

Sport



Manche haben sogar eine Phobie: Das Feld der Tour de France bei der Abfahrt vom Col d'Aubisque 2022. Foto: Tim de Waele (Getty Images)

Die Radprofis lachten über den Helm – nun denken sie sogar an Fangnetze

Nach Gino Mäders Tod Die Tragödie um den jungen Schweizer steckt noch tief in den Rennfahrerköpfen. Manche haben in Abfahrten Angst. Doch an der Tour de France gibt es Lösungsansätze.

Johannes Aumüller

Nach 71 Kilometern hat das Peloton am gestrigen Mittwoch das Örtchen Sainte-Engrâce erreicht, und danach war es schon mittendrin in der ersten dieser Prüfungen, die traditionell den Kern der Tour de France ausmachen. Bereits am fünften Tag der Schleife schickte die Organisation das Feld ins Hochgebirge der Pyrenäen, alles war ausgelegt auf die grosse Schlacht der Favoriten Tadej Pogacar und Jonas Vingegaard. Dazu gab es dann wieder diese prägenden Bilder der Tour, qualvolle Bergauf- und rasante Bergabfahrten. Aber diesmal stehen die Tage im Hochgebirge auch unter dem Eindruck eines Ereignisses, das die Radszene tief erschüttert hat.

«Diese Tragödie, die vergisst man nicht so schnell. Das ist eine Sache, die in den Köpfen der Rennfahrer tief drin ist, gerade von den Rennfahrern, die auch live mit dabei waren», sagt der deutsche Routinier John Degenkolb in einem Gespräch vor dem Start der Tour. Der französische Spitzenfahrer Thibaut Pinot erklärte zuletzt gar, er denke bei fast jeder Abfahrt daran.

Nicht einmal drei Wochen ist es her, dass der Schweizer Profi Gino Mäder während der Tour de Suisse zu Tode kam. Auf der Abfahrt vom Albulapass Richtung Ziel in La Punt stürzte der 26-jährige einen Abhang hinunter und erlag am darauffolgenden Tag seinen Verletzungen. Wie genau der Unfall passierte, ist noch unklar, die polizeilichen Ermittlungen laufen. Der Radzirkus bewegt sich seitdem jedenfalls in

einer Melange zwischen der Trauer über einen recht ungewöhnlichen Radsportler, dem ewigen Systemzwang, einfach weiter und immer weiter machen zu müssen – und einer ausgeprägten Sicherheitsdebatte.

Es ist eine Debatte, die den Radsport immer wieder einholt, und es ist eine Debatte, in der nicht nur der frühere deutsche Spitzensprinter Marcel Kittel eine gewisse «Ratlosigkeit» feststellt. Es kommen verschiedene Ebenen zusammen: die Tatsache, dass es unverrückbar eine Hochrisikosportart bleibt, wenn sich jemand auf zwei schmalen Pneus und mit fast 100 km/h steile Pässe hinunterwagt; der Wunsch der Veranstalter nach mehr und mehr Spektakel; die unterschiedlichen Mentalitäten der Fahrer; das Material, das immer besser wird und womöglich auch zu riskanterem Fahren verleitet.

Netze «nicht möglich»

Wenn man in diesen Tagen quer durchs Feld fragt und horcht, sind aber doch sehr unterschiedliche Stimmen vernehmbar. Manch einer nimmt es fast schulterzuckend hin: Ist halt Berufsrisiko. «Es wird weiter Dramen geben», sagt der Franzose David Gaudu und klingt dabei fast schon fatalistisch. Ralph Denk, der Chef des deutschen Bora-Teams zählt zur Fraktion, die tendenziell die Grenzen von möglichen Massnahmen betont: Eine Etappe zum Beispiel mit dreifachen Fangnetzen zu sichern, wie die Streif-Abfahrt der Skifahrer, sei einfach «nicht möglich».

Bei anderen Vertretern klingt das deutlich anders – bei Thibaut Pinot etwa, dem französischen Bergspezialisten mit ganz besonderer Beziehung zu Abfahrten. Er hasse sie so sehr wie Spinnen, gab er mal zu Protokoll; später rutschte er mit dem Rallye-Auto Schneepisten hinunter, um seine Phobie zu tilgen. Heute geht sein Argument so: Wenn man so weitermache, werde es wieder so einen Fall geben, und deswegen dürfe man so nicht weitermachen. Und ja, warum nicht auch über Fangnetze nachdenken, zumindest an den ganz heiklen Stellen?

