



Sowjetische Kleinarchitekturen am Wegesrand

Individualität statt uniformiertem Plattenbau

Die Verbindungsstraße zwischen der Hauptstadt der Krim Simferopol und der südwestlich gelegenen Hafenstadt Sewastopol führt durch herrliche Landschaften und bietet wunderbare Ausblicke auf die Hochplateaus des Krimgebirges und auf die Weinanbauggebiete der Halbinsel. Die Straße führt meist durch unbesiedelte Landstriche, in einiger Entfernung tauchen ab und an Dörfer auf. Einziger namentlicher Hinweis auf diese manchmal kilometerweit entfernt liegenden Orte sind überraschend auffallend gestaltete Buswartehäuschen mit groß angeschriebenen Haltestellennamen. Die kleinen Schutzräume stehen häufig frei in der Landschaft, ohne erkennbare Anbindung an eine Siedlung – manchmal weist nur ein schmaler Trampelpfad in deren Richtung.

Diese überaus prächtigen Kleinarchitekturen fallen besonders durch ihre farbenfrohe Gestaltung auf, aber auch durch eine ganz individuelle Formgebung. Zumeist sind es Stahlbetonkonstruktionen, deren Oberflächen künstlerisch gestaltet sind. Hier reicht das Spektrum von farbigen Mosaiken über Reliefs und grelle Farbstriche bis hin zu figürlichen oder abstrakten Wandgemälden. Während die künstlerische Gestaltung immer individuell ist und meist in thematischer Verbindung mit dem dazugehörigen Ort steht, treten baulich zum einen Typen- und zum anderen Individuallösungen auf. Gemeinsame Elemente sind die Schutzdächer, sowie Sitzmöglichkeiten vor einer Rückwand und mehr oder minder ausgebildete Seitenwände. Meist gibt es nur in Fahrtrichtung eine seitliche Begrenzung; in Blickrichtung des Wartenden wird die Sicht frei gehalten, indem auf dieser Seite das Dach auf Stützen lagert.

Nicht nur auf der Krim sind diese individuellen Architekturen präsent, sondern in der gesamten Sowjetunion wurden sie in den 1960er und 70er Jahren errichtet. Insbesondere Reisende aus westlichen Ländern, und unter ihnen zahlreiche Fotografen, wurden in den letzten zwanzig Jahren auf die Buswartehäuschen aufmerksam. Sie schilderten diese außergewöhnlichen Haltestellen in diversen Reiseberichten oder dokumentierten sie mit ihren Kameras.¹ Eine erste fotokünstlerisch-dokumentarische Arbeit lieferte Ursula Schulz-Dornburg.² Von ihrer Reise nach

Armenien 1997 brachte sie Fotos von Buswartehäuschen mit, die 2004 in der Berliner Ausstellung „Architekturen des Wartens“ das erste Mal gezeigt wurden. Der gleichnamige Katalog ist mittlerweile schon in der dritten Auflage erhältlich. Die skurrilen Gebilde sind schwarz-weiß in Frontal- oder Schrägaufnahmen mit und ohne wartende Personen abgebildet. Das Thema hat Konjunktur, denn elf Jahre später legte der kanadische Fotograf Christoph Herwig 2015 ein Fotoalbum namens „Sovjet Busstops“ vor.³ Er zeigt in Farbaufnahmen Wartehäuschen aus 14 ehemaligen Sowjetrepubliken. In dieser geographisch breit gewählten Zusammenstellung werden schnell regionale Unterschiede deutlich: Im waldreichen Baltikum finden sich oft Holzarchitekturen, in Kirgistan gibt es hingegen Stahlbetonkonstruktionen in Form der dort regionaltypischen Hüte – der Kalpak, an der Schwarzmeerküste Abchasiens fallen wiederum die expressiven Formen des Künstlers Surap Zereteli auf, die zumeist an Seetiere wie Muscheln oder Kraken erinnern.

