

Abschlussarbeit CAS Sportanlagen

Pumptracks für Basel

Autor: **Florian Mathys**, Sportamt Basel-Stadt
Experte: **Pete Stutz**, Swiss Cycling - Leiter Breitensport

Bundesamt für Sport BASPO
Eidgenössische Hochschule für Sport, Magglingen
CAS EHSM Sportanlagen 2016/2017

Januar 2017



Pumptrack Stuttgart-Neugereut (D)
www.konradwillar.de

Inhalt

Zusammenfassung – Pumptracks für Basel.....	V
1. Ausgangslage – Ist Basel eine Sport- und Velostadt?.....	1
1.1 Ist Basel eine Sport- und Velostadt?	1
1.2 Angebotslücken und Tendenzen	3
1.3 Ziel des Berichts.....	3
2. Grundlagen - Was ist ein Pumptrack?	5
2.1 Definition Pumptrack / Abgrenzung.....	5
2.2 untersuchte Pumptrack-Varianten.....	8
2.2.1 «Mini» - klein, einfach, kostengünstig	8
2.2.2 «Modular» - mobil, flexibel.....	9
2.2.3 «Maxi» - Sportanlage mit regionaler Ausstrahlung	9
2.3 Vergleichbare Projekte	10
3. Nachfrage & Nutzen – Wer fährt auf den Pumptracks?	11
3.1 Klärung Nachfrage – Interviews mit möglichen Projektträgern.....	11
3.1.1 Amt für Mobilität – Martin Dolleschel	11
3.1.2 IG Radsportförderung Nordwestschweiz - René Schenker	12
3.1.3 Pro Velo, Sektion beider Basel – Roland Chrétien & Reto Maurer	13
3.1.4 Stadtgärtnerei Basel – Brigitte Löwenthal.....	14
3.2 Nutzen der Pumptracks.....	15
4. Anforderungen – Was braucht es für einen Pumptrack?.....	19
4.1 Kriterien.....	19
4.2 Anforderungen & Kennzahlen.....	21
4.2.1 «Mini».....	22
4.2.2 «Modular»	23
4.2.3 «Maxi»	24
5. Beispielprojekte – Wie bringt Basel die Pumptracks ins Rollen?	26
5.1 Standortvorschläge – Beispiele	26
5.1.1 «Mini».....	26
5.1.2 «Modular»	29
5.1.3 «Maxi»	32
5.2 mögliche weitere Standorte	35
5.3 Leihvelos.....	36
5.4 Organisatorisches	37

5.4.1	Rollen Projektträger	37
5.4.2	Finanzierungsmöglichkeiten.....	37
5.4.3	Politik.....	39
5.5	erste und nächste Schritte	39
Literaturverzeichnis.....		40
Berichte und Dokumente		40
Internet.....		40
Anhänge.....		41

Abbildungen

Abbildung 1: Beispiel Pumptrack Mini (www.pumptrack.de / Stuttgart – Neugereut).....	8
Abbildung 2: Beispiel Pumptrack Modular (www.pumptrack.eu)	9
Abbildung 3: Beispiel Pumptrack Maxi (www.bikeparkzuerich.ch / Zürich)	9
Abbildung 4: Beispiele für vergleichbare Projekte in der Schweiz.....	10
Abbildung 5: Wasserbecken Kannenfeldpark (www.pinterest.com).....	14
Abbildung 6: Pumptracks im Zeichen der Nachhaltigkeit	18
Abbildung 7: Beispiel-Track Mini (BASPO)	26
Abbildung 8: mögliche Verteilung Pumptrack Mini in Basel-West	26
Abbildung 9: Beispiel Layout Modular ("World Cup").....	29
Abbildung 10: mögliche Standorte Pumptrack Modular	29
Abbildung 11: Aussen-Sportanlagen Basel-Stadt.....	32
Abbildung 12: Arealentwicklungen Basel (http://www.planungsamt.bs.ch/arealentwicklung.html)..	35
Abbildung 13: Beispiel Veloladen Basel-St. Johann (www.velopaul.ch)	36
Abbildung 14: Beispiel Velo- und Materialverleih aus dem Container (www.ebike-generation.com)	36
Abbildung 15: Auszug Bau- und Planungsgesetz BS.....	37

Tabellen

Tabelle 1: Vergleich Oberflächen Pumptracks	6
Tabelle 2: Kriterien Realisierung Pumptracks	21
Tabelle 3: Anforderungen Pumptrack Mini.....	22
Tabelle 4: Anforderungen Pumptrack Modular	23
Tabelle 5: Anforderungen Pumptrack Maxi	24
Tabelle 6: Rollen Projektträger.....	37
Tabelle 7: erste und nächste Schritte	39

Zusammenfassung – Pumptracks für Basel

Wieso es bisher in Basel keine öffentlichen Pumptracks gibt, konnte keine der im Rahmen dieser Arbeit angesprochenen Personen wirklich erklären. Die Voraussetzungen für die Realisierung solcher Anlagen zur Bewegungs-, Sport- und Veloförderung sind auf jeden Fall gegeben und würden auch bestens zum Image Basels als Sport- und Velostadt passen. Rückenwind erfährt das Thema zusätzlich durch die Tendenzen im Sport (Sport Schweiz 2014) und die Studie über die Velonutzung von Jugendlichen (2014). Pumptracks passen zu Basel!

Der vorliegende Bericht fokussiert auf die Möglichkeiten der öffentlichen Hand. Dieser Entscheid hat zur Konsequenz, dass insbesondere den Themen Dauerhaftigkeit und Unterhalt hohe Aufmerksamkeit gewidmet wird. Untersucht werden deshalb drei mögliche Varianten von Pumptracks in Basel mit gebundener Oberfläche, möglichst einfacher Zugänglichkeit für die Bevölkerung und geringem Aufwand im Unterhalt. Mit dem Pumptrack «Mini» wird ein neues Spielgerät auf Basels Spielplätzen eingeführt. Die flexiblen und demontierbaren Anlagen des Typs «Modular» können z.B. auf Schulhausplätzen aufgestellt werden. Die Top-Lösung «Maxi» zieht als Bikepark Basel Sportlerinnen und Sportler aus der ganzen Region an und kann auch für den Leistungssport genutzt werden.

Die Interviews und anderen Kontakte mit Fachexperten haben ein eindeutiges Bild ergeben: Pumptracks sind die perfekte Verknüpfung zwischen der Nutzung des Velos als Alltagsfahrzeug und jener als Sportgerät. Mit einem breit abgestuften Angebot lernen, üben und trainieren darauf vom Kleinkind auf dem Laufrad bis zur BMX-Sportlerin mit dem Top-Velo alle. Dabei sind bei den Jüngsten vor allem die positiven Effekte in der motorischen Entwicklung relevant. Für die Jugendlichen und Erwachsenen stehen Sport, Spass und Soziales im Vordergrund. Mit der dadurch erzielten Förderung des Veloverkehrs wird nicht nur Bewegungsförderung, sondern auch Umweltschutz betrieben und damit den gesetzlichen Vorgaben des Kantons entsprochen.

Die Anforderungen an Pumptracks sind vergleichsweise gering. Allerdings bestehen Unterschiede zwischen den wichtigsten zu beachtenden Punkten bei den Umsetzungsvarianten. Der Fokus bei der Variante «Mini» liegt auf einfachen, gut erreichbaren und landschaftlich sorgfältig umgesetzten Tracks. Städtische Spielplätze bieten sich für den Bau solcher Anlagen an. Beim Pumptrack «Modular» stehen Fragen der Nutzung durch Schulen, des Unterhalts und des Lärms im Vordergrund. Schulhausplätze bieten sich für die Platzierung an. Der Bikepark Basel (Variante «Maxi») macht die Stadt zu einem überregionalen Zentrum für den urbanen MTB- und BMX-Sport und kann gleichzeitig auch durch die lokale Bevölkerung genutzt werden. Für eine Sportanlage dieser Größenordnung ist eine Standortevaluation zwingend notwendig. Alle Varianten sind mit vergleichsweise geringen Kosten umsetzbar. Im Vergleich mit z.B. Sporthallen oder Eissporteinrichtungen kann schon mit sehr wenig finanziellen Mitteln für Investition und Betrieb ein hoher Nutzen erreicht werden. Bei der beispielhaften Standortsuche wurde schnell klar, dass insbesondere für die beiden kleineren Varianten diverse Orte in Basel in Frage kommen.

Zum Erreichen eines der Ziele des Berichts - „Ins Rollen bringen“ - könnte sich die Zusammenarbeit mit lokalen Velohändlern oder die Anschaffung von Leihvelos für die Schul- und Vereinsnutzung als zusätzliche Hilfe herausstellen. Selbstverständlich soll auf allen in Zukunft installierten Anlagen eine möglichst hohe Nutzungsfrequenz angestrebt werden. Die denkbaren Projektträger unterscheiden sich je nach untersuchter Variante. Alle können auf Finanzierungsmöglichkeiten aus ihrem eigenen Geschäftsbereich zurückgreifen. Die Mittel sind grundsätzlich vorhanden, bisher fehlt vor allem der politische Wille zur Umsetzung.

Mit diesem Bericht ist ein erster Schritt zur Realisierung vom Pumptracks in Basel erfolgt. Es ist die Aufgabe der am Thema interessierten Amtsstellen und Organisationen dieses Feuer nicht so schnell wieder ausgehen zu lassen.

1. Ausgangslage – Ist Basel eine Sport- und Velostadt?

1.1 Ist Basel eine Sport- und Velostadt?

The screenshot shows a Google search results page for the query "Ist Basel tatsächlich eine Sport- und Velostadt?". The search bar contains the query. Below it are two buttons: "Google-Suche" and "Auf gut Glück!". At the bottom of the search bar, there is a link to "Google.ch angeboten auf: English Français Italiano Rumantsch".

Sportstadt Basel: 8'960 Ergebnisse
zum Vergleich: Bern 10'100 / Zürich 10'900 / Lausanne 8'370 / Winterthur 2'500
München (D) 38'200 / Freiburg (D) 28'400 / Innsbruck (A) 15'400

Velostadt Basel: 3'670 Ergebnisse
zum Vergleich: Bern 4'610 / Zürich 5'990 / Lausanne 2'310 / Winterthur 3'070
Münster (D) 25'300 / München (D) 18'300 / Wien (A) 12'000

Geht man nach den Resultaten der Internet-Suchmaschine Google sind die Prädikate Sport- und Velostadt (resp. «Fahrradstadt» für Städte in Deutschland und Österreich) beliebte Marketingausdrücke. Basel zeichnet sich dabei im Vergleich mit Städten im In- und Ausland nicht besonders aus. Es existieren aber durchaus Indizien, welche darauf schliessen lassen, dass diese Titel nicht ganz aus der Luft gegriffen sind.

Sportstadt Basel

Die Grundlage für die Förderung des Sports bildet das Sportgesetz des Kantons¹. Auf dieser Basis sind die Sportangebote für den Breiten- und Spitzensport aufgebaut. Das Sportamt Basel-Stadt betreibt im Auftrag der Bevölkerung:

- 1 Hallenbad
- 2 Kunsteisbahnen und eine Eishalle mit insgesamt 5 Eisfeldern
- 3 Gartenbäder
- 10 Aussensportanlagen mit über 45 Fussballfeldern
- 2 Sportzentren mit Dreifach-Hallen und weiteren Angeboten
- diverse weitere kleine Anlagen (z.B. Beachhalle, Tisch-Tennis-Räume, Cricket-Ground)

¹ <http://www.gesetzessammlung.bs.ch/frontend/versions/3951>

Zudem werden über das Sportamt sämtliche Vereinsbelegungen an Abenden und Wochenenden in den Schulturnhallen abgewickelt.

Basel hat sich in vergangener Zeit immer wieder durch innovative Projekte im Bereich des Sports hervorgetan. So laufen auch aktuell diverse Projekte mit Forschungscharakter, welche durch das Sportamt unterstützt oder begleitet werden (z.B. Versuch Hybrid-Rasen Rankhof, Kombination Schwimmhalle / offenes Kunsteisfeld Eglisee). Das Sportamt Basel-Stadt versucht, laufend auf die Entwicklungen im Sport und die Wünsche der Bevölkerung einzugehen.

Via Standortmarketing² präsentiert sich die Stadt als internationale Sportstadt. Für diesen Bekanntheitsgrad stehen natürlich vor allem die grossen, periodisch stattfindenden Anlässe wie der CSI Basel (Reitsport), die Ruder-Regatta «Basel Head» oder auch das Tennisturnier «Swiss Indoors». In den vergangenen Jahren konnte Basel zudem mehrfach im Bereich des Fussballsports auf sich aufmerksam machen. Neben den internationalen Auftritten des lokalen FC Basel fanden 2008 auch Vorrundenspiele und ein Halbfinal der UEFA-Europameisterschaft sowie 2016 der Final der UEFA Euro League in Basel statt.

Die Marke «**Sportstadt Basel**» profitiert im nationalen und internationalen Vergleich von den Grossanlässen und dem Bekanntheitsgrad des FC Basel. In der Breitensportförderung unterscheidet sich Basel nur wenig von vergleichbaren Städten in der Schweiz. Während in einzelnen Bereichen durchaus ein Spitzenplatz eingenommen wird, herrscht z.B. beim Angebot an Hallenbädern ein grosses Manko. Mit dem kantonalen Sportgesetz besteht ein klarer gesetzlicher und politischer Auftrag, den das Sportamt Basel-Stadt mit den zur Verfügung stehenden Mitteln umzusetzen hat.

Velostadt Basel

Wer nach Angaben zur Velostadt Basel sucht, landet auf der Seite des Amts für Mobilität des Kantons Basel-Stadt. Anhaltspunkte über die Berechtigung dieses Titels gibt der Bericht «Städtevergleich Mobilität»³ aus dem Jahr 2012. Tatsächlich ist in keiner anderen betrachteten Schweizer Stadt der Anteil der Velo-Etappen höher als in Basel-Stadt (16% aller Wege). Auch bei den täglichen Weglängen pro Einwohner steht Basel an der Spitze (1.7km). In diesen Spitzenwerten spiegeln sich die optimalen Voraussetzungen für das Velofahren in Basel wieder. Neben den an der Infrastruktur erkennbaren Zeichen einer langjährigen Förderung des Veloverkehrs kommt insbesondere auch die vorteilhafte Topographie der Nutzung des Velos im Alltag entgegen. Auch wenn eine Affinität zum Verkehrsmittel dadurch sicher gegeben ist, heisst dies aber noch nicht, dass das Velo auch zwangsläufig als Sportgerät genutzt wird. Für den Mountainbike-Sport (MTB) sind die Möglichkeiten in und rund um Basel sicher nicht besser als z.B. in voralpinen Städten mit Grüngebieten, die bis an den Stadtrand reichen. Spezifische Sportanlagen für die Nutzung mit Velos sind mit Ausnahme der Trendsport Halle (BMX) und vereinzelt auf städtischen Spielplätzen aufgestellten Trial-Elementen bisher nicht zu finden.

Die Stadt darf sich im Vergleich mit anderen Kommunen durchaus als «**Velostadt Basel**» bezeichnen. Allerdings bezieht sich dieser Titel in erster Linie auf den Alltagsveloverkehr. Mit Blick auf die Nutzung des Velos in der Freizeit und im Sport besteht durchaus noch Potential, welches durch das Angebot von Pumptracks erschlossen werden könnte.

² <http://www.bs.ch/news/2016-03-17-mm-65526.html>

³ <http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/staedtevergleich-mobilitaet.html>

1.2 Angebotslücken und Tendenzen

In der Region Basel bestehen einige attraktive Angebote für den Mountainbike-Sport. Sowohl in den Hügeln des Juras (Kantone Basel-Landschaft und Solothurn) sowie im grenznahen Ausland (Schwarzwald, D) sind Trails zu finden. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass die Anfahrtswege im Vergleich zu anderen Städten der Deutschschweiz (Bern, Winterthur) in Basel länger sind. Ein zeitgemäßes Angebot an Trainingsmöglichkeiten in der Stadt selbst könnte deshalb die optimale Ergänzung für die Anhänger des MTB-Sports darstellen.

Gestützt wird diese Nachfrage durch die Aussagen des Berichts Sport Schweiz 2014 (BASPO)⁴. In dieser Untersuchung wird ein Wachstum des Radsports verzeichnet. Das Bedürfnis zur Nutzung der freien Natur für die sportliche Betätigung ist aus den Umfrageergebnissen deutlich erkennbar. Schliesslich spricht auch der Trend zur Individualisierung der Sportaktivitäten („Ich treibe Sport, wann und wo ich will!“) für eine Strategie zur Schaffung von neuen Sportanlagen zur freien und alleinigen Nutzung.

Mit Blick auf den Alltagsveloverkehr zeigt die gemeinsam vom Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt mit dem ASTRA (Bundesamt für Strassen) durchgeführte Studie «Velonutzung Jugendliche Kt. BS»⁵ spannende aber auch erschreckende Ergebnisse. Die Abnahme der Velonutzung durch Jugendliche wurde im Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2010) festgestellt. Die Studie stellt diverse Gründe für diesen Rückgang fest. Neben der Konkurrenz durch den starken öffentlichen Verkehr und gesellschaftliche Tendenzen wie das Smartphone oder das verstärkte Bedürfnis zur Kommunikation auf dem Schulweg fallen auch Argumente wie „ungenügende Trainingsmöglichkeiten“, „zu viele Regeln“ und „Uncoolness“ auf. In diesen letzten Bereichen können Pumptracks einen neuen, ungewohnten Zugang zur Velonutzung im Alltag liefern; und dies bereits bei den jüngsten Mitgliedern der Gesellschaft.

Tendenzen Veloverkehr:

- Grosse Distanzen aus der Stadt zu bestehenden MTB-Angeboten
- Velofahren als Sport nimmt zu, Tendenz zur Individualisierung der sportlichen Aktivitäten
- Anteil der velofahrenden Kinder & Jugendlichen nimmt ab

1.3 Ziel des Berichts

Der Verfasser und alle involvierten Experten und potentiellen Projektträger sind von den positiven Effekten, welche durch Pumptracks in Basel erzielt werden, überzeugt. Mit diesem Bericht sollen deshalb drei Hauptziele verfolgt werden:



Positionierung



Vernetzung



„Ins Rollen bringen“

⁴ <http://www.baspo.admin.ch/de/dokumentation/publikationen/sport-schweiz-2014.html>

⁵ <http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/studie.html>

Das Thema Pumptracks ist bisher in Basel noch kaum bekannt. Nach der Vorstellung der Idee und dem Aufzeigen der Möglichkeiten sind aber alle Gesprächspartner schnell davon überzeugt, dass mit dieser städtischen Trainings- und Funvariante des Mountainbikings ein wichtiger Beitrag an die verschiedenen Aspekte der Velo- und Sportförderung geleistet werden kann. Die **Positionierung** von Pumptracks in der Sport- und Velostadt Basel passt beinahe perfekt. Der vorliegende Bericht kann als Grundlage für die Planung und Realisierung von Pumptracks im Kanton Basel-Stadt genutzt werden. Darin sind neben Argumenten, Definitionen, dem Nachweis des Nutzens, Planungshilfen und Literaturhinweisen auch Beispiele aus anderen Städten enthalten.