Spott über Helme

Die Verwendung eines Helms hat das Peloton auch lange bespöttelt und als nicht praktikabel gebrandmarkt, bis sie irgendwann Pflicht wurde. Tony Martin, bis zu seinem Rücktritt 2021 über viele Jahre nicht nur einer der besten Fahrer des Pelotons, sondern auch einer, der sich viel für die Belange der Rennfahrer eingesetzt hat, sagte der Deutschen Presse-Agentur: «So wie ich es sehe, ist relativ wenig passiert. Gefühlt fahren wir immer noch mit demselben Standard rum wie zum Start meiner Karriere.» Und die begann vor fast 20 Jahren.

John Degenkolb (34) ist einer der erfahrensten Fahrer im 176-köpfigen Starterfeld dieser Tour, es ist seine neunte Teilnahme, und er hat mit schweren Stürzen auch seine spezielle Erfahrung. Im Trainingslager hat ihn mal ein Auto brutal erwischt, mehrere Monate war er verletzt, fast hätte er einen Fin-

ger amputieren lassen müssen. Er wolle keinem Einzelnen die Schuld zuschieben, sagt Degenkolb, er habe auch keinen Masterplan. Aber eines fordert er schon: «Es müssen klarere Regularien geschaffen werden, wie ein Rennen stattzufinden hat.» Es gebe schon Versuche, «alle Beteiligten an einen Tisch zu bringen, aber es ist halt stockend, und das ist das Problem: Dass es nicht in grösseren Schritten vorangeht.»

Alle Beteiligten, das sind Fahrer, Teams, Veranstalter, der Rad-Weltverband UCI. Im Radsport ruckelt es in diesen Beziehungen traditionell gewaltig. Bei der UCI verweisen sie dieser Tage gerne auf ein Projekt namens «Safer». Das soll eine unabhängige Kommission sein, die ab 2025 Vorschläge für mehr Sicherheit ausarbeiten soll. Aber das ist natürlich noch eine Weile hin, und wie unabhängig angeblich unabhängig Kommissionen im Wertsport sind, das ist ein Kapitel für sich.

Ein Thema, das aktuell viele umtreibt, ist die Gestaltung der Bergetappen, wie sie jetzt die Tour wieder massenhaft ins Programm gehievt hat (insgesamt acht). Manchmal enden diese Kraxeleyen auf dem Gipfel, manchmal geht es nach dem letzten Pass noch mal ins Tal zurück – mit entsprechend verschärfter Geschwindigkeit, wie im Fall von Mäders Unfall.

Erhöhte Massnahmen

Ob man zumindest diese Abfahrten nach einem schweren Gipfeltag besser lassen sollte? Degenkolb verweist darauf, dass man darüber reden solle. Auch Niki-

as Arndt, der beim Bahrain-Team mit Mäder in einer Mannschaft fuhr, markiert das als Punkt. «Das pusht uns einfach noch mehr ans Limit», sagt er: «Und da ist halt die Frage: Müssen wir dieses Limit noch künstlich herausfordern?»

Aber es gibt auch durchaus reflektierte Rennfahrer, die das für weniger wichtig halten. Jonas Vingegaard, der Titelverteidiger bei dieser Tour, sagte beim Start in Bilbao sinngemäss, dass der Zustand der Strassenbeläge extrem wichtig sei – und jeder Fahrer dann selbst abwägen müsse, wie viel Risiko er nimmt.

Die Tour hat beschlossen, dass sie bei zwei Bergetappen, die im Tal enden, die Sicherheitsmassnahmen erhöhen will: auf dem Weg nach Morzine (14. Etappe) und der Etappe nach Courchevel (17.), wo die letzten Kilometer auf eigens frisch asphaltierten Strecken zu bewältigen sind. Da sollen die Profis vor Kurven akustisch und mit Leuchtsignalen extra gewarnt werden, auch sollen gefährliche Kurven zusätzlich mit Polstern gesichert werden. Zu Veränderungen an der Abfahrt vom Col de Marie Blanque, am gestrigen Mittwoch knapp 20 Kilometer vor dem Ziel die letzte schwere Bergprüfung, war nichts zu vernehmen.