Es scheint, dass diese besonders aufwändig gestalteten Wartehäuschen vermehrt an großen Ausfallstraßen und somit entlang wichtiger Überlandbuslinien errichtet wurden. Zudem legte man insbesondere in touristisch erschlossenen Gegenden wie in Urlaubsregionen entlang der Schwarzmeerküste beispielsweise auf der Krim oder in Georgien und Abchasien Wert auf die individuelle, regionaltypische Gestaltung. Mit einem recht dichten Busnetz konnten insbesondere suburbane und topographisch anspruchsvolle Regionen erschlossen werden, während das aufwändigere Eisenbahnschiennetz hier nur mäßig dicht ausgebaut wurde.⁴

In der gesamten Sowjetunion hatte der öffentliche Nahverkehr und insbesondere die Personenbeförderung mit dem Bus seit dem Ausbau der Straßenverbindungen für den motorisierten Verkehr immer eine weit größere Bedeutung als in den westeuropäischen Ländern. 1970 wurden in den Städten die Hälfte und in den Vororten drei Viertel der Passagierfahrten durch Busse abgedeckt.⁵ Noch Mitte der 1970er Jahre besaßen nur acht Prozent der sowjetischen Bevölkerung ein Auto.⁶ Das lag an der geringen Zahl privater nutzbarer PKWs und am schlechten Zustand der Straßen. Im Unterschied zu Westeuropa nutzte die sowjetische Bevölkerung bis in die 1990er Jahre den öffentlichen Nahverkehr fast doppelt

so häufig.⁷ Mit dem Ausbau der Überlandverbindungen und der Erweiterung des Busnetzes in den 1960er Jahren rückte auch die Bauaufgabe von Busstationen - teils in Verbindung mit Kiosken für den Verkauf von Fahrkarten und Reiseproviant, aber auch als einfaches Wartehäuschen - in den Fokus. Erstaunlicherweise galten für diese Kleinarchitekturen andere staatliche Vorgaben als für die Großprojekte des Wohnungsbaus. Während letztere unter einer rigiden Sparpolitik entstanden, waren die Kommunen in der Rolle der Bauherren und die Architekten in der Gestaltung der Buswartehäuschen relativ frei. Einzige staatliche Vorgabe war hier wohl, dass sie „schön“ sein mussten, die Umgebung aufwerten und einen lokalen gestalterischen Bezug haben sollten.⁸ Für Entscheidungsträger in den Kommunen, die mit dem Bau solcher Kleinarchitekturen befasst waren, gab es Vorlagenbücher mit Empfehlungen von Architekten, Ingenieuren und Künstlern. Eine dieser Publikationen wurde 1968 in Kiew veröffentlicht.⁹ Die hier gezeigten Bauten für den öffentlichen Raum stellten Strukturen vor, die im Detail abgewandelt werden konnten. Insbesondere die künstlerische Gestaltung sollte mit lokalen Künstlern entwickelt werden, um den Bezug zu den jeweiligen Orten zu erreichen. Entwürfe für Bushaltestellen - liebevoll als Buspavillons bezeichnet - in unterschiedlichen landschaftlichen Zusammenhängen wurden mit standardisierten Details abgebildet und Möglichkeiten der individuellen Gestaltung aufgezeigt.

Die meisten Buswartehäuschen verfallen heute - Mosaik lösen sich von den Wänden, Bewehrungsstäbe liegen frei und rosten vor sich hin. An manchen Orten haben die Wartehäuschen ihre Funktion verloren, weil die Buslinien nun bis in die Dörfer hinein fahren, um die Kunden in der Nähe ihres Wohnortes abzuholen. Anderorts werden sie abgebrochen und durch standardisierte Stahlkonstruktionen ersetzt. Trotz der steigenden Zahl privater PKWs werden die Haltepunkte der Überlandbusse und Marschrutki¹⁰ insbesondere im Umkreis der Großstädte rege frequentiert. Doch wie so oft, werden die Wartehäuschen als Alltagsobjekte gesehen - man achtet nicht weiter auf sie. Die für die Bauten verantwortlichen Kommunen oder die Betreiber der Buslinien investieren eher in innerstädtische Projekte oder ihren Fuhrpark, als sich um diese Warteräume zu kümmern.

