

Peter Gehrman

Anlage, Bau und Pflege einer Finnenbahn

Finnenbahnen sind spezielle, mit schrittdämpfenden Eigenschaften gebaute Naturlaufstrecken, die nach skandinavischem Vorbild entwickelt und benannt wurden. Sie etablierten sich seit den siebziger Jahren von der Schweiz ausgehend mehr und mehr auch in Mitteleuropa. Die Funktion sowie die Annahme einer Finnenbahn durch die Läufer hängen jedoch maßgeblich davon ab, wo und wie die Bahn angelegt, gebaut und gepflegt wird. Wir haben in Schloß Holte-Stukenbrock seit nunmehr 19 Jahren eine beleuchtete 1000 m- Finnenbahn, in deren Anlage und Bau wir als Sportverein mit eingebunden waren und deren Betreuung wir im Kontakt mit dem Sportamt unserer Stadt betreiben. Da wir recht häufig nach unseren Erfahrungen gefragt werden, möchte ich hier einmal zu den wichtigsten Punkten Stellung nehmen.



Die 1000 m lange Finnenbahn in Schloß Holte-Stukenbrock liegt im Sportpark am Ölbach, in direkter Nachbarschaft des Hallenbades, des Stadions sowie der Fußball- und Tennisplätze. Sie wird sehr intensiv genutzt.

Für wen ist eine Finnenbahn ?

Eine Finnenbahn ist kein neumodischer Laufsport-Schnickschnack, sondern eine praktikable Lösung für einige zum Laufsport gehörender Probleme. Gesundheitssportlich gesehen dient sie mit ihrem schrittdämpfenden Belag vor allem der Schonung des Bewegungsapparates. Bei Laufanfängern sowie auch bei Hochtrainierten kommt es durch die Abwicklung des Laufpensums auf einer Finnenbahn nicht so schnell zu den leidigen Überlastungsverletzungen im Knie- oder Hüftbereich wie beim Lauf auf hartem Untergrund.

Die für Könnern wie Trimmer bestehende Notwendigkeit, das Lauftraining regelmäßig abzuwickeln, bringt in den Wintermonaten, wenn der Feierabend bereits in die Dunkelheit fällt, Probleme mit sich. Die übliche Notlösung, nachts auf irgendeiner dunklen Straße zu laufen, ist nicht gerade motivierend. Daher werden beleuchtete Finnenbahnen, dort wo es sie gibt, vor allem in den Wintermonaten sehr intensiv belaufen. In unserer Stadt ist die Finnenbahn nach dem

Hallenbad die meistgenutzteste Sportanlage.

Dabei ist zu beobachten, dass die Finnenbahn weit mehr von Individualsportlern als vereinsgebundenen Läufern belaufen wird. Auffallend häufig trifft man dort Laufanfänger mit deutlich sichtbarem Übergewicht, die sehr langsam trabend auf der Finnenbahn offenbar eine Bewegungsmöglichkeit suchen, wo sie kein Spaziergänger oder Straßenpassant belächelt. Das seelische Gleichgewicht beim Laufen dürfte fast so wichtig sein wie das richtige Schuhwerk; wer sich verlacht fühlt, läuft innerlich verkrampft.. und das bringt's nicht. Auch Spitzensportler, die ein zeitkontrolliertes Intensivprogramm von Tempo- oder Wiederholungsläufen abwickeln, nutzen dazu die verletzungsmindernden Eigenschaften einer Finnenbahn.

„Der kluge Mann baut vor“, sagt sich der Leistungsläufer, wenn er beschließt, sein Training zu intensivieren. Gleichzeitig sollte er dabei Ausschau nach einer Finnenbahn für die Abwicklung der harten Tempoeinheiten halten.

