

# Auf zwei Kufen in die Kurve

*Das Schlittenfahren erlebt eine Renaissance als billiger Winterspaß für jedermann*

Von Ulli Kulke

## **Ein hausbackenes Hobby hat unbeschadet Zeitgeist und Anglizismen jungdynamischer Sportarten wie Biken, Joggen oder Carven überstanden**

Während Radfahrer als „Biker“, Dauerläufer als „Jogger“, Rollschuhfahrer als „Inline-Skater“ und Wanderer als „Trekker“ einen milliardenschweren Markt bilden, weil sie sich ihren Sportsfreunden stets mit den neuesten Klamotten zeigen wollen, bleibt der Rodler auch heute noch ein Rodler, der nicht mit der Mode gehen muß, dessen Hobby von keinen Fachzeitschriften bedient wird und der sich nicht durch besonders zugeschnittene Aktivurlaube ködern läßt. Und vor allem: Er fährt auf einem Gerät, das noch genauso konstruiert und aus dem selben Holz gelemmt ist wie das seiner Ururgroßeltern. Zwar bestimmten beim olympischen Rennsport weiterhin Neuentwicklungen an Rodel und Bekleidung maßgeblich die Rangfolge auf dem Siegereppchen. Das Drum und Dran des populären Schlittenfahrens aber gehört anders als der Skizirkus zum Bodenständigsten unter den verschiedenen Disziplinen des Volkssports.

Ein Schlitten fährt zwar auf Schnee und Eis, weniger aber auf Sand. Dabei ist die einfache Erklärung, zu der mancher neigen mag, daß nämlich Schnee glatter sei als feiner Sand, nicht so ohne weiteres haltbar. Die durch die Reibung zwischen den Kufen und dem Eis erzeugte Wärme läßt das Eis oder den Schnee schmelzen. Es bildet sich ein dünner Wasserfilm zwischen den Kufen und dem Eis, als Schmiermittel, das den Schlitten gleiten, ja quasi schwimmen läßt. Die Sportfunktionäre der DDR setzten diese physikalische Erkenntnis einst besonders wirksam in technischen Fortschritt um: Bei den olympischen Winterspielen 1964 in Innsbruck ließen sie vor dem Start die Kufen ihrer Rodler so stark aufheizen, daß die nahezu alle Medaillen in den Einzelwettbewerben gewannen. Da auch die Sportler anderer Länder wenn auch weniger erfolgreich ihr Gerät ähnlich bearbeiteten (einige fuhren sogar auf mit heißem Öl gefüllten Hohlkufen), gingen diese ersten olympischen Rodelwettbewerbe als „LötKolbenolympiade“ in die Geschichte ein. Schon 1968 in Grenoble war Schluß damit. Der Kaltstart wurde die Regel.

### **Vorliebe fürs Traditionelle**

Seit dem ersten internationalen Schlittenrennen 1883 bei Davos gilt er unverändert als das Urbild des Rodels: Der „Davoser“ - zwei trapezförmige Bügel, auf zwei Holzleisten mit Stahlkufen gelemmt, die nach vorne bis auf Sitzhöhe emporgebogen sind. Oben drauf ein Lattenrost als Einzel- oder Doppelsitz, und das Ganze im Kaufhaus für runde 80 Mark. Niemand besitzt ein Patent für die Herstellung des mitteleuropäischen Einheitsrodel. Eine große Ausnahme auf dem Sportgerätemarkt, der sich ansonsten vor allem durch

Schnellebigkeit auszeichnet: Keine Neuentwicklung hat die führende Stellung des „Davoser“ auf dem Markt gefährden können, weder die Plastikschaalen mit Steuerung und Bremse, noch Metallkonstruktionen. Nur hier und da mußten ein paar Sicherheitsanforderungen des Technischen Überwachungsvereins erfüllt werden, deshalb erfolgte beispielsweise der Einbau von Gummiknäufen an den vorderen Holmspitzen. Im übrigen blieb das Grundmuster erhalten.

