



SpeedVille

Interview Sessions

November 2015

Ralph Denk

Team BORA-Argon 18

Marc Bator

Radsporthliebhaber & Moderator

Paul Fasse

GFNY Deutschland

Peter Lintner

Fotograf

Janine & Michael

Meyer

Local Heroes Köln

Die Stimme des Ötztalers

Othmar Peer

«In den letzten 15 Jahren waren
wenige Sieger beim Ötztaler sauber»



Du faszinierender Radsport...

... wie Du es doch immer wieder schaffst, uns um den Finger zu wickeln: Egal, wie steil und lang der Anstieg auch ist, wir quälen uns Meter für Meter hinauf – oftmals gerade schnell genug, dass wir nicht vom Rad fallen. Nicht nur Schmerzen, auch Verzicht nehmen wir in Kauf – zu schön sind die Endorphine in der darauffolgenden Abfahrt.

So widersprüchlich, so schmerzhaft und vielleicht gerade deswegen so schön? Der Radsport wirft einige Fragen auf.

Und genau so entstand die Idee für dieses Online-Magazin: Hinter die Kulissen bzw. in die Köpfe der Menschen hineinzuschauen, die dem Radsport, so wie ich, verfallen sind. Was treibt Jedermann an, 17 Stunden pro Woche zu trainieren? Wie fühlt es sich an, im Rahmen der Tour de France L'Alpe d'Huez zu bezwingen? Was geht in einem vor, wenn man den Öztaler moderiert und ahnt, dass eine Vielzahl der Top-Fahrer gedopt sind? Und wie kommt man als 57-jähriger Tierarzt auf die Idee, sein erstes Radrennen zu veranstalten?

Viel Spaß beim Lesen der ersten Ausgabe – ich hoffe es gefällt Euch?!

Euer Daniel

Die Interviews

8



OTHMAR PEER

DIE Stimme des Öztaler Radmarathons.
#ehrlich #offen #intensiv #Doping #Öztaler

18



RALPH DENK

Team-Manager vom Profiteam BORA-Argon 18.
#Vision #Mut #Leidenschaft #TDF2016

26



PAUL FASSE

Tierarzt aus Springe – und Organisator des GFNYD.
#Radsport #Mut #Leidenschaft #GFNYD

34



PETER LINTNER

Fotograf zahlreicher Radsport-Events.
#Ästhetik #Transalp #tolleFotos

46



MARC BATOR

Nachrichtensprecher, Berater und Radsportliebhaber.
#Trust #FlandernRundfahrt #Leidenschaft #Zukunft

54



JANINE & MICHAEL MEYER

Das radsportbegeistertste Ehepaar Kölns.
#Liebe # Radsport #Leidenschaft #Köln

62

IMPRESSUM

Herausgeber, Fotografie, Anzeigenschaltung





12
Kilometer
Tormante



Follow me!
Hier klicken





«Einige Events hier in Österreich kommen einfach nicht weiter, weil sie kaum Deutsche ansprechen.»

Othmar Peer

«In den letzten 15 Jahren waren wenige Sieger beim Ötztaler sauber!»

Othmar ist die Stimme des Ötztaler Radmarathons - der wohl prestigeträchtigste Radmarathon im Alpenraum.

In einem sehr intensiven und offenen Interview sprachen wir über das Erfolgsrezept des Ötztales, die Radmarathon-Szene in Österreich und natürlich wurde auch über fehlgeleitete Jedermänner diskutiert, die meinen, bei einem Hobbyrennen dopen zu müssen.

Was macht für Dich die Faszination Radsport aus?

Die Faszination Radsport ist schwer zu erklären. Man kommt mit dem Rad in Regionen, in die man zu Fuß eben nicht hinkommt – ein großer Reiz.

Der Radsport ist trotz aller negativen Facetten weiterhin faszinierend für mich. Da bin ich schon oft mit Scheuklappen unterwegs – ich blende auch mal alles Negative um mich herum aus, was Du Daniel ja eigentlich nicht machst. Du bist ja schon ein kritischerer Zeitgeist. (schmunzelt)

Findest Du?

Ja, klar. Ich verfolge ja, was Du schreibst. Das gefällt mir.

Man sollte meines Erachtens aber schon kritisch sein und vor allem bleiben.

Du verurteilst schon eher pauschal, was aber auch richtig ist bei den aktuellen Entwicklungen.

Das Thema Doping ist sowieso sehr schwer zu begreifen. Im Profibereich könnte man es ja noch verstehen – da geht es um sehr viel Geld. Wenn Du als Athlet Deine Leistung nicht bringst, dann bist Du raus und musst oftmals zurück ins Nichts. Ich unterstütze es natürlich nicht, kann aber verstehen, wenn der eine oder andere nachhilft, weil seine Existenz eben gefährdet ist. Aber bei Jedermann-Radmarathons, wo es um

wirklich nichts geht, kann das ich natürlich nicht verstehen.

Das bringt mich zur Frage: Worum geht's denn bei den Radmarathons? Der eine oder andere nutzt die Rennen ja sicherlich auch für Marketingzwecke.

Da hast Du vollkommen recht. Das Ganze ist einfach sehr unappetitlich und vor allem unfair. Ich will es auch oftmals gar nicht wahrhaben, dass es wirklich so „ausgeartet“ ist. Und kannst Du Dir auch vorstellen warum?

Nein, was meinst Du?

Ich bin daran leider mit schuld. Wie Du weißt, habe ich den Ötztaler Radmarathon mitgestaltet. Und am Anfang des Radmarathons habe ich das gemacht, was heute eher verpönt ist: Ich habe Profis für die Rennen verpflichtet.

Da wir das Rennen groß machen wollten, mussten wir bekannte Aushängeschilder verpflichten. Wir haben damals Sponsoren organisiert, wie z.B. das Casino in Seefeld, die uns Einiges an Geldern bereitgestellt haben. Mit diesem Geld haben wir dann bekannte Profis eingekauft – vor allem welche, die international bekannt waren.

Das kann ich nachvollziehen – große Namen ziehen natürlich immer.

Mit unseren lokalen Größen von damals, wäre es schwer gewesen, das Rennen international bekannt zu



machen. Und sehr stark geholfen, hat uns damals natürlich auch das TOUR-Magazin – das muss ich schon sagen.

Inwiefern?

Bei der zweiten Auflage des Ötztaler Radmarathons war der damalige Chefredakteur da: Carlson Reinhard – er hat dann netterweise einen siebenseitigen Bericht über das Event geschrieben. Sieben Seiten!

Und von da an ist die Geschichte richtig steil gegangen – quasi ein Selbstläufer geworden. Die deutschen Teilnehmer haben uns vor allem nach vorne gebracht. Der Deutsche ist ja sowieso ein großer Fan der Berge. Der möchte nicht über so ein paar Hügel fahren – der will immer über

die richtig großen Berge fahren – die Rennen müssen auch immer über 200 km sein. Sonst ist es für ihn kein Radmarathon. (lacht)

Da fühle ich mich tatsächlich angesprochen.

Zu Hause kann er dann stolz sagen, dass er das Timmelsjoch, den Jaufenpass oder zum Beispiel das Stilscher Joch geschafft hat. Und in dieser Zeit sind tatsächlich die Deutschen massenhaft zu uns gekommen. Und die Deutschen sind so wichtig!

Ich bin ja nicht nur beim Ötztaler dabei – ich moderiere ja noch andere Radevents hier in Österreich, wie den Kärnten Radmarathon, Neusiedlersee etc.

Die kommen leider alle nicht weiter,

weil sie kaum Deutsche ansprechen. Und das ist jammerschade: Der Kärnten Radmarathon ist zum Beispiel einer der schönsten Radmarathons in ganz Österreich.

Landschaftlich ein absoluter Traum – er ist 106 km lang, Du fährst auf zwei 2.000 Meter hohe Berge, hast wunderschöne Straßen – mit das schönste, was ich kenne. Aber er wird leider nicht so angenommen wie gewünscht! Das Gleiche gilt für den Alpen-Adria-Radmarathon. Der hat 600-700 Teilnehmer. Auch die Dolomitenrundfahrt stagniert. Das sind Events mit maximal 1.000 Teilnehmern.



Gibt's denn ein Event, das in Österreich ähnlich erfolgreich ist, wie der Ötztaler?

Ein ähnliches Wachstum wie der Ötztaler hatte auch der Dreiländergiro. Dieser ist 93 gestartet – der damalige Veranstalter hat das sehr clever gemacht: Er wollte gleich von Anfang an die richtigen Leute dabei haben – er hat zum Beispiel Helmut Maier geholt und mich auch. Ich habe

ihm dann die Profis mitgebracht. Also ein super Setting. Zudem hatte er das Riesenglück auf seiner Runde das Stilfser Joch zu haben – und dieser Anstieg zieht die Fahrer magisch an!

Der Dreiländergiro hatte seit der ersten Auflage über 1.000 Teilnehmer. Und dem Organisator war von Anfang an sehr wichtig, nicht die gleichen Fehler wie wir beim Ötztaler zu machen – und damals war die Organisation beim Ötztaler zugegebenermaßen noch eher durchwachsen. Die Leute sind quasi verhungert bei den Labestationen – wir waren schlichtweg überfordert mit dieser explosionsartigen Entwicklung. Damals hat meine Frau sogar geholfen, das Essen aus den Hotels zu holen, um es zu den Labestationen zu bringen, damit die hinteren Fahrer noch etwas zu essen bekommen. Sehr dilettantisch damals. (schmunzelt)

Wie fällt Dein Fazit für die Rennrad-Saison 2015 im Jedermannbereich aus?

Die großen Events sind weiterhin groß und die kleinen kämpfen nach wie vor ums Überleben. Wenn bei den Kleinen nicht die Tourismusverbände dahinter wären und die Events stützen würden, hätte schon längst einer der kleinen Veranstalter

die Flinte ins Korn geschmissen. Im Osten Österreichs gibt es das eine oder andere Event mit 300-400 Teilnehmern. Bei der Anzahl an Teilnehmern kann man einfach nichts verdienen. Man hat nahezu die gleiche Arbeit wie bei 2.000 Teilnehmern: Vorbereitung, Streckensperrung, Mitarbeiter – es ist ja der gleiche Job.

Und bei manch kleinen Events kommt dann auch noch Pech dazu – wie zum Beispiel beim Achensee-Radmarathon.

Die Veranstalter hatten tatsächlich immer Pech mit dem Wetter gehabt – der Termin birgt natürlich das eine oder andere Risiko. Ein gleiches Problem hat auch

«Viele Rennen kommen leider nicht weiter, weil sie kaum Deutsche ansprechen!»

