekreist sein.

Emissionen von Jugendlichen

Doch es gibt auch Schattenseiten: Wo Jugendliche zusammenkommen, wird es lärmig und betriebsam. Viele Menschen stört das. So geschehen im Thuner Lerchenfeld, wo der Pumptrack einige Anwohner in Aufruhr versetzte. Bei der Stadtverwaltung und in der Lokalpresse

beklagten sie sich im Herbst 2015 über Lärm, Abfall, Vandalenakte und respektlose Jugendliche. Daniel Landis, Leiter der Fachstelle Kinder und Jugend der Stadt Thun, räumt ein, dass die Diskussion andauere. «Wir sind im Dialog mit den Betroffenen», hält er fest. «Wir haben Verhaltensregeln neben der Strecke angeschlagen, und eine Hundepatrouille sieht von Zeit zu Zeit zum Rechten.» Die zuständigen Gemeinderäte seien nach wie vor überzeugt, dass der Pumptrack eine gute Sache sei, betont er abschliessend.

Auf Anfrage geben mehrere Schweizer Gemeindebehörden an, dass sie vom Wert ihrer Investition in einen Pumptrack überzeugt seien. Die Stadt Chur, welche 2012 den ersten Asphalt-Pumptrack der Schweiz eröffnete, erhielt laut Stadtrat Tom Leibundgut gar E-Mails von Eltern, die sich bedankten, dass ihren Kindern diese Möglichkeit geboten werde.

Wenn ein Produkt in kurzer Zeit so beliebt wird, liegt die Frage auf der Hand, ob die Welle nicht ebenso schnell wieder verebben wird. Auf dem Erd-Pumptrack in Scherikon beispielsweise ist nicht mehr so viel los wie auch schon. Jugendarbeiter Ivo Kuster erklärt sich dies so: «Die Jugendlichen, die den Track geschaukelt haben, sind nicht mehr hier. Zurzeit kümmern sich zwei Väter und ein paar Kinder um den Unterhalt, so gut sie können. Dieses Hin und Her punkto Interesse und Engagement gehört zu jedem Projekt, das von Selbstverantwortung und Mitwirkung lebt.»

Vorerst werden munter weiter Pumptracks gebaut. Es ist davon auszugehen, dass zumindest die asphaltierten in fünfzehn Jahren noch gleich aussehen werden wie heute. Ob die Popularität so dauerhaft ist wie der Fahrbelag, wird sich zeigen. Die aus Erde geschaukelten Wellenbahnen hingegen erledigen sich quasi von selbst, wenn sich niemand mehr um sie kümmert. Die Hügel flachen ab, Gras wächst darüber. Bis jemand eine neue Idee hat, was man auf dem Gelände anstellen könnte.

ALPINISMUS-GESCHICHTE

Überhängender Meilenstein

Vor 25 Jahren kletterte Wolfgang Güllich die Route «Action Directe»

Daniel Anker · Nicht weniger als sechs Seiten widmete das deutsche Magazin «Bergsteiger» im Januar 1992 der «schwersten Kletterei der Welt». Der auf der Titelseite als exklusiv angezeigte Beitrag über Wolfgang Güllichs am 14. September 1991 neu eröffnete Kletterroute «Action Directe» am Waldkopf im Frankenjura, einem Mittelgebirge bei Nürnberg, war mit einem Fragezeichen versehen – aus heutiger Sicht eine vielleicht zu vorsichtige Geste.

Die amerikanische Zeitschrift «Climbing» jedenfalls schrieb in ihrer Jubiläumsnummer «100 years in the vertical» vom März 2000, dass Güllichs «magnum opus» bisher nur einmal wiederholt worden sei – trotz mehreren Versuchen der besten Kletterer der Welt – und dass «Action Directe» deshalb «the hardest sport route ever climbed» bleiben könnte. Und David Chambre hält im Werk «Le 9° degré. 150 ans d'escalade libre» (Les Editions du Mont-Blanc, Chamonix 2015) fest, dass Wolfgang Güllich mehr als jeder andere Kletterer den Titel seines Buches symbolisiere.

Terroranschlag auf die Finger

Voilà! Der neunte Grad beim Klettern in der französischen Schwierigkeitskala: 9a. Nach der UIAA-Skala führte «Action Directe» den Grad XI ein, also den elften Grad. Eine schier unglaubliche Steigerung, denn bis Mitte der 1970er Jahre galt eine VI+ als das Schwierigste beim Klettern. Im Beitrag für den «Bergsteiger» beschreibt Tilmann Hepp die epochale Route so: «Zwölf harte Klettermeter durch eine 45 Grad überhängende Wand, zwölf Meter als direkte Linie, die ohne Zögern direktes Handeln erfordert und die, medizinisch betrachtet, als einziger Terroranschlag auf die Fingergelenke zu bezeichnen ist, aber ansonsten überhaupt nichts mit der französischen Terrorgruppe «Action Directe» gemeinsam hat.» Wer heute diesen Begriff googelt, kann wählen zwischen «Kletterroute» und «Untergrundorganisation».

Bleiben wir am Fels. Zuerst aber noch am Holz. Denn Wolfgang Güllich trainierte insbesondere die Fingerkraft an einem speziellen Holzbrett mit kleinen Leisten, an denen er sich monatelang immer wieder einfügig und schnellkräftig nach oben hangelte. Elf Klettertage, verteilt auf drei Wochen, brauchte der Deutsche vor 25 Jahren, bis es ihm schliesslich gelang, die überhängende Route in einem Zug zu durchsteigen.

Nochmals Tilmann Hepp in seinem furiosen Beitrag: «Den Einstieg ziert ein dynamischer Maximalkraftzug, gefolgt von Passagen mit äussersten Blockierkraftzügen an flachen Fingerlöchern, technisch komplizierten Seiten- und Zangengriffen mit diffizilen Fusswechseln» – da geht einem schon nur beim Lesen die Kraft aus. Wer diese Kletterzüge visualisiert haben möchte, schaut sich auf Youtube Güllich, seine Bewunderer und Nachkletterer an.

Bis jetzt keine Frau

Es gibt sie nämlich. 18 andere Kletterer schafften «Action Directe» auch; aber bis jetzt noch keine Kletterin, obwohl Frauen schon seit einigen Jahren den Grad 9a bewältigen. Aber Güllichs Meisterwerk bleibt ein ganz besonderer Felsklotz. Obwohl «Action Directe» vielleicht gar nicht die erste 9a-Route war. Denn die Route «Hubble» im englischen Peak District, am 13. Juni 1990 von Ben Moon erstbestiegen, wird von einigen Kletterern auch mit diesem magischen Schwierigkeitsgrad bewertet.

Güllich selbst kann an solchen Diskussionen nicht mehr teilnehmen, und den Film «Cliffhanger», in dem er Sylvester Stallone doublete, sah er auch nie. Er starb am 31. August 1992 nach einem Unfall auf der Autobahn, unterwegs zum Frankenjura.