Hat das alles einen Einfluss darauf, wie die Profis sich in die Abfahrten stürzen? John Degenkolb sagt, dass er nicht langsamer oder anders fahre als sonst. «Risikobereitschaft muss immer mit dabei sein», findet er. «Aber wichtig ist immer, dass man das kalkulieren kann.»

Vingegaard düpiert Pogacar ein erstes Mal

Tour de France Der Däne distanziert seinen ärgsten Konkurrenten im Kampf um den Gesamtsieg um rund eine Minute.

Der dänische Titelverteidiger Jonas Vingegaard erreichte gestern auf der ersten Pyrenäen-Etappe der 110. Tour de France Platz 5. Vingegaard griff rund 20 Kilometer vor dem Ziel am letzten Hindernis des Tages, dem Col de Marie Blanque, an und konnte seinen Rivalen Tadej Pogacar distanzieren. Der zweimalige Tour-Champion aus Slowenien verlor rund eine Minute auf den Dänen und kassierte so einen ersten Rückschlag im Kampf um den Triumph im Gesamtklassement.

Den Sieg nach 162,7 Kilometern von Pau nach Laruns sicherte sich Jai Hindley im Alleingang vor dem Italiener Giulio Ciccone und dem Österreicher Felix Gall. Der Australier löste damit den Briten Adam Yates an der Spitze der Gesamtwertung ab. Vingegaard liegt neu auf Rang 2. Pogacar hat als Sechster 53 Sekunden Rückstand auf den Dänen. 2020 hatte Pogacar in Laruns noch seine erste Tour-Etappe gewonnen.

Van Aert bringt Pogacars Team früh in Bedrängnis

Der Startschuss in Pau war kaum erfolgt, da ging es auch schon zur Sache. Insbesondere Alleskönner Wout van Aert drückte mächtig auf das Tempo und sprengte das Hauptfeld früh. Pogacar und sein UAE-Team hatten die Aktion unterschätzt und mussten für den Rest der Etappe hinterherfahren und viel Arbeit leisten. Die Haupt-Leidtragenden des Höhlentempos waren die Sprinter, die frei abreissen lassen mussten. Vor allem der niederländische Sprintstar Fabio Jakobsen, mit Sturzverletzungen vom Vortag eh schon angeschlagen, hatte schwer zu kämpfen. Für ihn und die übrigen Sprinter ging es auf der ersten Tour-Etappe im Hochgebirge nur darum, in der Karenzzeit zu bleiben.



Sprint von Platz 6 auf Rang 2: Jonas Vingegaard. Foto: AFP

Heute steht die erste Bergankunft der diesjährigen Frankreich-Rundfahrt auf dem Programm. Am Ende der sechsten Etappe über 144,9 Kilometer wartet der Anstieg nach Cauterets-Cambasque, einem Berg der ersten Kategorie. Davor geht es zudem über den Col d'Aspin und den legendären Col du Tourmalet in 2115 Metern Höhe. (DPA)

| 5. Etappe, Pau–Laruns (163 km) | | |
|---|---------------------------|--------------|
| 1. Jai Hindley (AUS) | | 3:57:07 |
| 2. Giulio Ciccone (ITA) | | +0:32 |
| 3. Felix Gall (AUT) | | gleiche Zeit |
| 4. Buchmann (GER) gleiche Zeit. | 5. Vingegaard (DEN) 0:34. | |
| 6. Jensen (DEN) 1:38. | 7. Martinez (COL). | |
| 8. Pogacar (SLO) gleiche Zeit. | – Ferner: | |
| 66. Küng 13:10. | 99. Dillier 22:24. | |
| Gesamtklassement: 1. Hindley 22:15:12. | | |
| 2. Vingegaard +0:47. 3. Ciccone +1:03. | | |
| 4. Buchmann (GER) +1:11. 5. A. Yates (GBR) +1:34. 6. Pogacar +1:40. – Ferner: 64. Küng +31:19. 133. Dillier +55:42. | | |
| Heute: Tabres–Cauterets-Cambasque (145km) | | |