Dabei mögen die Alternativen durchaus stabiler oder auch - besonders bei pulvrigem Neuschnee - schneller als der „Davoser“ sein. Die Vorliebe fürs traditionelle Design ist daher ein bemerkenswertes Phänomen. Wobei sich nicht eindeutig klären läßt, ob der Grund dafür bei Papa liegt, der die Entscheidung am Ladenregal trifft und sich dabei an seine eigenen Kindertage erinnert fühlt, oder beim Schlittenfahren selbst, bei dem viele auch an die Ikone des langsam gezogenen Pferdeschlittens mit Glöckchen und Wärmedecke als Inbegriff der guten alten Zeit denken. Zu den größten Ereignissen für Winter-Touristen in den bayerischen Alpen zählt schließlich eines, bei dem <<Rodel>> aus Urgroßvaters Zeiten hervorgekramt werden: das Hornschlittenrennen bei Garmisch-Partenkirchen, jährlich ausgetragen am Dreikönigstag. Viele tausend Zuschauer kommen seit dem ersten Start im Jahre 1969 regelmäßig ins Partnachtal, um dabeizusein, wenn die Vierermannschaften auf Ungetümen, mit denen früher das Heu zu Tale transportiert wurde, todesmutig an den Start gehen. Mit Originalgeräten wird ebenso gerutscht wie mit liebevoll gefertigten Nachbauten.

Tatsache jedenfalls ist, daß weder die Textilindustrie noch die Sportartikelhersteller das große Geld mit dem Schlitteln machen. Und dennoch beginnen sich, ganz ohne Marketing, die Schlittenfahrer in den Wintermonaten mehr und mehr breitzumachen in den Ferienorten von Berchtesgaden bis nach Bergün in der Schweiz, dem europäischen Schlittlerzentrum schlechthin mit großem „Rodel“-Angebot. Und nicht nur Dörfer, die sowieso für sanften Tourismus bekannt sind wie Hindelang im Allgäu, setzen auf die neue Zielgruppe und bieten Naturrodelbahnen mit Sesselliftaufstieg und Gaststätte in der Bergstation, Rodelverleih sowie Hotline für die Schneesituation an. Auch klassische Alpin-Destinationen wie die „Jungfrau-Top-Ski-Region“ offerieren heute einen „Aktivpaß für Rodler“.

Bis vor wenigen Jahren noch hatte die Tourismusbranche sogar regelrechte Berührungssängste. Wintersportorte, die sich als Skiparadies für jungdynamische und zahlungskräftige Singles oder „Dink“-Paare (Double Income, no Kids) herausstellten, mochten sich nicht durch Hinweise auf nette, gemütliche Rodelbahnen den Ruf verderben. Schon gar nicht wollten es Skigebiete mit Weltcup-Abfahrtstrecken riskieren, daß die Rennbahnen von Rodelspuren verunstaltet würden oder gar eine leibhaftige Begegnung von Ski- oder Snowboardfahrer mit der pistenquerenden Rodel-Oma samt ihrer Enkelin stattfände.

Seit einigen Jahren denken die Marketingexperten vieler Wintersportorte um aus mehreren Gründen. Das Institut für Demoskopie in Allensbach ermittelte ernüchternde Zahlen: Von Mitte der 80er bis Mitte der 90er Jahre ist die einst so große Skifahrergemeinde Deutschlands von rund 5,3 auf 3,1 Millionen um über ein Drittel geschrumpft, und dies trotz Wiedervereinigung und 17 Millionen „Neubürgern“ aus einem Gebiet mit einem eigentlich ungeheuren Nachholbedarf im alpinen Sport. Ein zwischenzeitlicher Wiederanstieg der Kurve nach der Wende drehte schnell wieder in Abwärtsrichtung.

