

Qualitätskriterien Freeride-Pisten

Abstract

Die Anzahl von Freeride-Pisten ist steigend. Deren Nachhaltigkeit aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht hängt direkt von der technischen Qualität ab. Die vorliegenden Qualitätskriterien unterstützen die technische Realisierung von Freeride-Pisten mit konkreten Leitplanken. Bei der Ausarbeitung der Kriterien wurden bestehende Richtlinien und Erfahrungen berücksichtigt.

Autor: Darco Cazin, Allegra Tourismus

Erstausgabe: September 2011

Mitgeltende Unterlagen

Handbuch graubündenBIKE 3.137 Signalisation Freeride-Pisten

Trail Solutions, IMBA 2004

Mountainbike-Trails, Leitfaden zur Realisierung, bfu 2009

Inhaltsverzeichnis

1. Definition Freeride-Piste	2
2. Glossar	3
3. Verteilung der Schwierigkeitsgrade	4
4. Bewertung der Schwierigkeitsgrade	5
5. Empfehlungen für den Pistenbau	7

1. Definition Freeride-Piste

Eine genaue, trennscharfe Definition einer Freeride-Piste gestaltet sich als schwierig. Die vorliegende Definition soll helfen, die Pisten einzugrenzen, für welche diese Qualitätskriterien und die entsprechende Beschilderung¹ gelten.

Als Freeride-Piste wird im Kanton Graubünden eine Mountainbike-Strecke benannt, wenn

- sie ausschliesslich für den Verkehr von Mountainbikes angelegt ist,
- es auf der Strecke nur eine Fahrtrichtung gibt,
- die Streckenführung hauptsächlich bergab führt,
- die Strecke zu einem grossen Teil eine künstliche Anlage ist, mit gebauten Elementen (Sprünge, Northshore-Elemente etc.),
- eine Trägerschaft für den Bau, Betrieb und Unterhalt definiert ist,
- der Zugang zur Freeride-Piste mit einer Aufstiegshilfe bedient wird,
- Freeride-Mountainbiker² die Zielgruppe sind.

¹ Vgl. Handbuch graubündenBIKE 3.127 Signalisation Freeride

² Vgl. Handbuch graubündenBIKE 2.110 Mountainbike-Kompendium

2. Glossar

Anleger	Steilwand
Chickenline	Ausweichstrecke um Hindernisse
Dirtjump	Aus Erde bestehender Sprung
Dirtpark	Sprungparcour
Double	Schanze mit getrenntem Absprung- und Landehügel
Drop	Sprung von einer höheren auf eine tiefere Ebene
Flowtrail	Flüssig fahrbarer Singletrail
Fully	Full-Suspension-Bike: vollständig gefedertes Mountainbike
Hardtail	Mountainbike ohne gefederten Hinterbau
Kicker	Sprungschanze
North Shore	Brücken resp. Holzstege
Outslope	Aussengefälle
Pumptrack	Rundkurs mit Wellenbahn
Sideslope	Seitengefälle
Singletrack / Singletrail	schmaler Weg, der nur einzeln befahren werden kann
Skills Area	Übungsparcour
Slopestyle	Wettkampfform, über Hindernisparcour
Step Down	Ähnlich dem Drop mit Absprungkante nach oben
Step Up	Sprung von einer tieferen auf eine höhere Ebene
Table	Schanze mit verbundenem Absprung- und Landehügel
Wallride	Befahrbare Wand, an Hängen oder Anlegern

3. Verteilung der Schwierigkeitsgrade

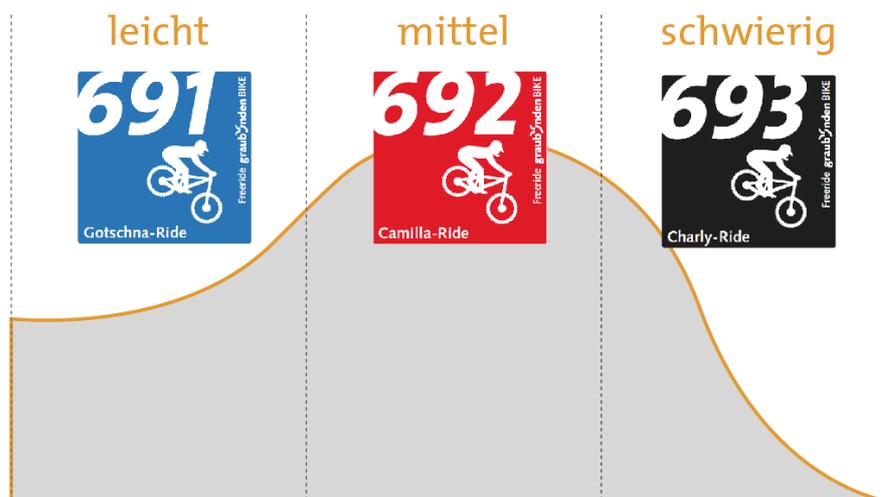


Abbildung: Verteilung der Schwierigkeitsgrade von Freeride-Pisten.