Der erste Schritt zur **Vernetzung** ist durch die Interviews mit den potentiellen Projektträgern ebenfalls geschehen. Dabei wurden bewusst nicht nur Personen aus der öffentlichen Verwaltung, sondern auch private Organisationen angesprochen. Beim Sportamt Basel-Stadt steht mit dem Verfasser des Berichts ein Ansprechpartner zur Verfügung.

Schliesslich soll der Bericht nicht nur zu Gesprächen führen, sondern auch baldmöglichst die Umsetzung von möglichst mehreren Tracks „**ins Rollen bringen**“. Mit der Bestellung eines modularen Pumptracks für die Sommernutzung auf dem Areal der Kunsteisbahn Margarethen während der Erarbeitung dieses Berichts (Dezember 2016) wurde ein erster Schritt durch das Sportamt Basel-Stadt gemacht. Diesem Pilot-Projekt sollen baldmöglichst weitere Schritte wie z.B. der erste, zweite und dritte «Mini»-Pumptrack auf einem Basler Spielplatz oder ein zweiter Pumptrack «Modular» bei einer städtischen Schulanlage folgen. Die Nachfrage nach einem Bikepark Basel (Variante «Maxi») wird danach von selbst kommen; davon ist der Verfasser nach den getätigten Recherchen überzeugt.

2. Grundlagen - *Was ist ein Pumptrack?*

2.1 Definition Pumptrack / Abgrenzung

Gemäss Wikipedia⁶ ist ein Pumptrack eine speziell geschaffene Mountainbike-Strecke mit dem Ziel, darauf, ohne zu treten, durch Hochdrücken des Körpers aus der Tiefe am Rad Geschwindigkeit zu aufzubauen. Er ist in der Regel ein Rundkurs. Der Weg selbst («trail») ist etwa ein Meter breit und mit Elementen wie Steilwandkurven und Wellen versehen.

Ein guter, funktionierender Pumptrack zeichnet sich gemäss der Schrift Pumptracks (BASPO, 2016) durch folgende Kriterien aus:

- Layout: Um beschleunigen zu können, muss die Ausgestaltung von Wellen und Kurven gewissen Grundregeln folgen. Mit einer korrekt dimensionierten Anlage kann auch das Unfallrisiko vermindert werden. Die Tracks sind grundsätzlich in beiden Richtungen befahrbar.
- Bauart: Vor allem den Elementen Oberfläche und Entwässerung kommt grosse Bedeutung zu. Die Wahl des Belags hat einerseits einen Einfluss auf die Art der Nutzung des Tracks und andererseits natürlich auch auf den Unterhalt der Anlage. Eine ausreichende Entwässerung in den Mulden und Kurven sorgt für Dauerhaftigkeit und eine erhöhte Stabilität des Pumptracks.
- Start und Ziel: Insbesondere auf grösseren Anlagen hat sich die Erstellung von erhöhten Start- und Endpunkten der Tracks als vorteilhaft erwiesen. Durch die Festlegung eines Startpunkts werden auch Vorteile in der Unfallprävention erzielt. Die Abstimmung zwischen den einzelnen FahrerInnen erfolgt durch den gemeinsamen Startpunkt optimal.
- Nebenanlagen: Die Flächen für den Aufenthalt (Pausen, Zuschauer, Vorbereitung) sowie das Deponieren von persönlichen Utensilien (Rucksäcke, Velos, Verpflegung) gehören ebenfalls zu einem Projekt dazu. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Aufenthalts bei einer solchen Anlagen wird der sozialen Interaktion gewidmet. Dies ist durchaus auch im Sinne des Angebots.

Für die Oberfläche der Pumptracks können zwei grundsätzliche Arten unterschieden werden: Tracks mit einer Fahrbahn aus ungebundenem Erdmaterial werden auch Dirt-Tracks genannt. Immer häufiger werden Projekte mit Asphalt- oder Betonoberfläche umgesetzt.

⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Pumptrack>

Ungebundene Oberfläche	Gebundene Oberfläche
z.B. Lehm, Mergel, gewachsener Boden	z.B. Asphalt, Beton (Ortseinbau oder Fertigbauteile)
 <small>Bikefreaks.ch©</small>	 <small>pumptrack.de (Ravenstein, DE)</small>
<ul style="list-style-type: none"> ↗ naturnah ↗ Layout korrigierbar ↗ Flexibilität (Layout kann verändert werden) ↗ keine Versiegelung des Bodens ↗ geringe Investitionskosten <ul style="list-style-type: none"> ↘ hoher Unterhaltsaufwand ↘ Probleme bei viel Oberflächenwasser ↘ Gefahr von Löchern ↘ nur mit Velos befahrbar (Rollwiderstand hoch) 	<ul style="list-style-type: none"> ↗ kaum Unterhalt ↗ keine Beeinträchtigung durch Oberflächenwasser → ganzjährig nutzbar ↗ Stabilität / Dauerhaftigkeit / hohe Lebensdauer ↗ hoher Schutz vor Vandalismus und Beschädigungen ↗ befahrbar mit allen Rollsportgeräten (z.B. Kickboards, Skateboards, Inline-Skates) <ul style="list-style-type: none"> ↘ hohe Investitionskosten ↘ Versiegelung des Bodens ↘ harte Oberfläche (bei Stürzen)

Tabelle 1: Vergleich Oberflächen Pumptracks

Für den definitiven Entscheid über die Wahl der Oberfläche des Pumptracks dürfte das Kriterium Unterhalt in vielen Fällen massgebend sein. Bei Pumptracks mit ungebundener Oberfläche sind in der Regel Vereine oder private Interessengemeinschaften für den regelmässigen Unterhalt der Strecke zuständig. Für Anlagen im Besitz der öffentlichen Hand kommen nach einstimmiger Meinung der befragten Experten nur Lösungen mit gebundener Oberfläche in Frage. Aufgrund des in der Regel uneingeschränkt öffentlichen Charakters der Anlage sind die Dauerhaftigkeit, die Stabilität und damit die deutliche Reduktion des Aufwands für den Unterhalt absolut priorität.

Diese Arbeit fokussiert sich auf Pumptracks im Besitz der öffentlichen Hand. Aus diesem Grund werden folgende Abgrenzungen formuliert:

- Oberfläche der Pumptracks gebunden (keine Dirt-Tracks!)

Die Kontrolle und auch der Unterhalt erfolgen zwar regelmässig, können aber nicht dauernd sichergestellt werden. Zudem fehlt den kantonalen Stellen auch das Know-how für die laufende Anpassung von Strecken.

- Alle Anlagen öffentlich zugänglich
Dieses Prinzip ist im Sportgesetz des Kantons Basel-Stadt⁷ so festgehalten und vom Sportamt auch auf allen anderen Sportanlagen so gelebt. Die Anlagen werden mit öffentlichen Geldern finanziert und sollen deshalb auch der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen.
- Keine Betreuung vor Ort vorgesehen (selbsterklärende Anlagen)
Einerseits soll damit der Kreis der Nutzenden möglichst gross gehalten werden und andererseits können damit auch die Betriebskosten gesenkt werden. Im Zusammenhang mit einer Bewirtung oder auch mit der Abgabe von Leihvelos ist eine Betreuung vor Ort aber auf jeden Fall möglich und sinnvoll.
- Eindämmung Risiko (z.B. keine Sprünge)
Auch auf einer öffentlichen Anlage gilt das Prinzip der Werkeigentümerhaftung. Der öffentlichen Hand kommt dabei besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund müssen alle Anlagen so ausgestaltet werden, dass das Risiko für die Nutzenden möglichst geringgehalten werden kann. Gleichzeitig darf aber auch der Schwierigkeitsgrad nicht so tief sein, dass die Attraktivität darunter leidet.

In diesem Bericht werden drei Arten von Pumptracks mit unterschiedlichen Anforderungen, Zielgruppen und möglichen Standorten untersucht. Die Auswahl der Kategorien erfolgte bereits spezifisch auf die Gegebenheiten in Basel hin. Die Palette deckt möglichst alle Bedürfnisse der Veloförderung und der sportlichen Herausforderung für alle Altersgruppen ab.

⁷ <http://www.gesetzessammlung.bs.ch/frontend/versions/3951>

2.2 untersuchte Pumptrack-Varianten

2.2.1 «Mini» - klein, einfach, kostengünstig



Abbildung 1: Beispiel Pumptrack Mini (www.pumptrack.de / Stuttgart – Neugereut)

Die Variante «**Mini**» zieht als Bestandteil städtischer Spielplätze Kinder und Jugendliche aus dem Quartier an und bietet diesen von der spielerischen Annäherung bis zur sportlichen Herausforderung eine breite Palette an Nutzungs-Möglichkeiten. Der Pumptrack ist ganz selbstverständlich eines von vielen Spielgeräten in der Parkanlage.

2.2.2 «Modular» - mobil, flexibel



Abbildung 2: Beispiel Pumptrack Modular (www.pumptrack.eu)

Die Variante «Modular» lockt sportliche SchülerInnen und SportlerInnen aus einem ganzen Stadtteil an. Die Fahrbahnoberfläche erlaubt die Nutzung mit verschiedenen Sportgeräten. Dank der Modularität ist das Umplatzieren der Anlage einfach und regelmässig möglich. Ähnlich den Street-Soccer-Anlagen wird der Pumptrack «Modular» zu einem Treffpunkt.

2.2.3 «Maxi» - Sportanlage mit regionaler Ausstrahlung



Abbildung 3: Beispiel Pumptrack Maxi (www.bikeparkzuerich.ch / Zürich)

Mit Variante «Maxi» entsteht in Basel eine Sportanlage von überregionaler Bedeutung. Mit einem breiten Angebot vom Laufradtrack bis zur „schwarzen Piste“ werden sämtliche Anspruchsgruppen bedient. Die Besucherinnen und Besucher reisen auch von weiter her an und verbringen ganze Tage auf der Anlage. Die Kleinsten können von den Grossen lernen. Der Pumptrack «Maxi» bietet auch den Zuschauenden der öffentlichen Anlage beste Unterhaltung.

2.3 Vergleichbare Projekte

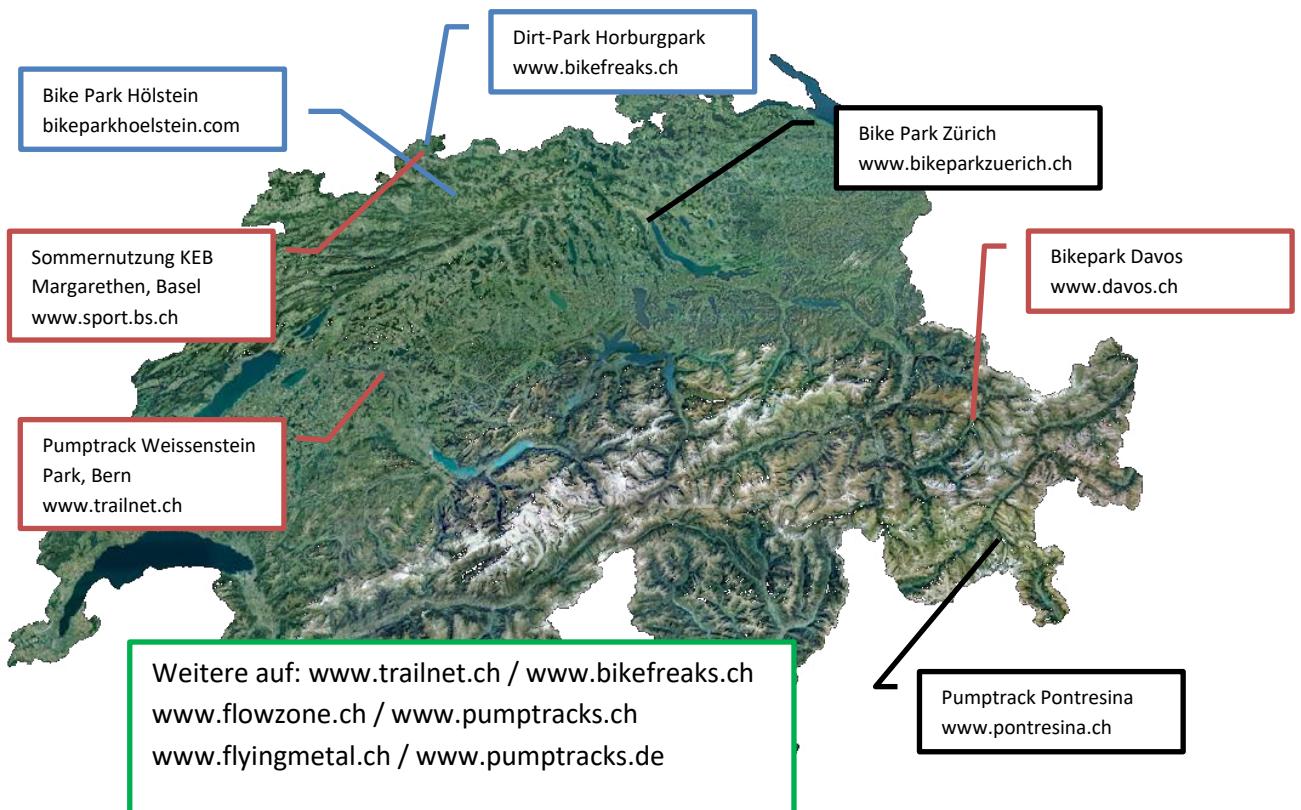


Abbildung 4: Beispiele für vergleichbare Projekte in der Schweiz

Die Liste der vergleichbaren Anlagen ist selbstverständlich nicht abschliessend und wächst zudem laufend.

3. Nachfrage & Nutzen – Wer fährt auf den Pumptracks?

3.1 Klärung Nachfrage – Interviews mit möglichen Projektträgern

Mit den Interviews mit den Organisationen, die das Projekt potentiell unterstützen könnten, wurden zwei Ziele verfolgt. Einerseits sollte das Thema bei den Verantwortlichen platziert und andererseits deren Bereitschaft zur Unterstützung abgeklärt werden. Auf Basis der vier geführten Gespräche lässt sich sagen, dass Pumptracks sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Verwaltung grundsätzliche Unterstützung geniessen.

An dieser Stelle werden die Gespräche kurz zusammengefasst. Die detaillierten Gesprächsaufzeichnungen sind im Anhang zu finden.

3.1.1 Amt für Mobilität – Martin Dolleschel

Zum Thema Veloverkehr schreibt das Amt für Mobilität auf seiner Homepage Folgendes:

Velo

Basel ist eine Velostadt: Mit einem Anteil von 16% aller Wege, die die Bevölkerung mit dem Velo zurücklegt, liegen wir im schweizerischen Städtevergleich an der Spitze. Damit Basel zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz wird, setzen wir nicht nur zahlreiche Velomassnahmen um, sondern denken bei allen Projekten des Bau- und Verkehrsdepartements das Velo immer mit – also wie wir die Situation für Velofahrende weiter verbessern können.

www.mobilitaet.bs.ch/velo.html

Das Gespräch für diese Arbeit führt Martin Dolleschel. Er ist Projektleiter in der Abteilung Mobilitätsstrategie und in dieser Funktion zuständig für die Anliegen des Veloverkehrs.

Die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs wird durch die kantonale Verfassung und das Umweltschutzgesetz vorgegeben und als verbindliche Aufgabe formuliert. Die gesetzliche Aufgabe bildet sich in diversen Arbeits- und Planungsinstrumenten (Masterplan Velo, Teilrichtplan Velo) ab. Neben laufenden Verbesserungen in der Veloinfrastruktur sind zudem auch Kommunikation und Service-Angebote Teil der Arbeit des Amts für Mobilität.

Im Rahmen dieser Aufgabe und als Reaktion auf die Resultate des Mikrozensus (2010) zum Thema Jugend & Velo hat das Amt für Mobilität eine eigene Studie „Velonutzung von Jugendlichen“ in Auftrag gegeben. Darin sind vier hauptsächlich velohemmende Faktoren ausgemacht worden:

- sehr guter ÖV als Konkurrenz (sozial, gemütlich, schnell, hohe Verfügbarkeit)
- gestohlene, kaputte Velos (Kompetenz zur Reparatur fehlt)
- negative Wahrnehmung des Strassenverkehrs und der Infrastruktur (Gefährdung, Unfallerfahrungen)
- soziale Aspekte (Velofahren uncool, Nebeneinanderfahren nicht möglich)

Die Empfehlungen aus der Studie sind Wasser auf die Mühlen der Pumptracks. Vorgeschlagen werden insbesondere Räume zum gefahrlosen Ausprobieren und Üben und auch soziale Treffpunkte mit zeitgemässen Angeboten.

„Pumptracks können sehr vielfältige, positive Einflüsse auf die Velonutzung haben.“

Martin Dolleschel, Projektleiter Mobilitätstrategie

Aus Sicht des Amts für Mobilität passen Pumptracks optimal in die Strategie zur Veloverkehrsförderung im Kanton Basel-Stadt. Es sind auch bereits Schritte zur Anschaffung mobiler Tracks getätigt worden. Allerdings ist deren Platzierung auf Allmend mit Hürden verbunden und nicht ganz unproblematisch. Der Fokus in der Stadt müsste auf mittelgrossen – und somit der Kategorie «Modular» Anlagen liegen, auch wenn sowohl «Mini» als auch «Maxi» auch ihre Berechtigung haben. Besondere Aufmerksamkeit soll der Zugänglichkeit der Anlagen mit dem Velo gewidmet werden.

Für die Umsetzung wünscht sich das Amt für Mobilität einen baldigen Projektstart und eine breite Abstützung innerhalb und ausserhalb der Verwaltung. Das Thema Veloverleih sollte für die Pumptracks unbedingt vertieft geprüft werden.

3.1.2 IG Radsportförderung Nordwestschweiz - René Schenker

Die IG Radsportförderung Nordwestschweiz formuliert in ihrem Handelsregistereintrag folgenden Gesellschaftszweck:

Zweck

Die Gesellschaft bezweckt die Förderung des Radsports in der Region Nordwestschweiz. Im Weiteren fördert sie die Institutionen, mit denen sie zusammen arbeitet. Die Gesellschaft kann alle Massnahmen vornehmen, Grundstücke erwerben, Geschäfte tätigen und sich an anderen Körperschaften beteiligen sowie solche gründen, welche die Erfüllung des Gesellschaftszwecks direkt oder indirekt fördern, insbesondere auch Leistungen an Institutionen gleicher oder ähnlicher Zwecksetzung gewähren.

<http://bit.ly/2hlGgrj>

Die IG organisiert hauptsächlich das jährlich stattfindende Bike-Festival Basel, welches sich voll und ganz dem Mountainbike-Sport verschrieben hat. René Schenker hat als ehemaliger OK-Chef des Festivals, als Sektionsleiter von trailnet.ch und als Mitglied des Veloclubs Reinach vielfältige Erfahrungen mit dem in diesem Bericht behandelten Thema. Pumptracks hiessen früher noch „Skill Center“ und wurden z.B. auch schon anlässlich der Ankunft der Tour de Suisse in Arlesheim (2006) eingesetzt.

Dementsprechend vielfältig waren die Inhalte, die anlässlich des Gesprächs diskutiert wurden. Die Bemühungen der IG Radsportförderung NWCH und trailnet.ch fokussieren nicht nur auf den organisierten Sport, sondern auch auf die breite Öffentlichkeit. Dies ist mit Blick auf die gemäss Sport Schweiz zu beobachtende Individualisierung der Sporttätigkeit auch wichtig und richtig.

