



KRV Info

Vereinszeitung des Kieler Radsport Vereins
Ausgabe 21 / Juni 2004



Aus dem Inhalt:

- Ergebnistelegramm
- Trainingslager in Italien
- Deutschlandtour
- Jugendinitiative
- Jubilare, Termine



Ergebnistelegamm - Rückblick

- 3.4.2004 Gleich im ersten Rennen der Saison, dem **Zeitfahren in Weddelbrook**, gab es Siege durch Malte und Fabian Haushahn. Ein gelungener Start mit weiteren guten Plazierungen in den Jugendklassen.
- 4.4.2004 Die offizielle Saisoneroöffnung in **Ascheffel** zeigte schon die ersten Ergebnisse des Trainingslagers in Italien. Sebastian Gbiorczyk gewann in der U17 bei den üblichen schlechten Bedingungen. 2. Plätze erreichten Janos Pütz (U19), Fabian Haushahn (U15) und Philipp Dieckmann (U13) und 3. wurde Gerhard Neumann (Sen).
- 10.4.2004 Beim **"Großen Preis von HANSANO"** in Grevesmühlen (MV) erreichten Tim Bober, Jan-Hendrik v. Zelewski, Thorben Haushahn, Jan Büchmann und Philipp Dieckmann "Top Ten"-Plazierungen.
- 12.4.2004 Unsere Amazone Runa Pütz siegte im Spurt beim **Rundstreckenrennen in Bullenkuhlen** in der U15 ebenso wie Sebastian Gbiorczyk (U17). Zweiter wurde Malte Haushahn (U13), 3.Platz für Jan-Hendrik v. Zelewski.
- 14.4.2004 Im **Zeitfahren bei Brux** der Jugendklassen zeigte sich nach dem gemeinsamen Trainingslager die Überlegenheit der KRV-Youngster gegenüber den Fahrern von RST Lübeck.
- 17.4.2004 Beim **"Großen Preis der Stadt Barmstedt"** erspurtete sich erneut Sebastian Gbiorczyk (U17) den Sieg. Fabian Haushahn belegte den 3.Platz im U15-Rennen.
- 18.4.2004 Seine gute Form bestätigte Sebastian Gbiorczyk mit einem 2.Platz beim **Frühjahrsklassiker in Esbjerg(DK)**. Bei sehr schlechten Bedingungen konnte er den den Spurt der Verfolger abwehren. Die SH-Teammitglieder Jan Oelerich, Matthias Mehdorn und Carsten Rasche kassierten ebenfalls noch Preisgelder!



Ergebnistelegamm - Rückblick

- 24.4.2004 Auf der neuen "Hausstrecke" beim **Saisonöffnungsrennen** des RSV-SH in **Flintbek** dominierten die KRV-Fahrer beeindruckend: außer der Masterwertung konnte jede Klasse gewonnen werden: Philipp Dieckmann, Fabian Haushahn, Sebastian Gbiorczyk und Tim Bober .
- 25.4.2004 Bei der **Eröffnung der KRV-Pokalserie 2004**, dem Zeitfahren in Brux, zeigte Jan-Hendrik v. Zelewski mit einem Schnitt von 42,57 km/h seine Klasse. Er siegte vor Janos Pütz und Tim Bober.
- 1.-2.5.2004 Die **Nord/Landesmeisterschaften in Nortorf** bestanden aus Zeitfahren und Straßenrennen. Jeweils 175 Starter waren ein gutes Feld. Runa Pütz war mit 2 Nord/Landesmeistertiteln unsere erfolgreichste KRV-Teilnehmerin, gefolgt von Jan-Hendrik v. Zelewski (NM im Zeitfahren und LM Straße). Hauke Jensen wurde Zeitfahr-NM (U15). Weitere LM: Fabian Haushahn (U15) und Tom Hagemann (Sen.1).
- 7.-9.5.2004 Unser Nachwuchs war wieder bei der **Youth Tour in Dänemark** am Start. Nach 5 Etappen gewann Runa Pütz die Sonderwertung für die beste Schülerfaherin und Fabian Haushahn wurde 6. der Gesamtwertung. Gute Mannschaftsarbeit war die große Aufgabe, die erreicht wurde.
- 8.5.2004 Thomas Szymanek und Gerhard Neumann vetreten den KRV beim **Masterscup 2004** mit guten Plazierungen.
- 16.5.2004 Das U15-Rennen beim **Jugendrenntag des RSC Blau-Gelb Langenhagen** dominierte die KRV-Mannschaft: 1. Fabian Haushahn vor Bastian Behmer. Sebastian Gbiorczyk(U17) ersprintete sich Platz 2. Beim **2.Lauf der KRV-Pokalserie** siegte Andreas Weiß vor Gregor Hoops. Fynn Brestel gewann den Sprint der Verfolger.
- 20.5.2004 Einen weiteren Doppelsieg gab es beim **"Großen Preis von Buchholz"**. Fabian Haushahn(U15) wiederholte seinen Vorjahreserfolg vor Bastian Behmer.



