

NEUE WEGE

Fünf statt vier Tage, ein Zeitfahren und erstmals seit dem Neubeginn eine echte Bergankunft: Ist die Deutschland-Tour auf dem Weg zu einer kompletten Rundfahrt? Richtet sich Deutschlands wichtigstes Männerrennen gerade neu aus?

A

TEXT
Patrick Kunkel

Alle lieben sie, die wiederbelebte Deutschland-Tour! Könnte man jedenfalls meinen, wenn man mit Fabian Wegmann spricht, dem Sportlichen Leiter von Deutschlands wichtigstem Radrennen. „Wir haben inzwischen ein Luxusproblem“, sagt der 42-jährige Ex-Profi: „Dieses Jahr wollten fast alle World-Tour-Teams dabei sein, also mussten wir welche ausladen.“

Die Deutschland-Tour ist ein Rennen der Pro-Series, also eine Kategorie unter der höchsten Rennklasse, der World-Tour. Maximal 14 World-Tour-Teams dürfen antreten, dazu zwei internationale Pro-Teams und drei deutsche Continental-Teams sowie eine deutsche Nationalauswahl. Mehr geht nicht. Die Nachfrage, sagt Wegmann, zeige vor allem eines: „Wir haben in den vergangenen Jahren vieles richtig gemacht.“

2018 war die Deutschland-Tour nach zehnjähriger Pause vom Tour-de-France-Veranstalter ASO neu aufgelegt worden. Als Wegmann vor vier Jahren mit neuem Konzept antrat, um dem Traditionsrennen neues Leben einzuhauchen, war die sportliche Richtung klar: Die Tour sollte den Charakter von Klassikern haben, mit anspruchsvollen Strecken, die nicht ausschließlich auf Höhenmeter aus sind. Spannend sollte es bleiben bis zum Schluss. Und taktisch geprägt – ein Kampf um Sekunden. Kürzere Etappen sollten die Rennen schnell machen. Der Plan ging auf. Als Nils Politt (Bora-Hansgrohe) voriges Jahr das Rote Trikot

gewann, war es knapp bis zum Schluss. Nur vier Sekunden Vorsprung hatte er vor dem Mann auf Platz zwei, seinem Teamkollegen Pascal Ackermann.

Und dieses Jahr? Ist alles etwas anders: Es gibt ein Zeitfahren zum Auftakt. Vor allem aber die Bergankunft auf dem Schauinsland im Schwarzwald auf der 3. Etappe macht das Rennen hart. Der Hausberg von Freiburg ist zwar kein Alpenpass. Aber mit rund 770 Höhenmetern auf knapp zwölf Kilometern auch nicht ohne. „Bei früheren Auflagen der Deutschland-Tour gab es nie eine superschwere Etappe, und am Ende ging es immer um Sekunden“, sagt Cofidis-Profi Simon Geschke. Der Wahl-Freiburger tritt zur Deutschland-Tour allerdings nicht in den Farben sei-

FINALE IN STUTT GART
Der bis zu 16 Prozent steile Anstieg am Herdweg war auch Schauplatz bei der Rad-WM 2007



Fotos: DPA, Picture Alliance, Roth & Roth

nes französischen Teams an, sondern als Kapitän der deutschen Nationalmannschaft (siehe Interview, Seite 25).

Auf der 150-Kilometer-Etappe, die in einer großen Runde von Freiburg auf den Schauinsland führt, könnte durchaus eine Vorentscheidung fallen. Ein bergfester Rundfahrer wie Geschke, der jüngst bei der Tour de France für neun Tage das Bergtrikot trug, kann sich Chancen ausrechnen – wenn die Form stimmt. Allerdings gibt es an den anderen Tagen immer kurze, knackige Anstiege wie in den Ardennen. Und die letzte Etappe nach Stuttgart ist extrem selektiv. Dort kann auf der Schlussrunde am Herdweg tatsächlich noch mal alles umgeworfen werden. Berg- etappe hin, Bergetappe her.