„Pumptracks fördern die allgemeine Koordination auf spielerische Weise optimal.“

René Schenker, IG Radsportförderung NWCH

Die IG beobachtet vermehrt einen spielerischen Umgang mit dem Velo. Sie hat sich einen mobilen Pumptrack zugelegt. Dieser steht zurzeit in einer Halle in Zwingen und wird im Sommer auf öffentlichen Plätzen in Reinach BL platziert.

Aus Sicht des Experten sind vor allem Fragen zum dauerhaften Betrieb & Unterhalt und zur korrekten Ausgestaltung der Tracks wichtig. Das Layout der Anlage muss sowohl den Ansprüchen von Anfängern (z.B. Sturträume) als auch den „Profis“ (z.B. Länge der Lines) gerecht werden. Neben dem Track sind Aufenthaltsflächen für die Wartenden und auch Zuschauenden vorzusehen. Die Problematik mit der korrekten Ausgestaltung kann mit der Anschaffung von fertigen Pumptracks (Elementbau) elegant umgangen werden.

Um ein regelmässige Nutzung und eine echte Alternative zum Biken im Wald anbieten zu können, müssen die Tracks im Siedlungsgebiet platziert werden. Tracks mit Hartbelag haben diesbezüglich den Vorteil, dass sie nicht nur mit Velos, sondern auch mit Skateboards, Trottinetten und anderen Rollsportgeräten befahren werden können.

3.1.3 Pro Velo, Sektion beider Basel – Roland Chrétien & Reto Maurer

Pro Velo ist eine gesamtschweizerische Organisation zur Förderung des Veloverkehrs mit insgesamt 40 Regionalverbänden in der gesamten Schweiz. Gemäss Portrait verfolgt Pro Velo zwei Hauptaufgaben:

Hauptaufgaben

Pro Velo hat zwei Hauptaufgaben: Erstens die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Velofahren in Alltag und Freizeit. Das Velofahren soll sicher, attraktiv, rasch und direkt sein. Zweitens die Erhöhung der Zahl der Velofahrenden, der zurückgelegten Wege und der gefahrenen Kilometer ([Veloförderung](#)).

<http://www.pro-velo.ch/pro-velo/portrait/>

Roland Chrétien ist als Geschäftsführer von Pro Velo beider Basel für die Erfüllung dieser Hauptaufgaben in der Region verantwortlich. Reto Maurer betätigt sich als Leiter von Velofahrkursen für Kinder und Erwachsene. Zudem sind die beiden Gesprächspartner auch im Rahmen der Aktion «Défi Velo» aktiv. Mit dieser Aktion sollen 16 – 20-Jährige spielerisch und im Rahmen eines Wettkampfs zum Velofahren animiert werden.

Die Erfahrungen von Pro Velo im Rahmen der Velofahrkurse decken sich mit den Ergebnissen aus Studien. Die hohen Anforderungen an Konzentration und Koordination für das sichere Velofahren auf öffentlichen Strassen können immer weniger erfüllt werden. Auch sind bei Kindern immer grössere

Defizite in der motorischen Entwicklung zu beobachten. Je früher deshalb das Velofahren erlernt wird, desto besser. Pumptracks könnten wieder vermehrt Kinder aber auch Erwachsene zum Velofahren animieren und ihnen die Möglichkeit zum spielerischen und sicheren Erlangen der im Straßenverkehr geforderten Fahrfähigkeiten bieten.

Bei den mobilen Pumptracks sollten Anleitungen für Ungeübte (z.B. auf Plakaten) aufgestellt werden. Dies vereinfacht den Zugang und kann den Lernerfolg verstärken. Pumptracks könnten auch sehr gut in den schulischen Sportunterricht einbezogen werden. Dafür bräuchte es aber auf jeden Fall den Zugang zu Leihvelos und ein Dossier mit didaktischen Anweisungen für die Sportlehrpersonen. Auch für die Velofahrkurse von Pro Velo wäre eine Nutzung der Pumptracks denkbar.

„Man könnte den Pumptrack in einen Aufbau zum Erlernen des Velofahrens optimal einbinden.“

Reto Maurer, Fahrkursleiter Pro Velo

Die regionale Sektion hat mit Pumptracks bisher nur einmal Erfahrungen gemacht. Sie hat für das Velofest (2015) einen mobilen Track gemietet und betrieben. Der Fokus von Pro Velo liegt zurzeit aber eher auf AlltagsvelofahrerInnen und weniger auf den Freizeit-RadsportlerInnen.

3.1.4 Stadtgärtnerei Basel – Brigitte Löwenthal

Die Stadtgärtnerei Basel-Stadt bewirtschaftet rund 240 Hektaren öffentliche Grün- und Freiflächen in Basel. Neben über 50 Parkanlagen, Freizeitgartenarealen und mehreren Friedhöfen sind auch rund 60 Kinderspielplätze unter der Aufsicht der Stadtgärtnerei. In der täglichen Arbeit kommt dem Mehrwertabgabefonds des Kantons Basel-Stadt besondere Bedeutung zu. Aus diesem Topf wird der Bau eines Grossteils der städtischen Grünanlagen und Spielplätze finanziert.

Brigitte Löwenthal ist Projektleiterin Parks & Grünanlagen und insbesondere für die Realisierung der städtischen Spielplätze zuständig.

Auch wenn die Stadtgärtnerei selbst keinen offiziellen Auftrag zur Förderung des Veloverkehrs hat, besteht doch ein Interesse, dass die Besucherinnen und Besucher der Grünanlagen diese mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erreichen. Wo immer möglich werden deshalb am Rand der Anlagen Veloabstellplätze eingerichtet. An verschiedenen Orten werden bereits heute Spielplätze mit Trottinetts und Velos befahren. Ein besonderes Beispiel ist dabei das Wasserbecken im Kannenfeldpark, welches ausserhalb der Badesaison rege mit Roll-Fahrzeugen genutzt wird.



Abbildung 5: Wasserbecken Kannenfeldpark (www.pinterest.com)

Die Kontaktpunkte mit dem Thema Pumptrack liegen einerseits in der „verfügbarer“ Freifläche zur Installation solcher Anlagen und andererseits im Auftrag zur vielfältigen Förderung von Kindern unter 12 Jahren durch die Spielplätze in dieser Stadt. Im Spielplatzkonzept Basel⁸ sind je Altersgruppe (gemäß DIN 18034) folgende Hauptziele notiert:

- Kleinkinder (0-3 Jahre): Motorik und Kognition
- Kindergartenkinder (3-6 Jahre): Primär körperliche, sekundär soziale Fertigkeiten
- Schulkinder (6-12 Jahre): Primär soziale, sekundär körperliche Fertigkeiten

Anhand des Spielverhaltens der Kinder auf Spielplätzen kann deren Entwicklungsstand in den oben aufgeführten Punkten gut abgeschätzt werden.

„Auf den Spielplätzen wird heute deutlich ersichtlich, dass Kinder oftmals motorische Defizite haben.“

Brigitte Löwenthal, Projektleiterin Parks & Grünanlagen

Die obenstehenden Hauptziele von Spielplätzen decken sich mit den Aufgaben eines Pumptracks. Mit dem Bau einer Anlage sollen nicht nur motorische, sondern auch soziale Kompetenzen gefördert werden. Um einen Pumptrack als „Spielgerät“ auf städtischen Spielplätzen anzusehen, sind neben den Vorgaben des BASPO auch die Richtlinien über die Sicherheit auf Spielplätzen zu beachten.

Grundsätzlich sind Pumptracks, insbesondere die Variante «Mini», sehr gut als Element eines Spielplatzes denkbar. Für die Stadtgärtnerie liegt dabei hohes Gewicht auf der unterhaltsarmen Ausgestaltung. Deshalb wird auch eine gebundene Tragschicht trotz Versiegelung des Bodens als optimal angesehen. Die Finanzierung des Baus solcher Tracks wäre im Rahmen von Spielplatzprojekten auch via Mehrwertabgabefonds des Kantons Basel-Stadt möglich.

3.2 Nutzen der Pumptracks

Der Nutzen von Pumptracks für die Förderung des Veloverkehrs ist bei allen im Rahmen dieser Abschlussarbeit Befragten unbestritten. Dadurch wird nicht nur der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen erhöht, sondern es werden auch positive Effekte in der Gesundheitsförderung erzielt. Anhand einer Internet-Recherche wird an dieser Stelle versucht, die positiven Wirkungen von Pumptracks beispielhaft zu untermauern.

Frank Wadenpohl, Präsident Zürichtrails im Interview mit sanitas

Ist ein Pumptrack für Kinder auch sinnvoll als Übung für den Straßenverkehr?

Auf jeden Fall. Und zwar alleine deswegen, weil sie auf dem Pumptrack ein natürliches Gefühl für das Velo entwickeln. So müssen sich die Kinder nachher im Straßenverkehr nicht voll auf die Technik und Balance konzentrieren, sondern können auf den Verkehr achten. Der Pumptrack ermöglicht Kindern, in einer geschützten Umgebung das Velofahren zu üben.

https://www.sanitas.com/de/index/bewegung/active/archiv/family-zone_02_15.html

⁸ Spielplatzkonzept Basel; Stadtgärtnerie Basel (Februar 2011)

Antwort Regierungsrat Kanton Bern auf ein Postulat im Grossen Rat (13.9.2016)

kehrsunterricht ist zielführend, nachhaltig und effizient.

Der Regierungsrat anerkennt die Vorteile von mobilen Pumptracks aus mehreren Blickwinkeln und unterstützt eine Prüfung über deren möglichen Einsatz. Eine solche Anlage kann einerseits der Förderung der Verkehrssicherheit dienen und steht andererseits im Einklang mit den Bemühungen des Kantons Bern zur Sportförderung. Neben dem Kanton Solothurn verfügt auch die Stadt Bern über einen mobilen Pumptrack. In beiden Fällen kostete die Anschaffung der Anlage rund

<http://bit.ly/2hjdvr>

Bundesarbeitsgemeinschaft für Haltungs- und Bewegungsförderung e.V., Gutachten „Pumptrack“ (20.4.2015)

fazit

Egal ob jung oder alt – auf Rollen oder Rädern sich ungezwungen zu bewegen, ist eine der beliebtesten Freizeitbeschäftigungen. Nicht nur Ausdauer, Koordination und fahrspezifische Fertigkeiten können hier verbessert werden, sondern jede Menge Spaß für alle Generationen ist Fokus dieser Anlagen. Die Besichtigung mehrerer Referenzobjekte hat offenbart, dass die bewegungsfördernde Raum- und Flächenplanung eines Pumptrack vielfältige und veränderbare Anwendungsmöglichkeiten bieten, so dass einerseits kreative Handlungsspielräume initiiert werden und andererseits neue Bewegungsmöglichkeiten entstehen. Die Gestaltung der Anlagen orientiert sich an den Maßstäben der Nachhaltigkeit. Insofern wurden ökologische und ökonomisch sinnvolle Gestaltungskonzepte angestrebt.

<http://haltungbewegung.de/pumptrack/>

Bilanz - Das Schweizer Wirtschaftsmagazin, Pumptracks im urbanen Raum (20.2.2015)

Ökologischer und sozialer Austausch

Innenhöfe oder Freiflächen bilden ein grosses Potential für den ökologischen und sozialen Austausch im städtischen Raum. Fügt man ein massgeschneidertes Bewegungsangebot wie Pumptracks hinzu, entstehen vielfältige, spannende und vernetzte Oasen der Bewegung, Begegnung, Entspannung und Entdeckung.

<http://www.bilanz.ch/immobilien/pumptracks-im-urbanen-raum-406199>

Pro Velo Schweiz, Verleihung PRIX VELO INFRASTRUKTUR an Flims, Laax, Falera (2016)

angelegt, E-Bike-Ladestationen installiert und Tempo-30-Zonen sowie Fuss- und Radwege geplant. Pumptracks und Übungspisten laden Gross und Klein zum spielerischen Radeln. Das ist nicht nur eine schöne Freizeitbeschäftigung, sondern unterstützt auch die Velobeherrschung im Alltagsverkehr. Zu guter Letzt wurden bei Behörden und Einheimischen Sensibilisierungskampagnen durchgeführt und Öffentlichkeitsarbeit geleistet. So wurde

<http://bit.ly/2geCjoE>

Fazit

Aus den obenstehenden Aussagen verschiedener Quellen lassen sich diverse positive Wirkungen von Pumptracks herauslesen. Der Nutzen geht dabei weit über den Sport hinaus.

- Förderung des Veloverkehrs

Durch die spielerische und einfach zu erlernende Nutzung des Pumptracks wird auch die Nutzung des Velos als umweltfreundliches und gesundheitsschonendes Verkehrsmittel direkt gefördert. Insbesondere Kindern und Jugendlichen kann durch den Pumptrack eine einfache und sichere Möglichkeit zum Erlernen des Velofahrens angeboten werden.

- Verbesserung des Fahrkönnens

Für das sichere Velofahren im Strassenverkehr sind die technischen Fähigkeiten im Umgang mit dem Fahrzeug von übergeordneter Bedeutung. Nur wer selbstbewusst und sicher fährt, kann sich auch noch auf die vielen weiteren Anforderungen (z.B. andere Verkehrsteilnehmende, Signalisation) konzentrieren. Räume zum stressfreien Erlangen dieser Fähigkeiten werden im urbanen Raum immer seltener. Pumptracks können hier eine willkommene Alternative bieten. Die Erhöhung der Gesamtverkehrssicherheit wirkt sich schliesslich auch positiv auf die volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität aus.

- Pumptrack als Sportanlage

Pumpen ist anstrengend! Gut trainierte Erwachsene fahren in der Regel nicht mehr als 4-5 Minuten am Stück. Auf dem Pumptrack werden die ohnehin schon positiven gesundheitlichen Effekte des Velofahrens noch durch zusätzliche Elemente ergänzt. Gefragt sind neben Koordination und Konzentration auch Kraft und Technik. Mit dieser Vielfältigkeit passt ein Pumptrack optimal zu den aktuellen Zielen der Sport- und Gesundheitsförderung.

- ökologischer und sozialer Austausch

Nicht nur der grosse Bikepark in Zürich beweist, dass ein Pumptrack auch ein Treffpunkt im öffentlichen Raum darstellt. Auch auf einem Spielplatz oder im Park treffen verschiedene Bevölkerungsgruppen und Generationen aufeinander. Elemente wie der Pumptrack welche dann auch von allen Schichten genutzt werden können, sind deshalb besonders willkommen.

Pumptracks weisen sowohl direkt als auch indirekt positive Wirkungen auf. Im Vordergrund stehen dabei auf jeden Fall die Förderung des Velofahrens, die Möglichkeit zum sicheren Erlernen der notwendigen Technik und sportliche Aspekte. Die gesellschaftlichen Pluspunkte und der positive Einfluss auf die Volkswirtschaft, insbesondere durch die Senkung der Gesundheitskosten, führen zu einer echten Nachhaltigkeit.

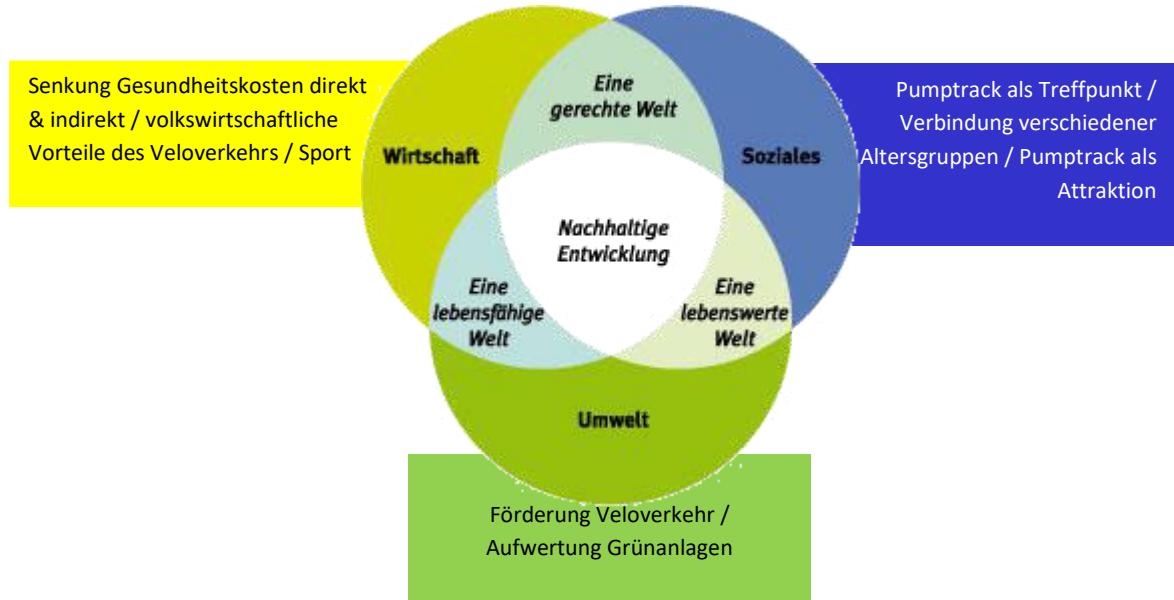


Abbildung 6: Pumptracks im Zeichen der Nachhaltigkeit

4. Anforderungen – Was braucht es für einen Pumptrack?

4.1 Kriterien

Für die in diesem Bericht untersuchten Varianten von Pumptracks bestehen unterschiedliche Anforderungen resp. auch unterschiedliche NutzerInnen-Gruppen. Anhand der in diesem Kapitel formulierten Kriterien können in Zukunft Pumptracks in Basel geplant und gebaut werden. Die Grenzen zwischen den vorgeschlagenen Skalierungen verlaufen oftmals fliessend und sind selbstredend auch nicht als abschliessend zu betrachten.