Ergebnistelegamm - Rückblick

- 25.5.2004 Zum **3. Lauf der KRV-Pokalserie** Trafen wir uns auf der "Levensau"-Strecke. Bei starkem Wind spielte Jan-Hendrik v. Zelewski seine Zeitfahrqualitäten aus und siegte vor Gregoe Hoops. Den Sprint des Hauptfeldes gewann Dennis Sommerfeld.
- 29.5.2004 In **Silkeborg/DK** siegte Runa Pütz und Bastian Behmer wurde 3. in den starken Feldern. Thorben Haushahn behauptete sich im Juniorenrennen unter den dänischen und norwegischen Nationalfahrern.
- 30.5.2004 **Viborg/DK** war die 2. Station des Dänemarkwochenendes. Sebastian Gbiorczyk eroberte sich das Führungstrikot der Rennserie "Tornado-Cup" mit seinem 4.Platz. Runa Pütz belegte den 2.Platz der Schülerinnen.
Wieder im Programm: "**Rund um den Wasserturm**" in **Segeberg** mit toller Bilanz für den KRV: 4 Klassensiege, davon 3 Doppelsiege!
- 6.6.2004 In **Eyendorf** fand im Rahmen der Nordeutschen Jugendmeisterschaft die **Qualifikation zur DM** statt. In der U15 konnten sich Fabian Haushahn und Bastian Behmer direkt qualifizieren. Weitere Teilnehmer wurden durch den Landestrainer ernannt: Jan-Hendrik v. Zelewski, Thorben Haushahn, Runa Pütz und Sebastian Gbiorczyk.
An der **RTF der RG Kiel** in Bordesholm nahmen ca. 900 Radler teil!



Ergebnistelegamm - Rückblick

- 11.6.2004 Der **"VeloCenter Zeitfahr cup"** wurde weitgehend durch KRV-Fahrer dominiert: die Rennen in U19, U17w, U15 und U13 wurden gewonnen.
- 13.6.2004 Das Rennen **"8. Lübeck Open"** brachte einen Doppelsieg ind der U15 durch Fabian Haushahn und Bastian Behmer. Runa Pütz behauptete sich auf dem 8.Platz. Sebastian Gbiorczyk (U17) siegte im Kriterium. Den 2.Platz belegte Malte Haushahn (U11). Beachtlich der 3.Platz von Hans-Peter Möck bei den Senioren und der 9.Platz von Tim Bober im Männer-Kriterium gegen starke Mannschaften.



Fabian und Bastian schnuppern schon 'mal bei den Profi's: Buchholz 2004

Trainingslager Cesenatico 2004

Am Samstag den 13. März startete vom Lübecker Ausbildungspark Blankensee die Trainingsreise nach Cesenatico an der Adriaküste. Wir waren ca. 20 Kieler und 25 Lübecker, die ihre Räder im Anhänger und Koffer im Bus verstauten. Nachdem wir uns von unseren Eltern verabschiedet hatten, ging es los. Wir bewältigten die ungefähr 20 Stunden lange Fahrt mit Game Boy spielen, Filme gucken, schlafen und reden. So kamen wir kurz vor Mittag bei schwül-warmem Wetter in Cesenatico an. Der Bus wurde entladen, die Räder in den Radkellern abgestellt und die Zimmer verteilt. Wenig später trafen wir (die Kieler U15 mit Nils und mir) uns vor dem Hotel zur ersten Ausfahrt, um die Beine von der langen Busfahrt zu lockern. Zum Abendbrot gab es ein Dreigängemenü mit Salatbuffet. Danach versammelten wir uns in der Hotellobby zu einer Besprechung, auf der wir die Strecke für den nächsten Tag besprachen.