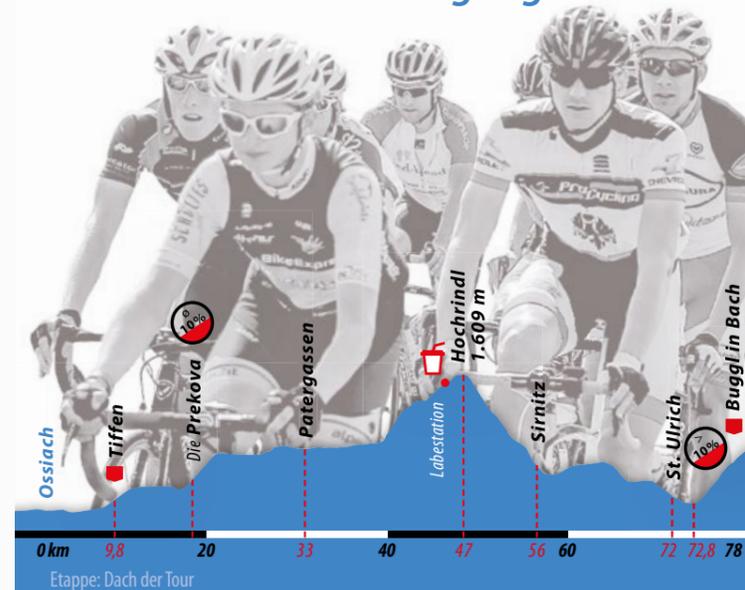
der Kärnten Radmarathon (nicht Tour de Kärnten!) – dieser fand

auch im Mai statt. Mittlerweile ist man aber auf Anfang Juli ausgewichen. An der Teilnehmerzahl hat sich jedoch nichts geändert. Die Leute sind dort permanent im Schnee gefahren. Der Veranstalter hat dann versucht, die Strecke anzupassen – es wurde quasi im Kreis gefahren, um nicht zu sehr in die Höhen zu kommen. Das Ganze hatte dann eher einen Radrennen-Charakter – weniger Radmarathon-Feeling. Und das ist beim Achensee-Radmarathon ja noch komplizierter – hier kommt noch die restriktive Haltung

Tour de KÄRNTEN

5. Tour de Kärnten
21. bis 26. Mai 2016

Das perfekte Trainingscamp mit Rennbedingungen



Online Anmeldungen ab 1.9.2015 unter:
www.tourdekaernten.at

400 Kilometer
7.000 Höhenmeter
6 Etappen

Zeitfahren

Windische Höhe – Bad Bleiberg

Wimitzbräu Runde

Dach der Tour

Wintersportrunde

FH Kärnten-Bergzeitfahren

Das größte Etappenrennen in Österreich

der Bayern bei der der Streckenführung hinzu. Das ganze Rennen ist leider nur noch „Stückwerk“. Auch von der heimischen Behörde wird vorgegeben, dass man vom Start bis hinunter ins Inntal neutralisiert fahren muss – hier kann man die ersten 50 Kilometer schon vergessen. Zudem hat man „nur“ eine Rennstrecke vom Inntal bis nach Telfs, dann kommt die Steigung und der Fall ist erledigt. Wobei der Veranstalter mir mitgeteilt hat, dass es im kommenden Jahr eine durchaus runde Sache werden soll. Sonst hat das Rennen ja leider auch keine Überlebenschance – wer mag schon das Radl ewig neutralisiert fahren und danach durchs Karwendelgebirge spazieren fahren.

Ich fand die Strecke an sich nicht schlecht. Nur wenn ich nochmal mitfahre, würde ich den Wetterbericht vorher genau prüfen – das war in diesem Jahr schon krass.

Da bin ich übrigens ganz Deiner Meinung – ich persönlich würde das immer vor den Rennen tun. Im Schnee oder Regen hätte ich jetzt keine Lust mitzufahren. (lacht)

Wie fällt Dein Fazit für die Saison 2015 aus sportlicher Sicht aus?

Wenn bei den Veranstaltungen die organisierten Mannschaften an den Start gehen, dominieren diese die Rennen natürlich auch. Mann muss schon sagen, dass es eine Zweiklassengesellschaft geworden ist. Eine Trennlinie zu ziehen, ist aber un-

glaublich schwer.

Wie meinst Du das?

Ich kenne jede Menge Spitzenfahrer, die zwar einem Job nachgehen, aber trotzdem professionell trainieren. Wo fängt der Hobbyfahrer an und wo der „professionell aufgestellte“ Rennfahrer?

Dass die stärkeren Rennfahrer bei den Jedermannrennen an den Start gehen, liegt meines Erachtens klar auf der Hand: Ich sehe es nicht so, dass sie anderswo nichts reißen können und deswegen bei Jedermannrennen antreten – das wird ja in den Facebook-Diskussionen meist gesagt. Ich glaube, dass sie diesen Renncharakter einfach sehr wertschätzen.

Ganz interessant – an dieser Stelle muss ich mal eine Lanze für Ernst Lorenzi brechen: Ihn interessieren diese vermeintlich professionell aufgestellten Rennfahrer überhaupt nicht. Er interessiert sich fast ausschließlich für die Hobbyfahrer. Ernst ist kein Radsportfanatiker – vielleicht wie wir zwei. Für ihn zählt vor allem, wie sich die Hobbyfahrer ins Ziel quälen – das ist für ihn interessant. Das sieht man auch sehr gut in seinen Fotos.

Ja, seine Fotos sind stark.

Ihn interessiert die breite Masse, speziell die Leute auf den hinteren Plätzen. Am besten die ganz unsportlich ausschauenden, denen der Rotz schon im Bart hängt und so... (lacht) (wird wieder nachdenklich)



Und ich finde es super, dass nicht alle so denken wie ich. Mir war der Rennmodus immer wichtig. Das wird natürlich an einem gewissen Punkt – Stichwort Doping – gefährlich.

Wenn Ernst Lorenzi aber für den Breitensport ist, hat er dann nicht das Bestreben, die Top 10 zu testen?

Das ist leider genau Ernsts Problem – da ist er störrisch. Der Ötztaler an sich ist ein unglaublich sturer Mensch. (lacht)

Er sagt, das machen wir aus Prinzip nicht. Wir machen einen tollen Job für die breite Masse. Was die Depen da vorne machen, interessiert ihn nicht.

Ich sage dann wiederum, dann sollten wir keine Siegerehrungen machen. Dann sagt er, dass dies aber dazugehört. Und er ist der Meinung,

dass es den Leuten egal ist ob sie 425. sind oder 410., weil vorne ein paar „Giftler“ unterwegs sind. Ich weiß an der Stelle, dass Du diese Meinung nicht teilst, stimmt's?

Das stimmt.

Viele andere sind so wie Du, nicht dieser Meinung, was auch absolut berechtigt ist.

Und wenn man ganz ehrlich ist: In den letzten 15 Jahren waren wenige Sieger sauber! Da bin ich mir sehr, sehr sicher.

Bei den Damen das gleiche Spiel: Sie sind doch fast alle erwischt worden. Unter den Männern ist ebenfalls bekannt, dass namhafte Topfahrer positiv waren – und wir wissen doch auch alle, dass weitere bekannte Fahrer nicht sauber sind. (zwinkert) Ich weiß ziemlich sicher, dass eini-

ge von denen, die aus dem Nichts aufgetaucht sind, Dreck am Stecken haben. Manche kommen gar aus anderen Sportarten und sind ganz weit vorne dabei! Wir nennen keine Namen, da es nicht offiziell ist – aber wir kennen unsere Pappenheimer!

Hat sich in Deiner Wahrnehmung der Rennrad-Jedermannbereich verändert? Sind die Fahrer heute übermotivierter als früher?

Das hängt meines Erachtens von der Wertigkeit der Veranstaltung ab. Beim Öztaler wird z.B. eine unglaubliche Motivation geweckt – wobei man da differenzieren muss, wie leistungsstark die Fahrer sind. Die in der Spitze definitiv – da gibts Jungs, die alles dafür tun würden, die Zeiten zu erreichen, die sie sich vorgenommen haben.

Es gibt aber auch die Fahrer, die hinten unterwegs sind, denen es nur um das Erlebnis geht. Wenn sie ins Ziel kommen, umarmen sie sich mit wildfremden anderen Fahrern – sie haben sich während der Fahrt erst kennengelernt. Das ist das sympathische und gesunde Gegenbeispiel.

Welche Uhrzeit ist für Dich als Moderator die schönste Zeit während des Öztalers?

Für mich als Moderator beginnt ab 18 Uhr die schönste Zeit – diese Leute gefallen mir am besten. Das war früher ganz anders – da haben mich nur die vorderen Plätze interessiert.

Interessant, wie sich das gedreht hat. Um 21 Uhr kommen dann die letzten Fahrer ins Ziel – diese Emotionen sind unglaublich.

Was so ab 18 Uhr los ist, kann sich

«Wir kennen unsere Pappenheimer!»

keiner vorstellen. Das geht unter die Haut: Frauen kommen zu mir und fragen mich ob ich was von ihren Männern weiß – wo sie sich gerade befinden und so. Ich kann dann am PC sehen, dass er z.B. um 17 Uhr in den Anstieg zum Timmelsjoch gefahren ist. Wenn er dann zwei Stunden später immer noch nicht im Ziel ist, dann machen die Frauen meist große Augen und haben auch Angst vor Unfällen.

Es ist toll, wenn die Frauen mit zu den Rennen kommen – der Radsport ist ja leider nicht sehr familienkompatibel. Rennradfahren kann schnell zur Sucht werden. Das wissen wir alle. Das ist dann wirklich sehr gefährlich für viele Partnerschaften und Familien, wenn man jede Minute nutzt, um auf das Rad zu kommen. In meinem Bekanntenkreis sind wirklich viele Paare inzwischen geschieden!

An der Stelle muss ich meine eigene Freundin Franzi würdigen, die viel mit mir mitmacht.

Wenn der Partner kein Verständnis hat, kannst Du es vergessen. Diese Beziehung ist zum Scheitern verur-



teilt. Ein bekannter Tiroler Jedermann-Fahrer mit Familie und Kindern war sehr extrem und hatte nur noch das Rennradfahren im Kopf. Den Namen kann sich jeder denken. Jungs wie er haben einen Tunnelblick und nur noch ihr Training im Kopf. Sie sind aufgrund ihrer Platzierungen im Mittelpunkt und wurden auch aufgrund unserer Unterstützung sehr gehypt. Das fühlt sich natürlich sehr gut an. Den Fehler kreide ich mir an. Sie

finden es natürlich geil, wenn der Moderator sofort auf Dich zustürmt – Du stehst im Mittelpunkt und die Medien schreiben über Dich. Alles Drumherum ist dann vergessen.

Die Fortsetzung des Interviews mit Othmar folgt in der nächsten Ausgabe (voraussichtlich Ende Januar 2016).

Dies war Teil 1 des Interviews mit Othmar. Im zweiten und abschließenden Teil spreche ich mit Othmar über: Fairness bei den Jedermann-Rennen, den Dopingsünder Roberto Cunico, den Shitstorm auf Facebook, kurz vorm Öztaler 2015 sowie Dopingtests beim Öztaler 2016. Das nächste „Interview Sessions“ Magazin wird voraussichtlich Ende Januar 2016 erscheinen.



*«Die Kontrolldichte im Radsport ist
100fach höher als im Fußball.»*

Ralph Denk

*«Ich würde mich sehr freuen,
wenn Christian Prudhomme das kleine
Pflänzchen, was gerade in Deutschland
wächst, weiter unterstützen würde.»*

Während sich die Radsportwelt am Ende der Nullerjahre noch im Tal der Tränen befindet, setzt Ralph Denk ein Zeichen für einen sauberen, transparenten Radsport: In seinem Endura NetApp-Team mussten alle Fahrer DNA-Proben abgeben, zudem entfiel die ärztliche Schweigepflicht.

In den vergangenen zwei Jahren durfte Ralph Denk mit den Teams Endura NetApp und BORA Argon 18 an renommiertesten Rennen der Welt teilnehmen: der Tour de France.

Im Interview sprachen wir über seine Leidenschaft für den Radsport, wie man lernt mit Widerständen umzugehen und warum der Sport so immens wichtig ist für das spätere Berufsleben.

Hallo Ralph, ist das Radler-Du für Dich ok?

Das ist vollkommen in Ordnung. Ich kenne gar kein „Sie“. Ich habe fünf Jahre mit einem amerikanischen Sponsor gearbeitet - da hat es das „Sie“ auch nicht gegeben. Und bei BORA gibt es das auch nicht.

Mit 14 Jahren hast Du mit dem Radsport angefangen. Wie kam es damals dazu?

Ich komme eigentlich aus dem Skisport und hatte damals eine schwere Knieverletzung – der behandelnde Arzt hatte mir daraufhin den Radsport empfohlen. Und da bin ich dann auch „hängengeblieben“. Die Skier wurden schnell verkauft.

Ist Radsport für Dich immer noch eine Art „Hobby“ oder reiner Beruf?

Ich würde sagen Beruf und Faszination zugleich.

Du fährst in Deiner wenigen freien Zeit also immer noch regelmäßig Rad?

Ja, auch wenn man wenig Zeit hat, ist es wichtig, dass man sich fit hält. Ich vertrete die Ansicht: Nur ein gesunder und fitter Körper hält auch der beruflichen Belastung stand.

