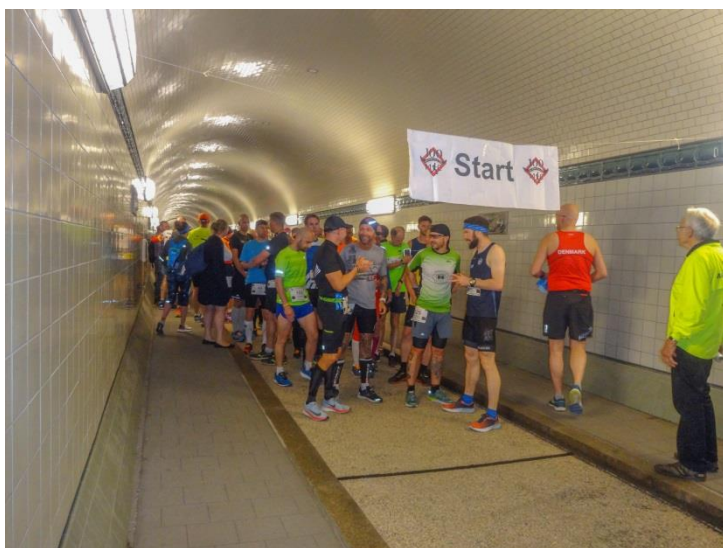


Marathon unter Wasser

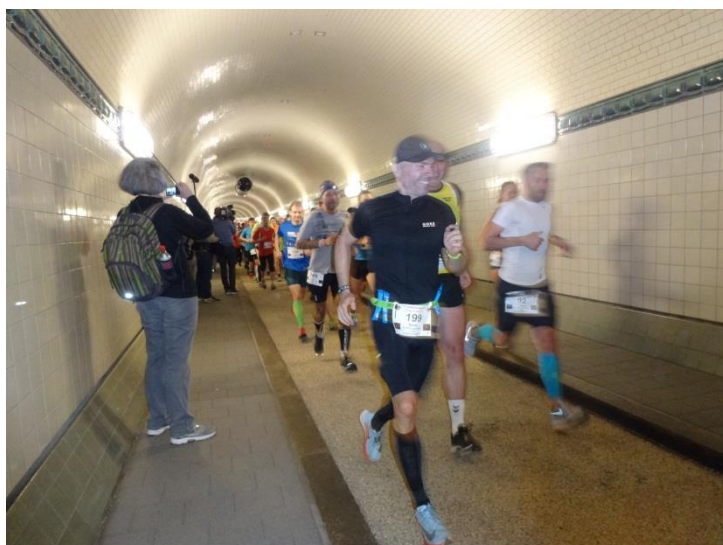
11. 100MC-Marathon im St. Pauli Elbtunnel“ am 02.06.2019

Inzwischen bin ich bekannt für meine Vorliebe für ausgefallene Marathonstrecken. Ob tief unter der Erde im Salzbergwerk, im Parkhaus für Autos über viele Etagen rauf-und-runter, im Bürogebäude des TÜV über zwei Etagen, auf einer Radrennbahn in einer Sporthalle, auf einem Kreuzfahrtschiff im Bosphorus, auf einem Laufband, das in einer Antarktis-Bucht ankerte - alle diese Läufe machten mir sehr großen Spaß und trösteten mich darüber hinweg, dass die guten Laufzeiten von früher für mich leider nicht mehr erreichbar sind. Und so war ich hellauf begeistert, als ich durch Zufall erfuhr, dass nach neunjähriger Wartezeit wieder der Hamburger Elbtunnelmarathon stattfinden sollte. Die Teilnehmerzahl war auf 280 beschränkt, mehr gibt die Strecke nicht her. Schnell war die Meldung abgegeben und ich um 55 € ärmer.



Der 1911 eröffnete St. Pauli-Elbtunnel, in Abgrenzung zum seit 1975 bestehenden Neuen Elbtunnel auch Alter Elbtunnel genannt, unterquert die Norderelbe auf einer Länge von 426,5 Metern und verbindet mit zwei Tunnelröhren die nördliche Hafenkante bei den St. Pauli-Landungsbrücken (Nordeingang) mit der Elbinsel Steinwerder (Südeingang). Er wird als öffentlicher Verkehrsweg sowohl von Fußgängern und Radfahrern (und nur noch selten) von Kraftfahrzeugen genutzt. Er galt bei seiner Eröffnung als technische Sensation und steht seit 2003 unter Denkmalschutz. Die zwei parallelen Röhren haben einen Durchmesser von je 4,8 m Durchmesser und eine Mindesthöhe von ebenfalls 4,7 m für eine Mittelfahrbahn von 1,95 m Breite (was der damaligen Spurweite der Pferdefuhrwerke entsprach) und zwei erhöhte Fußwege von 1,2 m Breite auf beiden Seiten. Zugänglich sind die in zwei Metern Abstand liegenden Röhren durch 24 Meter tiefe Schächte auf beiden Seiten, in die große Aufzüge für Personen und Fahrzeuge eingebaut sind. An den gefliesten Wänden der Tunnelröhren sind in regelmäßigen Abstand kleine Steinzeug-Reliefs eingefügt. Auf ihnen wird thematisch die darüber liegende Elbe dargestellt. Hierzu gehören Abbildungen von Fischen, Krebsen, Muscheln, aber auch von Ratten und weggeworfenen Gegenständen.