Im Anschluss guckten wir Fernsehen oder gingen an den Strand.

Am nächsten Tag ging es über zwei Berge mit bis zu 15% Steigung und Abfahrten, auf denen wir bis zu 70 km/h erreichten.

Mittags gab es leckere Pasta. Der Tag ging ohne nennenswerte Ereignisse zu Ende.



Tags darauf hat sich das Wetter geändert: Es war sonnig und 22° warm.

Wir kurbelten eine 85km lange Strecke über 3 Anstiege von 4-6km Länge und 10 bis 18 Prozent Steigung. Während des dritten Anstieges schoss Olli Behmer, der uns von da an im Auto begleitete, einige Fotos, wie wir uns den Berg hinaufquälten.

Am nächsten Tag ging es auf den Babotto: 7km lang, durchschnittlich 7% und maximal 18%steil. Wir quälten uns hinauf.

Doch nachdem uns Olli oben ein Eis ausgegeben hatte, ging es wieder zügig weiter. Am Hotel hatten wir dann 96 km auf dem Tacho.

Nächster Tag, Ruhetag. Erst eine Stunde locker rollen, dann den Rest des Tages ausruhen. Nachmittags konnte man zum Pantani-Restaurant Eis essen oder an den Strand gehen.

An den nächsten drei Tagen gab es bis auf eine 105 km lange Tour keine Höhepunkte. Zwei Tage später schlug das Wetter um. Am Start war der Himmel bewölkt und es

Trainingslager Cesenatico 2004

wehte ein kühler Wind. Trotzdem fuhren wir los.

Als wir gut 1:30 h gefahren waren und gerade einen schweren Berg hinter uns gebracht hatten, fing es dann auch zu regnen an. Erst nicht so stark, dann schüttete es auf einmal richtig. Wir beschlossen auf schnellstem Wege

zum Hotel zurückzukehren und obwohl wir uns ziemlich beeilten, waren wir im Hotel nass bis auf die Haut. Kein Kleidungsstück war verschont geblieben. Tags darauf starteten wir zur " Königsetappe " .

Geplant waren 130-150 km nach San Marino, über den Babotto und andere Berge. Bei der Anfahrt nach San Marino bewältigten wir eine circa 500 m Meter lange Steigung mit 18%. Oben machten wir eine Pause und zogen uns für den weiteren Weg zusätzliche Kleidung über, da schon wieder Regenwolken aufzogen und es mittlerweile nur noch knapp 12° warm war. Dann ging es den Weg, den wir hochgefahren waren, wieder runter. Auf der Abfahrt fiel ich etwas zurück, sodass ich nicht genau beschreiben kann wie es passierte: Auf dem 18 % -Stück schlug Bastis Hinterrad beim Anbremsen aus und er flog mit 85km/h über die Leitplanke, nahm einen Pfosten mit und fiel böse auf die Schulter.

Frank rief Olli an, der mit Basti dann ins Krankenhaus fuhr.

Wir mussten unsere Tour verkürzen und kamen trotzdem noch auf 106 km. Am Nachmittag begann Basti zu packen, denn Olli wollte am Morgen darauf mit ihm nach Hause fahren.

Am nächsten Morgen verabschiedeten wir ihn, fuhren danach zwei lockere Stunden KB und begannen nachmittags mit dem Packen.

Nach dem letzten Frühstück wurden die Räder wieder reisetauglich gemacht, in den Anhänger des Busses geladen, das Gepäck verstaut und die letzten Einkäufe gemacht. Zwei Stunden später fuhren wir los.

Während der Fahrt wurde Game Boy gespielt, über Radsport geredet, geschlafen und Filme geguckt, während wir über den verschneiten Brenner-Pass fuhren.

8 Uhr morgens kamen wir wieder in Lübeck an. Der Bus wurde entladen und man verabschiedete sich von den Betreuern und Kollegen. So ging ein schönes und spannendes, aber auch anstrengendes Trainingslager zu Ende.

850 km in knapp zwei Wochen, mehrere 1000 Höhenmeter !

Nach dieser Vorbereitung kann man auf eine Erfolgreiche Saison 2004 hoffen.

Noch einen Dank an die Betreuer für ihre Unterstützung und ihre sonstige Arbeit mit uns.