Wie viel km fährst Du noch pro Jahr?

Ich würde schätzen irgendwas zwischen 5.000 und 10.000 Kilometern.

Und wie viele Tage im Jahr bist Du NICHT zu Hause?

Eine ganze Menge – ich bin ungefähr

150 Tage im Jahr nicht zu Hause.

Das ist sehr viel. Wünschst Du Dir da nicht manchmal einen „normalen“ Job?

Ein ganz klares Nein. Ich mache meine Arbeit einfach sehr, sehr gerne. Ich liebe den Radsport, liebe aber auch die Herausforderung außen herum, wie zum Beispiel ein Team zu führen. Das fängt an bei Personalführung, das geht dann weiter über Vertragswesen und beinhaltet auch logistische Themen – das sind alles Themen, die ich sehr spannend finde und auch gerne ausübe.

Beim Team NetApp hattest Du für Aufsehen gesorgt, indem Du klare Anti-Doping Maßnahmen eingeführt hast – ist das bei Bora-Argon 18 auch noch so?

Wir haben die Verträge von NetApp eins zu eins übernommen.

Wie war das Feedback darauf?

Wir haben damals als Drittligist bei NetApp angefangen – da waren wir noch nicht so auf dem Radar der Großen. Klar, Probleme hat das auch mit sich gebracht: Es gab damals genügend Fahrer, die zwar gerne bei uns gefahren wären, wir die Verträge aber nicht unterschrieben haben.

Andersrum hätten wir auch gerne den einen oder anderen gehabt, der uns dann wiederum abgesagt hatte. Damit muss man nicht nur rechnen – da muss man vor allem auch mit umgehen können. Das sind dann natürlich gute Er-



kenntnisse, dass derjenige Fahrer nicht zu uns passt. Spart man sich hinten raus viel Ärger.

Wenn Du also noch Restzweifel hast, ob der Fahrer wirklich sauber ist, ziehst Du eher zurück?

Wir haben in solchen Situationen immer Nein gesagt, obwohl die sportliche Leistung dafür gesprochen hätte.

Ich habe das Statement von Deinem Sponsor Willi Bruckbauer gelesen: „Wir wollen Erfolg, aber nicht um jeden Preis!“

Das ist definitiv eine schöne Einstellung. Sport ist auch nicht immer planbar. Beim Fußball gibt es einen Gewinner oder Verlierer – zumindest ab den Playoffs. Im Radsport gibt es aber mehr als nur einen Gewinner. Sei es jetzt

aufgrund einer besonders attraktiven Fahrweise oder des Gewinns des Bergtrikots – man kann auf sehr unterschiedliche Art und Weise Aufmerksamkeit generieren. Auch wenn man nicht unbedingt gewonnen hat.

Wo scoutest Du eigentlich nach neuen Fahrern? Auch mal bei Jedermannrennen?

Nein, bei Jedermannrennen nicht. (muss leicht schmunzeln)
Jedermannrennen und Profiradsport – das ist definitiv zu weit auseinander. Selbst Amateurrennen und Profirennen sind schon ein großer Unterschied. Beim Scouten schauen wir hauptsächlich bei den Nachwuchsklassen genauer hin: Besonders bei der U19 und der U23. Es ist unsere Philosophie mit jungen Rennfahrern zu arbeiten. Wir

schauen auch schon mal im Amateurbereich – dann aber präferiert auf junge Sportler.

Für alle Fahrer ist aber nach wie vor Watt/kg in der Schwelle der Benchmark, um es in das Team zu schaffen?

Ja klar. Das ist der Benchmark. Da braucht man nicht drumherum reden.



Das Gewicht ist schon sehr, sehr wichtig im Radsport. Wir legen sehr viel Wert auf gesunde und ausgewogene Ernährung. Mit Sicherheit mehr als manch anderes Team. Das passende Körpergewicht zu haben ist ganz klar der Schlüssel zum Erfolg.

Hast Du eigentlich Armstrongs neuen Film „The Program“ gesehen?

Nein, den habe ich mir nicht angeschaut – weiß auch nicht, ob ich mir den angucken werde.

Nervt Dich dieses Thema eher?

Sagen wir mal so: Ich denke, dass zu den schlechten Jahren im Radsport alles gesagt worden ist – wir sollten lieber nach vorne schauen. Klar, muss man die Zeit damals aufarbeiten. Ich denke aber, dass das mit den verschiedensten Berichten der unterschiedlichsten Institutionen auch gemacht worden ist. Das war sicherlich eine miserable Zeit – auch eine beschämende, der Radsport hat aber in den letzten Jahren ein System installiert, das Seinesgleichen sucht im Sport. Da würde ich mir eher wünschen, dass andere Sportarten das harte Kontrollsystem des Radsports übernehmen. Das wäre mein großer Wunsch.

Welche Sportarten meinst Du? Biathlon, Leichtathletik?

Ich meine da eher den Fußball. Die Kontrolldichte im Radsport ist 100fach höher als im Fußball. Klar, im Fußball geht es um viel mehr Geld als im Radsport – es wird aber 100 mal lascher kontrolliert.

Will man das vielleicht gar nicht aufdecken?

Das möchte ich jetzt so nicht sagen. Ich möchte zumindest festhalten, dass das Doping-Kontrollsystem nicht so gut ist, wie im Radsport. In keiner Sportart übrigens.

Dein Sponsor Willi Bruckbauer war früher auch ein guter Radfahrer – fahrt ihr beiden noch ab und zu zusammen aus?

Wir fahren mindestens einmal pro Wo-

Philipp's Bike Team
**HOTEL & FAHRRAD
AUF MALLORCA**

AB SOFORT GANZJÄHRIG

1 WOCHE AB
252€
p.P. für DZ/HP/
ohne Mietrad

IBEROSTAR RADSPORTHOTELS (4 STERNE PLUS)
IM ZENTRUM VON PLAYA DE PALMA
600 TOPRÄDER VON MERIDA
RADVERLEIH UND SHOP AUF 1000 m²

Hotline D: +49(0)521557711-0 CH: +41(0)433338080
www.radsport-mallorca.de

Philipp's Bike Team
**RADURLAUB KOMPLETT
AUF MALLORCA**

AB FEBRUAR 2016



1 WOCHE AB
445€
p.P. für DZ/HP/
ohne Mietrad

ERSTKLASSIGE HOTELS IN SANTA PONÇA
GEFÜHRTE TOUREN
FÜR SPORTLER UND AKTIVTOURISTEN
RADVERLEIH GANZJÄHRIG GEÖFFNET

Hotline D: +49(0)521557711-0 CH: +41(0)433338080
www.radsport-mallorca.de

che gemeinsam aus. In den paar Stunden, die wir da gemeinsam fahren, schafft man inhaltlich auf dem Fahrrad deutlich mehr als in normalen Meetings. In Besprechungen ist man ja oft abgelenkt, das Telefon klingelt ständig – das ist so mit uns beiden eine super Sache.

Wann erfährst Du denn, ob Du nächstes Jahr wieder bei der Tour de France dabei bist?

Da gibt es keinen fixen Termin der Organisatoren. Ich denke, dass die Information Mitte bis Ende Januar bekannt gegeben wird. Ich würde mich wahnsinnig freuen, wenn die Entscheider bei der Tour, um Christian Prudhomme,

das kleine Pflänzchen, was gerade in Deutschland wächst, weiter unterstützen würden.

Ein Eckpfeiler der kommenden Tour wird der Mont Ventoux sein. Bist Du ihn schon mal selber gefahren?

Nein, da war ich noch nicht – kenne ich also leider nicht. Aus meinem Team ist da auch noch keiner Rennen gefahren.

Dieses Jahr hattest Du ja mit L'Alpe d'Huez einen ähnlich tollen Anstieg dabei.

Den Anstieg kannten wir schon von anderen Rennen, war also nicht neu für uns - aber immer wieder ein tolles Erlebnis.

Was gefällt Dir daran speziell?

Das tolle sind vor allem die Emotionen. Und was mich auch noch begeistert, ist die Friedlichkeit der Fans. Wenn man sich das mal vor Augen führt: Da werden die Letzten angefeuert wie die Ersten – da wird auch keiner ausgebuht. Das spricht definitiv für die Intelligenz und Fairness der Radsportfans.

Die Radsportwelt schwärmt von Peter Sagan. Wie findest Du ihn?

Das ist mit Sicherheit genau der richtige Weltmeister. Er ist authentisch, spricht seine eigene Sprache und hat seinen eigenen Style. Zudem ist er ein junger Rennfahrer und hat keine Doping-Historie – das hat mich richtig gefreut für ihn!

Wie hast Du das WM-Straßenrennen geguckt? Auch im Livestream?

Es kam ja leider nicht im TV – ich habe es mir auch auf dem Youtube-Channel angeschaut.

Matthias Sammer sagte einst: „Es gibt nichts Schöneres als auf dem Platz zu stehen“. Wärs Du heute lieber wieder aktiver Fahrer oder gefällt Dir der Job des Team-Managers besser?

Nein, der heutige Job gefällt mir wesentlich besser. Mir wäre es zu einseitig nur Rad zu fahren. Ich bin sehr froh, dass ich mich nach der aktiven Karriere weiterentwickelt habe und nicht mehr selbst Rennen fahren muss.

Angenommen Dein Sohn würde Dich nach seinem Abitur fragen, ob er Pro-

firadfahrer werden soll – würdest Du es begrüßen?

Also wegen mir muss er nicht unbedingt Abitur machen. Ich denke nicht, dass die Schulbildung alleine entscheidend ist, für den späteren Erfolg. Das ist meine persönliche Einstellung. Und wenn er Radfahrer werden will, dann würde ich ihn definitiv voll unterstützen.

Du meinst, dass es auch ohne eine höhere Schulbildung klappt?

Ja, davon bin ich überzeugt. Ich bin ja auch nur neun Jahre zur Schule gegangen.

Gut, Du warst aber ein sehr starker Sportler und hast es darüber geschafft, ein Geschäft aufzubauen.

Ich bin mir aber sehr sicher, dass die Fähigkeiten, die man als junger Sportler lernt, viel dazu beitragen, dass man später ein zufriedenes und glückliches Leben führt. Dazu zählen vor allem Dinge, wie: Leidenschaft, Disziplin und Aufrichtigkeit – wenn man diese Fähigkeiten schon mal hat, dann ist es fast egal ob Du ein besonders guter oder schlechter Schüler bist. Diese Fähigkeiten werden Dich immer weiterbringen.

Wie geht es jetzt für Dich weiter? Was steht als nächstes an?

Wir stecken gerade mitten in der Vorbereitung für 2016. Jetzt im November führen wir die Mannschaft das erste Mal zusammen und verbringen eine Woche in Bayern. Wir werden ein bisschen Bergwandern und unseren Haupt-



sponsor besuchen.

Im Dezember geht es dann schon in das erste Trainingslager, im Januar in das zweite Trainingslager.

Wo geht es da hin?

Beide Male nach Mallorca.

Wie trainiert ihr dann speziell?

Das ist individuell. Im Dezember werden wir eher an der Grundlage arbeiten, im Januar am Feinschliff. Ende Januar sind schon wieder die ersten Rennen.

Das Highlight 2016 wäre sicherlich eine erneute Teilnahme an der Tour de France, oder?

Ja, das hoffe ich ganz, ganz stark, dass es klappt. Das wäre ein Riesending für

mich!

Du hast in einem Interview im Frühjahr 2015 gesagt, dass bei BORA montags nach den Rennen, das Telefon öfter klingelt. Wie war das nach der Tour de France?

Ja, das hat sich definitiv verstärkt. Es gibt auch Auswertungen von BORA zur Markenbekanntheit – es wurden Studien in Auftrag gegeben. Der Markenname BORA ist nach der Tour de France um das 3-fache in Punkto Bekanntheit gestiegen, im Vergleich zum Zeitraum vor der Tour de France. Also, ein voller Erfolg.