Geeignete Gebiete für die Anlage einer Finnenbahn

Man wird eine Finnenbahn nicht immer dort anlegen können, wo es allein vom läuferischen Gesichtspunkt ideal wäre. Man wird sich anderen Gesichtspunkten anpassen müssen. Eine Finnenbahn sollte dort sein, wo allgemein Sport betrieben wird. Es sollten dort Bade- oder Duschmöglichkeiten vorhanden sein, die nicht nur vereinsgebunden sondern auch individuell genutzt werden können. Auch an ausreichende Parkplätze müsste man- vor allem in Ballungsgebieten- denken. Oberstes Gebot sei jedoch: Eine Finnenbahn muss in die Natur eingebunden sein, sei es in Teile eines Waldes, in eine Parklandschaft oder in ein Garten und Heckengebiet. Das Umkreisen allein großer offener Fußballfelder durch eine Finnenbahn halte ich für absolut motivationstötend. Man muss als Läufer schon ein Gemüt wie ein Fleischerhund haben, will man dort mehr als drei Runden lustbetont laufen. Dennoch wird eine solche Bahnanlage offenbar häufig von laufunkundigen Sachwaltern des kommunalen Sportes angestrebt. Auch wir mussten uns seinerzeit mit Händen und Füßen gegen die mächtige Lobby des Fußballsportes wehren, der die Finnenbahn am liebsten als eine kurze Runde um die freie Fläche der Trainingsplätze gelegt haben wollte. Wir haben uns in eine Teillösung geeinigt, und so hat heute unsere 1000 Meter- Finnenbahn ihre „*motivative Schwachstelle*“ dort, wo sie etwa 350 Meter auf kahler Pläne um die Trainingsplätze verläuft. Man merkt es ganz deutlich beim Laufen: Wenn man nach einigen Finnenbahntrunden irgendwann mal „*plattgeht*“ dann immer dort auf der „Pläne“.

Der Kopf fängt offenbar zuerst an, nicht mehr zu wollen.... und nicht die Beine.

Auch an die örtliche Windsituation muss man bei der Anlage einer Finnenbahn denken. Da diese vor allem in den Wintermonaten genutzt wird, denke man an das gewiss unterschiedliche Gefühl, ob der Schneeregen einem bei eisigem über die freie Pläne fegendem Wind ins Gesicht klatscht oder ob dieser „*nur locker von oben auf die Mütze fällt*“.

Die in Skandinavien praktizierte Ideallösung einer kommunalen Eljuspar (beleuchtete Laufbahn) durch den stadtnahen Wald mit einer Sauna- und Duschhütte daneben, ist hierzulande noch Zukunftsmusik. Wenn wir aber hier bei uns eine gute Finnenbahn anlegen wollen, dann sollten wir auch im städtischen Bereich unbedingt auf möglichst häufigen Wechsel der Landschaft rund um eine windgeschützte Bahn achten. Das Auge und das Gemüt laufen in nicht zu unterschätzendem Maße mit.



. Die Finnenbahn ist in unserer Stadt die- nach dem Hallenbad- meistgenutzte Sportanlage. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung sind vergleichsweise gering. Die Bahn steht somit auch im Blickpunkt der Kommunalpolitik. Hier: Bürgermeister Hubert Erichlandwehr (links) und CDU-Stadtverbandsvorsitzender Hans Schäfer(r) als interessierte Besucher des Finnenbahn-Meetings 2003.

Nicht ohne Beleuchtung

Den engagierten Kämpfern für die Anlage einer Finnenbahn im heimatlichen Bereich dürfte die Frage der Beleuchtung allein schon aus Kostengründen als ziemlich dicker Brocken im Weg liegen. Auch wir haben hier seinerzeit die Erfahrung machen müssen, dass die Anlage einer beleuchteten 1000 Meter Bahn niemals befürwortet worden wäre. Dabei muss man für die Argumente der kommunalen Entscheidungsträger durchaus Verständnis aufbringen. Da soll etwas Neues, noch weitgehend Unbekanntes entstehen und das soll dann auch noch viel Geld kosten. Wer laufsportlich nicht sachkundig ist, wer noch nie an Winterabenden um eine Finnenbahn getraut ist, wie soll der entscheiden, wie weit vertretbar ihm hier die Ausgabe wertvoller Steuergelder erscheint ?