Viele Alpinfans in Ost wie West sind heute einfach nicht mehr bereit, viel Geld für Bretter, Kleidung und zwei Wochen auf der Piste auszugeben, zumal die Schneesituation in den 90er Jahren mehr als einmal unbefriedigend blieb. Zum Leidwesen der Skihersteller: „Von denen gibt es doch heute keinen mehr, der nicht schon mal pleite war“, sagt ein Sprecher eines führenden Schlittenherstellers im Lande ohne allzuviel Mitleid, stand man doch lange Zeit seit den prosperierenden 70er Jahren im Schatten der Skihersteller. Denen half es nun auch wenig, wenn sie ihre Produktion auf Langlauf-Ausrüstungen umstellten. Auch dieser Markt scheint trotz weit geringeren Preisniveaus gesättigt: Nachdem die Gemeinschaft der Loipenenthusiasten sich von wenigen Zehntausend in den 60ern auf immerhin zwei Millionen zu Beginn der 80er Jahre vergrößert hatte, gab es seitdem keinen Zuwachs mehr. Dabei hat der Langlauffreund er gilt als eher bescheiden und naturverbunden eigentlich überhaupt nicht mit den Selbstzweifeln zu kämpfen, die so viele Skifahrer von ihrem Hobby abbrachten: „Als zu gefährlich, zu umständlich, zu hektisch, zu umweltschädlich“ werde das alpine Skifahren von immer mehr Menschen angesehen dies sind nach Ansicht von Hansruedi Müller, Direktor des Instituts für Freizeit und Tourismus an der Universität Bern, die Ursachen dafür, daß der ganze Zirkus im Jahr 2010 ein Thema von gestern sein werde. Eine bedeutende Grundhaltung der heute 14- bis 24jährigen Skifahrer, jener Altersgruppe also, die im Jahre 2010 die zahlungskräftigsten Wintertouristen abgeben könnten, scheint den Tourismusforscher zu bestätigen. Zwei Drittel dieser Aktiven meinen schon jetzt, daß Skifahren ein ernstes Problem für die Umwelt sei, weil es den Bewuchs auf den Hängen gefährde und so die Erosion der Bergwelt begünstige. Dies hat ebenfalls das Allensbach-Institut ermittelt.

### **Könnern steuern mit der Hand**

Auch der Deutsche Skiverband räumt ein, daß die Ökodiskussion die Kritik an seiner Sportart stark beeinflußt habe. Daß er die Diskussion „reichlich oberflächlich“ fand, änderte daran nichts. Tatsache ist jedenfalls, daß der Rodelsport von dieser Umweltverfänglichkeit nicht geplagt ist. Die Rodelbahnen in den bayerischen Alpen, in Tirol und der Schweiz sind bis auf sehr wenige Ausnahmen sogenannte „Naturrodelbahnen“: nur geringfügig bearbeitete, vor allem gesicherte Forstwege, für die keine landschaftlichen operativen Eingriffe nötig waren, und die in Gebieten verlaufen, die vor Erosionsschäden auf natürliche Weise geschützt sind durch intakten Waldbewuchs. Auch auf die Überhöhung der Kurven wird verzichtet: Die Fahrer müssen sich auf ihre Lenktechnik allein verlassen. Dabei steuern echte Könnern nicht mit den Absätzen, sondern allein mit der flachen Hand auf der Schneeunterlage. Für den Zuwachs beim Rodelzirkus fehlen bislang gesicherte statistische Daten. Das Institut für Sportwissenschaft an der Wiener Universität hat ermittelt, daß 43 Prozent der Wintersportler alpinen Skilauf betreiben, während immerhin schon, an zweiter Stelle noch vor dem nordischen Langlauf, 38 Prozent rodeln. Zudem bestätigt den Trend die Aussage vieler einschlägiger Kaufhausabteilungen, daß die „Davoser“ während der Winter in den 90er Jahren häufiger als früher ausverkauft waren. Wobei ein Vorteil des Rodelns förderlich gewesen sein mag: Es muß nicht immer gleich ein Zweiwochenurlaub sein.

Auch wenn schneereiche Saisonmonate in der letzten Dekade eher selten waren, so reicht zum Schlittenkauf oft schon der Schneefall eines Tages als Anlaß, nur um mit dem Sprößling den Hang am Dorfteich oder im Stadtpark herunterzurutschen. Oder um eben doch mal für ein Wochenende in die Berge zu fahren, was auch noch nicht die Welt kostet. Davon profitieren nicht nur die Wintersportzentren mit den klangvollen Namen, die nun langsam aber sicher von Ski auf Rodel umsatteln.