Symbol	Kat	Kriterium	Beschrieb [Skala]
	NUTZENDE	Altersgruppe	Die Bandbreite bei den Pumptracks reicht vom einfachen Laufrad-Track bis zur extremen Line, welche auch für Sprünge und zum Training von SpitzensportlerInnen benutzt werden kann. [Vorschulkinder / Schulkinder / Jugendliche / Erwachsene]
		Dauer Aufenthalt	Je attraktiver und grösser die Anlage, desto mehr Zeit verbringen die NutzerInnen vor Ort. [< 1h / 1-2h / Halbtag / ganzer Tag]
		NutzerInnen-Gruppe	Der Übergang zwischen einer Freizeiteinrichtung und einer Sportanlage ist oftmals fliessend. Eine Unterscheidung ist z.B. anhand der Wahl der Bekleidung/Ausrüstung zur Benutzung des Tracks möglich. [Freizeit / Sport]
		Schwierigkeit	In Analogie zum Schneesport können auch bei Pumptracks unterschiedliche Schwierigkeitsgrade ausgeschieden werden. [Basic / blau / rot / schwarz]
	LAGE	Fläche	Die verfügbare Fläche gibt vor wie lang der Pumptrack am Schluss sein kann. Je grösser und vielfältiger das Angebot, desto höher die Attraktivität. Allerdings wachsen damit auch die Ansprüche an Nebenangeboten und das Risiko von Lärmemissionen. [m ²]
		Standort	Mit der Wahl des Standorts kann auch der Charakter des Pumptracks mitgestaltet werden. [Grünanlage / Schulhausareal / Sportanlage / sonstige Allmend]
		Einzugsgebiet	Das Einzugsgebiet steht in engem Zusammenhang mit den oben vorgestellten Kriterien. Zudem ergibt sich aus dem Kriterium auch ein Anhaltspunkt über die Häufigkeit und Verteilung einer solchen Anlage auf dem Stadtgebiet. [Quartier / Stadtteil / Stadt / Agglomeration / Region / National / International]
	LÄRM	Lärm	Für die Platzierung von Pumptracks im städtischen Raum ist es auch von Bedeutung ob durch die Anlage mit Lärmemissionen zu rechnen ist. Dabei ist zwischen direktem (durch die Nutzung des Pumptracks) oder indirektem Lärm (durch die Anziehung von Menschen) zu unterscheiden. [kein Lärm / gering (nur indirekt) / mittel (direkt/indirekt) / laut / sehr laut]

	LAGE	Verkehrs- erschliessung	Falls die Verkehrserschliessung für ein Projekt relevant sein sollte, sind auch Kriterien wie der Anschluss an den öffentlichen Verkehr, das Velowegnetz und die Zufahrt sowie das Abstellen von Personenwagen in die Planung einzubeziehen. [nicht relevant / relevant]
	BETRIEB & UNTERHALT	Beleuchtung	Falls eine Benützung in den Abendstunden resp. ganzjährig angestrebt wird, macht allenfalls die Einrichtung einer Beleuchtung Sinn. Damit würde eine Verlängerung der Öffnungszeiten und der Saison möglich. [unnötig / möglich / wünschenswert]
		Erläuterungen	Eine Informationstafel vor Ort kann nicht nur Hilfestellungen für die erfolgreiche Nutzung des Pumptracks sein, sondern auch Regeln vermitteln. Die Inhalte sind auf den Schwierigkeitsgrad des Tracks abzustimmen. [unnötig / möglich / notwendig]
		Unterhalt	Die Qualität und die Dauerhaftigkeit eines Pumptracks sind eng mit dem Unterhalt der Anlage verknüpft. Auch wenn bei allen untersuchten Optionen der Aufwand für den Unterhalt gering erscheint, ist die Anlage dennoch regelmäßig auf Mängel und Gefahren zu untersuchen. [gelegentlich / regelmässig / intensiv]
		Öffnungszeiten	Mit der Festlegung von Öffnungszeiten kann eine geregelte Nutzung der Anlage erreicht werden. Allerdings ist mit der Durchsetzung auch Aufwand in personeller (z.B. durch Betriebsleitung vor Ort) und baulicher Hinsicht (z.B. durch Einzäunung) verbunden. Hauptkriterium für die abendliche Nutzung werden dabei wohl die Lichtverhältnisse sein. [frei / eingeschränkt]
		Überwachung	Eine Überwachung ist vor allem bei nicht vor Vandalismus sicheren Anlagen vorzusehen. Für alle Projektvarianten kann aber davon ausgegangen werden, dass kein Betriebsleiter dauernd vor Ort sein muss. Dies ist auch bei allen betrachteten Vergleichsobjekten der Fall. [unnötig / notwendig]
		Garderoben	Die Nutzung von Pumptracks kann durchaus schweisstreibend sein. Wie bei verschiedenen anderen Outdoor-Sportarten ist das Angebot von Garderoben eine Frage des Komforts und des Qualitäts-Standards. [unnötig / wünschenswert]
	NEBENANLAGEN	WC	Die Notwendigkeit sanitärer Anlagen steht in engem Zusammenhang mit der Anzahl Personen, die durch den Pumptrack angezogen werden und auch der Aufenthaltsdauer vor Ort. Im Optimalfall können bestehende WCs mitbenutzt werden. [unnötig / wünschenswert / notwendig]
		Sitzgelegenheit	Das Fahren auf Pumptracks ist einerseits spektakulär und andererseits kein Ausdauersport. Wie bereits in vorangehenden Kapiteln besprochen sind deshalb Nebenflächen für den Aufenthalt von grosser Bedeutung. Sie sind bei allen Varianten zwingend anzubieten, allerdings in unterschiedlicher Größenordnung. [Sitzgelegenheit / Stühle & Tische / Bewirtung]

		Spezial	Nicht alle Belange von Pumptracks können über den Versuch einer standardisierten Einteilung abgedeckt werden. In der Kategorie «Spezial» werden deshalb spezifische und wichtige zusätzliche Belange für den jeweiligen Pumptrack festgehalten.
--	--	---------	---

Tabelle 2: Kriterien Realisierung Pumptracks

Zur vereinfachten Lesbarkeit der folgenden Abschnitte ist diese Zeichenerklärung auf der zweitletzten Seite dieses Berichts ausklappbar abgelegt.

4.2 Anforderungen & Kennzahlen

Anhand der oben formulierten Kriterien wird der Versuch einer Einstufung der drei gewählten Kategorien vorgenommen. Der Fokus zeigt auf, welche Kriterien besonders hoch zu gewichten sind.

Erläuterung: **Fett** = 1. Priorität / **Normal** = 2. Priorität / **Blau** = Fokus

Die Kosten-Kennzahlen je Kategorie sind ein Anhaltspunkt für die Investitions- und Unterhaltskosten der Pumptracks. Die Kennwerte stammen aus Angaben von zwei Herstellern aus der Schweiz und Deutschland, Vergleichsprojekten und der BASPO-Schrift. Für einen fest verbauten Pumptrack rechnen die angefragten Produzenten mit rund Fr. 150.- pro m² Projektfläche. Die BASPO-Schrift gibt für Anlagen unter Einbezug von Externen Preisen von Fr. 350.- (Material wiederverwendbar) bis Fr. 900.- (Material zuzuführen) pro Laufmeter Fahrfläche an. Unter Annahme einer Fahrfläche von ca. 1.5 – 2.0m und einem Sicherheits-/Umgebungsraum von ca. +200% (im Vergleich zur reinen Fahrfläche) liegt die m²-Angabe der Produzenten ziemlich genau im Durchschnitt der Kennwerte aus der BASPO-Schrift. In den Kennzahlen enthalten sind neben dem Track selbst auch die Nebenflächen zwischen und rund um das Projekt (Sicherheitszone). Für den Unterhalt wird von einer Größenordnung von rund 1% der Investitionskosten ausgegangen.

4.2.1 «Mini»

Vorschulkinder Schulkinder										
	< 1h		Freizeit	Basic blau	50 m2 – 300 m2	Grünanlage	Quartier	Kein Lärm	Nicht relevant	unnötig

unnötig	gelegentlich	Frei (analog Spielplatz)	unnötig	unnötig	wünschenswert (in der Regel vorhanden)	sitzgelegenheit (in der Regel vorhanden)		Einbindung in Spielplatz, Minimierung Unfallrisiko, vielfältig nutzbar

Tabelle 3: Anforderungen Pumptrack Mini

Fokus: → Spielplatz

Der kleine Rundkurs in der städtischen Grünanlage fokussiert sich klar auf Kinder im **Vorschulalter**; auch wenn ältere Kinder selbstverständlich willkommen sind. Die Kleinsten können auf sicherem Terrain üben, ausprobieren, erleben. Der Pumptrack ist eines von vielen Spielgeräten auf der Anlage und wird dementsprechend selbstverständlich genutzt. Der **Schwierigkeitsgrad** ist dem Zielpublikum angepasst und muss auch für die Kleinsten auf dem Laufrad zu bewältigen sein. Der Pumptrack bietet dabei als landschaftsgestaltendes Element eine Vielzahl von Spielmöglichkeiten, welche nicht nur auf das Befahren beschränkt sind. Er fügt sich optimal und unauffällig in den Spielplatz ein. Wie bei den Spielplätzen ist eine Versorgung der einzelnen **Quartiere** anzustreben. Um einen spürbaren Effekt im Erlernen des Velofahrens erzielen zu können, müssen Pumptracks für alle in der Stadt wohnenden Kinder in ihrer Nachbarschaft verfügbar sein. Mit Blick auf die Hauptnutzergruppe muss der Track **selbsterklärend** funktionieren. So wie auch eine Rutschbahn oder ein Sandkasten keine Informationstafel benötigen, sollen die NutzerInnen den Pumptrack «Mini» spielend entdecken können.

Spezial

Die landschaftsgestalterische Einbindung des Pumptracks in die Grünanlage entspricht nicht nur den Ansprüchen der Stadtgärtnerei an solche Anlagen, sondern garantiert zudem auch die Dauerhaftigkeit des Pumptracks. Da der Pumptrack auch von den Jüngsten genutzt wird, ist auf die Minimierung der Unfallrisiken ähnlich wie bei den Spielgeräten zu achten. Dies betrifft nicht nur den Track selbst, sondern auch die Anordnung in der Anlage (Abstände zwischen den Spielgeräten). Die vielfältige Nutzbarkeit ist bei Berücksichtigung der oben formulierten Kriterien fast automatisch gegeben.

Kosten-Kennzahlen

Für diese kleinste Kategorie fallen nur geringfügige Erdarbeiten an. Dementsprechend günstig können diese Projekte umgesetzt werden.

- Investitionskosten: Fr. 10'000.- bis Fr. 50'000.-
- Unterhaltskosten: Fr. 100.- bis 500.- pro Jahr (über regulären Unterhalt Spielplätze / Sportanlagen bewältigbar)

4.2.2 «Modular»

Schulkinder Jugendliche	1-2h Halbtag	Freizeit Sport	blau - rot	200 – 800 m²	Schulhausareal Sportanlage sonst. Allmend	Stadtteil Quartier	Mittel (direkt/indirekt)	Nicht relevant	möglich

möglich notwendig	regelmässig	eingeschränkt frei	notwendig	unnötig	wünschenswert	Sitzgelegenheit (in der Regel vorhanden)		Flexibilität (Track und Standort)

Tabelle 4: Anforderungen Pumptrack Modular

Fokus: → Schulhausplatz

Im Gegensatz zu fest verbauten Anlagen ist bei der Variante «Modular» **Lärm** durchaus ein Thema; insbesondere bei der Mitbenutzung durch Fahrzeuge mit kleineren und härteren Rädern (z.B. Skate- oder Kickboards). Dieser Punkt ist deshalb bei der Planung einer solchen Anlage übergeordnet zu betrachten. Er hat zudem auch einen Einfluss auf andere wichtige Kriterien der Platzierung (Standort, Unterhalt, Öffnungszeiten). Die Wahl des **Standorts** muss auf die zu erwartenden Lärmemissionen reagieren. Der grosse Vorteil von modularen Pumptracks liegt in der Flexibilität und damit der Möglichkeit zur Umplatzierung und sogar Erweiterung der Anlage. Allerdings sind auch die Ansprüche an den Standort spezifisch. Die Variante Modular wird mit Vorteil auf befestigtem Untergrund (Asphalt, Allwetterplatz) aufgestellt. Dadurch verlängert sich auch die Lebensdauer, da der – in der Regel aus Holz gefertigte Track – nicht im Wasser steht. Durch die höheren Anforderungen an die NutzerInnen und die Möglichkeit, eine solche Anlage auch mit Schulen zu nutzen, ist die Platzierung resp. Abgabe von Schulungs- und **Infomaterial** durchaus denkbar und hat positive Auswirkungen auf die Zahlen der Nutzenden. Für den **Unterhalt** fallen bei dieser Art Pumptrack höhere Aufwendungen als bei fest verbauten Tracks an. Um die Lärmproblematik einzudämmen sind insbesondere die Übergänge zwischen den Elementen regelmäßig nachzustimmen. Ebenfalls direkt mit den Themen Lärm & Standort verknüpft sind die **Öffnungszeiten** einer solchen Anlage. Innerhalb von

Wohngebieten ist davon auszugehen, dass den NutzerInnen des Pumptracks zeitliche Nutzungseinschränkungen vorgegeben werden müssen.

Spezial

Die Flexibilität bezüglich Standort und Layout des Tracks ist das Hauptargument für die Anschaffung von modularen Pumptracks. Der Track kann damit sozusagen zu den NutzerInnen gebracht und nach einer gewissen Zeit auch umgebaut werden. Der Einsatz an Events ist auch für kurze Zeit möglich. Die Möglichkeiten erinnern an die Street-Soccer-Anlagen, welche das Sportamt Basel-Stadt ebenfalls auf Schulhausplätzen der Stadt hat zirkulieren lassen. Diese Anlagen wurden rege genutzt und entsprechend nachgefragt. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies mit modularen Pumptracks ähnlich sein wird.

Kosten-Kennzahlen

Für diese mittlere Kategorie fallen keine Erdarbeiten an. Allerdings muss ein ebener, harter Untergrund vorhanden sein und das Wasser abgeführt werden. Die Preiskalkulation ist aufgrund des standardisierten Produkts einfach. Bei den Unterhaltskosten ist allerdings von gegenüber den festen Varianten höheren Aufwendungen auszugehen. Die Platzierung in einem überwachten Areal kann die Vandalismus-Problematik eindämmen.

- Investitionskosten: Fr. 23'000.- bis Fr. 90'000.-⁹
- Unterhaltskosten: Fr. 1000.- bis 2'000.- pro Jahr (über regulären Unterhalt Sportanlagen bewältigbar)

4.2.3 «Maxi»

									
Jugendliche Erwachsene	Halbtag / ganzer Tag 1-2h	Sport Freizeit	blau – rot - schwarz	3'500 – 7'000 m ²	Sportanlage Grünanlage	Regional National	Gering (nur indirekt)	relevant	wünschenswert

									
notwendig	regelmässig	frei eingeschränkt	unnötig	wünschenswert	notwendig	Stühle & Tische Bewirtung		Planung als Sportanlage, Einbezug NutzerInnen	

Tabelle 5: Anforderungen Pumtrack Maxi

⁹ Preisliste Flying Metal GmbH – Modular Pumtrack; 2016

Fokus: → kantonale Sportanlage

Mit der Variante «Maxi» wird in Basel eine komplett neue Sportanlage realisiert. Dementsprechend liegt der Fokus in diesem Fall klar auf dem Thema Sport, was die Anforderungen zu weiten Teilen vorgibt. Mit ihrer Anziehungskraft weit über die Stadt- und Kantonsgrenzen hinaus, beträgt die **Aufenthaltsdauer** der NutzerInnen und Nutzer dieses Bikeparks Basel in der Regel einen halben oder sogar ganzen Tag. Sie reisen extra an und nützen die vielfältigen Möglichkeiten, die der grosse Pumptrack bietet. Der Bikepark wird in erster Linie als **Sportanlage** von überregionaler Bedeutung genutzt. Dennoch soll auch ein Angebot für GelegenheitsbesucherInnen und AnfängerInnen die Palette komplettieren. Es muss das Ziel sein, in einer Anlage vom einfachen Track für den Anfänger bis zur schwarzen Piste für den Spitzensportler möglichst viele **Schwierigkeitsgrade** abzudecken. Mit der Vergrösserung des **Einzugsgebiets** geht auch eine eingehende Klärung der **Verkehrserschliessung** einher. Dem Anschluss an das Netz des öffentlichen Verkehrs kommt dabei eine ebenso wichtige Bedeutung zu wie einem zweckmässigen Angebot an Parkplätzen. Aufgrund der langen Aufenthaltsdauer wachsen auch die Ansprüche an die Nebenanlagen. Das wünschenswerte Angebot an Garderoben wird mindestens durch einen Aufenthaltsbereich mit Materialschränken, **Stühlen und Tischen** und im Idealfall durch eine Bewirtung mit einem Angebot an Getränken und Speisen ergänzt.

Spezial

Mit der Variante «Maxi» oder einem Bikepark nach dem Vorbild des Bike Parks Zürich realisiert Basel eine bisher auf Kantonsgebiet unbekannte Sportanlage. Nicht nur in der Grösse der beanspruchten Flächen, sondern auch bei den Investitionskosten stellt dieses Projekt einen Sprung gegenüber den Varianten «Mini» und «Modular» dar. Die Realisierung hat den Vorgaben für den Bau einer kantonalen Sportanlage zu folgen. Mit dem Einbezug der NutzerInnen wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse der Nutzenden abgedeckt werden und eine lang anhaltende, hohe Frequenz der Nutzung erreicht wird. Das Gesamtprojekt beinhaltet insbesondere vertiefte Untersuchungen zur Verkehrserschliessung und zum Angebot an Nebenanlagen (Garderoben, WCs, Bewirtung, ...).

Kosten-Kennzahlen

Mit der Variante «Maxi» stösst der Kanton in eine neue Dimension vor. Es sind umfangreiche Massnahmen für den Bikepark selbst aber auch für die Nebenanlagen vorzusehen. Für die Kosten-Kennzahlen wird auf Vergleichsprojekte aus Zürich und Wollerau und auch auf die Basiszahlen (Fr. pro m²) zurückgegriffen.

- Investitionskosten: Fr. 90'000.-¹⁰ bis Fr. 2'000'000.-¹¹
- Unterhaltskosten: Fr. 1'000.- bis 20'000.- pro Jahr; separat zu budgetieren

¹⁰ Anlage Erlenmoos, Wollerau SZ (2011) – Länge ca. 200m, Brechsand

¹¹ Bike Park Zürich (Kostenstand 2011) – Länge ca. 1'000m, Asphalt

5. Beispielprojekte – Wie bringt Basel die Pumptracks ins Rollen?

5.1 Standortvorschläge – Beispiele

Anhand der in Kapitel 4 formulierten Anforderungen können Standortvorschläge in Basel gemacht werden. Dabei werden für die Varianten «Mini» und «Modular» Standard-Layouts als mögliche Option in der Situation eingezeichnet. Die Aussagen zu den Einzugsgebieten geben auch eine denkbare Verteilung über das Stadtgebiet vor. Die aufgezeigten Beispiele stehen exemplarisch für mögliche Standorte von Pumptracks.

5.1.1 «Mini»

Die Variante «Mini» wird als Ergänzung bestehender Spielplätze verstanden und als zusätzliches, vielfältiges Spielgerät angesehen. Mit dem Einzugsgebiet „Quartier“ wird für den Endzustand eine regelmässige und dichte Verteilung über das gesamte Stadtgebiet angestrebt. Als beispielhafte Anlage wird aus der BASPO-Schrift ein Oval mit den Abmessungen 16.0 x 7.0m gewählt.