Andreas Mehdorn

KRV - Jugend zeigt Initiative

Im Trainingslager in Italien wurde uns bei einem unser allabendlichen Treffs durch Oliver Behmer die Idee nahegebracht, dass es gut wäre, wenn die Jugendabteilung, die wahrscheinlich den größten Posten im Vereinsbudget einnimmt, dem Verein auch etwas zurück gäbe, am besten in Form von neuen Sponsoren oder Spendern. Dies wurde daraufhin angeregt diskutiert, worauf sich in der Folge dessen eine Gruppe von Fahrern meldete, die die Sache in die Hand nehmen wollte und zunächst einmal während der kommenden Tage die Anregungen, die schon bei der Besprechung angesprochen wurden und auch neue überlegten und sie teilweise mit anderen besprachen. Zwei Tage später setzten wir uns nach dem Teamtreff zu fünft zusammen und trugen die Ideen zusammen. Dabei wurden folgende drei Punkte abgemacht:

1. Es soll versucht werden einen Förderverein des Kieler Radsportvereins einzurichten oder Fördermitglieder (evtl. Eltern von aktiven Rennfahrern) mit einem festgesetzten Monatsbeitrag aufzunehmen, damit z.B. am Saisonende Fahrtkostenausschüttung wieder möglich wird.
2. Für Fahrgemeinschaften zu Rennen soll eine Kilometerpauschale von 20 Cent eingeführt werden und die Summe am Fahrtende auf die Aktiven umgelegt, damit die fahrenden Eltern, da es meistens die gleichen sind, die zu Rennen fahren, auch etwas zurück bekommen.
3. Und zu guterletzt haben wir uns vorgenommen eine Mappe zu erstellen, in der die Erfolge der Jugendabteilung und auch der Erwachsenen aufgezählt werden. Diese Mappe soll, mit einem dementsprechenden Schreiben versehen, an neue Sponsoren, sei es für Geld- oder Materialspenden und auch an solche Sponsoren, die für die Rennen des Vereins schon einmal gespendet haben, geschickt werden.

Unsere Ergebnisse haben wir bereits dem Vorstand im Rahmen der Monatsversammlung am 5. April vorgestellt und werden nun versuchen, sie auch in der näheren Zukunft umzusetzen.

Matthias Mehdorn

Aufruf an alle KRV-Mitglieder:

Wer zu diesem Thema weitere Ideen und Anregungen sowie Unterstützung geben kann, wende sich bitte an:

Matthias Mehdorn
Sternwartenweg 1a, 24105 Kiel
Tel.: 0431-371866
e-mail: mehdidermaulwurf@web.de

Vorsicht Diskussion !!!

Die KRV-Info, viel gelesen?

Die KRV-Info, manchmal gelobt.

Die KRV-Info, Pflichtlektüre oder KN-Abklatsch?

Die KRV-Info, stille Mitglieder aufgeschreckt?



Was glaubt ihr, wieviel und welche Arbeit dahinter steckt?

Ihr könnt mir glauben, ich mache es gern, nur fällt es mir immer schwerer.

Nun schon ziemlich regelmäßig stehe ich zum Redaktionsschluß mit fast leeren Händen da. Meine Intention für die KRV-Info war die Erstellung eines lebendigen Vereinsmagazins. Für die letzten 2 Ausgaben habe ich rechtzeitig auf Zuarbeit gemahnt, aber meine persönlich vorbereiteten Termine der Fertigstellung konnte ich nicht einhalten. Sicher ist der Erscheinungstermin nicht das Allerwichtigste für den Leser, aber meine Zeiteinteilung leidet auch erheblich darunter.

Jetzt könnte ich es mir leicht machen: KN-Artikel und etwas aus dem Internet, fertig.

Aber, soll das eine Vereinszeitung sein?

Der Computer hat inzwischen in vielen Haushalten einen festen Platz eingenommen. Damit liegt die Welt offen. Ist da überhaupt noch Platz für "Gedrucktes"?

Sollen wir uns lieber auf eine, der Welt offenen Homepage konzentrieren und internes auf den äußerst mager besuchten Monatsversammlungen diskutieren? Oder doch gleich dem Vorstand alle Entscheidungen überlassen und dann im Stillen meckern, oder gleich 'mal den Verein wechseln?

Viele Fragen, eigentlich nichts Neues.

Schön, einmal darüber gesprochen/geschrieben zu haben.