Gibt es dennoch einen Paradigmenwechsel bei der Deutschland-Tour – weg vom Klassiker-

profil, hin zur kompletten Rundfahrt? „Nein“, stellt der dreimalige Deutsche Straßenmeister Wegmann klar, „selbst wenn wir erstmals auch bergfestere Fahrer anlocken, bedeutet das keinen grundsätzlichen Richtungswechsel.“ Das diesjährige Streckenprofil dürfe man nicht überbewerten. „Wir haben zwar einen Prolog, aber den haben wir bewusst kurz gehalten, damit es nicht gleich von Beginn an zu große Abstände gibt.“

Worum geht es dann? „Es geht um den Radsport“, sagt Wegmann. „Wir wollen bewusst in die Städte rein und den Rennradsport dorthin bringen, wo uns die Menschen sehen können. Und die Städte sollen die Möglichkeit haben, die Tour für eigene Veranstaltungen zu nutzen.“ Da passt die Vorgabe, dass jede einzelne Etappe so unterhaltsam und spannend wie möglich sein solle.



FABIAN WEGMANN
Sportlicher Leiter Deutschland-Tour

»»
Wir wollen den Radsport dorthin bringen, wo uns die Menschen sehen können.



INFO

Seit 1911 wird die Rundfahrt unter verschiedenen Namen unregelmäßig ausgetragen. 2018 erlebte die Deutschland-Tour nach zehn Jahren Pause eine Neuauflage. Die Amaury Sport Organisation (ASO), unter anderem Veranstalterin der Tour de France, hat sich über ihre deutsche Tochter „Gesellschaft zur Förderung des Radsports mbH“ zunächst für zehn Jahre die Rechte an der Deutschland-Tour gesichert. Vor zwei Jahren wurde die Deutschland-Tour in die neu eingeführte UCI-Pro-Serie aufgenommen, eine Rennkategorie unterhalb der World-Tour. Die diesjährige Deutschland-Tour startet am 24. August in Weimar und endet am 28. August in Stuttgart. An fünf Renntagen haben die 120 Radprofis insgesamt 710 Kilometer und mehr als 11.000 Höhenmeter zu bewältigen. Neben 14 World-Tour-Teams treten zwei internationale Pro-Teams an. Drei Continental-Teams und eine Nationalmannschaft bringen deutschen Radsport-Nachwuchs an den Start.

FLUCHTVERSUCH

Remco Evenepoel zeigte 2019 mit seiner 100-Kilometer-Solofahrt, dass auch Flachetappen spannend sein können

Die diesjährige Schauinsland-Etappe macht genau das: Spannung reinbringen. „Aber wir werden jetzt nicht jedes Mal eine Bergankunft einbauen. Es kommt immer darauf an, in welcher Region eine Etappe stattfindet, auf die Topografie vor Ort – und was am Ende behördlich genehmigt wird“, sagt Wegmann. Wichtiger Teil des Konzepts sei es auch, die Fans einzubeziehen, sie können mitplanen und Vorschläge für die Strecken einreichen. Die Resonanz sei riesig, berichtet Wegmann, der selbst lange Jahre in Freiburg lebte und im Südschwarzwald jede Kurve und jeden Baum kennt: „Der Schauinsland wurde gefühlt hunderttausendmal genannt. Ist doch logisch. Er ist das Radsport-Highlight der Region. Wenn wir in Rostock starten, können wir ja auch keine Bergwertung einbauen, nur weil wir das gerne wollen. Es gibt dort halt keine.“ Deutschland ist groß. Und vielfältig. Dass auch eine Flachetappe extrem spannend sein kann, zeigte die furiose Solofahrt des belgischen Supertalents Remco Evenepoel, der 2019 bei der zweiten Etappe von Marburg nach Göttingen zum Held des Tages wurde: Mehr als 100 Kilometer lag er als Solist an der Spitze und nahm das ganze Feld auseinander. Inzwischen spricht einiges dafür, dass das neue Konzept aufgeht: „Die Deutschland-Tour ist nicht nur auf die Profis fokussiert, für die sie im Rennkalender ziemlich gut liegt. Sie ist auch eine Alternative für Fahrer, die sich auf die Herbstklassiker vorbereiten oder auch auf die Weltmeisterschaft“, lobt Wolfgang Oswald, Sportlicher Leiter des Saris-Rouvy-Sauerland-Team und Trainer am Olympiastützpunkt Nordrhein-Westfalen: „Die Rundfahrt ist viel breiter angelegt als früher und kann so letztlich dafür sorgen, den Radsport in Deutschland wieder populärer zu machen.“