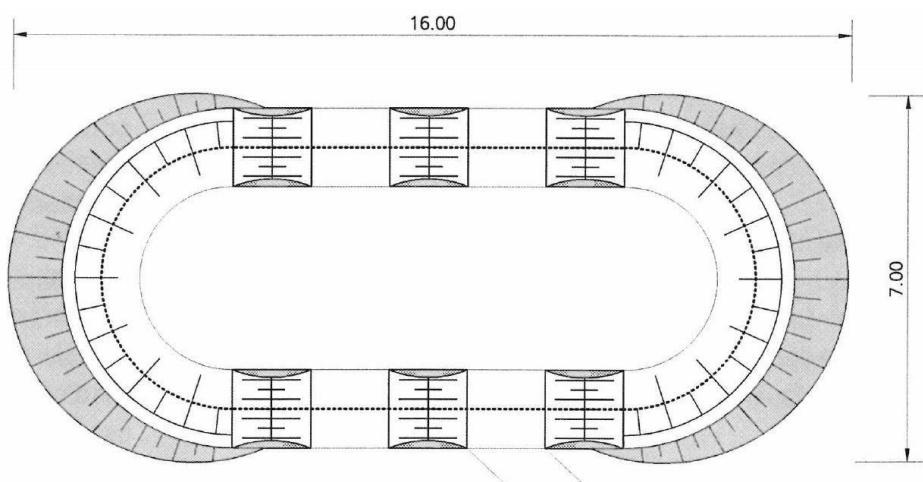
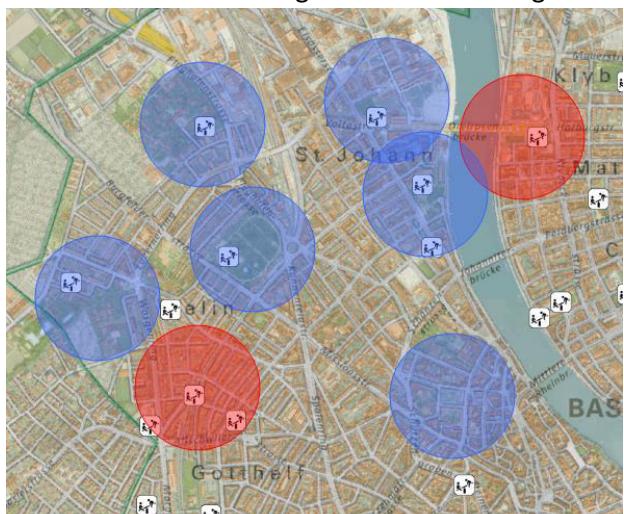


Abbildung 7: Beispiel-Track Mini (BASPO)

Eine denkbare Verteilung der kleinsten Kategorie Pumptracks in Basel West könnte wie in Abbildung 8 aussehen. Die Kreise weisen einen Radius von 300m auf und sollen ungefähr das



Einzugsgebiet symbolisieren. Wird diese Verteilung über das gesamte Stadtgebiet weitergeführt, würden ca. 20 – 30 kleine Pumptracks mit einem Investitionsvolumen von total ca. Fr. 630'000.- umgesetzt. In einer grossen Zahl der Fälle findet sich bei bestehenden Spielplätzen der Raum für einen Pumptrack «Mini». Die beiden roten Kreise zeigen die Standorte mit den unten dargestellten Beispielen.

Abbildung 8: mögliche Verteilung Pumptrack Mini in Basel-West

Grossbasel West – Spielplatz Helvetiaplatz

Helvetiaplatz, 4054 Basel



Bestand:

- Spielplatz
- Öffnungszeiten: 07.00h – 22.00h
- Spielgeräte heute: Sandkasten, Rutschen, Schaukeln, Ball spielen, Tischtennis
- Fläche Grünanlage (inkl. Wege): 3'600m²
- Lage: Wohngebiet
- Anbindung ÖV: nicht relevant
- keine Toiletten

Beschrieb:

Der Helvetiaplatz ist das Zentrum des Quartiers Iselin. Das Kernstück des Platzes ist die Grünanlage mit Sitzgelegenheiten und einem kleinen Spielplatz. An den Rändern befinden sich Einkaufsmöglichkeiten. Der Platz liegt inmitten eines Wohnquartiers.



Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.1):

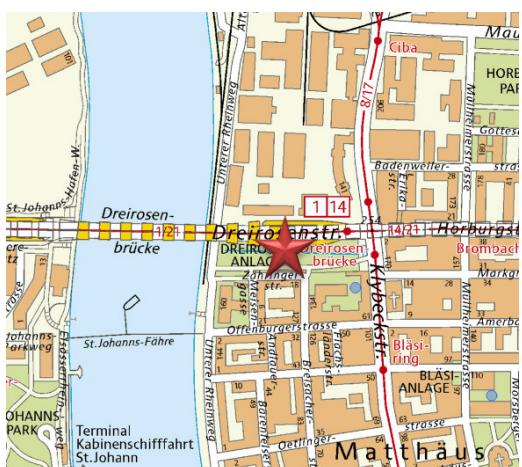


Mit der Platzierung direkt neben dem Kinderspielplatz wird die vorgesehene Altersgruppe (Vorschulkinder) angesprochen. Das gewählte Layout ermöglicht einen einfachen und sicheren Zugang zum Velofahren und zur Nutzung mit anderen Fahrzeugen. Es sind keine weiteren Erläuterungen für die Benutzung notwendig. Die für den Spielplatz aufgezeigten Regeln und Öffnungszeiten gelten (Ausnahme: Helmverbot) auch für den Pumptrack. Die Lage mitten in einem Wohnquartier ist für den Bau eines Pumptracks «Mini» prädestiniert.

Grobkostenschätzung: 16m x 7m = 112m² à Fr. 150.- = **Fr. 17'000.-**

Kleinbasel West – Dreirosen-Anlage

Unterer Rheinweg 168, 4057 Basel



Bestand:

- Spielplatz
- Öffnungszeiten: 07.00h – 22.00h
- Spielgeräte heute: Sandkasten, Rutschen, Schaukeln, Ball spielen, Tischtennis, Wasser Klettern, Basketball, Street-Workout
- Fläche Grünanlage (inkl. Wege): 11'000m²
- Lage: Mischgebiet (Wohnen / Arbeiten)
- Anbindung ÖV: nicht relevant
- Toiletten vorhanden
- Bistro im benachbarten Jugendtreff
- Bänke & Tische

Beschrieb:

Die Dreirosen-Anlage zieht mit ihrem vielfältigen Angebot Kinder und Jugendliche aus der ganzen Stadt an. Die Anlage ist von allen Seiten her zugänglich. Alle wünschbaren Nebenanlagen sind vorhanden und runden das Angebot ab. Ein Pumptrack würde das bisherige Angebot optimal ergänzen.



Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.1):



Auch wenn an dieser Stelle beispielhaft ein kleiner Pumptrack gezeigt wird, würde in der Dreirosenanlage durchaus auch Raum und der Anspruch für einen grösseren Pumptrack zur Verfügung stehen. Angesichts der Frequentierung der Dreirosen-Anlage durch Jugendliche wäre auch ein zweiter, schwierigerer Pumptrack als Ergänzung denkbar. Das Projekt kann neben dem Allwetterplatz umgesetzt werden. Es sind keine weiteren Erläuterungen für die Benutzung notwendig. Die für den Spielplatz aufgezeigten Regeln und Öffnungszeiten gelten (Ausnahme: Helmverbot) auch für den Pumptrack. Die zentrale Lage am Brückenkopf, bei einer Schule und im dicht besiedelten Kleinbasel ist für den Bau eines Pumptracks «Mini» prädestiniert.

Grobkostenschätzung: 16m x 7m = 112m² à Fr. 150.- = **Fr. 17'000.-**

Erweiterung: 16m x 20m = 320m² à Fr. 150.- = 48'000.-

5.1.2 «Modular»

Bei der Realisierung der Variante «Modular» kann der Schwierigkeitsgrad des Pumptracks gegenüber der Variante «Mini» gesteigert werden. Aus diesem Grund wird von den aktuell auf dem Markt angebotenen Layouts für die Beispiele auf den «World Cup» zurückgegriffen. Dieser Rundkurs enthält neben den Standard-Elementen auch eine Kurve in der anderen Richtung und Doppelwellen. Mit rund 490m² ist die Grundfläche ca. viermal so gross wie in der kleinen Variante. Der modularartige Aufbau erlaubt das Abbauen und Umsetzen der Anlage in nützlicher Frist. Das Sportamt Basel-Stadt verfügt sowohl über das Personal als auch über die Fahrzeuge, um eine solche Verschiebung innerhalb eines Tages zu bewerkstelligen.



Abbildung 9: Beispiel Layout Modular ("World Cup")

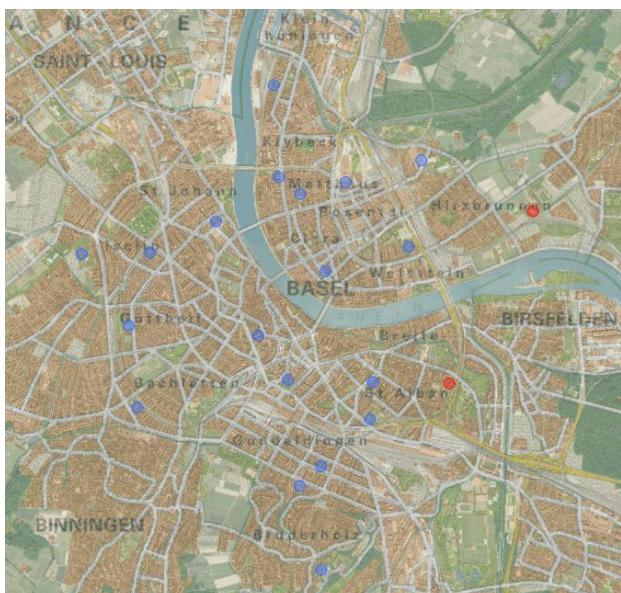


Abbildung 10: mögliche Standorte Pumptrack Modular

Prädestiniert für diese modularen Pumptracks sind – ähnlich wie für die Street-Soccer-Anlagen – Schulhausplätze. Die Anlage kommt damit direkt zu der Haupt-Anspruchsgruppe, steht in der Regel leicht lärmgeschützt und kann durch einen Abwart vor Ort gelegentlich auf Schäden und die Einhaltung der Nutzungsregeln überwacht werden. Die Platzierung und periodische Verschiebung von 2-3 modularen Pumptracks in Basel würde allen Interessierten in regelmässigen Abständen die Nutzung innerhalb des Stadtteils ermöglichen. Die Kosten für die Anschaffung von drei Pumptracks mit dem oben gezeigten Layout würden sich auf ca. Fr. 150'000.- belaufen. Für den Unterhalt sind Beträge unter 5'000.- einzurechnen.

Kleinbasel Ost – Schulanlage Bäumlihof

Zu den drei Linden 80, 4058 Basel



Bestand:

- Primarschule, Sekundarschule, Gymnasium
- Fläche Schulanlage (inkl. Sportplätze und Gebäude): 85'000m²
- Lage: ausserhalb Siedlungsgebiet
- Anbindung ÖV: Bus 34
- WCs evt. in Schule nutzbar
- Sitzgelegenheiten vorhanden
- Standort-Vorschlag Pumptrack: Allwetterplatz

Beschrieb:

Die Schulanlage Bäumlihof ist die grösste Schulanlage des Kantons Basel-Stadt. An diesem Standort werden alle Schulstufen der Volksschule angeboten. Dadurch erhöht sich auch die Zahl der potentiellen NutzerInnen der Anlage. Insbesondere für den Schulunterricht könnte der Pumptrack eine willkommene Abwechslung darstellen. Die Platzierung auf dem Allwetterplatz im Süden der Schule (direkt bei den Turnhallen) verringert das Risiko bei Stürzen, führt aber allenfalls zu Konflikten mit anderen Nutzungen des Platzes.



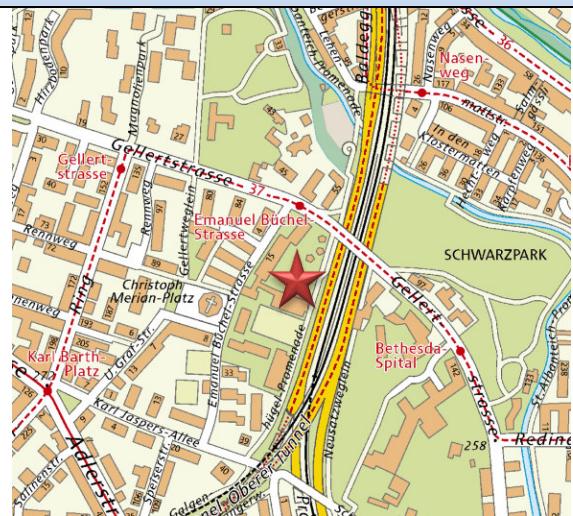
Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.2):



Ein Allwetterplatz bietet optimale Voraussetzungen für die Platzierung eines modularen Pumptracks. Die Schülerinnen und Schüler aus dem Kleinbasel und Riehen können den Pumptrack insbesondere ausserhalb der Schulzeiten nutzen. Der Track liegt innerhalb der Schulanlage und führt damit auch bei reger Nutzung nicht zur Beeinträchtigung von Wohngebieten durch Lärm. In Verbindung mit dem Schulstandort sind die Bereitstellung von Informations- und Schulungsmaterial (bis hin zur Bereitstellung von Leihvelos für den Sportunterricht) denkbar. Durch die gelegentliche Überwachung durch den Schulhausabwart ist sichergestellt, dass die Anlage immer in gutem Zustand ist und die Benutzungszeiten eingehalten werden.

Anschaffungs-Kosten: Fr. 50'000.-

Grossbasel Ost – Gellertschulhaus
Emanuel Büchel-Strasse 15, 4052 Basel

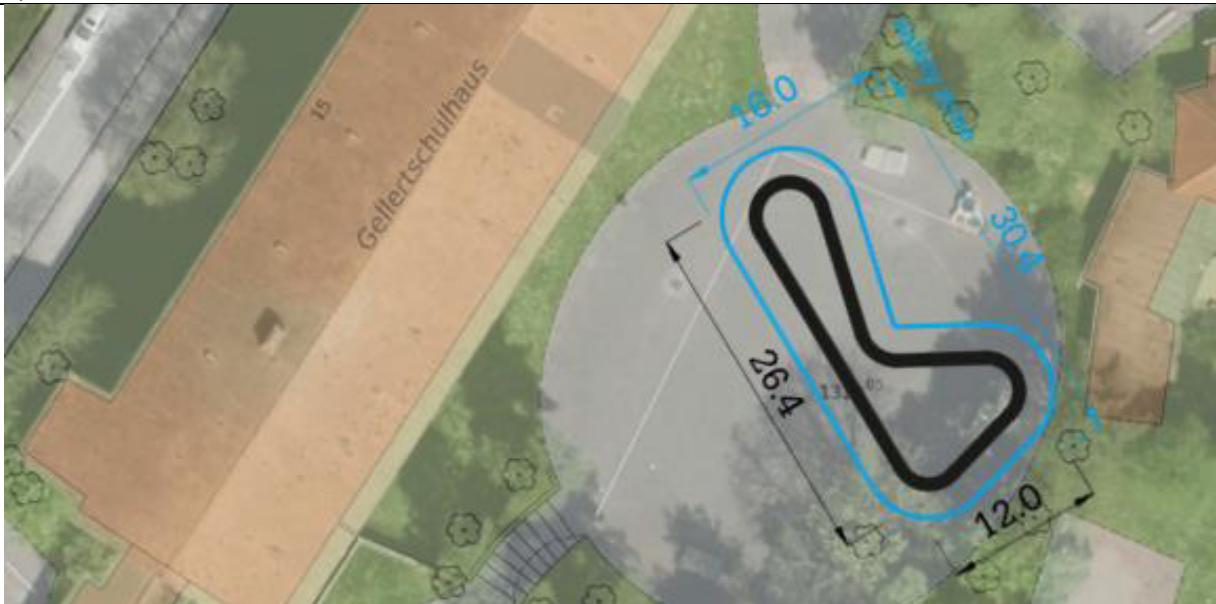


Bestand:

- Kindergarten, Primarschule, Sekundarschule
- Fläche Schulanlage (inkl. Sportplätze und Gebäude): 24'000m²
- Lage: Wohngebiet
- Anbindung ÖV: Bus 37
- WCs evt. in Schule nutzbar
- Sitzgelegenheiten vorhanden
- Standort-Vorschlag Pumptrack: Pausenplatz

Beschrieb:

Am Standort Gellert sind diverse Schulstufen vorhanden. Das benachbarte Wohnquartier verfügt zwar über viele, grosse private Grünflächen, ist aber mit Spiel- und Sportmöglichkeiten bestimmt nicht überversorgt. Die temporäre Nutzung des Pausenhofs für den modularen Pumptrack würde bestimmt auf Anklang bei den Kindern und Jugendlichen in den umliegenden Quartieren stossen. Auch in diesem Beispiel wäre in Verbindung mit Informationsmaterial und Leihvelos eine Nutzung im Sportunterricht denkbar.



Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.2):



Beim Schulstandort Gellert sind diverse Schulstufen angeordnet und werden dementsprechend auf das Angebot des Pumptracks aufmerksam. Die Nutzung ausserhalb der Schulzeiten ist trotz Lage im Wohngebiet und nahem Spitalstandort aufgrund der Ausrichtung des Platzes zur Autobahn/Bahnlinie hin unproblematisch. Um auch dem Schulsport zu dienen und aufgrund der eher jüngeren NutzerInnen ist die Bereitstellung von Informationsmaterial (z.B. Infotafel) auf jeden Fall zweckmässig. Für die Überwachung der Anlage und Sicherstellung der Nutzungsregeln (insbesondere Einhaltung der Öffnungszeiten) ist ein Abwart vor Ort.

Anschaffungs-Kosten: Fr. 50'000.-

5.1.3 «Maxi»

Die Standortsuche für einen Bikepark nach dem Vorbild Zürichs ist im dicht besiedelten Stadtgebiet Basels nicht ganz so einfach wie bei den beiden vorhergehenden Varianten. Um die Anforderungen an eine überregional wirkende Sportanlage zu erfüllen, ist von einem Flächenverbrauch von mindestens 4'000m² auszugehen. Freie, ungenutzte und unverplante Flächen in dieser Grössenordnung existieren nicht. Für die Beispiele wird deshalb auf bestehende Sportzentren des Kantons zurückgegriffen. Der Bikepark wird dabei auf Rasensportfeldern geplant. Aufgrund der angespannten Situation in der Auslastung, insbesondere durch die Fussballvereine, müssten bei einer Umsetzung Ersatzmassnahmen getroffen und auch finanziert werden. Dies kann neben der Suche nach zusätzlichen Trainings- und Spielfeldern auch die vermehrte Realisierung von Kunstrasenfeldern mit Beleuchtung zur Intensivierung der Nutzung und für eine mögliche Ausweitung der Nutzungszeiten sein.

Mit der Platzierung der Variante «Maxi» auf einer bestehenden Sportanlage können insbesondere die bereits vorhandenen Nebenanlagen (Garderoben, WCs, Bewirtung) mitgenutzt werden. Dies spart Geld. Auch die Verkehrserschliessung ist, mit Ausnahme der Parkplatzsituation beim Sportzentrum Schützenmatte, optimal gelöst. Um eine Mischung aus der Nutzung von Auswärtigen und dem Angebot für die ansässige Wohnbevölkerung zu finden, sind die Beispiele auf den zwei eher innerhalb des Siedlungsgebiets liegenden Sportzentren angeordnet worden. Selbstverständlich kommen auch andere Sportanlagen mit grossen Flächen für einen Bikepark Basel in Frage. Das Problem des Realersatzes der Flächen für den Rasensport bleibt jeweils bestehen.