Erst wenn Auswärtige den Wartehäuschen eine besondere Aufmerksamkeit schenken, setzt ein Umdenken ein.¹¹ Plötzlich wird den Anwohnern bewusst, dass diese alltäglichen Architekturen eine besondere zeitgenössische Gestaltung erfahren haben und quasi als Landmarken regionaltypisch und einzigartig sind. Es liegt auf der Hand, dass eine wissenschaftliche Bestandsdokumentation in Verbindung mit einer bauhistorischen Recherche nötig ist, um den hier zu vermutenden Denkmalwert dieser äußerst interessanten Kleinarchitekturen genauer zu erörtern. Es ist zu hoffen, dass das Interesse der westlichen Fotografen und anderer Auswärtiger die Wahrnehmung der Haltestellen innerhalb der lokalen Bevölkerung weiter verändert. Im besten Fall kann durch Fotoausstellungen und Diskussionen vor Ort die Aufmerksamkeit derart gesteigert werden, dass die Haltestellen als erhaltenswerte Zeugnisse einer mittlerweile abgeschlossenen Epoche - der ehemaligen Sowjetära - erkannt und zukünftig gepflegt werden.





56



57



- ↑↑ 6: Sevast'janovka
- ↑ 7: Novopavlovka
- 8: Prijatnoje Svidanie



↑↑ 9: Čisten'ke
 ↑ 10: Čisten'ke

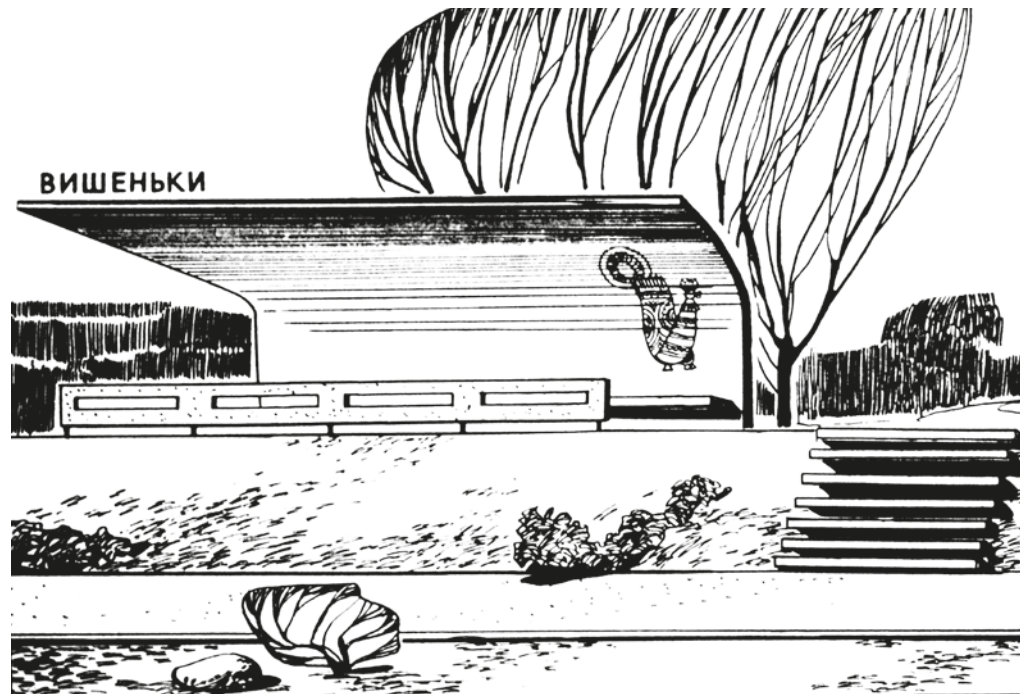
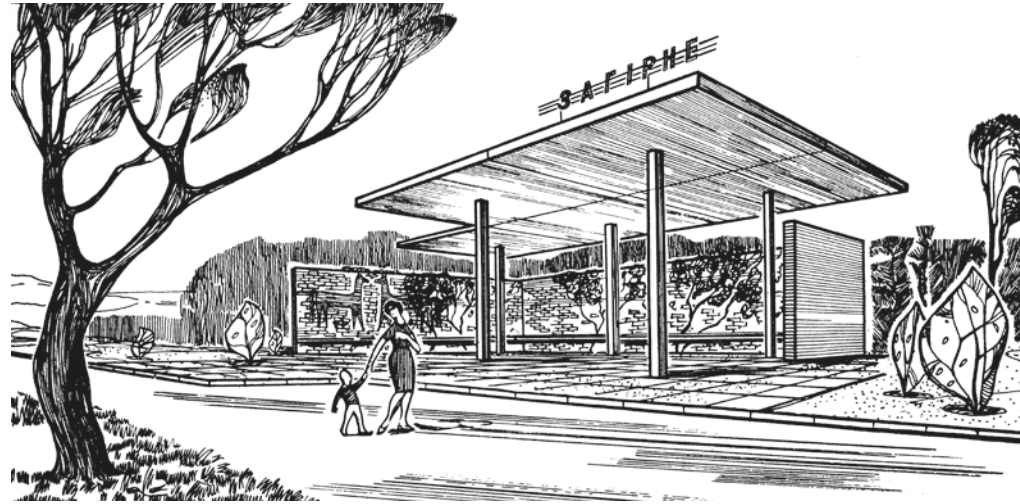