WOLFGANG OSCHWALD
Sportlicher Leiter
Saris-Rouvy-Sauerland-Team

» Die Deutschland-Tour hat für praktisch alle deutschen Continental-Teams oberste Priorität. «

Die Radsport-Fans werden angesprochen, die Jedermann kriegen ihren Platz, es gibt Nachwuchsrennen und Charity-Events. Genau das brauchen wir.“ Vor allem aber für ambitionierte Nachwuchsteams sei die Tour extrem wichtig, betont Oswald – nämlich als Schaufenster: „Das Rennen schließt eine Lücke und hat für praktisch alle deutschen Continental-Teams oberste Priorität. Wir richten die gesamte Saison darauf aus. In Deutschland ziehen der Zuschauerzuspruch und das mediale Interesse langsam wieder an. Die Deutschland-Tour ist ein großer Anker, um das weiter voranzubringen. Dort können wir zeigen: Es gibt junge Radsportler, die nicht nur ordentlich vorbereitet, sondern auch für Größeres bereit sind. Was uns fehlt, sind Sponsoren, die mitziehen, damit wir den nächsten Schritt machen können.“

BÜHNE FÜR JUNGE FAHRER

Die Rennstruktur sei eher egal, Hauptsache, man könne im Kreis der Großen mitkämpfen – und teils auch mithalten: Voriges Jahr schnappte sich Sauerland-Fahrer Jon Knolle gleich bei der ersten Etappe das Weiße Trikot des besten Nachwuchsfahrers – und wurde als kämpferischer Fahrer ausgezeichnet. „Der Jon“, sagt Oswald, „der kann da mitgehen, wenn es hart wird.“ Dass die Rundfahrt noch keinen World-Tour-Status hat, kommt deutschen Continental-Teams entgegen. So bleibt sie deren wichtigste Plattform, um sich zu präsentieren: „Wir haben nirgendwo sonst die Möglichkeit, uns so zu zeigen.“ Normalerweise ist das Zuschaueraufkommen bei Bundesligarennen überschaubar. „Aber wenn die Leute auf der letzten Runde in Stuttgart in vierter, fünfter Reihe stehen: Das ist Gänsehautfeeling pur“, schwärmt Oswald. Seine jungen Fahrer seien maximal motiviert. Fesselnden Radsport liefert die D-Tour zweifellos – unabhängig von der Topografie. Das Rennen werde vielleicht dauerhaft auf fünf, sechs Etappen verlängert werden können, sagt Wegmann. Mehr ist aufgrund des engen Rennkalenders nicht zu erwarten. Kann sie für Deutschland dennoch werden, was die Tour de France für Frankreich ist: Mythos und sportliches Großereignis zugleich? Das Fundament dafür scheint gelegt.

Fotos: Getty Images/Velo, privat

Foto: Imago

» AM SCHAUINSLAND KÖNNTE WAS GEHEN «



Bei der Deutschland-Tour 2022 startet der Wahl-Freiberger Simon Geschke als Kapitän im Trikot der Nationalmannschaft. Bergfeste Fahrer wie er, der bei der Tour de France neun Tage lang das Bergtrikot trug, können sich gute Chancen auf eine Top-Platzierung ausrechnen

INTERVIEW
Patrick Kunkel

TOUR Die Deutschland-Tour bekommt wieder eine Bergankunft. Und dann geht es gleich auf Ihren Hausberg, den Schauinsland bei Freiburg. Haben Sie einen Heimvorteil?