Horst Weichelt

Bilder aus Cesenatico



Gast-Bericht von der Trainingsreise nach Cesenatico



Radsport Team Lübeck e.V.
Jugendradsport

2004

Goethe war durch seine Arbeit als Minister in der Entfaltung seiner Kreativität blockiert. Er brauchte einen Tapetenwechsel. Das klassische Italien der griechisch-römischen Kultur sollte zu seiner künstlerischen Wiedergeburt führen. Im achtzehnten Jahrhundert existierte aber noch kein Tourismus. Reisen war extrem gefährlich, die Straßen waren in einem miserablen Zustand und sehr wenige Menschen beherrschten eine Fremdsprache. Das Reisen dauerte sehr lange, in einer Woche schaffte man nur 400-500 km. Nur Reiche konnten sich einen derartigen Luxus erlauben. Sonst reiste nur wer unbedingt musste oder wollte: Händler, Pilger und Schriftsteller, Maler und Architekten; Sportler nicht!

Mitte März 2004 setzten sich 56 Radfahrer mittels Reisebus und anderen Verkehrsmitteln zur dritten Trainingsmaßnahme des RST-Lübeck in Richtung Italien in Bewegung. Wie im Jahr zuvor wurde auch Fahrern aus anderen Vereinen die Teilnahme ermöglicht, nicht nur um die Buskapazität auszunutzen. Viel wichtiger war der Grund, dass Lübecker Sportlerinnen und Sportler sich ausdrücklich gewünscht hatten, wieder mit den Kollegen aus dem Kieler RV und dem Team Schleswig-Holstein diese zwei Wochen trainieren zu können. Das betraf in erster Linie die Kader Mannschaft U17 des vergangenen Jahres unter Leitung von Ludger Gbiorczyk. Dank geänderter Reiseroute über den Brennerpass erreichte man früher als gewohnt das Ziel: Cesenatico in der Region Emilia Romagna, in der das Klima auch im März schon angenehm ist. Das Wetter zeigte sich von der besten Seite, es war sonnig und um die 10 Grad warm. Auf den Obstplantagen lag schon ein leichter rosa Schimmer. Zum Glück: Denn in der Woche vorher hatte es nur geregnet. Da die meisten Teilnehmer schon im Jahr zuvor dabei waren, wurden routiniert die Doppelzimmer bezogen und die Räder für die erste Erkundungsfahrt fertig gemacht. Anders als in den letzten Jahren hatten alle denselben Trainingsrhythmus vor sich: 3:1:3:1:3, d.h. nach 3 Tagen Fahrtraining sollte stets 1 Pausentag folgen. Die Aufteilung konnte diesmal so gewählt werden, weil die meisten Teilnehmer des RST schon genug Grundlagenausdauer hatten, um drei Tage hintereinander fahren zu können. Am ersten der drei Tage (Block1) wurde ein Programm mit dem Schwerpunkt "Kraft mit Rad", durchgeführt, d.h. ein kurzer Umfang in Kombination mit Fahren von Steigungen bis 18 %. Zuvor wurden alle Teilnehmer über die



Besonderheiten des Kurvenfahrens unterrichtet. Denn Serpentine gehören zuhause weder rauf noch runter zum alltäglichen Trainingsprogramm. Es folgten dann zwei Tage mit überwiegend Grundlagenausdauertraining (GA), wobei die stärkeren Fahrer diese schon in welligem Profil ableisteten. Im zweiten Block wurde das Training wie in Block 1 gestaltet, jedoch wurden Intensität und Umfänge gesteigert. Die höheren Leistungsklassen waren an allen Tagen in den "Colli", den Hügeln. Damit für die jüngeren Fahrer der Tag auf dem Rad in der Ebene nicht zu lang war, wurde die mehrstündige GA-Fahrt in zwei Abschnitte aufgeteilt. Block 3 bildete den Abschluss. Nach einer wieder kraftintensiven Einheit am ersten Tag folgte das Highlight, die Fahrt nach San Leo, ca. 600 Meter über Null. Selbst die Beginner schafften den steilen