Es freut mich daher sehr, dass das Sponsoringbudget, das an uns überwiesen wird, Früchte trägt.



*«Das Leben ist zu kurz:
Lasst uns das machen, was uns Spaß
macht!»*

Paul Fasse

*«In einer Stadt mit ca. 50.000 Einwohnern
ist der „Einschlag“ viel größer als in
einer Millionenmetropole.»*

Wie der Radsport einen packen und antreiben kann, zeigt das Beispiel von Paul Fasse. Paul ist 57 Jahre alt und im normalen Leben Tierarzt aus Springe bei Hannover.

Und seit vier Jahren ist Paul dem Radsport erlegen. Nach einem Radrennen in Puerto Rico reifte in ihm der Gedanke, selber einmal ein solches Rennen zu veranstalten – die Leidenschaft zum Beruf zu machen.

Und Paul ist kein Mann des Konjunktivs, Paul setzt um: das Ergebnis ist der GFNY-Deutschland 2016 in Hameln. Ein tolles Gespräch über Leidenschaft, Mut und das Wagnis, ein Radrennen in Deutschland zu veranstalten.

Du bringst den GFNY nach Deutschland. Wie fühlst Du Dich dabei?

Darauf bin ich natürlich erst mal total stolz. Denn ich finde, dass die GFNY-Rennen schon wirklich was ganz Besonderes sind. Aber ich habe auch durchaus gemischte Gefühle: Denn das wird eine sehr große Veranstaltung werden, die auch gewisse Risiken birgt: Ob die Polizei dann auch tatsächlich anrücken kann und wird, oder die Kalkulation der einzusetzenden Mitarbeiter – das muss natürlich wohldurchdacht sein.

Beschreibe uns mal, wie der Kontakt zu Uli Fluhme, Gründer der GFNY-Serie, zustande kam?

2014 war ich beim Granfondo New York. Uli und seine Frau kannte ich nur aus dem Internet, wie viele andere ja auch. Naja, groß reden mit Uli ging da aber nicht – bei ca. 5.000 Teilnehmern gibt's dazu ja auch gar keine Möglichkeit.

Nun ja, im Frühjahr war ich dann beim GFNY-Rennen in Puerto Rico. Da war das Ganze dann schon ein bisschen entspannter. Hier gab es in Summe nur fünf Deutsche und so haben wir uns nach dem Rennen natürlich schnell kennengelernt, und dann auch mal ausführlich geplaudert.

Wir haben ziemlich schnell gemerkt, dass wir gleich ticken. Im Laufe der folgenden Wochen haben wir uns beide mit dem Gedanken beschäftigt, die GFNY-Rennserie nach Deutschland zu holen.

Das heißt, Uli ist der Franchisegeber für Dein Rennen?

Ja genau. Das ist ja auch kein Geheimnis. Uli ist der Eigner von GFNY in NYC und von GFNY in Italien. Und alle anderen Rennen sind Franchises mit einheitlichen Guidelines, um die Standards weltweit auf einem hohen Level zu halten und um die Marke nicht zu verwässern.

Seit wann fährst Du eigentlich selber aktiv Rennrad?

Erst seit etwa vier Jahren, dafür dann aber ziemlich heftig. Ich fühle mich richtig gut! Eine astreine Sache, das Radfahren. Ich muss an dieser Stelle sagen, dass ich 57 Jahre alt geworden bin und zufälligerweise am gleichen Tag Geburtstag habe wie Uli (lacht).

Wie kam es, dass Du erst mit 53 Jahren zum Rennradfahren gekommen bist?

Das kam durch meinen Sohn, der sehr sportlich ist. Während des Studiums hat er in einem größeren Fahrradgeschäft gearbeitet. Dort hat er sich dann ein neues Fahrrad gekauft und mir sein altes geschenkt. Das Rennrad hatte aber auf Dauer zu viele Macken. Und ich hatte aber schon Feuer gefangen.

Später kaufte ich mir bei eBay meinen ersten Carbonrenner – ein SCOTT Fahrrad. Das Rennrad habe ich immer noch im Keller. Aber von da an ging es dann so richtig los: Höher, schneller und weiter.

Wenn Du mit der Zeit die Kondition bekommst, dann macht es auch richtig Spaß. Folglich bin ich auch in einen Rad-

sportverein eingetreten, den Radsport Club Gehrden mit Altmeister Klaus Joerdens als Vorsitzenden.

Und irgendwann kommt auch der Ehrgeiz hinzu: z.B. wenn man um 4 Uhr morgens vor den Rennen aufsteht, um Spaghetti zu essen (lacht).

Ein schöner Nebeneffekt ist, dass ich über die Jahre durch das viele Radfahren schon 10 Kilo abgenommen habe.

Ist doch auch was. Wäre ich in der gleichen Intensität gelaufen, hätte ich mir vermutlich die Knie kaputt gemacht. Wenn man keine Vorschädigungen hat, ist Radfahren, physiologisch gesehen, einfach die beste Ausdauersportart – für jedes Alter.

Wie entstand der Wunsch, einmal selber ein Radrennen zu veranstalten?

Als ich mit Uli nach dem GFNY in Puerto Rico gesprochen habe, hat das etwas in mir geweckt. Das hat sich dann in den folgenden Gesprächen konkretisiert. Wir haben ja beide sehr schnell gemerkt, dass wir auf einer Wellenlänge schwimmen. Das kommt nicht so oft vor im Leben. Und dann kommen einem Gedanken wie: „Das Leben ist zu kurz: lasst uns das machen, was uns Spaß macht“. Unter diesem Motto kann

man die Gespräche zusammenfassen. Die Leidenschaft zum Beruf machen.

Deine Tierarztpraxis wirst Du aber weiter führen, oder?

Das müssen wir mal schauen. Ich bin für alles offen. Oder wie die Amerikaner so schön sagen: „Alle 10 Jahre muss man was Neues machen!“ Über Vertretungen kann ich beide Themen ganz gut unter

einen Hut bekommen. Ich habe darauf einfach Lust und möchte mal schauen, was noch geht.

Und wenn die Leute denken, dass ich eine Millionen über habe und ich eine zweite Millionen draus machen möchte, dann haben sie sich gehörig getäuscht. Ich wäre schon stolz, wenn wir am Ende eine schwarze Null schreiben. Draufzahlen will ich aber definitiv nicht!



Wie hast Du den GFNY erlebt? Was macht dieses Rennen so besonders?

Es ist schon ein sehr spezieller Augenblick, wenn man dieses Rennen zum ersten Mal fährt und sehr früh morgens bei Eiseskälte 70 Meter über dem Hudson River auf der George Washington Bridge steht. Alle zittern vor Kälte, sind

aber voller Adrenalin und Vorfreude. Bei mehr als 5.000 Teilnehmern ergibt sich dann ein starkes Gemeinschaftsgefühl. Was vorne in der ersten Reihe passiert, bekommt man eigentlich gar nicht mit. Gegröle aus den Lautsprechern und die US-Nationalhymne, dann geht's aber auch schon los. Die Strecke selber ist wirklich schön. Die Parklandschaft in New Jersey ist toll. Was mir aber auch sehr gut gefällt ist das internationale Flair. Es werden alle Sprachen der Welt auf einem Fleck gesprochen.

Und genau dieses internationale Flair würde ich auch gerne nach Hameln bringen. Die ersten ausländischen Teilnehmer sind ja bereits angemeldet: Amerikaner, Engländer und auch einige Teilnehmer aus Holland.

Dieses „Weltrennfahrer-Sein“ fühlt sich einfach sehr schön an.

Viele Interessierte fragen sich nun wahrscheinlich: Warum ausgerechnet Hameln? Was antwortest Du darauf?

Fangen wir mal so an: Die Innenstadt und die Altstadt sind große Klasse und haben eine tolle Atmosphäre. Da die Region Weserbergland mein eigenes Revier ist, kenne ich die landschaftlichen Vorzüge aus Radfahrersicht nur zu gut. Man hat hier alles: knackige Anstiege, gut ausgebaute Straßen und vor allem sind die Straßen nicht so stark befahren wie in anderen Regionen. Worüber man auch mal nachdenken muss, ist die Tatsache, dass man mit so einem Rennen in einer kleineren Stadt mit ca. 50.000 Einwohnern, natürlich einen größeren Impact generiert. Der „Einschlag“ ist

einfach viel größer als in einer Millionenmetropole.

Hinzu kommt, dass ein Wochenende zuvor das „Pflasterfest“ in Hameln stattfindet und touristische Hochsaison sein wird. Außerdem veranstalten die Hamelner Sportvereine gleichzeitig ihren Sporttag. Die Stadt wird also voll sein, und wir mit unseren GFNY Deutschland Trikots mittendrin!

Ich freue mich jetzt schon drauf, das wird sensationell. Und jetzt kommst Du! (lacht)

Welche deutschen Radfahrer sprichst Du vor allem an? Fahrer aus Hannover, Hamburg oder auch aus dem Ruhrgebiet?

Die GFNY-Rennen haben mittlerweile eine weltweite Strahlkraft. Lokal eingrenzen würde ich das nicht. Man sollte überdies erwähnen, dass unser Rennen bewusst eine Woche nach den Cycloclassics stattfindet. Wenn viele Teilnehmer aus dem europäischen Ausland nach Hamburg anreisen, bleibt vielleicht der eine oder andere noch eine Woche länger in Deutschland und nimmt den GFNY-Deutschland auch noch mit.

Die lokalen Fahrer sprechen wir natürlich automatisch an. Wir sind ja hier in den Vereinen gut vernetzt. Die Jungs sind jetzt schon heiß, sich auf ihrer „Hausrunde“ mit internationalen Teilnehmern zu messen. (lacht)

Endlich können sie ihre Hausrunde mal so richtig „durchdrücken“. Denn beim GFNY-Deutschland sind die Abschnitte, bei denen man sonst wegen des Autoverkehrs richtig vorsichtig sein muss,

komplett frei.

Kannst Du uns an dieser Stelle die Premieren-Strecke einmal vorstellen?

Die Strecke ist sehr abwechslungsreich. Es ist alles dabei, auch fiese Anstiege. Wie beim GFNY-New York haben wir in Hameln auch weit über 2.000 hm, 2.400 sind es sogar. Also vergleichbar mit einer kleinen Alpenetappe. Das zermürbt auf Dauer natürlich.

Was war Dir bei der Streckenplanung besonders wichtig?

Man muss hier mehrere Komponenten betrachten: Natürlich will man einen möglichst spannenden und anspruchsvollen Kurs haben. Gleichzeitig aber sollte man aufpassen, dass die Verkehrssituation nicht zu aufwändig zu regeln ist. Wenn gleich zu Beginn eine harte Bergwertung enthalten ist, wird sich das Feld natürlich sofort zerteilen und birgt Risiken, die durch die Polizei gemanagt werden müssen. Die Straßen müssen ja weiterhin abgesperrt sein.

Daher habe ich die Bergwertung ans Ende gesetzt, um vorweg ein möglichst „störfreies“ Rennen zu haben und wir das Feld schnell durch die Landschaft bekommen.

Weiterhin war es mir wichtig ist, dass Start und Ziel an der selben Stelle sind. Das ist deutlich angenehmer für Stimmung und Organisation. Und die Hamelner Innenstadt bietet dafür ja bestes Ambiente.

Habe ich vorhin richtig gehört: Die Straßen sind komplett gesperrt?

Das hast Du. Es wird alles abgesperrt sein. Also nicht überall mit Geländern, aber die Straßen und vor allem die Straßenkreuzungen sind für die Teilnehmer frei.

Wie schaut es mit Party und Stimmung aus beim GFNY-Deutschland – insbesondere bei der Zielankunft?

Das bin ich gerade am Planen und Organisieren. Ich möchte definitiv was haben, was „Spaß macht“.