GESCHKE Schön wär's (*lacht*). Ich trainiere oft am Schauinsland, mit dem Rad sind es zehn Minuten bis zum Anstieg. Für mich ist das Heimrennen ein absolutes Highlight. Ich freue mich riesig und bin hoch motiviert. Aber einen Vorteil haben wir Locals nicht. Es gibt ein paar Kurven, die ich besser kenne, aber an einem Schlussanstieg entscheiden doch mehr die Beine als die Streckenkenntnis.

Sie kommen sehr gut lange Berge hoch – wie man kürzlich bei der Tour de France wieder sehen konnte. Das Niveau dieses Jahr wird sehr, sehr hoch sein. Ich habe kein Auge auf die Gesamtwertung geworfen. Aber am Schauinsland könnte was gehen.

Ändert die Bergankunft den Charakter der Rundfahrt? Auf jeden Fall. Die Freiburg-Etappe ist sehr schön, vor allem sportlich, aber auch landschaftlich. Das macht die Rundfahrt in meinen Augen viel attraktiver. Für mich gewinnt sie damit an Wert und Charakter, denn es ist mehr Vielfalt gefragt. Die Bergetappe macht die Deutschland-Tour vor allem härter als bisher. Der Schauinsland ist zwar kein Alpenpass, aber schwer genug. Das gefällt mir ...

... und kommt Ihnen entgegen?

Ich war 2019 bei der Deutschland-Tour. Das war ein Rennen, das nach Sekunden entschieden wurde, letztlich über Zwischensprints und Etappensiege. Es gab keine superschweren Etappen. Im Thüringer Wald fuhren wir zwar viele Anstiege, aber die waren kurz und in der Mitte der Strecke. Am Ende ging es immer um Sekunden. Das wird jetzt anders.

Ist das die richtige Entwicklung?

Definitiv eine gute. Was eine Rundfahrt für mich ausmacht, ist ein Zeitfahren und eine Bergetappe, wo die Unterschiede zwischen den Fahrern deutlich werden. Die alte Deutschland-Tour (*bis 2008, Anm. d. Red.*) war richtig anspruchsvoll für komplette Rundfahrer. Finde ich super, dass man daran wieder anknüpft.

ZUR PERSON

Simon Geschke, 1986 in Berlin geboren, fährt seit 2021 für das Team Cofidis. Der Sohn des ehemaligen Sprint-Bahnweltmeisters Jürgen Geschke gewann unter anderem die 17. Etappe bei der Tour de France 2015. In diesem Jahr wurde er Dritter bei der Tour de Romandie, gewann Bronze bei der Deutschen Meisterschaft und trug neun Tage das Bergtrikot der Tour. Er lebt seit 2012 in Freiburg im Breisgau.

Sollte es wieder acht, neun Etappen geben wie früher?

Deutschland ist ein großes Land. Man könnte mehr machen. Aber fünf, sechs Tage reichen. Im Kalender hat das Rennen einen sehr guten Platz. Wer nach der Tour de France nicht die Vuelta fährt, hat ja sonst nicht viel. Gerade für Fahrer typen wie mich ist es schwer, dann eine gute Rundfahrt zu fahren.

Sie stehen mit einer deutschen Nationalmannschaft als Kapitän am Start. Wollte Ihr Team Cofidis nicht?

Zu der Zeit gibt es in Frankreich zu viele Rennen, die für ein französisches Team mehr oder weniger Pflicht sind. Ich freue mich, dass ich mit dem Nationalteam starte. Das setzt auch ein wichtiges Signal: Die besten Nachwuchsfahrer können so auf sich aufmerksam machen.

Was ja sonst in Deutschland eher schwierig ist.

Deutschland ist nun mal ein Land, in dem es für kleine Teams und für Nachwuchsfahrer extrem schwierig ist. Es gibt kein Pro-Team. Man muss also als Nachwuchsfahrer aus einem Continental-Team direkt den Sprung in die World-Tour schaffen, und das ist superschwer. Das habe ich damals auch nicht geschafft. Nicht jeder ist so ein Überflieger. Die Deutschland-Tour kann da eine wichtige Rolle einnehmen.