Abbildung 11: Aussen-Sportanlagen Basel-Stadt

Sportzentrum Rankhof
Grenzacherstrasse 405, 4058 Basel



Bestand:

- Sportzentrum mit Rasenfeldern, Stadion, Allwetterplatz, Kunstrasen, Beachvolleyball, Dreifach-Sporthalle, Tennis
- Fläche Sportanlage: 81'000m²
- Lage: neben Wohngebiet
- Anbindung ÖV: Bus 31/38
- WCs / Garderoben vorhanden
- Bewirtung vorhanden
- Parkplätze vorhanden

Beschrieb:

Das Sportzentrum Rankhof liegt am östlichen Rand der Stadt und bietet eine breite Palette an Sportmöglichkeiten für den Indoor- und Outdoor-Sport. Die Verknüpfung mit dem umliegenden Quartier ist gegeben. Die Kombination eines Pumptracks «Maxi» mit einem Sportzentrum dieser Größenordnung ergibt viele Synergien, die sich auch positiv auf die Investitionskosten auswirken können.



Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.3):



Verschiedene spezifische Anforderungen an einen Pumptrack «Maxi» sind mit der Platzierung auf einem bestehenden Sportzentrum bereits erfüllt. Durch das bestehende Angebot von Garderoben, WCs und allenfalls sogar Bewirtung können die NutzerInnen und Nutzer zudem länger auf der Sportanlage verweilen. Der Fokus liegt klar auf dem Sport (Spitzen- und Breitensport). Durch die Anbindung an die umliegenden Quartiere und den öffentlichen Nahverkehr profitieren aber auch weniger sportliche NutzerInnen in der Freizeit von der Anlage. Die Grösse der ausgeschiedenen Fläche erlaubt die Realisierung eines breiten Angebots vom Laufradtrack bis zur schwarzen Piste. Die Verkehrsanbindung ist mit dem Anschluss an das ÖV-Netz und die bereitstehenden Parkplätze optimal. Eine Beleuchtung existiert heute noch nicht, könnte aber nachgerüstet werden. Allerdings ist dabei, wie auch bei der Anordnung der Aufenthaltsflächen auf die angrenzenden Wohnbauten Rücksicht zu nehmen. Der Bikepark würde ein bestehendes Trainingsfeld ersetzen.

Grobkostenschätzung: (in Analogie zum Bike Park Zürich) **Fr. 1.2 – 2.0 Mio.**

Sportzentrum Schützenmatte

General Guisan-Strasse 29, 4054 Basel



Bestand:

- Sportzentrum mit Rasenfeldern, Stadion, Leichtathletik (Innen und Aussen), Allwetterplatz, Kunstrasen, Tennis
- Fläche Sportanlage: 80'000m²
- Lage: Wohngebiet, zentral
- Anbindung ÖV: diverse Tram/Buslinien
- WCs / Garderoben vorhanden
- Bewirtung vorhanden
- keine separaten Parkplätze vorhanden

Beschrieb:

Die Schützenmatte liegt als einzige Sportanlage des Kantons mitten in der Stadt. Sie ist von Wohngebieten umgeben und mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen. Vom Bahnhof Basel SBB ist man mit dem öffentlichen Verkehr in 5 Minuten vor Ort. Benachbart zum Sportzentrum liegt der Schützenmattpark, welcher ganzjährig (auch von SportlerInnen) rege genutzt wird. Ein Angebot wie ein Pumptrack fehlt bisher im Bereich Schützenmatte.



Erfüllung Anforderungen (gemäss Kapitel 4.2.3):



Auch im Sportzentrum Schützenmatte können insbesondere die Anforderungen an die Nebenanlagen optimal erfüllt werden. Auch wenn bei diesem Vorschlag der Fokus klar auf der Nutzung durch SportlerInnen liegt, sollte aufgrund der sehr zentralen Lage auch zwingend ein ausreichendes Angebot für Freizeit-NutzerInnen realisiert werden. Die Verkehrsanbindung ist aufgrund der Nähe zum Bahnhof optimal. Einziger Nachteil dürfte die Parkplatzsituation sein. Die Grösse der ausgeschiedenen Fläche erlaubt die Realisierung eines breiten Angebots vom Laufradtrack bis zur schwarzen Piste. Eine Beleuchtung existiert heute noch nicht, könnte aber nachgerüstet werden. Allerdings ist dabei, wie auch bei der Anordnung der Aufenthaltsflächen auf die angrenzenden Wohnbauten Rücksicht zu nehmen. Der Bikepark würde ein bestehendes, unregelmässig genutztes Trainingsfeld ersetzen.

Grobkostenschätzung: (in Analogie zum Bike Park Zürich) **Fr. 1.4 – 2.0 Mio.**

5.2 mögliche weitere Standorte

Die auf den vorangehenden Seiten aufgezeigten Beispiele orientieren sich stark an der bestehenden Bebauungsstruktur der Stadt Basel. Die Sportstättenstrategie des Kantons hat sich bisher aus betrieblichen Gründen auf die Realisierung von grossen Zentren mit vielfältigem Angebot konzentriert. Mit der Tendenz zur Individualisierung der sportlichen Aktivitäten (Sport Schweiz, 2014¹²) kommen in Zukunft aber auch kleinere Flächen für Sportanlagen zur freien Benutzung durch die Bevölkerung in Frage. Auch die Strategie des Sportamts Basel-Stadt wird sich in Zukunft an dieser Tendenz orientieren.

Für das Thema Pumptracks heisst dies, dass alle vorgestellten Varianten auch in den grossen, anstehenden Arealentwicklungen des Kantons Platz finden können. Sei es als Bestandteil eines Spielplatzes (Variante «Mini») oder als Sportanlage, fokussiert auf den Radsport (Varianten «Modular» oder «Maxi»). Es wird Aufgabe der ProjektträgerInnen sein, das Thema in die Planungen einzubringen.

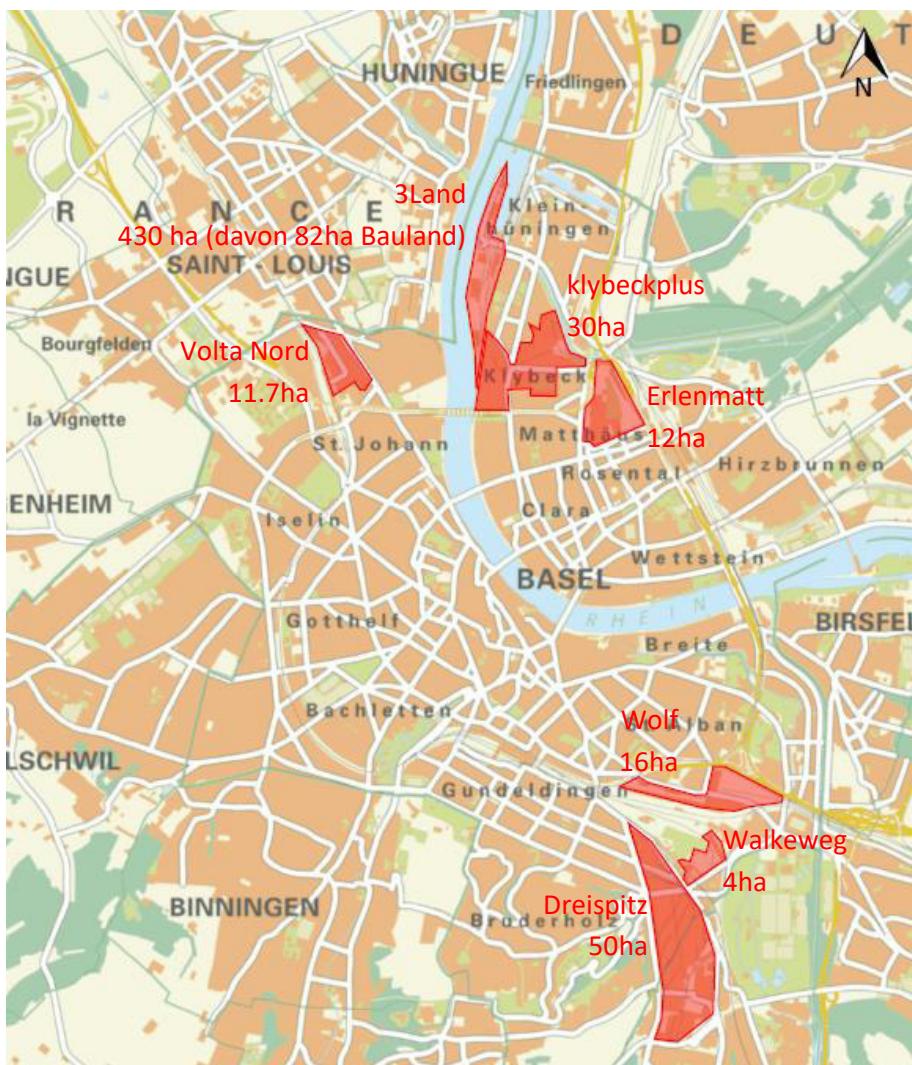


Abbildung 12: Arealentwicklungen Basel
(<http://www.planungsamt.bs.ch/arealentwicklung.html>)

¹² <http://www.baspo.admin.ch/de/dokumentation/publikationen/sport-schweiz-2014.html>

5.3 Leihvelos

Auch wenn der Zugang zu den Pumptracks mit Blick auf die Ziele der Anlagen möglichst niederschwellig und damit am allerbesten mit dem eigenen Velo (oder Rollsportgerät) erfolgen soll, kann die Bereitstellung von Leihvelos für gewisse NutzerInnen-Gruppen durchaus sinnvoll sein. Insbesondere bei den Varianten «Modular» und «Maxi» erleichtert die Nutzung mit einem auf Pumptracks ausgerichteten Velo den Zugang. Die Nutzung des Pumptracks macht so auch mehr Freude als mit einem handelsüblichen Strassenvelo. Es sind zwei mögliche Varianten zur Abgabe von Mietvelos denkbar:

Zusammenarbeit Velohändler - öffentliche Nutzung



Abbildung 13: Beispiel Veloladen Basel-St. Johann (www.velopaul.ch)

Lokale Velofachgeschäfte können durchaus ein Interesse an der Abgabe von Mietvelos für die Nutzung auf den Pumptracks haben. Wenn NutzerInnen das Thema für sich entdecken, ist die Chance gross, dass sie sich auch für den Eigenbedarf und die Nutzung in der Natur ein Velo anschaffen. Die Möglichkeit zur Ausleihe von Velos für die Nutzung des Pumptracks kann auf Info-Plakaten aufgezeigt werden. Im Idealfall kann durch das Velogeschäft sogar vor Ort (zu gewissen Zeiten) eine Betreuung und Vermietung stattfinden. Dies ist besonders gut möglich in Verbindung mit Events auf dem und rund um den Pumptrack.

Schul- und Vereinsnutzung – Container

Wenn das Thema Pumptracks in den Schulunterricht eingebaut werden soll, bietet sich eine Lösung mit vor Ort stationierten Velos und Helmen an. Insbesondere in der Verknüpfung mit den modularen Anlagen können Sportlehrpersonen damit den Pumptrack ohne grossen Zusatzaufwand in den Sportunterricht einbauen. Wichtig ist dabei neben der Bereitstellung von Fahrzeugen und Schutzausrüstung auch die Schaffung von einfachem Schulungsmaterial mit exemplarischen Lektionen zum Erlernen des Fahrens auf dem Pumptrack.



Abbildung 14: Beispiel Velo- und Materialverleih aus dem Container (www.ebike-generation.com)

5.4 Organisatorisches

5.4.1 Rollen Projekträger

In allen Gesprächen mit potentiellen Projektträgern ist der Verfasser auf Unterstützung zur Realisierung von Pumptracks in Basel gestossen. Alle Angefragten sind sich einig, dass ein solches Angebot zum Bild Basels als Velo- und Sportstadt passt.

Legende: : Lead / O: Mitarbeit

	Mini			Modular			Maxi		
	Planung	Realisierung	Betrieb & Unterhalt	Planung	Realisierung	Betrieb & Unterhalt	Planung	Realisierung	Betrieb & Unterhalt
Sportamt	O								
Stadtgärtnerei							O	O	O
Amt für Mobilität	O				O	O	O		O
Pro Velo						O	O		O
trailnet.ch	O			O		O	O		O

Tabelle 6: Rollen Projekträger

Die Federführung liegt immer bei der öffentlichen Hand als Eigentümerin der Anlagen. Nichtdestotrotz kann insbesondere bei der Realisierung von grösseren Projekten auf das Know-How der privaten Organisationen in den Phasen Planung und Betrieb zurückgegriffen werden. Im Betrieb ist vor allem in den Themen Bewerbung, Nutzung und Schulung eine Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und privaten Fachorganisationen sinnvoll.

5.4.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht selten scheitern gute Ideen am fehlenden Geld für die Projekte. Für die Umsetzung von Pumptracks sind aktuell im Kanton Basel-Stadt verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten (auch in Kombination) vorhanden.

Mehrwertabgabe-Fonds¹³

5. Abschnitt: Ausgleich, Entschädigung, Heimschlag

1. Mehrwertabgaben

a) Zweck

§ 120. Mehrwertabgaben gelten die Vorteile ab, die entstehen, wenn die zulässige Geschossfläche durch Änderung der Zoneneinteilung oder der Zonenvorschriften, durch einen Bebauungsplan oder durch eine Bewilligung vergrössert wird.

² Die auf Grundstücke in der Stadt Basel entfallenden Abgaben sind für die Schaffung neuer oder für die Aufwertung bestehender öffentlicher Grünräume wie Parkanlagen, Stadtwälder, Alleen und Promenaden zu verwenden.⁵³⁾

Abbildung 15: Auszug Bau- und Planungsgesetz BS

Die Mehrwertabgabe existiert im Kanton Basel-Stadt bereits seit 1977. Die Zweckbindung zugunsten von Grünräumen wurde 1999 im Bau- und Planungsgesetz verankert. Die Pumptracks der Kategorie «Mini» und «Maxi» erfüllen die Anforderungen an den zu erfüllenden Zweck als Grünanlage mit dem Ziel der Wohnumfeldaufwertung volumfähiglich und können deshalb auch Gelder aus

¹³ <http://www.stadtgaertnerei.bs.ch/stadtgruen/mehrwertabgabefonds.html>

diesem Topf beanspruchen. Als verantwortliche Organisation ist die Stadtgärtnerei Basel für die Verwaltung des Fonds zuständig.

Ordentliche Mittel Bau- und Verkehrsdepartement¹⁴

In der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements sind Gelder für die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs gemäss §13 des Umweltschutzgesetzes des Kantons Basel-Stadt eingestellt. Die Verwaltung dieser Gelder obliegt dem Amt für Mobilität. Mit diesem Geld können nicht nur Anpassungen der Infrastruktur, sondern auch sogenannt „weiche“ Massnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, Events, Schulungsmaterialien, etc. mitfinanziert werden. Diese Gelder zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs lösen die über mehrere Jahre gesprochenen Rahmenkredite Fuss- und Veloverkehr ab.

Ordentliches Budget Sportamt¹⁵

Das Sportamt Basel-Stadt verfügt in seinem ordentlichen Budget nicht nur über Gelder für den Betrieb und Unterhalt der Sportanlagen sondern auch für Baumassnahmen und Anschaffungen im Sinne des Sports. Für kleinere Projekte wie einen Pumptrack auf einem Spielplatz oder eben modulare Tracks bieten das Budget «Kleininvestitionen» gute Möglichkeiten.

weitere Finanzierungsquellen öffentliche Hand

Mit seinen positiven Effekten in Bereichen Umweltschutz, Gesundheitsförderung und Sport ergeben sich für Pumptracks weitere Möglichkeiten zur Finanzierung aus Quellen der öffentlichen Hand.

- Investitionsplanung Kanton: Längerfristige, grössere Projekte können in die 10-Jahres-Investitionsplanung des Kantons einfließen. Im Antrag müssen zuhanden des Regierungsrats alle Begründungen, Kosten (Investition, Betrieb und Unterhalt) und Effekte ausgewiesen werden. Das letzte Wort über das Budget liegt schliesslich beim Parlament (Grosser Rat).
- Erziehungsdepartement - Förderung aus Budget Sportunterricht: Dies kann insbesondere für die Herstellung von Schulungsmaterial und die Bereitstellung von Leihvelos für den Einsatz im schulischen Sportunterricht ein Thema werden.
- Gesundheitsdepartement – Gesundheitsförderung
- Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt – Amt für Umwelt und Energie (AUE): Das AUE unterstützt immer wieder Projekte, welche einen positiven Effekt auf den Umweltschutz haben. Es wird davon ausgegangen, dass auch Pumptracks durchaus die Anforderungen an eine solche Förderung erfüllen.

private Finanzierung

Von privater Seite sind eher Gelder für den Betrieb als für den Bau von Pumptracks zu erwarten. Sowohl Pro Velo als auch die IG Radsportförderung NWCH können über Projekte kleinere Beträge anbieten, welche z.B. für Schulungsmaterial verwendet werden könnten. Bei der Varianten «Modular» und «Maxi» besteht zudem das Potential für die Akquisition und Platzierung von Werbung auf der Anlage.

¹⁴ <http://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverkehr-foerdern.html>

¹⁵ <http://www.jfs.bs.ch/fuer-sportlerinnen-und-sportler.html>

5.4.3 Politik

Für die Realisierung eines Bikeparks Basel wird man aufgrund der Höhe der Investitionskosten auf die Unterstützung der Politik angewiesen sein. Auch wenn die Themen Sport und Velo in der Politik gut verankert sind, ist für die Umsetzung einer Sportanlage für den Mountainbike-Sport davon auszugehen, dass Aufklärungsarbeit geleistet werden muss. Vorteilhaft ist dabei die Verankerung des Themas in verschiedenen Departementen der kantonalen Verwaltung.