Das Ganze sollte aber echte Wohlfühlatmosphäre haben. Was ich definitiv nicht möchte ist, dass wir den Teilnehmern mit Handschuhen die überkochten Spaghetti auf den Pappeller klatschen. Am besten noch mit einer billigen Tomatensauce oder gar Ketchup. Das fühlt sich nicht gut an und das will ich auch nicht. Das habe ich zum Beispiel mal in Rom erlebt beim Granfondo di Roma. Unvorstellbar, in Rom, der Spaghetti-Hauptstadt!! Das kann es doch nicht sein – ein vernünftiges Catering ist mir sehr wichtig!

Die GFNY-Rennen stehen für sauberen Radsport: Uli Fluhme führt z.B. Dopingtests bei seinem Rennen in New York durch. Welche Maßnahmen plant ihr in Hameln?

Ein sauberer Radsport ist uns sehr wichtig. Dazu bin ich aktuell auch schon in Gesprächen mit den Verantwortlichen der NADA. Ich bin definitiv dafür, Dopingkontrollen einzuführen, die Details klären wir aktuell. Warum sollten wir den Lizenzfahrern in den ersten Reihen nicht mal in das Ohrläppchen pieksen?

Das können die ab.

Wenn sich also Lance Armstrong bei Euch anmelden würde: keine Chance für ihn?

Nein, selbst wenn sich andere bekannte Ex-Profis mit Dopingvergangenheit bei uns anmelden würden und wir dadurch deutlich mehr Teilnehmer generieren könnten, die mal Rad an Rad mit einem Ex-Star fahren wollen – das tun wir nicht und würden es tatsächlich ablehnen. Das gehört nicht zu uns.

Wir können es ihnen zwar nicht verbieten, teilzunehmen, dafür dann aber ohne Zeitnahme und ohne Wertung. Als Werbeträger wollen wir diese Jungs nicht haben, denn das würde uns unglaubwürdig machen.

Wie viele Teilnehmer werdet ihr maximal zulassen?

Die Erstedition ist limitiert auf 1.000 Teilnehmer. Wenn drei mehr kommen, ist auch nicht schlimm, aber eben nicht fünfhundert oder tausend mehr.

Wie viele Anmeldungen habt ihr aktuell?

Wir sind, Stand heute (Stand: Oktober 2015), bei deutlich über 100, nach noch nicht einmal einem Monat. Ich bin sehr zufrieden.

Wie planst Du, die restlichen 900 Teilnehmer zu akquirieren?

Wir haben mit Uli einen Marketingprofi: Über Newsletter und Social Media vor allem. Der GFNY-Newsletter spricht die weltweite „Familie“ der Teilnehmer

an. Da wird Einiges zurückkommen. Ansonsten spreche ich die regionalen Vereine an, mit denen ich vernetzt bin.

Welche Sponsoren konntest Du bis jetzt gewinnen?

Aktuell werden wir von Biemme und Limar unterstützt.

Ich bin immer auf der Suche nach den schönsten Rennrad-Touren. Kannst Du uns die reizvollsten Touren Deiner Heimatregion vorstellen?

Ich wohne in Springe, ca. 30 Kilometer von Hameln entfernt. Die Mehrzahl meiner Touren führen Richtung Hameln ins Weserbergland. Das ist eine tolle Gegend. Was meinst Du, weshalb ich den GFNY-Deutschland hier veranstalte? (lacht).

Sehr empfehlenswert ist der Weserradweg: Der komplette Weg ist für Radfahrer ausgelegt – eine traumhaft schöne Strecke. Von Rinteln bis Hannoversch Münden kann man prima fahren. Die Strecke selber ist eher eben, nur hin und wieder kommen ein paar Rampen. Also zum Tempofahren ist das ideal.

Planst Du für kommendes Frühjahr ein Trainingslager?

Wir arbeiten an einem Konzept, bei dem wir den Teilnehmern vom GFNY Deutschland ein Angebot machen möchten. Ich kann zwar noch nicht versprechen, dass es klappt – ihr werdet aber informiert, wenn es soweit ist.



**GFNY
DEUTSCHLAND**



28.08.2016 HAMELN



BE PRO FOR A DAY

MORE INFOS AND REGISTRATION

**WWW.GFNY
DEUTSCHLAND.COM**



Peter Lintner

«Mir ist vor allem wichtig, mit meinen Bildern die Ästhetik des Fahrers rüberzubringen.»

Immer auf der Suche nach dem perfekten Moment: Fahrer, die sich mutig in die steilen Abfahrten hinunterstürzen oder schier nie endende Abfahrten hochquälen – das sind die Augenblicke, die Peter Lintner festhält. Ob bei den bekannten Jedermann-Radrennen oder gebuchten Rennrad-Shootings.

Peter Lintner im Interview über Ästhetik auf dem Rennrad, die wunderschöne Dolomitenregion und woran er erkennt, ob ein Fahrer ein guter oder schlechter Fahrer ist.

Wie bist Du zur Fotografie gekommen?

Ich bin seit langer Zeit Wildwasserpaddler und habe auch irgendwann angefangen, in dem Bereich zu fotografieren. Dann kam eins zum anderen: zuerst Autofotografie und danach die Sportfotografie.

Wie entstand Dein Faible für die Sportfotografie, insbesondere für die Rennradfotografie?

Ich bin über eine Agentur bei der Teilnehmerfotografie gelandet – dadurch habe ich dann tolle Einblicke bekommen in die Mountainbike- und Rennradszene. Recht schnell habe ich mich dann mehr und mehr für die Rennradfotografie begeistert.

Fährst Du selber auch Rennrad?

Ich fahre selber auch Rennrad. Jetzt im Winter zwar nicht – im Sommer schaue ich aber schon, dass ich 2-3 mal pro Woche auf das Rad komme.

Hat Dich ein bestimmter Fotograf, insbesondere zu Beginn, inspiriert?

In der Sportfotografie hat mich definitiv der Marcel Lämmerhirt inspiriert. Man schaut sich als Fotograf ja sehr viele Bilder der Kollegen an – und die Bilder von Marcel stechen klar hervor. In der Art, wie er die Bilder macht oder wie er sie anschließend bearbeitet. Ganz große Klasse.

Was macht für Dich ein gutes Rennradfoto aus?

Mir ist vor allem wichtig, die Ästhetik

des Fahrers rüberzubringen. Und der Großteil der Fahrer ist ja schon mal an sich ästhetisch. Und wenn Du jemanden auf dem Rad sitzen hast, der auch fahrerisch top ist – den Unterschied sieht man sofort. Das macht uns Fotografen das Leben schon mal deutlich leichter.

Und wenn Du einen Fahrer hast, der nicht so ästhetisch aussieht?

Da kannst Du genauso gut ein tolles Foto machen. Hier zeigt man dann weniger die Ästhetik, mehr den Willen. Das ist auch sehr reizvoll. Aber ästhetische Menschen werden immer gerne angeschaut. Wenn Du z.B. ein hübsches Mädels auf dem Rennrad sitzen hast, das eine entsprechende Radfahrerfigur hat – das eröffnet uns viele Möglichkeiten. Bei Leuten, die viel fahren siehst Du auch, dass es denen Spaß macht. Hier sieht man die gequälten Gesichter nicht so häufig.

Aber die gequälten Gesichter haben doch auch ihren Reiz, oder?

Definitiv. Da siehst Du vor allem den Willen. Die holen das Letzte aus sich raus. Was man auch immer gut sieht, sind die kaputten Gesichter im Ziel. Bei den trainierten Fahrern wie Jörg Ludwig, Lisa Pleyer oder auch Nadja Prieling siehst Du natürlich auch, dass sie fix und fertig ins Ziel kommen. Du siehst aber auch, dass sie recht schnell wieder regenerieren.

Hast Du ein paar Fahrer, die Du besonders gerne fotografierst?

Bei Jörg Ludwig passen die Aufnahmen

so gut wie immer. Die Fotos mit Stefan Kirchmair und Klaus Steinkeller klappen auch immer gut. Früher auch Lisa Pleyer – sie fährt aber leider nicht mehr.

Du hast als Fotograf schon sehr viele Regionen gesehen. Welche Landstriche kannst Du uns empfehlen?

Die Dolomiten sind top. Da hast du wirklich irre Variationen. Abfahrten, Kehren – die grandiose Berglandschaft im Hintergrund. Toll!

Welchen Ort müsste man ansteuern?

Rund um Cortina d'Ampezzo: Da ist alles sehr schön.

Wie findest Du es auf Mallorca?

Ob Du es glaubst oder nicht: Auf Mallorca war ich zum Fotografieren noch nie. Was aber mal sehr interessant war, war die Teilnehmerfotografie beim Mountainbikerennen „La Ruta“ auf Costa Rica. Das geht über mehrere Tage von der Atlantik- über zur Karibikküste. Das war die härteste Teilnehmerfotografie, die ich bis heute gehabt habe. Da hat man tropische Regenfälle, Vulkane und fährt durch Dschungel hindurch. Wahn-

sinn. Der Nachteil war der ewige Regen: Von 14 Tagen, hat es 12 Tage geregnet.

Wie viele Kameras hast Du eigentlich? Und welche ist Deine Lieblingskamera?

Ich habe 3-4 Kameras von Canon. Meine Lieblingskamera ist die EOS-1DX – das Flaggenschiff von Canon.

Und wie viele von denen hast Du bei den Radmarathons dabei?

Immer zwei. Nie mit nur einer. Zum einen falls mal eine ausfällt, zum anderen um mal eine als „Remote-Kamera“ aufzustellen. Das erweitert einfach die Möglichkeiten.

Du warst diesen Sommer als Fotograf bei der Transalp dabei. Wie war das Erlebnis für Dich?

Ich war den ersten Tag und die beiden letzten Tage im Auftrag von Herbalife und Gonso mit dabei.

Hier gibt es eine ganz lustige Anekdote: Dieses Jahr waren im Team von Herbalife zum ersten Mal Asiaten dabei. Beim Start waren sie noch sehr euphorisch und konnten es kaum erwarten loszule-



In der nächsten Ausgabe im Januar könnte Ihre Anzeige hier stehen.

Jetzt Infos anfordern: info@speed-ville.de

✓ Anzeigen klickbar ✓ kein Medienbruch

✓ sehr attraktive Leserschaft ;-)

gen – am Fuße des Hahntennjochs war der Spaß dann aber vorbei. Alle kaputt. Den Rest des Anstiegs wurden sie mit dem Teambus hochgefahren. (schmunzelt)

Wo kamen die Asiaten her?

Ich glaube aus Taiwan. Später wurden sie dann bei fast allen Anstiegen mit dem Teambus hochgefahren – sie sind nur noch abgefahren.

Was nimmst Du sonst an Eindrücken von der Transalp mit?

Es wird schon ziemlich professionell aufgezogen. Ein Manko ist aber ganz klar der Straßenverkehr. Ich weiß nicht, wie man das vermeiden kann. Trotz aller Absicherungen ist das ziemlich gefährlich.

Was aber über die Jahre definitiv besser geworden ist: Die Fahrer schneiden bei den Abfahrten nicht mehr so krass die Kurven. Das war schon mal schlimmer. Insbesondere bei den Teilnehmern, bei denen es nur darum geht die Transalp irgendwie zu schaffen – ja immerhin 80% des Feldes. Wenn sie dann in den Abfahrten alles um sich herum vergessen, das geht gar nicht. Viel zu gefährlich. Die meisten beherrschen das Sportgerät auch nicht wirklich perfekt. Und dafür fahren sie viel zu risikobereit.

Eine Besonderheit dieses Jahr bei der Transalp war die brutale Hitze. Hattest Du Mitleid mit den Fahrern?

Das Wort Mitleid trifft es nicht richtig. Sie wissen ja was sie tun.

Bei der vorletzten Etappe gab es jedoch eine üble Geschichte: In meinem Auto habe ich ja allerlei Zeug dabei: Wasser, Säfte, Cola, Red Bull und so weiter – aber auch Sonnencreme. Naja, ein Teilnehmer kam den Berg hochgekrochen – an seinen Armen hatte er schon Brandblasen. Er fragte mich verzweifelt nach Sonnencreme. Brandblasen, das muss man sich mal vorstellen! Natürlich habe ich ihm die 50er Sonnencreme gegeben, bevor es für ihn in die Abfahrt nach Trento ging.