↑↑ 11: Simferopol Bogdanovka
 ↑ 12: Simferopol Belogainka



62

63



↑↑ 16: Beispielhafte Darstellungen von „Buspavillons“ aus einem Vorlagenbuch zu Kleinarchitekturen von 1968, hier: „Pilzkonstruktion“ aus Eisenbeton für das Dach und die Stützen. Die Backsteinwand wird mit keramischen Einsätzen vorgeschlagen.

↑ 17: Diese Eisenbetonkonstruktion wird als „Konsolentyp“ bezeichnet und besonders an breiten Magistralen empfohlen. Die Farbgestaltung sieht ein grelles Gelb der inneren Oberfläche vor - davon abgesetzt durch dunklere Farbtöne sind die Bänke und Brüstung.

1 u. a. Peter Ordner: Soviet Roadside Architecture from Samarkand to Yerevan, Berlin 2016, Nicolas Groszpiere, Lithuanian Bus Stops, Einzelausstellung u. a. in Berlin und Warschau 2004 (<http://www.groszpiere.art.pl/portfolio/lithuanian-bus-stops/#/1> (26.6.2016); Vahram Aghasyan, Ruins of our time, Yerevan 2005, <http://vahramaghasyan.net/en/ruins-of-our-time> (26.6.2016); Christoph D. Brumme, Einmal Wolga und zurück, in: NZZ, 3.3.2008, <http://www.nzz.ch/einmal-wolga-und-zurueck-1.682041> (26.6.2016) und ders.: Auf einem blauen Elefanten - 8353 Kilometer mit dem Fahrrad von Berlin an die Wolga und zurück, Berlin 2009.

2 Ursula Schulz-Dornburg, Architekturen des Wartens, Berlin 2004.

3 Christopher Herwig, Soviet Bus Stops, London 2015.

4 Das Projekt Jalta an das Eisenbahnnetz anzubinden wurde zuletzt 2005 ad acta gelegt; stattdessen sollten die Buslinien modernisiert werden, vgl. Matthias Daum, Die Trolleybuslinie 52 und die Moderne des ÖV, in: NZZ 14.8.2009 (<http://www.nzz.ch/magazin/mobil/die-trolleybuslinie-52-und-die-moderne-des-oeffentlichen-verkehrs-1.3338410>, Zugriff 26.6.2016).

5 Martin Crouch, Problems of Soviet Urban Transport, in: Soviet Studies, Vol. 31, No. 2 (Apr., 1979), S. 231-256, hier S. 237.

6 https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_the_Soviet_Union (26.6.2016).

7 International Monetary Fund, The World Bank, OECD, European Bank for Reconstruction and Development, A Study of the Soviet Economy, Volume 3, Paris 1991, S. 56.