Der Grossteil der Freeride-Pisten in Graubünden soll einen leichten und mittleren Schwierigkeitsgrad aufweisen. Diese Verteilung ist bei der Errichtung von Freeride-Pisten zu empfehlen, da sich mit einfachen und mittelschweren Freeride-Pisten am meisten Wertschöpfung generieren lässt. Dies wird auch bei Betrachtung der Marktsegmente ersichtlich.

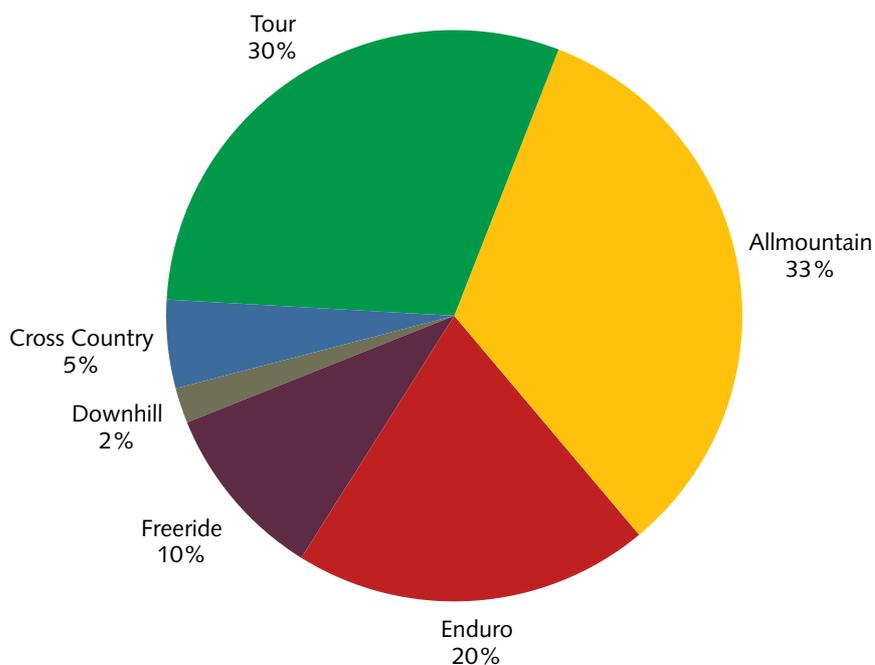


Abbildung: Mountainbike-Marktsegmente in Prozent

4. Bewertung der Schwierigkeitsgrade

Die folgende Definition der Schwierigkeitsgrade dient als Grundlage für die Einteilung der Freeride-Pisten und richtet sich nach den internationalen Richtlinien der IMBA (International Mountain Bicycling Association). Diese können weiter ergänzt und angepasst werden. Sie gelten für einzelne Strecken oder auch für Umfahrungsabschnitte.

Leicht (blau)

- Sanfte Neigungen mit einfachen Hindernissen (Wasserrinnen und kleine Wurzeln).
- Maximale Neigung 15%
- Durchschnittliche Neigung maximal 8% (ideal 3 - 4%)
- Kleinster Kurvenradius 2.4 m
- Technische Hindernisse: Kleine Wurzeln und Wasserrinnen, breite Stege, Steine
- Technische Hindernisse max. 10 cm hoch
- Wurzeln und Holzbalken rechtwinklig zum Fahrweg
- Stege min. 90 cm breit, maximal 40 cm über Grund
- Abfahrtshindernisse max. 25%
- Keine Absätze
- Keine Sprünge
- Ebener Fahrbelag aus Erde, Sand oder Kies

Mittel (rot)

- Fordernde Strecken mit steileren Neigungen und Hindernissen, schmalere Wege und teilweise unbefestigter Untergrund. Erfahrung vorausgesetzt.
- Maximale Neigung 25%
- Maximale Neigung in einem Aufstieg 10%
- Durchschnittliche Neigung maximal 8% (ideal 3 - 4%)
- Kleinster Kurvenradius 1.8 m
- Technische Hindernisse: kleine, fahrbare Stege, fahrbare Absätze, kleine Rampen, kleine Sprünge, mittlere Wurzeln und Steine
- Technische Hindernisse max. 20 cm hoch
- Stege maximal 120 cm über Grund
- Abfahrtshindernisse max. 45%
- Absätze max. 30 cm mit klarer Ausfahrt
- Kleine Sprünge mit max. 45 cm Höhe, die auch rollbar sind (keine Zwischenräume)

Schwierig (schwarz)

- Steilere Abschnitte, unbefestigter Untergrund, schwierige, fahrbare Hindernisse, kleine Absätze und Serpentinien.
- Maximale Neigung 30%
- Maximale Neigung in einem Aufstieg 15%
- Durchschnittliche Neigung maximal 8% (ideal 3 - 4%)
- Kleinster Kurvenradius 1.8 m
- Technische Hindernisse: grössere Stege, fahrbare Absätze, Rampen, Sprünge, steilere Abfahrten mit scharfen Übergängen
- Stege maximal 120 cm über Grund
- Abfahrtshindernisse max. 120%
- Absätze mit klarer Ausfahrt
- Sprünge, die auch rollbar sind (keine Zwischenräume)

5. Empfehlungen für den Pistenbau

Während der Konzeption und Umsetzung von Freeride-Pisten soll nie vergessen werden, dass die Gäste Spass haben und sich dabei nicht verletzen oder verirren wollen. Dabei dreht sich alles um den Rhythmus und um den Fahrfluss (Flow).