Bei der ersten Etappe habe ich ein paar Teilnehmern mit Magnesiumtabletten ausgeholfen – sie hatten schon am ersten Tag Krämpfe. Wahnsinn!

Gab es in all den Jahren ein Ereignis, bei dem Dir immer noch ein Schauer über den Rücken läuft?

Ein schrecklicher Augenblick ist mir noch besonders in Erinnerung. Vor ein paar Jahren war ich beim Amadé-Radmarathon als Fotograf im Ziel unterwegs. Ich habe die Teilnehmer bei der Ankunft fotografiert. Da ist eine Fahrerin auf der Strecke ums Leben gekommen. Sie ist in den Gegenverkehr geraten und unter ein Auto gekommen. Sie starb noch am Unfallort. Ganz schlimm.

Die Stimmung im Ziel war dann natürlich sehr bedrückend. Es gab die Durchsage, dass die Teilnehmer der Langstrecke deutlich später kommen würden, weil aufgrund des Unfalls die Stelle weiträumig umfahren werden musste.

Erlebst Du als Fotograf viele Unfälle?



Ich jetzt selber nicht. Aber ich höre immer wieder davon. Wie zum Beispiel vor drei Jahren: Da ist bei der Transalp, in der Abfahrt Richtung St. Anton, der Arzt tödlich verunglückt.

Das sind dann die Momente, in denen Du Dich fragst: Was geht hier eigentlich ab? Natürlich ist es ein unglaublich schöner Sport. Aber muss das Ganze wirklich sein?

Was sind Deine Pläne für 2016?

Nächstes Jahr werde ich wohl wieder bei der Transalp dabei sein. Auch beim UCI Mountainbikerennen in Albstadt, Ende Mai, werde ich zugegen sein – da werde ich für Gonso fotografieren. Sonst sieht man mich bei den üblichen Rennen: Großglocknerkönig, Amadé-Radmarathon – ich hoffe, dass

der Endura Alpen-Traum 2016 klappt. Das wäre großartig!

Auf den folgenden Seiten seht ihr eine Auswahl von Peters Best-of-Bildern.

Mehr Infos zu Peter und Anfragen für Shootings unter: www.peterlintner.de









Marc Bator

«Ich nehme den jungen deutschen Radprofis ab, dass sie aus der Vergangenheit gelernt haben.»

Als Nachrichtensprecher der Tagesschau und SAT.1-Nachrichten erlangte der leidenschaftliche Rennradfahrer Marc Bator deutschlandweit Bekanntheit. Marc, immerhin UCI zertifizierter Fahreragent und im Besitz einer C-Lizenz, führt neben seinen journalistischen Tätigkeiten, auch noch die Agentur TeamVision, die das Ziel hat, vor allem den Profiradsport in der Vermarktung zu unterstützen.

Im Gespräch zog Marc einen Strich unter die Radsportsaison 2015, erklärt uns, warum er sich bei John Degenkolbs Klassikersiegen in diesem Frühjahr bedenkenlos freuen konnte und kommt beim Mythos Flandern-Rundfahrt – seinem besonderen Eintagesrennen – so richtig ins Schwärmen.

Wie fällt Dein Fazit für die Radsport-Saison 2015 aus?

Wir haben einige großartige Höhepunkte gesehen in diesem Jahr. Ich erinnere an der Stelle an die beiden Klassiker-Siege von John Degenkolb, den Etappensieg von Simon Geschke, die gewonnenen Sprints von André Greipel oder den dritten Platz von Emanuel Buchmann bei der Tour de France. Das sind echte Leuchttürme. Also, eine tolle Bilanz für unsere deutschen Profis in der Worldtour.

Wir haben wunderbare Radsportler. Wir sind auf dem besten Weg eine Marke zu setzen, einen Stempel zu hinterlassen: Profiradsport mit deutschem Absender, das lohnt sich wieder!

Glaubst Du an der Stelle, dass BORA Argon 18 in 2016 erneut eine Wildcard für die Tour de France bekommt?

Da bin ich fest von überzeugt. Die A.S.O. sollte ein großes Interesse dran haben, dass der 80-Millionen-Markt Deutschland wieder seinen Platz im Kanon der im Radsport engagierten Länder findet.

Wie groß würdest Du den Markt der aktiven Radsportler einschätzen?

Dazu kann ich recht wenig sagen. Natürlich gibt es eine Anzahl von x-Lizenznehmern über den BDR und eine Anzahl von y-Aktiven im Breitensport – ein riesiger Hobbymarkt. Ich würde aber sagen, dass die einschlägigen Fachmagazine bessere Zahlen dazu haben als ich.

Interessant an der Stelle ist aber eine Studie der Techniker-Krankenkasse: 42 Millionen Deutsche bekennen sich in ihrer Freizeit zum fitnessorientierten Fahrradfahren. Das ist mehr als jeder Zweite, der in seiner Freizeit gerne auf dem Fahrrad sitzt. Das ist immer so mein Standardspruch: Es gibt in allem was wir tun – von Hallenhalma über Gartenschach – immer eine Verbindung zur Elite. Nur im Profiradsport ist das durch die schwierige Vergangenheit immer noch entkoppelt. Daher glaube ich, dass der Profiradsport, wenn er weiter in der Spur rollt wie aktuell, sehr große Chancen verbesserter Wahrnehmung in der gesamten deutschen Bevölkerung haben kann. Besonders dann, wenn aus dem Vertrauensvorschuss wieder Vertrauen entsteht – und erwächst.

Wir haben hier in Deutschland aber noch immer eine besonders schwierige Situation. Das ist leider auch die einschlägige Meinung im Ausland. Ich werde aber nicht müde, für den Profiradsport bei hiesigen Medien und Unternehmen zu werben.

Wenn der Trend nach oben zeigt: Wann dürfen wir in Deutschland wieder ein großes UCI-World-Tour-Etappenrennen, wie die Deutschland Tour, auszutragen?

Da kann ich mich nur wiederholen: Wenn der Profiradsport weiter in der Spur rollt, wie aktuell, dann werden wir mit Sicherheit in der nahen Zukunft wieder eine Deutschland Tour haben. Nicht im nächsten Jahr und mit Sicher-



heit auch nicht im übernächsten Jahr. Ich bin aber sicher, dass der Platz, aber auch die Bereitschaft auf Medien- und Veranstalterseite, entstehen wird. Ganz klar.

Wenn John Degenkolb bei Paris-Roubaix gewinnt, freust Du Dich dann wieder ganz „unvorbelastet“? Oder dominiert noch das Misstrauen der vergangenen Jahre?

Ich kann mich über seine Klassikersiege komplett unvorbelastet freuen – das hat aber auch etwas mit John Degenkolb zu tun. Ich nehme den jungen deutschen Radprofis ab, dass sie aus der Vergangenheit gelernt haben. Daher kann ich

mich absolut darüber freuen. Was das Thema Misstrauen angeht: Ich lege für niemanden meine Hand ins Feuer. Weder für John Degenkolb, noch für Marcel Kittel, auch nicht für Menschen oder Sportler, mit denen ich zusammenarbeite. Das ist einfach so. Man kann in keinen Kopf, in kein Bewusstsein hineinschauen.

Was den internationalen Profiradsport angeht, begegne ich dem weiter mit einer gesunden Vorsicht und auch mit einer gewissen Skepsis, wenn ich z.B. höre, dass es Sportler gibt, die versuchen das Double von Giro und Tour de France Sieg zu holen. Ich kann in diese Menschen genauso wenig hineinschau-

en – kenne sie ja auch nicht persönlich. Profisport oder besser gesagt kommerzieller Sport – ihm muss man immer mit einer Portion Vorsicht oder nennen wir es auch Misstrauen begegnen. Das soll gar nicht so negativ belastet klingen. Das ist einfach das Wesen des kommerziellen Sports: man muss einfach immer damit rechnen, dass jemand medizinisch nachhilft. Das hat uns die Vergangenheit gelehrt. Eben nicht nur im Radsport.

Eine Sache ist mir noch ganz wichtig: Ich zeige nicht mit dem Finger auf Menschen in der Vergangenheit. Nicht, weil

„Ich zeige nicht mit dem Finger auf Menschen in der Vergangenheit – die Rolle des Anklägers steht mir nicht zu.“

ich sage, dass Menschen früher nicht anders konnten, sondern weil mir die Rolle des Anklägers nicht zusteht. Ich komme nicht ursprünglich aus diesem Sport, ich bin kein Radprofi gewesen und kenne das damalige System auch nicht als Betroffener von innen. Natürlich habe ich auch damals meine extremen Zweifel gehabt und sage bis heute, dass der Radsport eine erhebliche Mitverantwortung daran trägt, dass es so war, wie es war.

Die Flandern-Rundfahrt zählt zu Deinen Lieblingsrennen. Was macht dieses Rennen so speziell?

Ich war vergangene Woche erst wieder in Flandern – im Museum der Flandern-Rundfahrt. Die Flandern-Rundfahrt gehört ja zu den Klassikern, zu den

Monumenten des Radsports. Sie drückt etwas ganz besonderes aus. Das fängt schon damit an, dass sie in Flandern stattfindet – einer der Keimzellen des Radsports.

Das ganze schöne Drama, was Radsport ausstrahlt: Frühjahr, Kälte, Anstrengung, Leiden – gleichzeitig aber auch Glück und Freude, Tränen. All das findet an diesem ersten Sonntag im April statt. Das ist für mich das besondere Eintagesrennen überhaupt. Die Begeisterung der Menschen dort in Belgien an diesem Nationalfeiertag. Ein wirkliches Volksfest, dort teilzunehmen – das ist

schon was. Die 130 km flach und dann diese 130 km mit den Hellingen (Anstiege) – das ist einmalig. Genauso, wie Paris-Roubaix einmalig ist. Jedes Monument hat seinen besonderen Reiz. Die Flandern-Rundfahrt ist aber mein persönliches Eintagesrennen – da steckt alles drin.

Die Zuschauer sind da extrem, oder?

Wenn man miterlebt, was schon morgens in Brügge auf dem Marktplatz los ist – wie die flämischen Flaggen mit den Löwen geschwenkt werden: Das ist Volksfest-Stimmung oder auch vergleichbar mit einer Fußball-WM bei uns. Und der Gewinner wird auf ewig betrachtet wie ein echter Flame. Das muss man sich einfach mal auf der Zunge zergehen lassen: Man ist unsterblich,

oder?

Das klingt toll. Ich muss da nächstes Jahr unbedingt mal hin.

Mach das. Ich würde Dir auch empfehlen, mal selber mitzufahren. Das ist kein echtes Rennen, mehr ein Super-Marathon. Wenn man vernünftig im Winter trainiert, dann schafft das eigentlich fast jeder. Du kannst Dir aber auch vorstellen, dass ich danach fix und fertig war...

Welches Jedermann-Rennen gefällt Dir am besten in Deutschland?

Berlin und Hamburg gefallen mir am besten. In Berlin gefällt mir vor allem der Kurs: Auf historischer Route mit dem Flughafen Tempelhof, die vielen schönen Stadtteile – das berührt beim Fahren. Und die Vattenfall Cycloclassics sind das älteste Jedermann-Rennen in Deutschland. Ich habe selber 20 Jahre in Hamburg gewohnt – das war in den Neunzigerjahren auch mein erstes Jedermann-Rennen. Daher habe ich noch sehr schöne Erinnerungen daran. Dass es das schönste Rennen ist, könnte ich jetzt aber nicht sagen.

Ich bin aber auch einige andere Rennen in Deutschland gefahren, wie „Rund um Köln“ oder auch in Frankfurt und werde mit Sicherheit noch andere Kurse fahren. Aber hier in Deutschland gibt es nicht das eine Rennen.

Nach 1,5 Jahren in Berlin: Wo kann man Deiner Meinung nach besser Radfahren? Berlin oder Hamburg?