Auch Städtchen, deren Namen eher nach Opas Luftkurort aus den 50er Jahren klingen als nach dynamischem Wintersportort, wittern jetzt ihre Chance. Berchtesgaden wirbt mit acht gepflegten Naturrodelbahnen in seinem Umland, die im Durchschnitt 3,3 Kilometer lang sind. Bad Tölz will für seine traditionsreiche Blombergrodelbahn, die im Dezember 90 Jahre alt wurde, zusätzliche Schneekanonen anschaffen, damit die Rodler auch von der Mittelstation bis ins Tal eine Allwetterbahn erhalten. In den bayerischen Alpen werden zur Zeit über 100, in Tirol 230 Rodelbahnen für Jung, Alt und Familien unterhalten. Entdeckt ist der nicht mehr monosportive Winterurlauber, der heute wandern, morgen rodeln und übermorgen ins Hallenbad, die Sauna oder familiär, wie er zumeist ist mit den Kleinen in den nahen Kleintierzoo gehen will. Und wenn dann noch Zeit bleibt, schnallt er sich vielleicht, wenn es das Wetter erlaubt, auch noch die Abfahrtski unter, und seien es nur ausgeliehene. Auch wenn das Skifahren älter sein mag als der Davoser Rodel, so ist der Schlitten als solcher doch viel länger bekannt. Die ältesten noch erhaltenen Schlitten sind etwa 1200 Jahre alt. Die Wikinger schlittelten damit zur Attacke, dem Feinde im Tal entgegen. 1904 fand man die Holzgestelle in einem in Norwegen entdeckten Schiffswrack, sie hatten bereits zwei Kufen und waren der heutigen Rodelform nicht unähnlich. Der früheste Beleg eines Rodels aus den Tiroler Alpen stammt aus der Zeit um 1400: Die Abbildung für den Dezember aus dem Zyklus der Monatsbilder im Adlerturm des Trienter Castell Buonconsiglio zeigt einen Flachschlitten, zwei Kufen mit Querträgern, auf denen eine Holzlast ruht.

### **Schlitten auf dem Scheiterhaufen**

Zu Zeiten des ausgehenden Mittelalters freilich verkehrten im Unterland auch die prächtigen Pferdeschlitten der Patrizier mit denen einige der Vornehmen aber offenbar zu sehr protzten: 1452 kassierte der Nürnberger Kardinal Capistrano in seinem Feldzug wider den Luxus 72 dieser Fahrzeuge ein und ließ sie auf dem Scheiterhaufen verbrennen. Verwendung im heutigen Sinne fanden die Rodel etwa ab dem 17. Jahrhundert. Schlesische Bergbauern setzten sie als Verkehrsmittel für den Berufsverkehr ein, als sie mit kleinen Schlitten von ihren Bauden zur Grube nach Schmiedeberg rutschten.

Die Geschichte des Schlittens allerdings setzt lange vor den Wikingern und den Tiroler Bergbauern ein, sie ist eng verbunden mit der früherer Hochkulturen in Asien, Afrika und Amerika. Als ältester Beleg dafür gilt eine sumerische Bilderschrift aus dem 3. Jahrtausend vor Christus: eine Verrechnungstafel im Tempel von Uruk, die das Schema eines Schlittens mit kastenartigem Aufbau zeigt. Insbesondere dort, wo das Rad unbekannt war, schleiften die Menschen naheliegenderweise all das, was sie nicht tragen konnten. Steinquader, aus denen die Ägypter ihre Pyramiden bauten, schafften sie durch sogenannte Schleifen heran, die Vorgänger der Schlitten Lasten, die heute keinem Kufengerät mehr zugemutet werden. Eine Darstellung aus dem zweiten vorchristlichen Jahrtausend überliefert den Transport einer rund 60 Tonnen schweren Statue auf einem hölzernen Schlitten, der von 172 Männern gezogen wurde. Reibung gab es beim Transport der Statue durch den Sand sicher reichlich, und auch der Druck durch das hohe Gewicht war gegeben. Nur das Wasser unter den Kufen hat sich wie beim Schnee dort nicht gebildet. Und der Schlitten bewegte sich doch, sogar durch den Sand. ULLI KULKE