8 Vera Kavalkova-Halvarsson, The Bus Pavilion - A Minor Architectural Form, in: Herwig 2015 (wie Anm. 3), S. 12.

9 A. Zubku / W. J. Skawronski, Mali Architekturni Formy v Blagoustroji Naselenych Misc. Kiew 1968. Mit Dank für die Übersetzungshilfe an Valentina Kucher (Weimar) und Steffen Graupner (Jena).

10 Kleinbusse, die entlang bestimmter Routen fahren, jedoch ohne konkreten Fahrplan, jedoch mit zusätzlichen Haltestellen auf Wunsch. Per Handzeichen werden die Busse vom Straßenrand angehalten und auf Zuruf halten die Fahrer an jeder möglichen Stelle an, um Mitfahrer aussteigen zu lassen.

11 Der Fotograf Christoph Herwig berichtet von zunächst verständnislosen Taxifahrern, die mit der Zeit kaum mehr von der Jagd nach den Bushaltestellen ablassen konnten. Herwig 2015 (wie Anm. 3) S. 9.

-
Abbildungsnachweis

16, 17 Zubku / Skawronski 1968, wie Anm. 9, S. 34 und 38



Laufen läuft

Friedhard Teuffel

Text

Es begann mit Pheidippides. Später rannten Exoten durch den Wald. Heute joggen Massen sinn suchend durch die Städte. Der Urahn der Marathon-Bewegung hatte das Laufen noch beruflich betrieben und am Ende mit dem Leben bezahlt. Pheidippides hieß der Mann, der die Nachricht vom Sieg der Athener über die Perser in der Schlacht von Marathon 490 vor Christus über rund 40 Kilometer aus eben jenem Marathon nach Athen brachte und dann tot zusammenbrach. Wahrscheinlich war es ganz anders, aber so erzählt es die Legende. Heute ist Laufen eine exakte Wissenschaft. Sie lebt von Zeiten, Pulsfrequenzen, Geschwindigkeiten. 17 Millionen Menschen laufen in Deutschland, das will die Gesellschaft für Konsumforschung herausgefunden haben. Dazu kommen sechs Millionen Walker und vier Millionen Nordic Walker, die mit ihren Stöcken unterwegs sind. Mitgerechnet sind dabei aber sicher alle, die sich einfach nur für Läufer halten. Realistisch gesehen laufen drei bis fünf Millionen Menschen regelmäßig. Sie bevölkern Parks, Wälder und Bürgersteige. Ein Park, durch den kein Jogger läuft, muss ökologisch verseucht sein.

Die ersten Freizeitläufer in Deutschland in den fünfziger Jahren waren noch exotisch wie Höhlenmenschen. „In Berlin wurde man angeschaut wie ein Exhibitionist“, erzählt Horst Milde. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts hatte es zwar große Laufveranstaltungen in Berlin gegeben, aber nur für Vereinsmitglieder. Milde organisierte 1964 etwas völlig Neues: einen Volkslauf, einen Wettbewerb, an dem nicht nur Mitglieder teilnehmen konnten. „Ich habe Ruderer, Kanuten und Radfahrer angesprochen, also die Verbände, von denen ich wusste, dass es auch Verrückte sind.“ Am Teufelsberg liefen dann 750 Männer durchs Gelände, auch durch die Furchen, die englische Panzer nach ihren Manövern hinterlassen hatten. Milde war damals Mittelstreckenläufer und Student an der Freien Universität, der Crosslauf sein erster Einsatz als Organisator. Weil er Laufen für ein „lebenslanges Elixier“ hält, füllte er das ganze Jahr mit Veranstaltungen, vom Neujahrslauf bis zum Silvesterlauf. 1974 organisierte er den ersten Berlin-Marathon, mit 286 Teilnehmern im Grunewald. Den Marathon leitete er, bis er

2004 die sportliche Verantwortung an seinen Sohn Mark übergab. Horst Milde setzte das um, was der Deutsche Sportbund, der DSB, auf seinem Bundestag 1959 in Duisburg beschlossen hatte. Sport sollte für alle da sein, es sollte einen „zweiten Weg“ geben neben dem Leistungssport. 1970 folgte dem Beschluss eine Kampagne: Trimm dich. Laufen wurde Massenbewegung.