Seit August 2010 wurde die östliche Tunnelröhre des 100 Jahre alten, denkmalgeschützten Bauwerks für 60 Mio. € saniert (geplant waren 15-17 Mio.!!) und ist seit dem 26. April 2019 wieder eröffnet und für den Verkehr freigegeben. Dadurch konnte der 100-Marathon-Club Hamburg den seit 2000 jeweils am letzten Sonntag des Jahres stattfindenden Elbtunnel-Marathon nach 9 Jahren wieder



Seit August 2010 wurde die östliche Tunnelröhre des 100 Jahre alten, denkmalgeschützten Bauwerks für 60 Mio. € saniert (geplant waren 15-17 Mio.!!) und ist seit dem 26. April 2019 wieder eröffnet und für den Verkehr freigegeben. Dadurch konnte der 100-Marathon-Club Hamburg den seit 2000 jeweils am letzten Sonntag des Jahres stattfindenden Elbtunnel-Marathon nach 9 Jahren wieder

(allerdings nur einmalig und im Sommer) aufleben lassen, bevor im nächsten Monat die Sanierung der westlichen Tunnelröhre beginnt.



Gelaufen wird in der (unsanierten, ziemlich dunklen) westlichen Röhre von Nord nach Süd (also St. Pauli nach Steinwerder), dann folgt die sehr enge Wende in die östliche (sanierte, wie neu aussehende, hell erleuchtete) Röhre, die wieder zurück nach St. Pauli führt, dann wieder ganz enge Linkskurve usw. usw. Das Ganze 48 Mal. 48 Runden á 868,5 m plus die nicht komplette Startrunde von 508 m ergibt die Marathonstrecke von 42.195 m. Soweit, so gut.

Am 2. Juni herrschte bombiges Sommerwetter mit 30 Grad Celsius. In den Tunneln war es hingegen von den vergangenen kühlen Tagen nur 17 Grad „warm“. Ideal für uns Läufer, allerdings wurde es wegen der von

uns ausgeatmeten Luft immer feuchter, zuletzt lief Wasser in Rinnsalen von den komplett mit Fliesen ausgekleideten Röhren. Alle Läufer hatten mit den zuletzt 100% Luftfeuchte zu kämpfen und schwitzten trotz der kühlen Luft wie bei einem Wettkampf in den Tropen.



Beim Start um 9 Uhr waren wir Läufer/innen und die Helfer noch unter sich. Aber bald zeigte sich ein ganz großes Problem: ganze Heerscharen von Fußgängern und Hunderte Radfahrer wollten ebenfalls durch die Tunnelröhren und nahmen nur wenig Rücksicht auf uns. Die Streckenposten sprachen zwar jeden an und baten um Rücksichtnahme uns Läufern gegenüber und viele nutzten deshalb auch den 1,2 Meter schmalen Fußweg auf der rechten Seite der Röhren. Aber speziell langsame Radfahrerinnen und besonders solche mit zweirädrigen Kinderanhängern waren rücksichtslos und blieben auf der

eigentlich für uns Läufer vorgesehenen Mittelfahrbahn. Besonders am südlichen Tunnelende bei den Zeitnahmematten gab immer wieder Stau, da hier auch die Wartezone für die Lastenaufzüge war, mit deren Hilfe die Radfahrer und Fußgänger wieder ans Tageslicht gebaggert wurden.



Die elektronische Rundenzählung – angesteuert durch die auf den Laufschuhen zu montierenden Chipkärtchen – funktionierte fast klaglos. 49 Mal mussten wir über die Mess-Matten laufen und konnten dabei unsere zurückgelegten Runden auf einer Tabelle ablesen, die von einem Beamer an die Wand projiziert wurden. Auf meiner Armbanduhr zählte ich sicherheitshalber selbst die Runden über einen Tastendruck nach jeder Runde. Ziemlich bald fiel mir auf, dass ich immer eine Runde mehr

registriert hatte als die offizielle Anzeige auswies.

In der Ausschreibung des Veranstalters wurde darauf hingewiesen, dass jeder Läufer sicherheitshalber selbst die Runden zählen sollte. Dazu fanden sich in der Ausschreibung sechs verschiedene Zählstrategien. Beispiel Nummer 4: „für Seeleute: ihr bringt euch einen Tampen mit. Nach jeder absolvierten Runde macht ihr einen Knoten, nach jeder zehnten Runde einen Doppelknoten. Wenn ihr den fünften Doppelknoten habt, seid ihr eine Runde zu viel gelaufen.“ Sehr informativ auch die Strategie Nr. 6 „für Gläubige: ihr betet, dass die Elektronik dieses Jahr funktioniert.“ Für mich bedeutete das: der Veranstalter könnte Probleme beim Rundenzählen erwarten.



Deshalb lief ich (frustriert) am Ende noch eine „Sicherheitsrunde“, nach meiner Anzeige die 50. Nach dem Rennen gab der Veranstalter dann bekannt, dass die Elektronik die erste (unvollständige) Runde nicht registriert hatte, also meine Anzeige stimmte. Die elektronisch erfasste Endzeit nach 42,2 km war damit korrekt mit 3:42:29 ermittelt worden. Meine (unnötige) Sicherheitsrunde war übrigens die schnellste – wegen Wut im Bauch und Adrenalinmaximum im Blut. Hinterher freute ich mich über den 35. Gesamtplatz (von 220 Teilnehmern) und den Sieg in meiner AK M65 und darüber, einen weiteren außergewöhnlichen Marathon ganz ordentlich bewältigt zu haben.

Karl Mascher