Sicherlich haben Überlegungen dieser Art schon oft zu Ablehnungen oder zu irgendwelchen Ersatzlösungen geführt. Ablehnende Entscheidungen wird man schließlich akzeptieren müssen, aber auf Notlösungen als Finnenbahnersatz sollte man sich auf keinen Fall einlassen. Nach meinen Beobachtungen haben alle Ersatzlösungen „irgendwie Sägemehl oder Rindenmulch auf Wege zu streuen“ ins Nichts geführt. Nicht etwa nur deshalb, weil die Mulchauflage keinen fachgerechten Untergrund hatte und schon bald verging oder verschlammte, sondern auch, weil der Laufweg an Winterabenden genau so düster und unbelaufbar wie jeder andere Waldweg war. Besser gesagt: Eine Finnenbahn ist eine Winterabendanlage, die man auch im Sommer nutzen kann. Das muss unumstößliche Regel sein, wobei ich noch einmal an die weit früheren Erfahrungen der Skandinavier erinnere, die schließlich zu den dortigen „Lichtspuren“ führten, die man zum Laufen und Skilanglaufen gleichermaßen nutzt. Übrigens: Wenn auch in den zunehmend wärmeren Wintern in unseren Breiten immer weniger Schnee fällt, so möchte ich doch einmal feststellen, dass man auf dem Rindenmulch einer Finnenbahn schon bei relativ wenig Schneeeauflage herrlich mit Langlaufskiern skaten kann. Man macht den Läufern nichts kaputt; im Gegenteil: die Schneedecke wird dadurch – ohne Laufspurrillen- gleichmäßig fest und

plan. Und dass man als einigermaßen guter Ski- Skater schneller als ein guter Läufer ist, na ja das kennen die Straßenläufer ja schon von den Inline- Skatern. Es sind halt zwei unterschiedliche Bewegungsabläufe mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

Was die Beleuchtung betrifft, so haben wir uns bei der Anlage unserer Finnenbahn zuerst auch mit einer kostengünstigeren Notlösung helfen müssen, die darin bestand, dass das Flutlicht der Nebenplätze bei Fußballbetrieb gleichzeitig auch einen großen Teil der Finnenbahn mit ausleuchtete. So musste für die erste Finnenbahnanlage nur eine spezielle Finnenbahnbeleuchtung über 360 Meter finanziert werden. Doch später, als die zentralen Fußballaktivitäten der örtlichen Vereine sich mehr und mehr auf eigene Platzanlagen verlagerten, wurde die dadurch meistens nur teilbeleuchtete Finnenbahn ein Problem. Unsere Stadtväter taten dann den mutigen Schritt, der sich letztlich als ein sehr glücklicher erwies. Sie entschieden sich für eine separate Rundumbeleuchtung der gesamten Finnenbahn und schufen damit eine ideale Sportanlage für unsere Stadt, die sich durch ihre intensive Nutzung längst jeder Kritik entzogen hat.



. Die zusätzliche Beleuchtung für unser Finnenban-Meeting installieren wir selbst , so wie hier die improvisierte Beleuchtung des Stempelzeltes mit einer einfachen Kabellampe. Aber wir erfahren auch hilfreiche Unterstützung durch unsere Feuerwehr und können einem guten Elektrofachmann vertrauen, dessen Konstruktionen auch im Regen funktionieren.

„Dezembermücken“ und andere Unkenrufe

„Wat’ der Buer nicht kennt, dat fret er nicht“ (Was der Bauer nicht kennt das isst er nicht) lautet das alte Sprichwort, in dem recht viel Wahres steckt. Offenbar in dieser Gefühlsregung werden engagierte Kämpfer für eine Finnenbahn immer wieder mit Gegenargumente eigenwilligster Art rechnen müssen.