Die Kampagne fand schnell eine Uniform: Der Trainingsanzug wurde schick. Und einen Ort: den Trimm-dich-Pfad. Schon vor 1970 hatte eine Versicherung Geräteparcours aufbauen lassen, an denen Kraftübungen und Gymnastik zu bewältigen waren. Aber erst die Trimmbewegung erweckte diese Parcours zum Leben, in den siebziger Jahren sollen es bis zu 1500 Trimpfade in Deutschland gewesen sein. Einen treuen Begleiter hatten die Sportler auch: Trimmy, das Männchen mit dem nach oben gereckten Daumen. „In den siebziger Jahren war es nach Coca Cola das bekannteste Markenzeichen in Deutschland“, erzählt Karl-Heinz Marchlowitz, der damals Abteilungsleiter Breitensport beim DSB war. 90 Prozent der Bundesbürger kannten Trimmy.

Der Sportbund wollte es mit noch nicht lange bekannten Gegnern aufnehmen: den Zivilisationskrankheiten. Herz und Kreislauf der Deutschen waren anfällig geworden, weil sie sich ungesund ernährten und trotz verringerter Arbeitszeiten weniger bewegten. Das Gegenmittel hieß: Trimmen. Bis dahin kannten die Deutschen dieses Wort aus dem Englischen allenfalls vom Segeln. Jetzt wurde Trimmen ein neues Lebensgefühl. Erst veranstaltete der Sportbund noch allgemeine Trimmspiele, von 1975 an ging es speziell ums Laufen. „Ein Schlauer trimmt die Ausdauer“, „Das neue Laufen ohne zu schnaufen“ und „Trimming 130“ waren die Slogans, und Bundespräsident Walter Scheel gab auf dem Bonner Venusberg den Startschuss für die erste große Laufkampagne. Auch Emil Zatopek, der tschechische Wunderläufer, warb in Deutschland dafür mit seinem Naturgesetz: „Fisch schwimmt, Vogel fliegt, Mensch läuft.“ Der technische Chef der Kampagne war Karl-Heinz Marchlowitz, die ersten Ideen stammten von Jürgen Palm, dem Breitensport-Geschäftsführer des DSB. Palm starb 2006 mit 71 Jahren in Amerika – nach einem Dauerlauf. Es gehört zu den Merkwürdigkeiten der Laufbewegung,

dass einige ihrer Vordenker beim Laufen verunglückten. Ernst van Aaken wurde 1972 beim Training von einem Auto angefahren und verlor beide Beine. Der Arzt war einer der Ersten, die zu langem und langsamem Laufen rieten, um Ausdauer und so Gesundheit zu verbessern. Seine Gesundheit war nach dem Unfall stark angeschlagen, er starb 1984. Im selben Jahr fand ein Marathonläufer den Guru der amerikanischen Joggingbewegung James Fixx leblos an einer Landstraße. Fixx hatte beim Laufen einen Herzinfarkt erlitten – mit 52 Jahren. „Das komplette Buch vom Laufen“ von Fixx stand Ende der siebziger Jahre ein Jahr lang an der Spitze der amerikanischen Bestsellerlisten. Vielleicht wäre ihnen allen ohne Laufen auch schon viel früher etwas zugestoßen.

Die unruhige Laufbewegung brachte Jürgen Palm in eine Form: den Lauftreff. Er sollte auch für Nicht-Vereinsmitglieder offen sein, eine Stunde dauern und aus mehreren Gruppen bestehen, damit jeder in seinem Tempo laufen kann. „Die Leute mussten das Laufen ja erst einmal lernen“, sagt Marchlowitz, „die konnten 200 Meter traben, dann mussten sie Gehpausen machen.“ Der Lauftreff löste einen Widerspruch auf: Er bietet Kontinuität, Betreuung und Geselligkeit, ohne jedoch eine feste Bindung zu verlangen. Fast 4000 Lauftreffs gibt es heute in Deutschland. Mit der Trimmkampagne konnte der Deutsche Sportbund seine Mitgliederzahlen von 9 auf 18 Millionen steigern.

