

Eine Achterbahnfahrt ist weit weniger aufregend

Im folgenden Interview lässt Organisationsleiter Hanns-Martin Fraas die ereignisreiche Vergangenheit von Rad am Ring seit 2003 Revue passieren, mit Blick hinter die Kulissen der Veranstaltung und persönlicher Erlebnisse. Die Fakten können gerne auch auszugsweise für Berichterstattungen über Rad am Ring verwendet werden. Mit der Bitte, Aussagen nicht aus dem Zusammenhang zu reißen.

F: Wie kommt man auf die Idee, auf dem Nürburgring ein 24-Stunden-Rennen für Radfahrer zu organisieren?

HM: Die Ur-Idee stammt nicht von mir, sondern von Alexander Donike unserem Rennleiter und mittlerweile einem richtig guten Freund von mir. Er kam 2002 an den Nürburgring. Ich war damals Marketing- und Vertriebsleiter der Ring GmbH und von der Idee sofort begeistert.

F: Weil du passionierter Rennradfahrer bist.

HM: Nein. Ich hatte keine Ahnung von Radsport. Alexander dafür umso mehr. Aber ich hatte diese Emotionalität eines 24-Stunden-Rennens mit Motorrädern schon selbst erlebt und vor allem auch die Emotionalität des Nürburgrings. Mir war klar, diese Idee hat unheimlich Kraft.

F: Und wurde zur Erfolgsgeschichte!?

HM: Ja, aber erst nach vielen Jahren.

F: Wo lagen die Hemmnisse und Probleme in den Anfangsjahren?

HM: 2003 war die Nürburgring GmbH noch Veranstalter und dafür strukturell einfach nicht geeignet. Ab 2004 habe ich die Organisation von Rad & Run am Ring mit meiner eigenen Agentur und mit Unterstützung des örtlichen Vereins RC Herschbroich federführend übernommen. Damit waren die Strukturen schon mal besser, die Veranstaltungsidee hatte aber noch Schwächen.

F: Weil bei Rad & Run am Ring anfangs noch der Nürburgringlauf integriert war?

HM: Es herrschte schnell Einigkeit, dass das 24-Stunden-Rennen das emotionale Herzstück der Veranstaltung sein würde. Keiner hatte aber geglaubt, dass das 24-Stunden-Rennen jemals so viele Teilnehmer locken würde, dass es auch zur wirtschaftlichen Säule werden könnte. Wir haben am Anfang darauf gesetzt, ein multidisziplinäres Lauf- und Radsport-Festival zu initiieren. Neben dem damals schon traditionellen Nürburgringlauf gab's auch Inline-Skating, Walking, Nordic Walking und sogar Wandern. Dazu jede Menge Fahrraddisziplinen. Wir haben uns dabei grundsätzlich verzettelt und teilweise für wenig Teilnehmer hohe Kosten produziert. Die einzelnen Disziplin-Ideen waren an sich alle nicht schlecht, wirtschaftlich aber wenig erfolgreich.

F: Der Nürburgringlauf ist also wirtschaftlichen Überlegungen zum Opfer gefallen?

HM: Grundsätzlich ja, aber erst 2015. Wir haben in den Jahren bis 2010 insgesamt das Veranstaltungsangebot stark ausgedünnt. Die Raddisziplinen schrumpften grob auf das heutige Niveau und als Nürburgringlauf blieben lediglich drei Laufdistanzen zwischen 5 und 24,4 Kilometer. Das waren teilweise massive Veränderungen von einem Jahr auf das andere. Und während wir somit Rad am Ring für die Radsportler als einzigartiges Erlebnis profilieren konnten, ging der Nürburgringlauf im Boom der City-Marathons unter. 2015 haben wir dann entschieden, uns für die Zukunft komplett auf Radsport zu konzentrieren. Die Teilnehmergebenen hatten sich schon längst zugunsten des Radsports

verschoben und wir sahen die Gefahr, im Laufbereich zukünftig einfach vergleichsweise schlechte Arbeit abzuliefern.

F: 2015 dominierte das 24-Stunden-Rennen bereits die Veranstaltung - auch die Teilnehmerzahlen betreffend. Wie vollzog sich die Entwicklung vom PR-Gag zum Top-Event mit Tausenden von Teilnehmern?

HM: In Wellenbewegungen! Wir haben bis 2015 fast jedes Jahr Rad am Ring in weiten Teilen neu erfunden. Das war aufregender als eine Achterbahnfahrt und manchmal wurde es uns auch echt schwindlig.

F: Wann zum Beispiel?