Beide Städte haben eine ähnliche Szene. In Berlin überwiegt aber die Rad-

sport-Tradition – und in Hamburg ist das Umland wohl etwas schöner. Da vermisse ich manchmal doch mein altes Trainingsrevier: Die Vier- und Marschlande, südlich von Hamburg.

Wie viele Tage pro Woche kommst Du noch auf das Rennrad?

Ich komme ja grundsätzlich immer so auf meine 10.000 Trainingskilometer im Jahr – fahre daher meine 300 km pro Woche in der Saison, inklusive Wettkampf. Momentan klappt das aber einfach nicht – ich bin aktuell bei der Hälfte. Ich vermisse an der Stelle, dass ich meine längeren seriösen Einheiten von 3-4 Stunden kaum noch fahren kann. Dafür fehlt mir einfach die Zeit. Ich versuche aber jeden zweiten Tag etwas auf dem Rad zu machen. Selbst, wenn das nur mal eine Stunde HIT-Training ist. Das geht bei mir geografisch ganz gut: Ich bin schnell auf dem sogenannten Kronprinzessinnenweg, der auch autofrei ist. Der führt dann über den Wannsee, sehr schnell nach Brandenburg.

Wie kann man der zunehmenden Zweiklassengesellschaft im Jedermannbereich vorbeugen? Stichwort: Professionalisierung der Jedermänner.

In wenigen Sätzen ist das nicht seriös zu beantworten. Ich bin kein Fan der Professionalisierung im Jedermannbereich, weil mir der Lizenzradsport zu sehr am Herzen liegt. Der Lizenzradsport bringt am Ende die Profis hervor. Das ist für mich daher immer noch die Leistungsspitze im Radsport. Ich bin der Meinung, dass das Wort Jedermann eben

im Namen steckt. Es ist somit eine Angelegenheit für Hobbyfahrer, die einen nicht so passablen Trainingszustand haben. Und es muss auch für diese Sportler möglich sein, vorne mit reinfahren zu können.

Das Ziel sollte also eher sein: Wer sich für so ambitioniert hält, viel trainiert, viel ins Material investiert, warum tritt der nicht einem Verein bei? Und warum fährt der dann keine Lizenzrennen? Die Lizenzrennen sterben seit Jahren in Deutschland – und das finde ich viel interessanter, wenn man hier über eine Elite nachdenkt – als die Jedermanner zu professionalisieren mit Teams, deren Taktiken in den Rennen ich leider nicht immer erkennen kann. Das soll jetzt kein Angriff sein, sondern nur ein Gedankenanstoß.

Was sind Deine Lieblingsregionen „weltweit“ zum Rennradfahren?

Ich bin leider international in zu wenigen Regionen gefahren – das hat meine Zeit, durch den Beruf, einfach nicht zugelassen in den letzten Jahren oder Jahrzehnten.

Ich liebe es aber nach wie vor, in Italien Rad zu fahren. Und ich liebe das Hinterland der Emilia Romagna. Also das Hinterland der südlichen Adria, Rimini, Riccione. Die Region, wo zum Beispiel die Nove Colli im Mai immer stattfinden. Das mag ich wirklich total gerne da. Es ist jedoch sehr hügelig, sehr anspruchsvoll – gerade wenn man ein paar mehr Kilos auf den Rippen hat – also kein Bergfahrer ist. Italien ist nach wie vor

eine echte Lieblingsregion von mir. Aber ich quäle mich auch gerne durch Flandern – auch dann, wenn es richtig matschig und regnerisch ist. Ich kann aber leider nicht die Empfehlung geben zu sagen, dass ich bei Kapstadt oder in Buenos Aires ein tolles Radsportcafé kenne. Ich hoffe, dass mir solche Reisen noch bevorstehen. Grundsätzlich ist für mich Radsport aber Sport. Und Sport kann und muss man vor der eigenen Haustür ausüben können.

Das stimmt. Ich hatte mal mit Kitesurfen geliebäugelt – das war mir dann aber zu kompliziert, mit Anfahrten von mehreren Stunden zum Meer.

Ja, das geht mir genau so. Das geht mir aber auch so, wenn der eine oder andere Kumpel mich fragt ob ich jetzt im Januar für eine Woche mit nach Andalusien möchte. Natürlich würde ich gerne eine Woche in Andalusien verbringen. Ich kann aber auch im Januar, im Raum

Berlin, wenn es denn nicht gerade minus 20 Grad sind und Schnee liegt ohne Ende, hervorragend trainieren.

Das ist dann natürlich eine Frage der Kleidung und des Rades am Ende. Dann fahre ich vielleicht nicht sechs Stunden bei 16 Grad, sondern 2-3 Stunden bei zwei Grad, habe aber einen ähnlichen Trainingseffekt. Und spare mir dann auch hintenraus den Infekt, wenn ich aus Andalusien ins kalte Deutschland zurückkomme. (lacht)

Ich möchte an der Stelle auch nochmal

los werden: Es müssen keine 5.000€ oder 10.000€ Räder sein. Und es muss auch nicht immer die Radsportreise durch Südvietsnam sein. Wenn jemand sagt, er sei Radsport-Tourist und reise eben gerne mit dem Fahrrad, dann finde ich das alles super. Aber wer Radsport als puren Sport begreift – da findet jeder was für sich vor der eigenen Haustür, inklusive Verein.

Du fährst im Frühjahr 2016 nicht nach Mallorca zur Trainingsvorbereitung?

Ich würde sehr gerne, will das auch nicht ausschließen. Das hängt dann aber mit der Lebenssituation zusammen. Das ist für mich einfach sehr schwierig eine Woche komplett rauszunehmen, nur zum Radfahren. Dann nehme ich mir lieber hier frei und versuche jeden Tag 3-4 Stunden zu fahren – und kann mich noch nebenbei um die anfallenden Themen kümmern.

Könntest Du Frau und Kinder nicht mitnehmen?

Wir haben das sogar schon häufig gemacht. Wenn wir Urlaub machen, ist das schon so, dass ich an 1-2 Tagen auch mal Rennrad fahre. Aber wie soll so ein Urlaub aussehen, wenn der Papa jeden Tag sechs Stunden auf dem Rennrad sitzt? Und was sollen die Mädels im März auf Mallorca? Das ist dann Quatsch. Dann macht man lieber eine Woche richtiges Trainingslager. Aber den Familienurlaub machen wir dann tatsächlich sozialverträglich.

Ich versuche einfach weiter viel zu fahren. Ich würde nächstes Jahr auch ger-



ne wieder an Lizenzrennen teilnehmen. Mein wunder Punkt ist nur, dass ich aktuell zu schwer bin. Ich müsste tatsächlich ein paar Kilos abnehmen.

Was wiegst Du aktuell?

Momentan über 90 kg.

Bei welcher Größe?

Bei 1,84 m – das sind natürlich alles nur Muskeln. (schmunzelt)

Ich müsste so 87-88 kg wiegen, um im Lizenzbereich gut mitfahren zu können. Dann aber auch nur bei flachen Rennen.

Janine und Michael Meyer

«Wir nutzen Strava für Janine, um Transparenz zu schaffen – hier sieht jeder, dass ihr das nicht zugeflogen kommt»

Janine und Michael sind wahrscheinlich das radsportbegeistertste Ehepaar aus ganz Köln. Die beiden Enddreißiger kamen vor gut 10 Jahren zum Radsport – anfangs noch ohne größere Ambitionen – hat sich Janine in den vergangenen Jahren zu einer der erfolgreichsten Jedermann-Fahrerinnen im Land entwickelt.

Ein Gespräch über die Rennradszene in und um Köln und die erforderlichen Trainingsumfänge, um beim Öztaler etwas über 8:30 Stunden zu finishen.



Ihr beiden kommt aus Köln. Wohnt ihr rechts- oder linksrheinisch?

Wir wohnen in Köln-Mülheim auf der „Schäl Sick“ – oder auch auf hochdeutsch: rechtsrheinisch. (lachen)

Wenn man in Köln Rennradfahren möchte, wo fährt man dann hin?

(Michael) Da wir rechtsrheinisch wohnen, fahren wir in erster Linie ins Siegerland oder ins Bergische Land – hin und wieder auch in Richtung Westerwald. Alle zwei Monate „trauen“ wir uns dann auch mal auf die andere Rheinseite – dann geht’s in Richtung Eifel. Nur die Anfahrt ist dann schon recht weit. Bis die Berge in der Eifel anfangen, ist man schon eine ganze Zeit lang unterwegs.

Wie heißen die Berge in der Eifel?

(Michael) Ein richtiger schöner Berg ist vor allem die Hohe Acht. Sonst gibt es noch einen super Trainingsberg von Cochem an der Mosel hoch nach Faid – an dem kann man hervorragend trainieren. Einen Anstieg, den man außerdem unbedingt gefahren sein muss, ist Todenfeld – große Klasse.

Welche sind Eure Lieblings-Trainingsstecken im Kölner Umland?

(Michael) Ein Klassiker in Köln ist die Panzerstraße, unmittelbar neben dem Kölner Flughafen. In Summe hat die Strecke ca. 17 Kilometer – 8 Kilometer bis zu einem Kreisel und dann wieder zurück. Ohne Ampel oder ähnliches, mit minimalen Anstiegen. Ideal zum Trainieren von Sprints oder Intervallen im Flachen.

Wenn man aber Bergtraining machen möchte, ist das schon eine andere Nummer: Es gibt einen schönen Anstieg nach Bechen, Scherfbachtal. Für den Anstieg braucht man je nach Verfassung ca. 14 einhalb bis 16 Minuten. Hier führt auch die Strecke von „Rund um Köln“ entlang.

Was macht das Bergische Land so interessant zum Radfahren?

(Janine) Erst einmal, dass wir von zuhause aus mit dem Rennrad losfahren können. Es dauert nicht lange, dann sind wir auch schon in den schönen Regionen – vor allem im hügeligen Bereich Richtung Dabringhausen, Altenberg, Rösrath oder auch Drabenderhöhe. Nach etwa 20-30 Minuten ist man aus dem großen Trubel raus und hat seine kleinen Straßen für sich.

Das Bergische Land ist auch aufgrund der unzähligen Sträßchen so reizvoll – ob schmale oder breitere Straßen. Man kann durch die Täler von West nach Ost oder andersrum fahren – hier ist es eher flach. Wenn man es sich aber „geben“ möchte, gibt es unzählige „7-Minuten-Anstiege“ von Nord nach Süd oder andersrum. Also, immer schön zickzack. Versucht man, jeden Hügel mitzunehmen, kommen zahlreiche Höhenmeter zusammen. (lachen beide)

Seid ihr beide bei Strava? Wenn ja, wofür nutzt ihr es?

(Michael) Wir finden es sehr praktisch, weil man vor allem schnell seine Jahreskilometer sieht – natürlich können wir uns auch mal mit anderen vergleichen.



Wir sind jetzt aber keine, bei denen der Garmin piept, wenn das Segment beginnt. Bei unseren Alpenrennen finden wir Strava sehr nützlich, da wir im Nachhinein schauen können, welche Wattzahlen wir in den Bergen benötigt haben. Zudem findet man unheimlich viele neue Straßen, auch hier in der Gegend, die Freunde und Radkumpels gefahren sind. Also zum Entdecken ist Strava sehr praktisch.

Für Eure Radmarathons in den Alpen habt ihr Anfahrten von 8-9 Stunden. Denkt ihr nicht manchmal darüber nach, in den Süden zu ziehen?

(Beide) Nicht nur manchmal.

(Janine) Ich komme ja sogar aus der Ecke Sonthofen, bin dort aufgewachsen – und natürlich denkt man schon manchmal darüber nach, wie es wäre dort zu leben. Aber wir sind hier in Köln fest verankert, Michael ist ein echter Kölscher Jung. Daher gibt es keine Dis-



kussion, dass wir mal wegziehen.

Eine Institution in Köln ist die „Schmitzebud“ - was macht diesen Ort so speziell?

