

Eine Spur mehr Sicherheit

Klingenthal | Vogtland Arena soll ein modernes Anlaufspursystem erhalten

Von Thomas Nahrendorf

Klingenthal – Zu warme Temperaturen, zu wenig Schnee, strömender Regen – das sind Schreckensmeldungen für die Veranstalter der großen Wintersportereignisse. Auch beim Weltcup der Nordischen Kombinierer am vergangenen Wochenende in der Klingenthaler Vogtland Arena war das der Fall. Ein Grund für den Abbruch am Samstag war die eingebrochene Spur. Für mehr Sicherheit bei den Veranstaltungen und bessere Wettkampfbedingungen beim Skispringen setzen Trondheim und Garmisch-Partenkirchen deshalb auf ein innovatives Spursystem. Entwickelt wurde das patentierte System von Dipl. Ing. Peter Riedel aus dem erzgebirgischen Breitenbrunn – und in einer Kooperation mit der Rehau AG gemeinsam zu „Ski-Line“ weiter entwickelt. Jetzt soll die Spur auch in der Vogtland Arena montiert werden.

„Wir sitzen gerade über einem Plan, wie die Kosten realisierbar sind“, sagt Alexander Ziron, Geschäftsführer der Vogtland Arena Vermarktungs GmbH. Landrat Dr. Tassilo Lenk hat am Wochenende mehrfach geäußert, dass die Spur kommen muss, „um unabhängiger zu werden vom Wetter“. Im April soll sie bereits montiert werden. Das freut natürlich auch Peter Riedel, der



Wolfgang Krügel, Marketingleiter bei der Rehau AG (links), und Peter Riedel, Erfinder des neuen Anlaufspursystems, an der ersten Testschanze in Pöhl.

als Sache es gern gesehen hätte, wenn er seine Erfindung erstmals in Klingenthal hätte präsentieren können. „Ich habe vor zwei Jahren angefragt, aber da hatte man sich schon anders entschieden“, so Riedel. Seine neue Anlaufspur hat er im April 2007 vorgestellt. „Das war für uns natürlich zu spät. Da hatten wir die ersten Sommer-Weltcups und den Weltcup der Springer im Februar 2007 längst über der Bühne“, so Ziron. Nun scheint die kombinierte Sommer- und Winterspur unerlässlich, weil sie der

Internationalen Skiverband zur Pflicht bei Weltcup-Schanzen erklärt habe, wie Riedel sagt. Zu den Kosten halten sich beide Seiten bedeckt. Sie sollen bei etwa 150 000 Euro liegen.

Ski-Line ist eine neuartige Kombination von Kühl- und Sommerspur in einem Modul. Dabei werden die Winterspur und, im Zwischenraum der beiden Schneespurrinnen, die Spurträger der Sommerspur mit den Gleitelementen in einem Modul angeordnet, wobei die Anzahl der Gleitelemente variabel ist. Ein Umbau von Som-

mer- zur Winterspur oder umgekehrt entfällt damit komplett. Die Auswahl der zu nutzenden Anlaufspur – etwa bei extremen Witterungsumschlägen – kann innerhalb kürzester Zeit erfolgen. Für das Springen unter Winterbedingungen werden nur die beiden gekühlten Winterspurkanäle mit einer Schneeschicht von etwa sieben Zentimetern befüllt. Für eine 100-Meter Schanze werden dafür gerade einmal zwei Kubikmeter Schnee benötigt. Bei einer anderen Spur sind es 60 Kubikmeter. ► SEITE 3

Damit Wettkämpfe in der Arena wetterunabhängig werden

Interview | Peter Riedel aus Breitenbrunn stellt gekühlte Sommer- und Winterspur vor

Klingenthal – Im norwegischen Trondheim und bei der neuen Olympiaschanze in Garmisch-Partenkirchen setzten die Schanzenbetreiber auf Innovation: Beide Weltcup-Schanzen werden mit Ski-Line, einer Weltneuheit in Sachen Anlaufspur, ausgestattet. Entwickelt wurde das neue System in einer partnerschaftlichen Kooperation zwischen dem weltweit tätigen Familienunternehmen Rehau und dem Erfinder Peter Riedel aus Breitenbrunn bei Oberwiesenthal. Nun soll die

Anlaufspur auch in der Klingenthaler Vogtland Arena installiert werden. Peter Riedel, Experte für Schnee und Vereisungstechniken, hatte die Idee zu Ski-Line. Unsere Redakteur Thomas Nahrendorf sprach mit Riedel und dem Marketingleiter Industrieentwicklungen bei der Rehau AG, Wolfgang Krügel.

Was macht die Anlaufspur zur Weltneuheit?