Was sich die Läufer an guter Form antrainiert hatten, wollten sie auch im Wettkampf zeigen. Am besten in der Königsdisziplin, dem Marathon. Der Auftrag an jeden Mann, er solle im Leben einen Sohn zeugen, einen Baum pflanzen und ein Haus bauen, wurde um das Marathonlaufen erweitert. Die 42,195 Kilometer lange Strecke gewann auch dadurch an Attraktivität, dass sie die Städte eroberte. Marathon wurde Publikumssport. „Da haben die Leute gesehen, dass der Nachbar plötzlich rennt, obwohl er einen dicken Bauch hat“, sagt Milde. Angefangen hatten die Amerikaner, 1976 führte der Marathon in New York nicht mehr nur durch den Central Park, sondern auf der Straße durch alle fünf Stadtbezirke. 1981 starteten in Frankfurt am Main und Berlin die ersten City-Marathons in Deutschland. Die Teilnehmerzahl in Berlin schnellte von 300 auf 3300 nach oben. Hunderttausende standen an der Strecke.

In der DDR ging es ebenfalls 1981 los, 500 Menschen machten beim Lichtenberg-Marathon mit, aus dem später der Friedenslauf entstand. Sie hatten auch ein Idol, Waldemar Cierpinski, der 1976 und 1980 Olympiasieger im Marathon geworden war. Im Westen gehörte Herbert Steffny zu den Vorbildern. Steffny, dessen Bruder Manfred zu den Pionieren der Laufbewegung zählt, gewann 1986 bei den Europameisterschaften in Stuttgart im Marathon Bronze. Heute ist er Trainer und Laufbuchautor. Für ihn war der Vereinigungsmarathon 1990 in Berlin ein besonderer Beschleuniger der Bewegung: „Da wollten alle durchs Brandenburger Tor laufen.“ In den neunziger Jahren gehörte ein Marathon zu jeder Großstadt wie ein gutes Fußballstadion. Die Teilnehmerzahlen explodierten. Der Marathon als Mount Everest des kleinen Mannes. Der Boom packte auch Prominente. Steffny machte unter anderem Joschka Fischer fit. Als Fischer mit dem Laufen anfing, wog er 112 Kilo. Er wollte laufen, anstatt sich gehen zu lassen. Mit neuer Kondition schaffte er den Sprung zum Bundesaußenminister und den Marathon in 3:41 Stunden. Fischer hat darüber ein Buch geschrieben: „Mein langer Lauf zu mir selbst“.

Dass Frauen gleichberechtigt in dieser Bewegung wurden, fing mit zwei Buchstaben an: K. V. Unter ihren Initialen meldete sich Kathrine Virginia Switzer 1967 beim Boston-Marathon an. Sonst wäre sie nicht an eine Startnummer gekommen, denn für Frauen sei der Marathon zu anstrengend, sagten die Sportfunktionäre. Am Start versteckte die 20 Jahre alte Studentin ihre langen Haare unter einer Wollmütze, doch nach zwei Kilometern stürzte auf einmal Ko-Renndirektor Jock Semple auf sie. „Get the hell out of my race and give me that number!“, brüllte er – verschwinde verdammt noch mal aus meinem Rennen und gib mir die Startnummer. In diesem Straßenkampf hatte Switzer jedoch starken Begleitschutz. Ihr damaliger Freund war ein 115 Kilo schwerer Fußballspieler. Er drängte Semple zur Seite und machte den Weg wieder frei. Die Szene spielte sich direkt vor dem Pressebus ab, die Fotos der erst angegriffenen und dann verteidigten Läuferin gingen um die Welt. Switzer kam nach 4:20 Stunden ins Ziel und war als erste Frau offiziell einen Marathon gelaufen. Frauenläufe sind inzwischen fester Bestandteil der Laufbewegung. Über Walking und Nordic Walking kamen viele gesundheitsbewusste Frauen dazu. Überhaupt hat sich die Bewegung

vervielfältigt. Es gibt Staffelläufe, Wohltätigkeitsläufe, Firmenläufe. Beim JP Morgan Chase in Frankfurt 2007 starteten 62 000 Läufer aus fast 2500 Firmen. „Die Bewegung verselbstständigt sich“, sagt Herbert Steffny.