HM: 2003 hatten alle vergessen, dass es nachts dunkel werden könnte. Da mussten wir schnell mal für alle Teilnehmer Begleitfahrzeuge auf der Strecke zulassen. 2006 hatten wir eine deutsche Meisterschaft im Inline-Skaten im Programm und mussten damit leben, dass ein großer Teil der Starter mit der Topographie der Grand Prix-Strecke nicht klarkam. 2008 stellten wir auf ein Anmeldesystem um, dass wir weitgehend selbst bedient und betreut haben – vor der Veranstaltung gerne bis nachts um 4 Uhr. Als die Parzellen noch nicht online buchbar waren, saß Andreas, unser damaliger Mitarbeiter, 30 Stunden am Stück im Büro, um Teams mit insgesamt rund 2.000 Teilnehmern wunschgemäß nebeneinander zu platzieren. Als wir die Durchfahrtscheine noch nicht per Post verschickt haben, war die Zufahrt zum Nürburgring am Anreisetag für acht Stunden dicht. Als wir die Parzellen noch mit Kreide angezeichnet haben, war das 2007 bei starkem Regen nicht sehr hilfreich. 2008 hatten wir Finanzkrise, 2012 die Nürburgring-Krise, 2013 Wetterkapriolen und dann Corona mit Problem-Auskäufern bis 2022. Das haben wir dank der Hilfe unserer Teilnehmer und der staatlichen Überbrückungshilfe wirtschaftlich überlebt. Die psychische Herausforderung haben wir schwerer verdaut. Und das ist jetzt eine Mega-Kurz-Version.

F: Haben sich die Teilnehmerzahlen des 24-Stunden-Rennens gleichmäßig entwickelt

HM: 2003 hatten wir 70 Meldungen für das 24h-Rennen. Das gab's damals auch nur in der Rennrad-Version. Die Entwicklungsstufen waren 300, 600, 1200, 1500 und dann irgendwann über 2.000 Teilnehmer. 2010 knackten wir erstmals die 4000er Marke und mittlerweile sind es über 6.000 24h-Teilnehmer pro Jahr.

F: Wie hat sich das auf die Planungen vor Ort ausgewirkt?

HM: Am Anfang campierten alle Teilnehmer in den Boxen, später kam das Fahrerlager hinzu und heute belagern wir fast den gesamten Grand Prix-Kurs. Wir mussten Jahr für Jahr die Aufplanung anpassen und sie wurde immer komplexer. In den ersten Jahren haben wir uns donnerstags vor der Veranstaltung vor Ort getroffen, uns tief in die Augen geschaut und gefragt „Wie war das nochmals mit der Aufplanung“? Mittlerweile steht die gesamte Planung im Oktober des Vorjahres und wir passen nur noch Details an. Aufgrund der Komplexität der Veranstaltung genügt das als Herausforderung.

F: Haben dabei die Pläne von vor 10 Jahren noch ihre Gültigkeit?

HM: So gut wir gar nicht. Die Entwicklung bis 2016 war insgesamt sehr dynamisch. Seit 2018 haben wir nicht mehr viel an den Disziplinen, dem Zeitplan und den Gesamtabläufen verändert. So dass Pläne fortgeschrieben werden können. Allerdings arbeiten wir heute mit immer mehr digitalen Werkzeugen.

F: Bedeutet das auch für die Zukunft weniger Dynamik?

HM: Bezüglich grundsätzlicher Veränderungen, ja! Alle Beteiligten – also Organisatoren, Helfer und auch Teilnehmer – benötigen bei einer derart komplexen Veranstaltung gewisse Routinen, damit alles reibungslos abläuft und man auch im Krisenfall noch Herr des Handels bleiben kann. Wir entwickeln uns aber in Nuancen weiter. Ein bisschen mehr Service dort, klarere Kommunikation hier und den Zeitgeist und Marktentwicklungen dürfen wir auch nicht vergessen. Und deshalb hat sich 2025 auch einiges geändert.

F: Hat es neue Disziplinen geben?

HM: Wir haben die Premiere eines Gravel Race rund um die Nordschleife mit einer Rundenlänge von zirka 26 Kilometern bei rund 560 Höhenmetern gefeiert. Dabei kehrt die Streckenführung immer wieder vom Gelände auf die legendäre Nordschleife zurück und verbindet so den Offroad-Spaß mit dem Mythos Nürburgring. Es gibt Rennen mit unterschiedlicher Anzahl von Runden.. Als Berater und Testimonial haben wir Paul Voß gewinnen können. Er hat schon an der Tour de France teilgenommen, am Nürburgring siegreich das erste Rudi-Altig-Race abgeschlossen und ist derzeit einer der bekanntesten Gravel-Rennfahrer in Deutschland. Dafür wird es das 24 Stunden-Mountain-Bike-Rennen nicht mehr geben.

F: Was sind die Gründe dafür?

HM: Die Teilnehmerzahlen waren immer eher so 10 Prozent im Vergleich zu den Rennrad-Teilnehmern. Die Zahlen sinken zudem seit 2018. Dieses Jahr werden es keine 400 mehr sein. Das hängt nicht mit der fehlenden Attraktivität dieser Disziplin im Allgemeinen zusammen, sondern vielmehr damit, dass die Nordschleife eben weltweit einmalig und das Erlebnis dort nicht zu toppen ist. Viele Mountainbiker sitzen bei Rad am Ring im Rennradsattel.

F: Was bringt 2026 und was bringt die Zukunft.

HM: 2026 ist Rad am Ring Austragungsort für die Deutsche Meisterschaft Gravel. Das ist für uns eine Ehre und wir haben alle Learnings aus der Premiere umgesetzt. Das betraf den Streckenbau und den Verzicht auf die Renndistanz über 25 km. Das Leistungsniveau dort passt nicht zu einer Deutschen Meisterschaft. In der Zukunft werden wir vor allem stark in die Digitalisierung investieren.