5.5 erste und nächste Schritte

Das Ziel dieses Berichts ist gemäss Kapitel 1.3 der Anstoss für die Umsetzung von Pumptracks in Basel. Der erste Schritt ist mit der Fertigstellung dieser Abschlussarbeit getan. Mit der Verankerung des Themas soll das Projekt «Pumptracks für Basel» aber natürlich noch nicht enden. Aus heutiger Sicht können folgende Schritte in Richtung Realisierung führen.

		erster Schritt	nächste Schritte
Mini	Stadtgärtnerei	Integration eines Pumptracks in das nächste Spielplatz-Projekt (z.B. Landhof)	Umsetzung Pilot-Pumptrack mit Geldern aus dem Mehrwertabgabefonds; Monitoring der Nutzung
Modular	Sportamt / Mobilität	Anschaffung modularer Pumptrack zur flexiblen Platzierung auf Schulanlagen des Kantons	Evaluation der Nutzung; Bereitstellung von Info- und Schulungsmaterial zur Nutzung durch Schulen und Private (z.B. Fahrkurse Pro Velo)
Maxi	Sportamt	Bedarfs- und Machbarkeitsanalyse für einen Bikepark Basel	Antrag auf Aufnahme ins Investitionsprogramm des Kantons

Tabelle 7: erste und nächste Schritte

Literaturverzeichnis

Berichte und Dokumente

Städtevergleich Mobilität

Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zürich; Planungsbüro Jud (2012)

<http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/staedtevergleich-mobilitaet.html>

Pilotstudie: Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, ASTRA; Urban Mobility Research, Büro für Sozialforschung (2014)

<http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/studie.html>

Spielplatzkonzept Basel

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Stadtgärtnerei in Zusammenarbeit mit pg landschaften, Sissach (2011)

Sportgesetz Kanton Basel-Stadt

(2011, aktuelle Version 2016)

<http://www.gesetzesammlung.bs.ch/frontend/versions/3951>

Sport Schweiz 2014 – Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung

Bundesamt für Sport (2014)

<http://www.baspo.admin.ch/de/dokumentation/publikationen/sport-schweiz-2014.html>

512 – Pumptracks

Bundesamt für Sport (2012)

Internet

<http://flyingmetal.ch> (Trailbau)

<http://pumptracks.ch> (Trailbau)

<http://www.dirtlines.ch> (Verzeichnis Dirlpark / Pumptracks)

<http://www.trailnet.ch/> (Trägerverein MTB-Breitensport und Infrastruktur)

<http://www.flowzone.ch> (News-Portal MTB-Szene)

<http://www.bikefreaks.ch/> (News-Portal Radsport-Szene)

www.pumptrack.de

<http://www.mtb-news.de/news/2014/12/02/pumptrack-stuttgart-neugereut/>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Pumptrack>

Anhänge

- A. Gesprächsnotizen Interview Martin Dolleschel - Amt für Mobilität Basel-Stadt
- B. Gesprächsnotizen Interview René Schenker – IG Radsportförderung NWCH
- C. Gesprächsnotizen Interview Roland Chrétien & Reto Maurer – Pro Velo beider Basel
- D. Gesprächsnotizen Interview Brigitte Löwenthal – Stadtgärtnerei Basel
- E. Bike Park Allmend, Zürich; Dokumentation Grün Stadt Zürich (2011)

Anhang A - Gesprächsnoten Interviews

Gesprächspartner:

- **Martin Dolleschel**
Amt für Mobilität Basel-Stadt: Projektleiter Mobilitätsstrategie
Mittwoch, 9. November 2016 – 15.30h bis 17.00h
- Stadtgärtnerei Basel-Stadt
- Pro Velo beider Basel
- René Schenker

Ausgangslage

Die Stadt Basel bezeichnet sich selbst sowohl als Velo- als auch als Sportstadt. Öffentliche Pumptracks in verschiedenen Größenordnungen nach dem Vorbild Zürichs sucht man aber in der Stadt vergebens. Pumptracks stellen die optimale Verbindung zwischen Bewegungsförderung, sportlicher Betätigung und der Möglichkeit zur spielerischen und sicheren Schulung des velofahrerischen Könnens dar.

Was braucht es damit auch in Basel öffentliche Pumptracks gebaut werden? Wer trägt das Projekt und hilft bei der Finanzierung mit? Wieso gibt es Pumptracks in Basel noch nicht? Welche Arten von Pumptracks könnte man sich vorstellen?

Fragestellungen

1. Veloförderung	
Welchen Auftrag/Anspruch zur Förderung des Veloverkehrs hat ihre Organisation?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Kantonale Verfassung, Umweltschutzgesetz, verkehrspolitisches Leitbild, kantonaler Richtplan, Teilrichtplan Velo, Masterplan Velo</i>• <i>Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel als behördlichenverbindliche Aufgabe; nicht nur Infrastruktur sondern auch „weiche“ Massnahmen</i>
Welche technischen Fähigkeiten auf dem Velo sind heute gefragt? Welche fehlen besonders?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Aussagen Verkehrsprävention: Erfahrungen Verkehrsgarten: Spektrum technische Kenntnisse sehr breit; Koordination, Gleichgewicht, Selbstsicherheit;</i>• <i>Resultat der Studie: Verlagerung des Fokus von der Verkehrserziehung als Regelkunde zur Ausbildung Fahrzeugbeherrschung</i>
Welche Tendenzen in der Velonutzung sind zu beobachten?	<p>Pilotstudie Velonutzung von Jugendlichen (2014):</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Auslöser: Mikrozensus mit Beobachtung Abnahme Velonutzung bei den Kindern und Jugendlichen (6-20 Jahre).</i>• <i>Kooperation ASTRA – Kanton BS; Velohemmende Faktoren:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>sehr guter öV als Konkurrenz (sozial, gemütlich, schnell)</i>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ gestohlene, kaputte Velos (Fähigkeit zur Reparatur fehlt, Spass mit schlechtem Velo eingeschränkt) ○ Wahrnehmung des Straßenverkehrs und der Infrastruktur (Gefährdung, freies Fahren gewünscht, Unfallerfahrungen, Förderung Selbstbewusstsein) ○ soziale Aspekte (Velofahren uncool, Nebeneinanderfahren) ○ Beobachtung Verkehrsgarten: starker Fokus auf Erziehung und Verkehrsregeln; keine Förderung des Velofahrens ● Empfehlungen Studie: Verbesserungen Infrastruktur (Nebeneinander fahren), Räume zum Ausprobieren und Üben (explizit BMX, Trial) ● Bezug Pumptrack: Velofahren ist uncool (Pumptrack als coole Anlage neben „stierem“ Straßenverkehr), Verkehrssituationen (Pumptrack zur Förderung der Fahreigenschaften, Selbstbewusstein), sozialer Treffpunkt (Pumptrack als Freizeitbeschäftigung), ● Erfahrung Pumptrack Velofest Basel: eher jüngeres Publikum; Anlage muss abgestufte Schwierigkeiten anbieten; Velos zur Verfügung stellen; Event-Charakter ● Studie definiert drei Gruppen: Jene, die nie velofahren; jene die schon immer mit dem Velo gefahren sind und die grösste Gruppe: Personen, die einmal Velofahren gelernt haben und es im Jugendlichen-Alter aufgegeben haben ● Bisher keine Tendenzen für Erwachsene und Ältere erfasst; Anforderungen eher an landschaftlich schöne, gemütliche Wege; passendes Angebot: Velofahrkurse
2. Pumptracks	
Wissen Sie was Pumptracks sind und was sie machen?	<ul style="list-style-type: none"> ● Anlage in Lörrach unter Autobahnbrücke ● Pumptracks als Massnahme für die Veloförderung bekannt und anerkannt
Welche Aufgaben könnten Pumptracks aus der Sicht ihrer Organisation übernehmen?	<ul style="list-style-type: none"> ● Technische Fähigkeiten, Fahrzeugbeherrschung ● Pumptracks finden in der Veloförderung des Amts für Mobilität Platz. ● Abgestimmt auf Nutzergruppen und deren Mobilitätsradius; gemäss Studie müsste vor allem bei den 12- bis 17-jährigen angesetzt werden → der Fokus in Basel müsste auf mittleren, gut erreichbaren Anlagen liegen
Wer soll auf diesen Pumptracks fahren?	<ul style="list-style-type: none"> ● -
Wie müssten Pumptracks aussehen, ausgestaltet sein, damit sie möglichst hilfreich sind?	<ul style="list-style-type: none"> ● -

3. Standorte & Projektträger	
Welchen Beitrag zur Integration von öffentlichen Pumptracks in Basel können Sie leisten?	<ul style="list-style-type: none"> • Amt für Mobilität hat die Mittel um solche Anlagen zu unterstützen; deckt sich mit Strategie und Auftrag • Finanzierung über Velorahmenkredit denkbar
Wo könnten Sie sich solche Anlagen vorstellen? (Beispiele)	<ul style="list-style-type: none"> • Ansatz mit drei unterschiedlichen Größenordnungen positiv; Platzierung auf Allmend eher schwierig • Versuch mit Platzierung von mobilen Anlagen auf Allmend gescheitert (Anfrage Stadtgärtnerei und Allmendverwaltung), Problematik Publikationsfrist bei längerer Dauer (ab wenigen Tagen), zwingende Befestigung des Bodens, grosse Fläche notwendig • Anlagen müssen auch für Ungeübte zugänglich sein; Wege zu den Anlagen haben auch eine Bedeutung
Machen mobile Anlagen mehr Sinn als fest Verbaute?	<ul style="list-style-type: none"> • Je nach Anlage • Preis: ca. 50'000.-
Welche Anliegen an eine solche Anlage hätten Sie? (Betrieb, Unterhalt, Kosten)	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Anforderungen der öffentlichen Hand (Unterhalt, Lärm, ...)
4. Projektstart	
Soll der Kanton Basel-Stadt das Thema ins Rollen bringen?	<ul style="list-style-type: none"> • Projektstart erwünscht • Breite Abstützung innerhalb der Verwaltung wichtig • Finanzierungsmöglichkeiten innerhalb bestehenden Krediten Veloförderung möglich (Fokus mobile Anlage)
Wie kann das optimalerweise geschehen?	<ul style="list-style-type: none"> • Events • Projektstart mit Werbung, Events oder evt. Wettbewerb • Prüfung eines integrierten Veloverleihs
Welche Schritte sind dafür nötig?	<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessung, Wege zu den Anlagen auch betrachten • Enge Abstimmung innerhalb der betroffenen Verwaltungsabteilungen
Zusatzinformationen	
Kosten mobile Anlage Velofest	Fr. 9'000.- bis 10'000.- für einen Tag
Weitere Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Pumptrack Lörrach • Beleuchteter Nacht-Pumptrack aus Taipeh
Weitere Partner	<ul style="list-style-type: none"> • Gesundheitsdepartement (heute Förderung vor allem über feste Programme)

Lieblingszitat für Bericht:

„Pumptracks können sehr vielfältige, positive Einflüsse auf die Velonutzung haben.“

Anhang B - Gesprächsnoten Interviews

Gesprächspartner:

- Amt für Mobilität Basel-Stadt
- Stadtgärtnerei Basel-Stadt
- Pro Velo beider Basel
- **René Schenker**
IG Radsportförderung NWCH, ex OK-Präsident Bike-Festival, Sektionsleiter Trailnet NWCH
Montag, 16. November 2016 – 15.30h bis 17.00h

Ausgangslage

Die Stadt Basel bezeichnet sich selbst sowohl als Velo- als auch als Sportstadt. Öffentliche Pumptracks in verschiedenen Größenordnungen nach dem Vorbild Zürichs sucht man aber in der Stadt vergebens. Pumptracks stellen die optimale Verbindung zwischen Bewegungsförderung, sportlicher Betätigung und der Möglichkeit zur spielerischen und sicheren Schulung des velofahrerischen Könnens dar.

Was braucht es damit auch in Basel öffentliche Pumptracks gebaut werden? Wer trägt das Projekt und hilft bei der Finanzierung mit? Wieso gibt es Pumptracks in Basel noch nicht? Welche Arten von Pumptracks könnte man sich vorstellen?

Fragestellungen

1. Veloförderung	
Welchen Auftrag/Anspruch zur Förderung des Veloverkehrs hat ihre Organisation?	<ul style="list-style-type: none">● <i>Trailnet und IG Radsportförderung NWCH haben das Ziel den Radsport zu fördern; nicht nur organisierten Sport, sondern auch für die Öffentlichkeit</i>
Welche technischen Fähigkeiten auf dem Velo sind heute gefragt? Welche fehlen besonders?	<ul style="list-style-type: none">● <i>Pumptracks zur Förderung der gesamtheitlichen Koordination</i>
Welche Tendenzen in der Velonutzung sind zu beobachten?	<ul style="list-style-type: none">● <i>Velonutzung immer vielfältiger; Velo als Spielzeug</i>● <i>Beeinflussung auch durch Youtube-Stars</i>● <i>Tendenzen Bike-Festival: Freeriden auf befestigten Wegen & Pumptracks</i>
2. Pumptracks	
Wissen Sie was Pumptracks sind und was sie machen?	<ul style="list-style-type: none">● <i>IG Radsportförderung NWCH hat einen mobilen Pumtrack (Layout «World Cup») mit Unterstützung des Sportamts BL gekauft; steht zurzeit in der Bikehalle in Zwingen und im Sommer dann in Reinach outdoor</i>

Welche Aufgaben könnten Pumptracks aus der Sicht ihrer Organisation übernehmen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Spielerischer Umgang mit dem Velo fördern (auch ohne Zeitmessung und Druck)</i> <i>Horizontale & vertikale Bewegungen lösen Glücksgefühle aus</i>
Wer soll auf diesen Pumptracks fahren?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Anfänger bis zum Könner</i>
Wie müssten Pumptracks aussehen, ausgestaltet sein, damit sie möglichst hilfreich sind?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Dauerhafter Unterhalt der Tracks wichtig; bei Freiwilligenarbeit: klare Zuteilungen und Nachwuchsarbeit (nachziehen)</i> <i>Öffentliche Anlage: unbedingt befestigt ausführen (Holz, Beton, Asphalt)</i> <i>Wichtig: Layout des Pumptracks muss stimmen</i> <i>Kombination der mobilen Parcours für verschiedene Schwierigkeitsstufen</i> <i>Pumptracks auf Nutzer ausrichten (im Quartier: für Kinder / grössere Anlagen: für Cracks)</i>
3. Standorte & Projektträger	
Welchen Beitrag zur Integration von öffentlichen Pumptracks in Basel können Sie leisten?	<ul style="list-style-type: none"> <i>IG Radsportförderung kann einen kleinen finanziellen Beitrag leisten</i> <i>Weitere Angebote: Schulung und Kontakte zu jungen Cracks</i>
Wo könnten Sie sich solche Anlagen vorstellen? (Beispiele)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Pumptracks unbedingt im Siedlungsgebiet einrichten (soziale Kontrolle, Zugänglichkeit)</i> <i>In der Nähe der Nutzer</i>
Machen mobile Anlagen mehr Sinn als fest Verbaute?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Vorteil 'fest verbaut': breiterer Fahrweg möglich, ästhetische Einbindung in Umfeld möglich</i> <i>Vorteil 'mobile Anlage': Flexibilität, funktionierendes Layout, für alle Rollsportgeräte tauglich, jederzeit erweiterbar, "Rhythmus" stimmt immer, Produktpalette wird laufend erweitert</i>
Welche Anliegen an eine solche Anlage hätten Sie? (Betrieb, Unterhalt, Kosten)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Platzierung mobiler Tracks wenn möglich auf weichem Untergrund (wegen Stürzen)</i> <i>Beleuchtung nicht zwingend nötig; abhängig vom Standort</i> <i>Sozialen Treffpunkt integrieren (z.B. Veloständer, Sitzbank, evtl. Grillstelle)</i> <i>Für Schulsport: Velos müssen zur Verfügung gestellt werden (z.B. lokale Velohändler)</i>
4. Projektstart	
Soll der Kanton Basel-Stadt das Thema ins Rollen bringen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Thema für Verwaltung/Politik noch nicht greifbar</i>
Wie kann das optimalerweise geschehen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Mittlere Anlage als Initialzündung</i> <i>Schulsport einbeziehen</i> <i>Lancierung im Rahmen eines Events</i>

Welche Schritte sind dafür nötig?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Beispiel Reinach: mobiler Pumptrack als «Eisbrecher» für den Bau einer festen Anlage</i> <i>Aufzeigen der Bedeutung als Mittel zur Bewegungsförderung</i>
Zusatzinformationen	
Wichtiges	<ul style="list-style-type: none"> <i>Starthügel als Start- und Endpunkt wichtig; Projekt Pontresina funktioniert aber auch gut (mit Absprachen unter den NutzerInnen)</i> <i>Pumptracks hießen früher «Skill Center»; einer der ersten Pumptracks stand an der Tour de Suisse-Ankunft in Arlesheim(2006)</i> <i>Grosse Anliegen schaffen Anreiz, weil «Stars, Zugpferde» auf der gleichen Anlage unterwegs sind</i> <i>Nutzer können gezählt werden (geht auch bei MTB-Trails)</i>
Weitere Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> <i>Horburg-Park: Viele Sprünge und viel Freiwilligenarbeit (Schaufeln); eine der ersten Anlagen in der Region</i> <i>Trailnet-Pumptracks:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Biel</i> <i>Weissenstein, Bern</i> <i>Pumptrack & Bikehalle Zwingen: sehr gute Anlage</i> <i>Schlechtere Beispiele:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Pumptrack Allschwil: Operative Führung von grosser Bedeutung</i> <i>Pumptrack Therwil (Fr. 70'000.-): Lead für den Unterhalt fehlt; Linienführung schlecht</i> <i>Pumptrack Dornach: falsche Linienführung; nicht fahrbar</i>
Grosse Anlage	<ul style="list-style-type: none"> <i>Verkehrsanbindung wichtig</i> <i>Einzugsgebiet überregional</i> <i>Vielseitigkeit; unterschiedliches Fahrkönnen bedienen</i> <i>Nur wenige Unternehmer können asphaltierte Tracks korrekt herstellen</i>
Mobiler Pumptrack	<ul style="list-style-type: none"> <i>«genormte» Strecken zum internationalen Vergleich untereinander (Beispiel: WorldCup-Pumptrack)</i> <i>Lärm-Thema vor allem bei Skates und Trottinetts (ist aber dämmbar); Velos fahren praktisch lautlos</i> <i>Auch als Beton- und Holz-Versionen für das feste Verbauen vorhanden</i> <i>Transport und Auf- / Abstellen klären (z.B. mit Transportfirma, mit Hersteller)</i>
Mini-Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <i>Layout auf Basis von langjährigen Erfahrungen</i>

Lieblingszitat für den Bericht:

„Pumptracks fördern die allgemeine Koordination auf spielerische Weise optimal.“

Anhang C - Gesprächsnoten Interviews

Gesprächspartner:

- Amt für Mobilität Basel-Stadt
- Stadtgärtnerei Basel-Stadt
- **Roland Chrétien** (Geschäftsführer) & **Reto Maurer** (Fahrkursleiter)
Pro Velo beider Basel
Donnerstag, 19. November 2016 – 10.00h bis 11.30h
- René Schenker

Ausgangslage

Die Stadt Basel bezeichnet sich selbst sowohl als Velo- als auch als Sportstadt. Öffentliche Pumptracks in verschiedenen Größenordnungen nach dem Vorbild Zürichs sucht man aber in der Stadt vergebens. Pumptracks stellen die optimale Verbindung zwischen Bewegungsförderung, sportlicher Betätigung und der Möglichkeit zur spielerischen und sicheren Schulung des velofahrerischen Könnens dar.

Was braucht es damit auch in Basel öffentliche Pumptracks gebaut werden? Wer trägt das Projekt und hilft bei der Finanzierung mit? Wieso gibt es Pumptracks in Basel noch nicht? Welche Arten von Pumptracks könnte man sich vorstellen?