Anstieg unter intensiver Betreuung von Stefanie Wasmundt, Claudia Obermeier und Gert Hillringhaus. Frank Nolte war für die Fahrer des Kieler RV zuständig. Andreas Weiß betreute unterdessen die Fahrer des Teams Schleswig-Holsteins bei einer Fahrt entlang der Strecke der "Nove Colli". Nach einer Pause wartete auf die meisten dieser Fahrer die Herausforderung schlechthin: Der Anstieg nach Villagrande, 1056 Meter über dem Meeresspiegel. Hier war es kalt und der Frühling hatte seinen Einzug noch vor sich. Ein schnelles Foto, dann beanspruchte die rasante Abfahrt herunter auf ca. 175 HM die maximale Konzentration aller Beteiligten. Die stärksten Fahrer des Teams Schleswig-Holsteins absolvierten in diesen zwei Wochen mehr als 1200 km und kletterten über 10000 Höhenmeter. Aber auch Nachwuchsfahrer zeigten beträchtliche Leistungen. Neulinge lernten ihr Team kennen und sammelten wertvolle Erfahrungen für die Saison. Nach den kraftintensiven Trainingseinheiten wurden Massagen zur schnelleren Erholung angeboten und auch gut genutzt. Hierbei wurde besonderer Wert darauf gelegt, dass die Sportlerinnen und Sportler nicht nur Massagen bekommen, sondern auch selber die wichtigsten Ausstreichungen beherrschen, unter Anleitung von Physiotherapeutin Ulrike Oldewurtel (MIB/Fokko- Lübeck), die auch selbst zum Einsatz kam. Wieder bewährten sich unsere 16 "Ciclosport HAC4", mit denen die Trainingsbelastungen der meisten Fahrer aufgezeichnet wurden. Die Ergebnisse wurden abends ausgewertet und führten zur richtigen Einstufung in eine der vier Leistungsklassen für den nächsten Tag.

Im Laufe der Trainingszeit kamen vermehrt Sportler mit Halskratzen auf die Betreuer zu. Die jungen Patienten konnten aber beruhigt werden, denn das Kratzen kommt, sofern es keine Schluckbeschwerden sind, vom stark erhöhten Atemluftumsatz, der mit aerobem Training unweigerlich verbunden ist. Die Schleimhäute in den Atemwegen pas-

sen sich langsamer als notwendig diesen veränderten Bedingungen an. Nach bewährtem Konzept wurden die ernstzunehmenden Ausfälle mit zwei Tage Krankenruhe bedacht. Die Leitung zeigte sich auch konfliktbereit und aufkeimender Unruhe gewachsen. Dieses betraf überwiegend Ängste, die aus fehlender fachlicher Qualifikation und



Erfahrung herrührten und ohne schlechte Absichten zum falschen Zeitpunkt in falscher Umgebung geäußert wurden. Dabei hätte ein gewisses Maß an Vertrauen der Leitung gegenüber die Situation sicher entschärfen können. Und nichts ist weniger angebracht, als in einem Trainingslager grundsätzliche Dinge diskutieren zu wollen und damit - sicher ungewollt - Kompetenzen unbegründet in Frage zu stellen.

Als Besonderheit darf genannt werden, dass die ersten persönlichen Beziehungen zum örtlichen Club "FAUS-TO COPPI GRUPPO CICLISTICO", dem Veranstalter des Radrennens "Nove Colli" geknüpft werden konnten. In einem langen persönlichen Gespräch mit dem dortigen Jugendbeauftragten wurde eine konzeptionelle Zusammenarbeit beschlossen. Es wurde eine "Internationale Jugendbegegnung" ins Leben gerufen. Goethe wurde in Italien ein besserer Maler und verdankt diesem Land seine Kreativität. Für uns bedeutet die Trainingsreise nach Cesenatico eine mittlerweile feste Einrichtung, die jungen Radsportlern ungeachtet von Leistungsnachweisen zu einem günstigen Preis nahezu landesweit zur Verfügung steht. Für den Radsportverband besteht die einmalige Möglichkeit einer großflächigen Sichtung, leider bisher nur mit vergleichsweise geringer Bezuschussung. Die nächste Trainingsmaßnahme findet statt von Samstag 19.3.2005 bis Samstag 2.4.2005. Die Teilnahme erfolgt grundsätzlich in Verbindung mit dem Bustransfer. Bei mehr als 44 Meldungen gibt es für Teilnehmer ab 18 Jahren die Möglichkeit der Anreise in eigener Regie, z.B. mit Bahn, Flugzeug oder PKW. Jeder Teilnehmer des RST Lübeck erhält die Möglichkeit, gleichzeitig mit eigener Anmeldung Fahrer und auch Betreuer anderer Vereine einzuladen. Anmeldeschluss ist der 31.10.2004. Gert Hillringhaus (C-Trainer, Jugendleiter DSB) <http://www.radsport-team-luebeck.de>



Red.-Anm.: Dank an Gert für seinen interessanten Bericht aus Betreuersicht. Einige Bilder des Originalberichtes wurden aus Platzmangel nicht dargestellt.