Wolfgang Krügel: Einzigartig ist die ineinander versetzte Kombination von gekühlter Winter- und Sommerspur in ei-

nem Bauteil – für einen Wechsel zwischen Winter- und Sommerspur ohne großen Aufwand und Umbau.

Und was unterscheidet sie von bisherigen Systemen?

Peter Riedel: Bei vielen Schanzen bedeckt man für den Winterbetrieb die gesamte Breite des Anlaufs mit etwa 25 Zentimetern Schnee oder Eis. Hier wird die Spur für den Anlauf eingefräst. Die seitliche Begrenzung der Spuren besteht aus Schnee und wird bei Plusgraden instabil – ein Risiko für Veranstalter und Springer. Unser Ziel war es, die seitliche Führung aus einem stabilen Material zu fertigen und nur noch die Auflagefläche des Skis mit Schnee zu bedecken.

Wolfgang Krügel: Für die seitliche Führung haben wir einen speziellen, besonders gleitfähigen High-Tech-Kunststoff entwickelt. Die Sommerspur ist ebenfalls aus speziellen Kunststoffen gefertigt. So gewährleisten wir optimale Bedingungen für die Springer – im Sommer und im Winter.

Wo liegen die Vorteile des Systems?

Peter Riedel: Für die Schanzenbetreiber bringt das System enorme Kosteneinsparungen. Der Umbau von Sommer- auf Winterbetrieb entfällt. Zudem können mit Ski-Line die Trainingszeiten optimal genutzt werden. Athleten können früher und länger unter Winterbedingungen trainieren – sich also besser auf die Saison im Winter vorbereiten. Durch die gekühlten Winterspuren sind der Spuraufbau und eine stabile Schneeauflage auch bei Temperaturen weit über der Nullgradgrenze möglich.

Gekühlte Winterspuren sind nichts Neues. Warum sollte ein Schanzenbetreiber Ski-Line bevorzugen?

Peter Riedel: Bisher würde die gesamte Breite des Anlaufs mit einem Kühlsystem versehen. Wir hingegen bringen mit Kühlrohren die Kälte genau dorthin, wo sie gebraucht wird. Denn bei Ski-Line werden nur die beiden Spurkanäle der Winterspur gekühlt, weil nur dort die Spur aus Schnee besteht.

Wolfgang Krügel: Wett-

kampfsicherheit hat auch in wirtschaftlicher Hinsicht immer mehr Bedeutung. Eine Wettkampfabgabe und die Verlegung des Springers auf eine andere Schanze sind für Schanzenbetreiber mit finanziellen Einbußen verbunden. Auch die Konkurrenz zwischen den Schanzen um die Austragung eines Weltcup-Springens nimmt zu. Im Vergleich zu herkömmlichen gekühlten Spuren steigt mit Ski-Line die Veranstaltungssicherheit, zudem arbeitet das System äußerst energie- und kosteneffizient.

Wie konnte das System vor seinem Einsatz denn getestet werden?

Wolfgang Krügel: Ski-Line und seine einzelnen Bauteile wurden Schritt für Schritt erarbeitet. Bevor die erste Schanze ausgerüstet wurde, haben wir das Verhalten der Werkstoffe und der Kühlung unter Laborbedingungen erprobt. Erst nachdem das System sich auf Kleinschanzen bewährt hatte, haben wir das System auch für Großschanzen – wie eben Garmisch – angeboten.

Die Spur macht das Springen also sicherer?

Peter Riedel: Sie bietet durch seine Eigenschaften gleichbleibend gute Bedingungen in der Spur. Die seitliche Führung aus Kunststoff bringt mehr Sicherheit. Der ICE-Robot ersetzt die herkömmliche Schanzenfräse. Passend zum System Ski-Line ermöglicht er ein schnelles Überprüfen und Reinigen der Spur ohne aufwändigen Personaleinsatz. Auch in einem laufenden Wettbewerb können so beste Bedingungen für alle Springer erhalten werden.

Und wie reagiert die Winterspur auf Regen?

Peter Riedel: Der Regen zerstört die Schneeauflage. Bei gefrästen Spuren schmilzt die seitliche Führung oder sie bricht aus. Dadurch ist die Sicherheit der Springer nicht mehr gewährleistet und das Springen muss im Extremfall abgebrochen werden. Bei Ski-Line besteht die seitliche Spurführung aus hochwertigem Kunststoff. Eine Abdeckung sorgt dafür, dass sich kein Wasser in der Spur sammeln kann.



Peter Riedel, Erfinder von Ski-Line (links), und Wolfgang Krügel, Marketingleiter bei Rehau mit einem Modell der Innovation. Getestet wurde die Spur erstmals in Pöhla. Ausgerüstet damit sind die Großschanzen in Trondheim und Garmisch-Partenkirchen. Klingenthal wäre die dritte.