Fragestellungen

1. Veloförderung	
Welchen Auftrag/Anspruch zur Förderung des Veloverkehrs hat ihre Organisation?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Förderung des Veloverkehrs in der Schweiz</i>• <i>Spezielle Programme für Jugendliche (Défi-Velo: 15-20 Jahre: Förderung aller Fähigkeiten im Zusammenhang mit dem Velo: Flicken, Technik, Regeln, Fahren, ...)</i> http://www.defi-velo.ch/de/
Welche technischen Fähigkeiten auf dem Velo sind heute gefragt? Welche fehlen besonders?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Je früher angefangen wird, desto besser</i>• <i>Hohe Anforderungen an Koordination und Konzentration</i>• <i>Lernen durch Fahren</i>• <i>Fahrkurse Pro Velo (A: Verkehrsgarten, B: Strasse); Hauptproblem: mangelnde Konzentration auf Verkehrssituation</i>

Welche Tendenzen in der Velonutzung sind zu beobachten?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Pro Velo hat auf Studie «Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen» mit eigenen Programmen (z.B. Défi-Velo) reagiert.</i> <i>Aussagen der Kantonspolizei: motorisches, technisches Fahrkönnen der Kinder und Jugendlichen wird immer schlechter</i> <i>Schulbereich: motorische Fähigkeiten werden immer schlechter; Neugier & Bewegungslust vorhanden, wird aber nicht ausgelebt</i>
2. Pumptracks	
Wissen Sie was Pumptracks sind und was sie machen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Pro Velo hat bisher kaum Erfahrungen mit Pumptracks gemacht</i> <i>Pro Velo hat einen mobilen Pumptrack am Velofest (2015) aufgestellt</i> <i>Pumptracks sind schon ca. 40 Jahre alt; zuerst durch BMX-ler, neuerdings eher durch MTB-Downhiller</i>
Welche Aufgaben könnten Pumptracks aus der Sicht ihrer Organisation übernehmen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Velofahren lernen in einem sehr geschützten Rahmen</i> <i>Sicherheit auf dem Velo insbesondere für Jüngere fördern</i>
Wer soll auf diesen Pumptracks fahren?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Angebot für Sportlehrer (Schulen)</i> <i>Fahrsicherheit für Veloanfänger (Kinder)</i> <i>Jugendliche / Erwachsene: Pumptrack als Puzzleteil für das Erlernen des Fahrens</i> <i>Spezifisches, sportliches Training für Mountain-Biker</i>
Wie müssten Pumptracks aussehen, ausgestaltet sein, damit sie möglichst hilfreich sind?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Hilfestellung für Neu-Nutzer: didaktische Anleitung für das Erlernen des Fahrens (Info-Tafel) anbieten</i> <i>Dossier für Sportlehrer als didaktische Anleitung sowie Leihvelos zur Verfügung stellen</i> <i>Spielerische Förderung anstreben</i> <i>Fokus Pro Velo: kleine Kinder zur nachhaltigen Förderung des Veloverkehrs</i>
3. Standorte & Projekträger	
Welchen Beitrag zur Integration von öffentlichen Pumptracks in Basel können Sie leisten?	<ul style="list-style-type: none">
Wo könnten Sie sich solche Anlagen vorstellen? (Beispiele)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Allmend, öffentliche Plätze</i>
Machen mobile Anlagen mehr Sinn als fest Verbaute?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Vorteil mobiler Anlagen: Attraktion bleibt durch Standortwechsel vorhanden (keine Langeweile)</i>
Welche Anliegen an eine solche Anlage hätten Sie? (Betrieb, Unterhalt, Kosten)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Nachhaltigkeit muss gewährleistet sein</i> <i>allenfalls als Anlage für Pro Velo-Fahrkurse für Fortgeschrittene</i> <i>Förderung für alle Altersgruppen (für Erwachsene z.B. mit Nutzung als Laufrad mit tiefem Sattel)</i>
4. Projektstart	
Soll der Kanton Basel-Stadt das Thema ins Rollen bringen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>für Sportunterricht: Unterlage für Sportlehrer notwendig</i> <i>Selbstverständlich: alle Stakeholders stehen der Förderung des Veloverkehrs positiv gegenüber</i>
Wie kann das optimalerweise geschehen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>mit positiven Beispielen und Erfahrungen argumentieren</i>

Welche Schritte sind dafür nötig?	• -
Zusatzfragen	
Was entgegnet man Leuten mit Vorurteilen (Züchtung von Velo-Rowdys)?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sichere Velofahrer sind bessere Velofahrer</i> • <i>Für das Rowdytum ist vor allem die mangelhafte Infrastruktur im Strassennetz problematisch</i> • <i>allenfalls Infomaterial für Skeptiker bereitstellen</i> • <i>Integration aller Zielgruppen; Klarstellung öffentlicher Charakter; Nutzung offen für alle</i>

Lieblingszitat für den Bericht:

„Man könnte den Pumptrack in einen Aufbau zum Erlernen des Velofahrens optimal einbinden.“

Anhang D - Gesprächsnoteins Interviews

Gesprächspartner:

- Amt für Mobilität Basel-Stadt
- **Brigitte Löwenthal**
Stadtgärtnerei Basel-Stadt: Projektleiterin Parks & Grünanlagen
Dienstag, 17. November 2016 – 8.30h bis 10.00h
- Pro Velo beider Basel
- René Schenker

Ausgangslage

Die Stadt Basel bezeichnet sich selbst sowohl als Velo- als auch als Sportstadt. Öffentliche Pumptracks in verschiedenen Größenordnungen nach dem Vorbild Zürichs sucht man aber in der Stadt vergebens. Pumptracks stellen die optimale Verbindung zwischen Bewegungsförderung, sportlicher Betätigung und der Möglichkeit zur spielerischen und sicheren Schulung des velofahrerischen Könnens dar.

Was braucht es damit auch in Basel öffentliche Pumptracks gebaut werden? Wer trägt das Projekt und hilft bei der Finanzierung mit? Wieso gibt es Pumptracks in Basel noch nicht? Welche Arten von Pumptracks könnte man sich vorstellen?

Fragestellungen

1. Veloförderung	
Welchen Auftrag/Anspruch zur Förderung des Veloverkehrs hat ihre Organisation?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Kein direkter Auftrag zur Veloförderung</i>• <i>Grundsätzlich herrscht in Grünanlagen Veloverbot; Kinder auf Velos sind aber durchaus akzeptiert; Umsetzung durch soziale Kontrolle</i>• <i>Förderung von Veloabstellplätzen am Rand von Grünanlagen</i>
Welche technischen Fähigkeiten auf dem Velo sind heute gefragt? Welche fehlen besonders?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Mit dem Laufrad ergibt sich früh die Möglichkeit zum Erlernen des Velofahrens</i>
Welche Tendenzen in der Velonutzung sind zu beobachten?	<ul style="list-style-type: none">• <i>Auf Spielplätzen wird ersichtlich, dass Kinder heute motorische Defizite haben</i>• <i>Es fehlen die Plätze um das Velofahren ohne motorisierten Verkehr zu erlernen</i>• <i>Viele Erwachsene fahren nicht mehr Velo weil sie einen Unfall erlebt haben</i>

2. Pumptracks	
Wissen Sie was Pumptracks sind und was sie machen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Bisher bekannt aus dem Horburgpark (Vereinbarung zwischen Verein und Stadtgärtner seit gut 20 Jahren) und dem Landhof</i> <i>ehemaliger Pumptrack Erlenmatt (Bowl und Pumptrack)</i>
Welche Aufgaben könnten Pumptracks aus der Sicht ihrer Organisation übernehmen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Förderung soziale Kompetenz, motorische Kompetenzen (analog zu Vorgaben Spielplätze);</i>
Wer soll auf diesen Pumptracks fahren?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Grosse Bandbreite: vom kleinen Kind auf dem Laufrad bis zum jugendlichen Sportler</i> <i>Schliessung der «Velo-Nutzungs-Lücke» zwischen dem Erlernen und dem regelmässigen Nutzen (ca. 5 – 10 Jahre)</i>
Wie müssten Pumptracks aussehen, ausgestaltet sein, damit sie möglichst hilfreich sind?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Radien, Layout müssen den Vorgaben BASPO entsprechen</i>
3. Standorte & Projekträger	
Welchen Beitrag zur Integration von öffentlichen Pumptracks in Basel können Sie leisten?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Vorschlag «Mini» sehr gut verknüpfbar mit städtischen Spielplätzen</i> <i>Kinder haben ihr Laufrad und Trottinett auf dem Spielplatz sowieso mit dabei</i>
Wo könnten Sie sich solche Anlagen vorstellen? (Beispiele)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Neues Projekt Landhof: Im Bereich hinter dem neuen Gebäude (Spickel) entsteht ein «Natur-Spielplatz» auf welchem auch ein naturnaher Pumptrack durchaus seinen Platz finden würde</i> <i>Im Rahmen von Spielplatz-Projekten mit genügend Platz</i> <i>Grosse Anlage z.B. auf der Sportanlage St. Jakob</i>
Machen mobile Anlagen mehr Sinn als fest Verbaute?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Beide Anlagen machen Sinn, je nach Standort und Bodenbeschaffenheit</i>
Welche Anliegen an eine solche Anlage hätten Sie? (Betrieb, Unterhalt, Kosten)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Erschliessung je nach Grösse der Anlage wichtig</i> <i>Aufwand Unterhalt geringhalten (kann auch in Grünanlagen durchaus mit gebundener Tragschicht sein)</i> <i>Aufgrund der Dimension ist Wegfall Grünfläche durch Pumptrack verkraftbar; bei starker Nutzung macht gebundene Schicht sowieso Sinn (bei starker Beanspruchung wächst kein Grün)</i> <i>Anlage muss komplett integriert sein und zum Standort passen</i> <i>Erfüllung Sicherheitsnormen; Abstände zu anderen Spielgeräten</i> <i>Klärung Unterhalt (Menge, Kosten)</i>
4. Projektstart	
Soll der Kanton Basel-Stadt das Thema ins Rollen bringen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Stadtgärtner steht dem Thema positiv gegenüber</i>
Wie kann das optimalerweise geschehen?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Pumptrack könnte im Rahmen eines Spielplatz-Projekts über den Mehrwertabgabefonds finanziert werden (Stichwort: Förderung der Wohnlichkeit)</i>
Welche Schritte sind dafür nötig?	<ul style="list-style-type: none"> <i>Projekte umsetzen</i> <i>Einfachste Möglichkeit über modularen Pumptrack</i>

Zusatzinformationen	
Wichtiges	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Dirt-Tracks ist der Aufwand sehr hoch und auch die Schwierigkeit des Kurses verändert sich immer wieder • Pumptrack im Horburgspark als eines von vielen Providurien bis zur Umgestaltung des Parks
Bestehende Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Landhof: Rund um bestehenden Spielplatz ist ein Rundweg für Velos entstanden
Nutzung öffentlicher Sportanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der öffentlichen Sportanlagen immer noch unterdurchschnittlich; der Zugang scheint der Öffentlichkeit kaum bewusst
Beispiel Spielplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Spielplätze Basel vorhanden: Netz von grösseren und kleineren Anlagen in der gesamten Stadt • Anforderungen je nach Standort und Grösse (z.B. Schaukeln, Wasser, thematische Einordnung, Identifikation) • Wasserbecken Kannenfeldpark: Wird im Winter von kleinen Kindern mit Velos und Trottinetts genutzt

Lieblingszitat für den Bericht:

„Auf den Spielplätzen wird heute deutlich ersichtlich, dass Kinder motorische Defizite haben.“



Stadt Zürich
Grün Stadt Zürich



Bike-Park Allmend für wilde Ritte und spektakuläre Sprünge

Der Bike-Park Allmend füllt eine Lücke im Freizeit- und Sportangebot der Stadt Zürich und bildet mit dem benachbarten Freestyle-Park ein attraktives Zentrum für Zweirad-Sportlerinnen und -Sportler.

Velos sind ein stadttaugliches Verkehrsmittel – und noch viel mehr, zum Beispiel auch ein vielseitiges Sportgerät für unterschiedliche Sportarten und Freizeitbeschäftigungen. Die Zahl jener, die gern auf zwei Rädern durchs Gelände jagen, ist in Zürich in den letzten Jahren

deutlich gestiegen. Den urbanen Sportlerinnen und Sportlern fehlte aber bisher ein grosses öffentliches Übungsgelände, auf dem sie ihre Leidenschaften ausleben und ihre Technik verbessern konnten. Diese Lücke schliesst jetzt der neue Bike-Park auf der Allmend.

Bike-Park Allmend

für wilde Ritte und spektakuläre Sprünge

Verschiedene Disziplinen und Schwierigkeitsgrade

Der Bike-Park steht der ganzen Bevölkerung offen. Auf rund 5500 Quadratmetern Fläche bietet er fünf Parcours in drei Schwierigkeitsgraden und für verschiedene Velosportarten. Oder in der Fachsprache des Sports ausgedrückt: Der Bike-Park kombiniert die Welten Urban-BMX, Jumptrack und Pumptrack. Bereits Zweijährige können sich mit dem Laufrad auf einem einfachen Track versuchen, für Grössere mit wenig Erfahrung steht ein Pumptrack mit 40 Zentimeter hohen Wellen und Steilwandkurven zur Verfügung. Fortgeschrittene und Könnner wagen sich an den Jumptrack mit mehreren verbundenen Sprunglinien oder in die Bowls, drei je 2,8 Meter tiefe Krater. Mittelschwer ist die 80 Meter lange Strecke für Urban-BMX: Zwei bis drei Fahrerinnen und Fahrer starten vom 4 Meter hohen Starthügel und messen sich auf der gewellten Rundstrecke. Ein Startgate ermöglicht echte Wettkämpfe: Die Wettfahrerinnen und -fahrer stehen vor dem niederem Metallgitter, bis sich dieses beim Startschuss im Boden versenkt. Diese Anlage wird das Sportamt auch für Kurse und Wettkämpfe nutzen. Die verschiedenen Bereiche des Bike-Parks können miteinander nach Lust und Laune verbunden werden, so dass Abwechslung garantiert bleibt.

Bahnen aus stabilisiertem Material

Auf dem trapezförmigen Gelände zwischen Kanal- und Allmendstrasse, auf dem der Bike-Park liegt, befanden sich ursprünglich Familiengärten; beim Bau des Einkaufszentrums Sihlcity wurde es als Bauinstallationsfläche genutzt. Grün Stadt Zürich startete die Bauarbeiten am Bike-Park im Oktober 2012. Weil der Boden infolge der früheren Nutzungen als belastet gilt, verzichtete man auf Aushübe; so musste kein Material abgeführt und die Kosten konnten tief gehalten werden. Die Bahnen wurden auf dem Gelände aufgeschüttet, vorgeformt und mit stabilisiertem Kiesmaterial modelliert. Dabei kam ein eigens entwickeltes Gemisch aus Kies und Zement

zum Einsatz, das die Tracks haltbar macht und den Unterhaltsaufwand minimiert. Gruben mit Sickerkies zwischen den Tracks sorgen dafür, dass das Regenwasser gut abläuft. Die Anlage wird durch neu gesetzte Bäume beschattet, Steilhänge sind mit Weiden bepflanzt, Magerwiesen begrünen die gesamte Anlage.

Was lange währt

Die Entstehungsgeschichte der Anlage erstreckt sich über rund ein Jahrzehnt. 2003 wurde das Nutzungs-konzept Allmend Brunau erarbeitet, das bereits einen Bike-Park vorsah. Der Entscheid für den jetzigen Standort Kanalstrasse fiel 2005 nach einem Studienauftrag, der verschiedene Standorte evaluierte. 2008 startete das Projekt definitiv, 2010 erfolgte die Baueingabe. Der 2011 gegründete Verein Züritrails brachte sich in der Planungsphase aktiv ein. Ehe im Herbst 2012 die Reali-sierung des Bike-Parks begann diskutierten Grün Stadt Zürich und der Verein Fragen hinsichtlich Materialisierung konstruktiv aus. Insgesamt kostete die Anlage etwas we-niger als zwei Millionen Franken.

Tagsüber frei nutzbar

Der Bike-Park schliesst südlich an Sihlcity an und ist von dort aus schnell zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar. Zudem liegt die Anlage in unmittelbarer Nähe des Free-style-Parks. Die beiden Parks, die zusammen eine der grössten Anlage ihrer Art in Europa bilden, sind durch eine Unterführung unter der Allmendstrasse miteinander verbunden. Zwei Aufenthaltsbereiche im Schatten von Bäumen – einer davon mit Trinkbrunnen – laden im Bike-Park zum Ausruhen oder Zuschauen ein. Garderobenkästen und ein öffentliches WC stehen beim Freestyle-Park zur Verfügung. Der Bike-Park, der nicht eingezäunt und frei zugänglich ist, kann zwischen 8 und 21 Uhr be-nützt werden. Die Anlage wird vom Sportamt betrieben und von Grün Stadt Zürich unterhalten.

Bike-Park Allmend

Kanalstrasse, Büttenweg 8003 Zürich

Eigentümerin

Stadt Zürich

Gesamtprojektleitung

Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich,
Christine Bartholdi, Peter Bühler

Projektleitung Betrieb

Stadt Zürich, Sportamt, Martin Bernasconi

Bauingenieure Bike-Park

Gysi Leoni Mader AG, Pirmin Mader, Zürich

Gesamtleitung Bau

Gysi Leoni Mader AG, Mathias Schneider, Zürich

Parcoursplanung und-bau

cycle shark ag und pumptracks gmbh,
Pete Stutz und Fabian Vollrath, Zürich

Landschaftsarchitektur

raderschallpartner ag, Markus Fierz, Meilen

Grundmengen

Gesamtfläche	5500 m ²
Nutzfläche	4000 m ²
Urban-BMX	1100 m ²
Jumptrack	1600 m ²
Pumptrack	800 m ²
Bowl	200 m ²
Laufradtrack	300 m ²
Umgebung	1500 m ²
Fahrbahn	1000 m

Erstellungskosten Gesamtanlage

Kostenstand per 1. April 2011: CHF 1'936'000.-

Öffentlich nutzbare Anlage für den Bike-Sport mit festgelegten Betriebszeiten

	NUTZENDE	Altersgruppe
		Dauer Aufenthalt
		NutzerInnen-Gruppe
		Schwierigkeit
	LAGE	Fläche
		Standort
		Einzugsgebiet
		Lärm
		Verkehrerschliessung
		Beleuchtung
	BETRIEB & UNTERHALT	Erläuterungen
		Unterhalt
		Öffnungszeiten
		Überwachung
	NEBENANLAGEN	Garderoben
		WC
		Sitzgelegenheit
		Spezial

Dank

Für das Verfassen einer Abschlussarbeit ist in keinem Stellenbeschrieb oder der Freizeitplanung wirklich Zeit vorgesehen. Ich bin froh und dankbar, dass ich für die Erarbeitung des vorliegenden Berichts auf die Unterstützung von Vorgesetzten, Mitarbeitenden, Interessierten, Fachexperten und meiner Frau zählen konnte. Mein Dank für die Mithilfe geht an folgende Personen:

Roland Chrétien, Pro Velo beider Basel / Martin Dolleschel, Amt für Mobilität Basel-Stadt / Peter Howald, Sportamt Basel-Stadt / Jérôme Hunziker, Flying Metal GmbH / Brigitte Löwenthal, Stadtgärtnerei Basel / Lisa Mathys, Korrektorin / Reto Maurer, Pro Velo beider Basel / René Schenker, IG Radsportförderung NWCH / Oliver Schwarz, Sportamt Basel-Stadt / Pete Stutz, Leiter Breitensport Swiss-Cycling / Konrad Willar, Pumptrack.de

Impressum

Verfasser:

Florian Mathys

Erziehungsdepartement des Kanton Basel-Stadt
Jugend, Familie und Sport - Abteilung Sport/Sportamt
Leiter Planung, Bau & Unterhalt Sportanlagen
Grenzacherstrasse 405
CH-4058 Basel
T: +41 61 267 56 90
florian.mathys@bs.ch

Persönliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die Arbeit selbstständig, ohne unerlaubte fremde Hilfe angefertigt habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäss aus Veröffentlichungen oder aus anderweitig fremden Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht.

Basel, Januar 2017



Florian Mathys