Bei uns war es teilweise recht lustig. So wurde damals, bei den Ortsbesichtigungen für die Finnenbahnanlage ein bis dato noch unbekanntes Insekt „geboren“ - die „Dezembermücke“. Als es um die Beleuchtung der Bahn ging, ereiferte sich die damalige Umweltbeauftragte der Gemeinde wegen der Insekten, die abends in die Lampenkuppeln fliegen und dort verbrennen würden. Allgemeine Betroffenheit geriet in die Gesichter der Kommunalpolitiker; man druckste einige Zeit betreten verbal herum, bis der Laufsportvertreter schließlich ganz vorsichtig anfragte, ob denn hier so ein starker Befall von Dezembermücken zu verzeichnen sei. Allgemeine Verständnislosigkeit löste die Betroffenheit ab, und schließlich, als der Laufsportvertreter daran erinnerte, dass die Finnenbahn ja nur in den Wintermonaten beleuchtet werde und dann wohl nur eine seltene Spezies möglicherweise neu entdeckter „November- und Dezembermücken“ in Gefahr gerate, war das Gelächter groß. Dennoch bekamen unsere Finnenbahnlampen - um auch ja nichts falsch zu machen- insektenfreundliche Lampenkörper.

Aber es kamen auch ernstere Fragen auf den Tisch. So machte man sich damals gewiß nicht

unberechtigte Sorgen um das mögliche Auftreten von Sittlichkeitstätern an der Finnenbahnrunde. In der Tat: Die Kriminalistik lehrt uns, dass Täter dieser Art sich selten zufällig an ihre Opfer heranmachen, sondern ihre perversen Aktionen meist entsprechend vorplanen. Danach dürften regelmäßig alleinlaufende Frauen auf einer Finnenbahn in gewisser Weise als gefährdet anzusehen sein. Wir haben uns damals der gegebenen Situation gestellt, indem wir die örtliche Polizei mit einbezogen und die Streifenbeamten dahingehend sensibilisiert wurden, dass die Finnenbahn zum regelmäßigen Bestandteil der abendlichen Streifenrunde gehörte. Ferner brachten die Anlage eines Spielplatzes und einer Skaterbahn im Finnenbahnbereich und vor allem die starke Frequentierung der Finnenbahn es mit sich, daß dort auf Sportgelände immer recht reges Treiben herrscht. So konnte bei potentiellen Straftätern erst gar nicht der Eindruck aufkommen: „*Dort kümmert sich keiner*“. Das alles erwies sich wohl als eine gute Prävention, denn in den bisherigen 12 Jahren der Finnenbahn ist noch kein Sittlichkeitstäter dort an der Finnenbahn aufgetreten.

Die Vermessung muss stimmen

Ob als läuferischer Trimmer oder Großkeuler- es liegt nun einmal in der Natur des Läufers, dass er sein nachprüfbares Erfolgserlebnis haben möchte. So sollte dem Finnenbahnläufer die Gelegenheit gegeben werden, stets zu wissen, was er sportlich gerade leistet. Eine Finnenbahn muss also ordentlich vermessen sein und sollte möglichst keine „*krumme Streckenlänge*“ haben. Die Vermessung geschehe äußerst penibel, obwohl auf einer Finnenbahn keine Rekorde gelaufen werden. Aber nichts schlimmer, als wenn später irgendein Schlaumeier den Initiatoren der Bahn die falsche Vermessung und damit „die Dummheit bescheinigt“.

Wir hatten durch den Orientierungssport und die damit verbundene eigene Kartenherstellung einige Erfahrungen und haben die Vermessung selbst durchgeführt.

