**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 entscheiden, uns für die Zukunft komplett auf Radsport zu konzentrieren. Die Teilnehmerdimensionen 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 bereists 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 weitgehedn 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 jetzt Corona. 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 rund 5.500 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“? Für 2021 steht die Aufplanung seit Oktober 2020, die Pläne sind für die Teilnehmer bei der Buchung einsehbar und der Aufbau sowie die Parzellen-Kennzeichnung vor Ort ist in verschiedene Arbeits-Teams strukturiert.

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.

F: Bedeutet das auch für die Zukunft weniger Dynamik?

HM: Bezüglich grundsätzlicher Veränderungen auf jeden Fall. 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 dürfen wir auch nicht vergessen.

F: Rad am Ring fühlt sich jetzt aber nicht besonders hipp an?

HM: So ist das mit dem Zeitgeist auch nicht gemeint. Es geht um technische und gesellschaftliche Entwicklungen. 2003 haben wir unsere Anmeldungen komplett über Papier abgewickelt, da gab es dieses verrückte Internetz noch nicht! Heute arbeiten wir mit Datenbanken, Website; Newsletter und Social Media. Da bleiben die grauen Zellen in Schwung und wir liegen trotzdem weit hinter den Möglichkeiten zurück.

F: Weil Rad am Ring groß und träge geworden ist?

HM: Nein, weil die Rad am Ring-Organisation im Kern aus fünf Personen besteht, die in den Vaihinger Agentursräumen sitzen. Unser Marketing-Team kann sich sicher nicht mit dem der Deutschen Fußball Liga oder Mercedes-Benz messen.

F: Das 24-Stunden-Rennen ist so einzigartig auf der Welt aber nicht die einzige Disziplin bei Rad am Ring. Wo liegen weitere Schwerpunkte?

HM: Wir verstehen uns als multidisziplinäres Radsport-Festival. Wir haben Angebote für Rennradfahrer, Mountainbiker und Touring-Interessierte.

F: Warum wird Rad am Ring dann von vielen hauptsächlich als Rennrad-Veranstaltung wahrgenommen?

HM: Weil wir dort mit dem 24-Stunden-Rennen auf der legendären Nürburgring Nordschleife ein weltweites Alleinstellungsmerkmal haben. Wir bieten zudem sogenannte Jedermann-Rennen über 25, 75 und 150 Kilometer sowie ein Tourenfahren auf diesem faszinierenden Kurs an. Das macht locker 75 Prozent aller Teilnehmer aus.

F: Warum hinkt das Mountainbike-Angebot hinterher?

HM: Vorab – ich glaube, dass wir mit dem 24-Stunden MTB-Rennen und dem MTB-Marathon sehr seriöse Angebote haben. Die sind im Markt aber lange nicht so herausragend, wie die Rennen auf der Nordschleife. Wir müssen uns in der Zielgruppe der Mountainbiker langsam hochdienen. Zudem kommt, dass viele potenzielle 24-Stunden MTBler bei Rad am Ring einfach den Untersatz wechseln, um mit dem Rennrad die Nordschleife zu erleben.

F: Was verbirgt sich hinter dem Touring-Angebot?

HM: Der Nürburgring mit dieser faszinierenden Formel 1-Arena und der legendären Nordschleife ist grundsätzlich ein Faszinosum. Das zu erleben lohnt immer. Deshalb bieten wir Zeitfenster für E-Biker und Tourenbikes, zum stressfreien Befahren der Strecke und zum Genießen des Ambientes. Dazu kommt ein bisschen Rahmenprogramm mit Workshops, Tourenangeboten, Aktionsbühne und Catering-Bereich und nicht zu vergessen, dass touristische Angebot des Nürburgrings. Da kann man auch ohne Windschatten-Spielchen, Kurvenhatz und Wiegetritt einen Tag lang Spaß haben.

F: 2020 hat aber keiner Spaß gehabt. Wie hast du dieses Jahr erlebt?

HM: Eine stundenlange Achterbahnfahrt ist sicher lange nicht so aufregend wie mein Jahr 2020. Corona kam und wir hingen jedem Virologen an den Lippen, um möglichst schnell unser Veranstaltungskonzept anpassen zu können. Das war völlig sinnlos, weil sich bis heute kein Verantwortlicher im Detail mit Veranstaltungen und der Gefährdung, die davon ausgeht, auseinandersetzt. Wir haben nach zähen Wochen zuerst das 24-Stunden-Rennen und im Mai schließlich die Gesamtveranstaltung abgesagt. Zu dem Zeitpunkt waren wir mit den Vorbereitungen schon 8 Monate zugange und quasi fertig. Ein großer Teil der Kosten war entstanden und der Anspruch auf Erlöse gleich Null. Soweit der negative Teil des Dramas.

F: Und wie sieht das Happy End aus?

HM: Wir waren in der Agentur fast alle zu Tränen gerührt. Wir bekamen rund 200 E-Mails mit weit mehr als nur warmen Worten. Wir hatten das Gefühl, dass uns tausende Freunde schreiben. Und dabei bleib es nicht. Unserer Bitte auf Verzicht eines Teiles der Rückerstattungen wurde in einem unfassbaren Maße nachgekommen, dass wir überlebt haben und alle gemeinsam Rad am Ring 2021 entgegen fiebern.

F: Ein Zukunftswunsch?

HM: Gesundheit, weiterhin soviel menschliches Glück und ein bisschen weniger Achterbahn-Fahren.

**Vaihingen-Enz, 1. März 2021**