Die Trends werden manchmal von Agenturen und Unternehmen gesetzt, denn Laufen, die eigentlich einfachste und billigste Sportart, ist heute einer der größten Märkte der Sportartikelindustrie. Mit Laufschuhen setzt sie weltweit mehr als 20 Milliarden Dollar um. Vor jedem großen Marathon finden Messen statt. Dort präsentieren auch die Verlage ihre Ratgeber und die Reiseanbieter ihren Lauftourismus. Tausende reisen um die Welt, um vor anderer Architektur oder Natur zu laufen, sogar in der Wüste. Steffny startete beim Medoc-Marathon um Bordeaux: „Da liefen Themenwagen mit wie beim Karneval, und es wurde viel Rotwein gereicht.“ Seine Zeit: 6:26 Stunden – inklusive Weinproben. „Solchen Schabernack hätte es früher nicht gegeben, da wurden bei Läufen die Jugendlichen disqualifiziert, denen das Hemd aus der Hose hing“, erzählt Steffny.

Reisen können sich die Läufer leisten, denn Laufen ist eine Veranstaltung der bürgerlichen Mittelschicht. „Zum Laufen kommt man eher über Einsichten: Ich habe ein Problem und helfe mir selber“, sagt Steffny, „das ist die intellektuelle und individualistische Sichtweise der Mittelschicht.“ Mit ihren unzähligen Veranstaltungen wird die Bewegung allmählich unübersichtlich. Die Rennen sind aufgesplittet in Läufer, Nordic Walker, Skater und Rollstuhlfahrer. Vorher finden Bambini-Rennen für Kinder statt. Von den inzwi-

sehen 300 Marathons in Deutschland haben viele kürzere Strecken integriert, wer mag, kann früher aussteigen und ist trotzdem am Ziel. Ein Beleg dafür, dass sich die Laufbewegung verändert hat. Horst Milde sagt: „Wir haben eine Entwicklung von der Leistung hin zur Teilnahmebestätigung.“ Es gibt mehr als zehn Mal so viel Läufer wie früher, aber die Zahl derjenigen, die einen Marathon schneller als in drei Stunden laufen können, ist zurückgegangen. „Es sind die ‚Hurra, ich lebe wieder‘-Botschafter dazugekommen“, sagt Steffny. Sie machten die Rennen zu einer „Fitnessdemo“. Übergewichtige Läufer etwa, die etwas für ihre Gesundheit tun wollen und Maratennis genannt werden. „Die Läufer sind heute das herumlaufende schlechte Gewissen der Nichtläufer“, sagt Steffny. Diese Gesundheits- und Genussläufer lassen sich Zeit. Früher schlossen die Veranstalter bei den Marathons das Ziel nach fünf Stunden, heute ist es auch nach sieben Stunden noch offen. Viele sehen das Laufen mittlerweile als Bereicherung des eigenen Lebens. In seinem Buch „Wovon ich rede, wenn ich vom Laufen rede“ schreibt der japanische Autor Haruki Murakami: „Das meiste über mich selbst und über das Schreiben von Romanen habe ich durch mein tägliches Lauftraining gelernt.“

Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung des Tagesspiegels.

–
Abbildungsnachweis

1 Bundesarchiv, Bild 183-1986-0622-016, Foto Friedrich Gahlbeck, 22.06.1986

2 Bundesarchiv, Bild 183-1988-0904-003, Foto Klaus Oberst, 04.09.1988



← 2: DDR-Meisterschaften Leipzig 1986: die Potsdamer ASK-Sportlerin Uta Pippig wurde DDR-Meisterin im Marathonlauf der Frauen