Zunächst haben wir auf den amtlichen Grundkarten die geplante Lage einer 1000m- Bahn möglichst exakt zeichnerisch geplant. Dann haben wir die Bahn gemäß der Karteneinzeichnungen per Handvermessung mit dem Bandmaß ins Gelände gemessen und abgesteckt. Die Absteckungen haben wir vom Start-Zielpunkt der Bahn in entgegengesetzte Richtungen vorgenommen, wodurch wir die Bahnpassagen, die lagebedingt kaum veränderbar waren, so legen konnten wie sie am besten in die Landschaft passten. Den Treffpunkt der beiden gegeneinanderlaufenden Messungen haben wir in eine große Kurve gelegt, die auf der freien Fläche lag. Wir hatten nun nach beiden Seiten die exakte Länge der gegeneinanderlaufenden Bahnteile, und nun fehlte uns für die genaue Gesamtlänge nur noch ein Stück von 34,82 Meter. Diese noch erforderlichen 34,80 Meter konnten wir als beliebig dehbare Biegung mit einem genau auf diese Länge vermessen Band exakt eingliedern und hatten somit die genau vermessene 1000 Meter- Runde. Diese wurde deutlich abgesteckt dem Finnenbahnbauer übergeben.

Der fachgerechte Finnenbahnbau

Im Finnenbahnbau sind auch heute die Experten nicht so einfach zu finden wie z.B. für den Bau eine Kunststoff-Laufbahn. Vor zwölf Jahren war es noch schwieriger, die erforderlichen Sachkundigen zu finden. Wir haben uns in Ermangelung deutscher Experten an das Sportinstitut in Magglingen/ Schweiz gewandt und wurden von dort her sehr gut beraten.

Ein weiterer Glücksfall war unser örtlicher Gartenbauer Jürgenliemke, der sich einerseits als flexibel und lernwillig für die neue Technik und andererseits als baufachlich hervorragend zeigte. Nach damaligem Standard des Schweizer Sportinstitutes wurde unsere Finnenbahn wie folgt gebaut: Gemäß der erfolgten Vermessung wurde die Bahn in einer Breite von 1,5 Metern angelegt. Es wurden bei Entfernung der Grasnarbe 15 cm Boden ausgehoben, und dann Schotter

mit einer Durchlassstufe 5/ 45 in die Auskoffnung eingebracht. Auf diesen Schotter kam ein wasserdurchlässiges(!) Spezialfließ Geotextil und auf dieses Fließ wurde dann Nadelholz-Rindenmulch in einer Auflage von 8- 10 cm aufgebracht. Die Preisgestaltung vor 12 Jahren kann man zwar heute nicht mehr heranziehen, sie dürfte sich gemäß einer Nachfrage bei unserem Finnenbahnbauer jedoch heute um 20,- € pro lfd. Meter bewegen.

Das zuerst sehr lockere Rindenmulch benötigt eine gewisse Zeit des aktiven Belaufens, bis es sich entsprechend gesetzt hat. Danach bleibt es je nach Mulchbeschaffenheit wie auch feuchtigkeitsbedingter Örtlichkeit einige Jahre belaufbar. Danach sollte neues Mulch aufgebracht werden, wenn die erforderliche Elastizität der Bahn erhalten bleiben soll.



Mit der Moderation steht und fällt das Finnenbahn-Meeting. Vor allem der jeweilige Zwischenstand sowie die Positionen der einzelnen Laufklassen sind für Teilnehmer wie Zuschauer wichtig. Wir agieren mit einer Viererbesatzung: Computermann, Zwischenzeitrechnerin, "Durchblicker" und Sprecher.

Um den trainierenden Läufern gewisse Kontrollmöglichkeiten zu geben, gruben wir alle 100 Meter einen Hundertmeterstein neben die Finnenbahn in den Boden, den wir einerseits zum Schutz für den Rasenmäher nur flach aus der Erde lugen ließen, ihn – der guten Erkennbarkeit wegen- auf der Oberfläche jedoch weiß anstrichen und mit der jeweiligen Meterzahl bemalten.