Zudem soll insbesondere berücksichtigt werden, dass

- die Erosion verhindert wird,
- der Wasserablauf berücksichtigt wird,
- die Renaturierung ein fester Bestandteil eines allfälligen Rückbaus ist,
- sensible Vegetationszonen belassen bzw. überbrückt werden.

Entwicklung in kleinen Schritten gewährleisten

Damit sich die Fahrer ständig verbessern können, ist es entscheidend, dass die verschiedenen Hindernisse eine stetige Entwicklung des Fahrkönnens in kleinen Schritten erlauben. Dazu sollen auch Übungszonen grosszügig eingerichtet sein, welche eine Verbesserung in kleinen Schritten erlauben. Dabei sollten die Hindernisse in den Übungszonen die Hindernisse auf den Strecken widerspiegeln.

Technische Hindernisse und Trailfilter an der richtigen Stelle

Die Hindernisse entlang einer Strecke müssen dem schwächsten Nutzer angepasst werden. Einfache Strecken dürfen nicht durch schwierige Hindernisse versperrt werden. Andererseits können anspruchsvolle Hindernisse als so genannte Trailfilter dienen.

Ein Trailfilter steht am Anfang einer Strecke und repräsentiert den entsprechenden Schwierigkeitsgrad, damit die verschiedenen Biker abschätzen können, ob sie die dahinter liegende Strecke bewältigen können.

Trailfilter dienen auch dazu, vor einer Kreuzung oder einer Stelle mit beschränkter Weitsicht das Tempo auf natürliche Weise zu drosseln.

Alternative Linien anbieten

Zu technischen Hindernissen soll es nach Möglichkeit eine alternative Umfahrung geben. Auf einer schwierigen Piste soll das Hindernis auf der Hauptlinie liegen mit einem alternativen Umweg. Auf mittleren und leichten Trails sollen die technischen Hindernisse auf der alternativen Linie liegen.

Ausreichend Sturzraum anbieten

Rund um die technischen Hindernisse braucht es genügend Sturzraum, damit bei einem Sturz oder beim unvorhergesehenen Abstieg eine weiche Landung ohne Verletzungen möglich ist.

Übergänge gestalten

Vor einer technischen Sektion sollte der Fahrer durch eine Kurve oder einen kurzen Gegenanstieg natürlich verlangsamt werden. Nach einer technischen Sektion kann eine steile Rampe wieder Geschwindigkeit für die nächste offene Sektion bringen.

Gefälle wechseln

Ein Trail sollte wechselnde Gefälle aufweisen, damit Brems- und Beschleunigungsaufwand minimiert werden. Dies hat eine Verringerung der Erosion zur Folge und begünstigt die Drainage. Auf einer Strecke mit Flow wechseln sich Sektionen unterschiedlicher Gefälle ab, ähnlich einer Achterbahn, inklusive Gegenanstiegen. Dabei hilft die Vorstellung, wenn man einen Trail ohne Kette und ohne Bremse befahren müsste. Das durchschnittliche Gefälle sollte 8% nicht überschreiten, nicht zuletzt wegen der Dauerhaftigkeit der Anlage.

Anlieger bauen

Anliegerkurven machen Spass, helfen Tempo zu konservieren, halten den Fahrer auf dem Trail und minimieren die Erosion. Da sie einfach Wasser stauen können, ist es nötig, den Kurveneingang und -ausgang mit einer Drainage zu versehen.

Sprünge

Jeder Sprung sollte für den Fahrer in der Anfahrt deutlich sichtbar sein, damit eine Umfahrung allenfalls rechtzeitig möglich ist. Ein Sprung sollte in voller Fahrt angefahren werden können, ohne dass ein Fahrer zu weit fliegt oder gar überworfen wird (bei zu steiler Anfahrt).

Es ist entscheidend, einen schrittweisen Übergang zwischen der Anfahrt, dem Absprung und der Landung zu erstellen. Für unerfahrene Fahrer muss die Möglichkeit bestehen, sich schrittweise an die Sprünge zu gewöhnen.

Absätze (Drops)

Wie Sprünge müssen Absätze einsehbar sein und eine alternative Umfahrung anbieten. Die Landung muss weit genug und abwärts geneigt sein.