(Michael) Wissen wir selber auch nicht so genau, wie sich das eingebürgert hat. Es liegt ja auf dem Rückweg von der „Rund um Köln“-Strecke. Um ehrlich zu sein, wissen wir jetzt nicht, ob das damit was groß zu tun hat.

(Janine) Sonntagmorgens um halb zehn treffen sich dort bis zu 50 Radfahrer – je nach Wetter und Saison – und fahren dann gemeinsam los. Eine total bunte Altersstruktur: von 17-jährigen bis weit über 80-jährige. Eine Besonderheit dieser Runden ist, dass immer Vollgas gegeben wird. Es wird grundsätzlich nicht gewartet bei der „Schmitzebud“-Tour. Ab dem ersten Anstieg wird dann eine Art Ausscheidungsrennen gefahren.

Verabredet man sich da per Facebook oder ist der Treffpunkt mit halb zehn



eine Art Gesetz?

(Janine) Nein, bei der Schmitzebud-Tour gibt es keine Facebook Absprachen – es wird maximal 3-4 Minuten gewartet und dann wird losgefahren. In anderen Gruppen, bei denen wir auch mitfahren, wird sich per Facebook verabredet. (Janine) Bei diesen Touren war ich auch früher, als das anfing, oftmals die einzige Frau.

Und hast Du dann ein paar von den Jungs „zerlegt“, oder?

(Michael) Am meisten Spaß hatte sie, Jörg Haberich stehen zu lassen – von der Haberich Cycling Crew. Darfst du ruhig so schreiben.

(Janine) Wobei er mal gesagt hat, dass

ich die einzige Frau bin, die ihn überholen darf.

Bestimmt sehr lustig, als Janine anfänglich zu den Touren kam...

(Janine) Ja, stimmt. Nur mittlerweile kennen sie mich eigentlich alle. Ich erinnere mich mal an eine krasse Powerrunde. Da hatten wir einen 39er Schnitt bei ca. 85 Kilometern und 800 Höhenmetern.

(Michael) Du hattest vorhin Strava angesprochen. Es gibt ein Strava-Segment auf dem Rückweg zur Schmitzebud, den „Sülzalsprint“. Hier hat Janine den KOM mit knapp 18 Minuten und einem 48er-Schnitt. Was die wenigsten wissen: der Wind stand damals gut!

„Am meisten Spaß hatte sie, Jörg Haberich stehen zu lassen – von der Haberich Cycling Crew“

Gibt's neben der Schmitzebud noch andere Lokalitäten, bei denen sich die Rennradfahrer in Köln treffen?

(Michael) Also rechtsrheinisch trifft man sich dienstags beim Altenrather Kreisel – die Gruppe nennt sich „Das Dienstagsrudel“ – kurz DDR. Die Ähnlichkeit ist erwünscht. Die Gruppe wird geführt von Peter Büsch, einem A-Klasse Fahrer seit mindestens 25 Jahren. Auch in diesem Jahr hat er wieder unzählige Platzierungen eingeheimst. Er fährt dann in der DDR-Gruppe meist innerhalb von zweieinhalb Stunden – mit ordentlichem Tempo am Berg, oder auch mit Beschleunigungen in der Ebene. Das macht unheimlich viel Spaß mit ihm.

Freitags und samstags trifft man sich hingegen am Schuhladen in Rösrath – dieses Mal die Abkürzung: SSSR (Saturday Shoe Store Ride). Freitags treffen sich dort eher die Rentner oder Fahrer, die Urlaub oder Gleitzeit haben – die fahren dann zusammen zur Bevertal Sperre. Samstags treffen sich dann bis zu 40 Leute direkt vor dem Schuhladen, die auch „locker & lustig“ genannten Runden dauern im Sommer in der Regel zwischen drei und fünf Stunden. Hier wird auch untereinander gewartet – sei es wegen eines Defekts oder wenn es zu schnell für manche ist. Die Facebook-Gruppe heißt: „Die Samstagsgruppe locker und lustig“.

Fahrt ihr da auch ab und zu mit?

(Michael) Ja, da kommen wir auch gerade her. Mit der Samstagsgruppe fahren wir immer, wenn es irgendwie möglich ist. Das witzige: Bei der Samstagsgruppe fährt sehr regelmäßig Karsten Migels von Eurosport mit. Er ist u.a. Kommentator bei der Tour de France.

Die Stimme kennt man.

Das war echt witzig, als er bei den ersten Malen hinter oder vor uns fuhr.

Da kommt man sich ja vor, wie bei der Tour de France?

(Michael) Ja, so ungefähr.

Marcel Wüst ist ja auch Kölner. Triffst man ihn auch hin und wieder?

(Michael) Ich bin bisher nur ein- oder zweimal mit ihm zusammen gefahren – er ist aber die meiste Zeit des Jahres auf Mallorca in seiner Casa Ciclista. Er ist eher sehr selten da. Wer aber schon ein paar Mal mitgefahren ist, ist der Christian Knees vom Team Sky. Peter Büsch bringt ihn ab und zu mit. Er fährt öfter bei der Samstagsgruppe mit. Das ist natürlich auch cool für uns, wenn so ein Kaliber dabei ist.

André Greipel wohnt ja auch bei Köln?

(Michael) Ja genau, das ist dann die Truppe vom RC Schmitter. Mit ihnen haben wir über die Zeitfahrserie auch hin und wieder Kontakt – da muss man sich aber morgens ins Auto setzen und

einmal quer durch Köln fahren. Das werden wir demnächst auch mal wieder machen, ist aber umständlicher, als wenn man hier direkt losfahren kann.

Wie würdet ihr die Kölner Rennradzene beschreiben? Großer Zusammenhalt oder eher fragmentiert?

(Michael) Also wir finden, dass sehr viel Wert auf gemeinsame Touren gelegt wird. Danach einen Kaffee trinken oder auch mal ein Eis zusammen essen. Das gehört einfach dazu. Wenn das Wetter passt, dann setzen wir uns gerne zusammen in unsere Stammcafés: Ob in Lohmar, Hoffnungsthal oder in Lindlar. Also der Zusammenhalt ist wirklich sehr groß hier. Die Radgruppen hört man von weitem immer am lauten Geschwätz.

Und der Kölner redet nochmal ein bisschen mehr als der Rest der Deutschen.

(Michael) Besonders, wenn Leute wie ich dabei sind, die ein ausgeprägtes Mitteilungsbedürfnis haben. (lacht)
(Janine) Also in Köln wird eigentlich alles per Facebook oder WhatsApp organisiert – außer die Touren von der Schmitzebud. Bei Facebook findet ein sehr reger Austausch statt. Sei es in Sa-

chen Tipps, Fragen zum Training oder wenn einer etwas verkaufen will. Hier ist sehr viel Interaktion.

(Michael) Noch ein Ergänzung zum Thema Zusammenhalt: ich habe das über meinen Vater mitbekommen, der ja auch noch in den Gruppen mitfährt. Vor etwa ein bis zwei Jahren gab es einen schweren Sturz bei einer von deren Ausfahrten. Dabei sind 10-12 Leute gestürzt mit schwere Verletzungen, auch mein Vater hat sich das Schlüsselbein gebrochen. Was man dann auf Facebook im Nachgang dazu erlebt hat in Form von Anteilnahme, Gute-Besserungswünschen oder Tipps zum Umgang mit diesen Verletzungen, das war wirklich einmalig. Und ich glaube auch nicht selbstverständlich.



Das ist wirklich schön.

(Michael) Und bei uns gibt es auch keine Geheimniskrämerei um Wattzahlen oder Pulswerte oder so. Wir gehen da recht offen miteinander um. Auch Trainingstipps werden untereinander ausgetauscht.

Was hast Du denn für einen Schwellenwert, Michael?

(Michael) In Bestform habe ich so 4,8

Watt/kg. Janine ist bei 4,9 Watt/kg.

Wow, ihr seid sehr fit.

(Michael) Da kannst Du auch mal gut einschätzen, was beim Öztaler so gefahren werden muss, um diese Zeiten zu realisieren.

Da könntet ihr mit ein bisschen Übung noch zweit- oder drittklassig fahren?

(Michael) Nein, da hätte ich vor allem keine Chance. Bei Kriterien oder C-Klasse Rennen würde ich keine Sonne sehen. Dafür bin ich viel zu ängstlich. Anfang kommenden Jahres, im Januar, fliegen wir wieder für drei Wochen nach Gran Canaria und trainieren mit richtig guten Leuten, die in etwa auf einem Level (B- oder C-Klasse) fahren. Darauf freuen wir uns jetzt schon.

(Michael) Um noch einmal auf Strava sprechen zu kommen: Wir nutzen Strava, insbesondere für Janine, um Transparenz zu schaffen. Im Jedermannbereich wird mittlerweile auch mit Dopingvorwürfen um sich geschossen – so können wir gut aufzeigen, was wir trainieren und wie wir trainieren. Die Wattzahlen von Janine kann man bei Strava einsehen. Hier sieht jeder, dass ihr das nicht alles zugeflogen kommt.

Macht ihr zur Messung Eurer Schwellenleistung Leistungsdiagnostiken?

(Michael) Wir machen am Anfang der Saison einen 20-Minuten-Test und rechnen uns dann im Nachgang die Werte aus. Und ich bin der Meinung, dass es funktioniert. Wir hatten aber auch zwei Trainer in all den Jahren, von denen wir

sehr viel gelernt haben.

Der Winter naht mit Riesenschritten – wie trainiert ihr über den Winter?

(Janine) Ein Mix aus Intervallen auf der Rolle, ruhigeren Ausfahrten mit dem Crosser im Wald oder auf dem Radweg, Stabi-Übungen und Krafttraining. Und einmal pro Woche gehen wir Joggen.

Und Gran Canaria ist dann Eure Rennradflucht im Januar?

(Michael) Ja, wir waren auch gerne auf Fuerteventura in den letzten Jahren, wo man auch prima fahren kann über den Winter. Aber da waren wir irgendwann zu sehr genervt vom Wind. Und Gran Canaria ist abwechslungsreicher.

Wie viele Stunden trainiert ihr pro Woche?

(Michael) Reines Training wären ca. 12-15 Stunden. Da wir aber noch mit den anderen hier in den Gruppen fahren, kommen wir auf einen Schnitt von ca. 17 Stunden pro Woche.

(Janine ergänzt) Und das Schöne bei uns ist, dass wir alles zusammen machen können – wir sind ein prima Team.

Das habe ich ja auch bei Euren Öztaler-Zeiten gesehen – sehr dicht zusammen. Eine traumhafte Kombination.

(Janine) Ja, das passt sehr gut und macht uns auch echt glücklich.

(Michael) Auch beim Training im Flachen, passt es perfekt. Wenn sie in meinem Windschatten fährt, ist sie exakt im gleichen Bereich, wie ich vorne im Wind.

IMPRESSUM

„Speed-Ville – Interview Sessions“ ist das digitale und kostenlose Interview-Magazin für alle, die den Radsport lieben. Veröffentlichung ist quartalsweise.

Herausgeber, Redaktion, Grafik:

Daniel Müller
Laimer Platz 1a
80689 München

Kontakt Daten:

Daniel Müller
info@speed-ville.de
+49 176 / 105 39 768
www.speed-ville.de



Anzeigenschaltung:

Kontaktieren Sie mich zur Schaltung Ihrer Anzeige für die nächste Ausgabe, welche Ende Januar 2016 erscheinen wird. Gerne schicke ich Ihnen die Mediadaten zu.

Fotografie:

Peter Lintner (c)
Für Shooting-Buchungen (Team-Shootings, Race etc.) und weitere Auskünfte:
www.peterlintner.de
+49 172 819 99 95
foto@peterlintner.de

Danksagung:

Vor allem an meine Franzi, die all die Texte Abend für Abend korrekturgelesen hat. Kante, ohne den ich heute noch in Turnschuhen, Sa Calobra hochfahren würde ;-) Vielen Dank für die tollen Fotos, lieber Peter – und natürlich ein ganz großes Dankeschön an meine wunderbaren Interviewgäste.