Die Lampenanlage einer Finnenbahn unterscheidet sich nicht von den normalen Lampenreihen einer Parkanlage, jedoch müssen die Lampenmasten je nach Lage des Baumbestandes und Buschwerkes um die Bahn wesentlich dichter als im Park stehen. Man kann hier keine Richtwerte angeben, denn jede Landschaft ist – lichttechnisch gesehen- verschieden. Man sollte daher mit der beauftragten Elektrofirma schon vorher einen diesbezüglichen Test vereinbaren und sich auf keinen Fall für eine Art Dämmerbeleuchtung entscheiden. Vor allem der ältere und somit härter auftretende Läufer benötigt gutes Licht für einen sicheren und kontrollierten Schritt.

Damals, als unsere Finnenbahn angelegt wurde, wollten wir der Kosten wegen die Anlagekosten so gering wie möglich halten und haben daher einen Bahnabschnitt von 100 Metern, welcher durch die normale Straßenbeleuchtung einer kleinen Zufahrtsstraße zum Sportheim mitbeleuchtet wird, aus der speziellen Finnenbahnbeleuchtung ausgespart. Diese 100 Meter zeigen sich heute als am schlechtesten beleuchtet, und sie werden mit zunehmender Höhe und Dichte der dortigen Bäume und Büsche immer schlechter. Bei unseren Finnenbahn-Meetings leuchten wir diesen Bahnabschnitt zusätzlich durch Fackeln aus, um den Läufern gleichmäßig gute Bedingungen zu

schaffen.

Probleme durch langanhaltenden Feuchtigkeitseinfluß

Unsere Finnenbahn zeigte uns bei all ihren guten Eigenschaften sehr bald eine Tücke, mit der man bisher anderorts offenbar kaum Bekanntschaft gemacht hatte. Im Gegensatz zu den meisten Finnenbahnen, die in hügeligen oder leicht gewellten Gebieten angelegt sind, liegt unsere Bahn auf völlig flachem Gelände unmittelbar neben einem sehr feuchten Teich- und Sumpfgebiet. Der Boden direkt neben diesem Feuchtgebiet ist natürlich kaum anders als im direkt danebenliegenden Sumpf. So litt unsere erste Mulchauflage schon sehr bald unter einer gewissen Dauerfeuchtigkeit, die bereits im ersten Winter zu einem Aufquellen der Auflage und letztlich zur streckenweise völligen Versumpfung der Bahn führte. Neues Mulch aufzubringen, brachte nichts, denn auch die Neuauflage quoll in kurzer Zeit auf und verschlammte ebenfalls. Die Läufer gingen mehr und mehr dazu über, die Bahn streckenweise zu verlassen, um besser nebenher auf dem Rasen zu traben. Die Finnenbahn geriet in die Kritik.

Letztlich halfen wir uns notdürftig, indem wir die Mulchauflage an den Problemstellen zur Hälfte abtrugen und die Bahn dadurch zwar weniger dämpfend aber wenigstens einigermaßen belaufbar hielten. Im Sommer erholte sich die Bahn wieder etwas, aber im darauffolgenden Winter, als bei einer Neuschüttung der Bahn dann Rindenschnitzel verschiedener Holzsorten aufgebracht wurden, verschlammte die Bahn noch mehr. Nach erneutem Kontakt mit dem Schweizer Sportinstitut Magglingen riet man uns von dort, bei der Mulchauflage unbedingt auf reines Nadelholzmulch zu achten. Wir taten es, und es funktionierte einigermaßen... aber längst nicht optimal. So schlugen wir uns über die nächsten Winter mehr schlecht als recht mit den Schlammstellen unserer Finnenbahn herum. Aber wir hielten weiter Kontakt mit den Schweizer Fachleuten und erfuhren von dort weitere wertvolle Hinweise auf gut und weniger gut erprobte Finnenbahnauflagen, die wir an unser Sportamt und somit unseren städtischen Bauhof weitergaben. Schließlich wurde für unsere Finnenbahn endlich die wohl richtige Auflage gefunden. Sie besteht nicht mehr aus Rindenmulch, sondern aus einer Art Mulch aus kleingeschnitzelten Nadelholzwürfelchen. Diese erwiesen sich in den ersten Monaten als zwar etwas glatt unterm Laufschuh, aber sie verschlammten im Winter nicht mehr und verloren mit der Zeit auch ihre Schlüpfrigkeit. Die Finnenbahnrunde ist nun auch bei feuchtem Wetter fest und dennoch federnd und jederzeit angenehm belaufbar.

Kaninchenlöcher und Graseinwuchs.

Wilde Kaninchen, die sich sicherlich nicht nur bei uns nachts auf den Sportanlagen tummeln, scheinen die Auflage einer Finnenbahn offenbar sehr zu mögen. Sie scharren immer wieder Löcher und Vertiefungen in die Bahn, die wir immer wieder mal zuharken müssen, wollen wir die Läufer nicht einer Verletzungsgefahr ihrer Sprunggelenke aussetzen.

Problematisch ist auch das Hineinwachsen des Grases der umliegenden Grünflächen in die Bahn, die dadurch immer schmaler wird: Wenn die Finnenbahn direkt neben einem regelmäßig gemähten Fußballfeld liegt, wird der Graseinwuchs besonders intensiv, so dass man die Bahnkanten alle zwei, drei Jahre neu beschneiden muss.

Doch der gesamte Pflegedienst an einer Finnenbahn- wenn sie einmal die richtige Auflage hätte- dürfte gegen die Wartung anderer Sportanlagen wie Fußballfelder oder Bäder verschwindend gering sein. Die Nutzung einer Finnenbahn durch die sporttreibenden Bürger, welche in der Tat wesentlich intensiver ist als beispielsweise die eines jeden Fußballplatzes, dürfte den Pflegeaufwand der Bahn daher vollauf rechtfertigen.



. Kleinere Finnenbahn-Reparaturen, wie Beseitigung von Schlammstellen oder Zuharken von Kninchenlöchern machen wir im Verein in Eigenarbeit.

Allerdings: Ein gewisses Mitwirken eines Laufsportvereines bei der Wartung und Pflege einer Finnenbahn sollte immer gegeben sein. Sicherlich wird der Verein nicht die maschinellen Arbeiten wie das Kantenschneiden oder Mulchaufbringen leisten können, aber eine Harke für Unebenheiten oder Kaninchenlöcher und eine Heckenschere für einzelne Grüneinwüchse in den Bahnbereich sollten die Läufer schon mal selbst in die Hand nehmen. Man sollte den Sachwaltern der Kommune auch nicht abverlangen, regelmäßig abends die Beleuchtung der Finnenbahn zu kontrollieren. Das machen wir selbst, wenn wir dort laufen und melden eingetretene Schäden dann halt der Fachfirma.

Eine Finnenbahn lohnt sich

In einer Zeit der knappen Kassen, in der so manche Kommunen ihre Hallenbäder schließen müssen und die Sportvereine kostenmäßig in die Anlagennutzungen mit einbeziehen müssen, wird es nicht leicht sein, für den Bau einer Finnenbahn Gehör zu finden. Aber schon dann, wenn man den Finnenbahnbau und dessen Kosten allein vom Standpunkt der gesundheitssportlichen Nutzung überdenkt, dann lohnt sich die Investition allemal. Doch es müssen auch engagierte Leute aus der aktiven Läuferwelt dahinterstehen, die sich für den Bau einer solchen Bahn einsetzen und diese später betreuungsmäßig auch im Auge behalten. Sicherlich wird es Widerstände, Unkenrufe... und vielleicht auch Dezembermücken geben, aber wir Läufer sind doch schließlich nicht nur auf der Strecke „harte Hunde“, die so schnell nicht aufgeben. Das „Nur-Konsumieren“ und „Warten auf die öffentliche Hand“ war eigentlich im Laufsport noch nie üblich.