Deutschland-Tour 2004



Wenn Ihr diese Zeilen lest, ist sie schon vorbei - die Deutschland Tour 2004. Zu dem Zeitpunkt zu dem ich an diesem Text sitze, steht sie mir jedoch noch bevor. Es ist Freitag, 28. Mai 2004 und die Tour beginnt in drei Tagen. Morgen werde ich nach Karlsruhe fahren und die letzten Vorbereitungen treffen. Ab Montag wird es dann zum dritten Mal in Folge meine Aufgabe sein, die Werbekarawane vor dem Elitefeld über die Strecke zu führen. Der größte Teil meiner Aufgaben im Rahmen der Deutschland Tour

2004 ist zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits erledigt. Seit einem dreiviertel Jahr zeichne ich mit zwei weiteren Kollegen in der Sportmarketing-Agentur upsolut für alle Bereiche der Strecke verantwortlich. Dazu gehört unter anderem die Streckenfindung, die Streckengenehmigung und die Organisation des Streckenschutzes.

Das grundsätzliche Streckenkonzept, also im wesentlichen wann Bergetappen einzubauen sind und wann das Zeitfahren stattfindet, wird seitens des Tourmanagements vorgegeben. Die Akquise der Start- und Zielorte erfolgt ebenfalls durch das Tourmanagement. Interessenten gibt es dabei reichlich. Problematisch kann es jedoch werden, die Etappenorte derart aufeinander abzustimmen, dass machbare Etappenlängen ermöglicht werden und topographische Highlights eingebaut werden können. Zusätzliche den Streckenverlauf betreffende Wünsche seitens der Sponsoren, ohne die ein solches Rennen niemals möglich wäre, stießen zudem das ursprüngliche Streckenkonzept um. In diesem Jahr waren daher erst im Januar alle Etappenorte bekannt, so dass die konkrete Ausarbeitung der Streckenführung erst relativ spät beginnen konnte.

Zunächst erfolgt eine Besichtigung der Start- und Zielorte und die Festlegung des Startbereiches bzw. der Zielgerade. Hierbei spielen in erster Linie logistische Notwendigkeiten eine Rolle. Die Festlegung des Startbereiches ist in der Regel unproblematisch und erfolgt normalerweise im Stadtkern an attraktiver Stelle. Hier muss prinzipiell nur ausreichend Platz für die Einschreibebühne und VIP-Bereiche geboten werden. Da die Ausfahrt aus dem Startort neutralisiert erfolgt, spielt die Streckenführung hier eine untergeordnete Rolle.

Die Festlegung des Zielbereiches ist ungleich komplizierter. Insbesondere die Platzanforderung der TV-Produktion im unmittelbaren Zielbereich müssen berücksichtigt werden. Auch solch banale Dinge wie die Sonneneinstrahlung am frühen Abend oder der Baumbewuchs spielen eine Rolle, um optimale TV-Bilder liefern zu können. Natürlich muss die Zielgerade eine entsprechende Länge und Breite aufweisen sowie frei von Schikanen und Verkehrsinseln sein.

Stehen die Etappenorte fest, beginnt die Phase der Streckenfindung. Je nach Entfernung der Start- und Zielorte zueinander, sind Freiheiten gegeben. Grundsätzlich

Deutschland-Tour 2004

streben wir eine Etappenlänge von ungefähr 180km an. Die Planung erfolgt sowohl mit normalem Kartenmaterial als auch mit digitalisierten Karten am Rechner.

Die Streckenführung der deutschland tour genießt international einen guten Ruf da wir im Rahmen der Streckenfindung vor allem nach gut ausgebauten Straßen Ausschau halten und winklige, kleine Straßen nach Möglichkeit zu vermeiden versuchen. Letztere haben ihre Berechtigung bei Eintagesrennen, wo der Sieger noch am gleichen Tage gekürt wird und bei denen ganz andere Charakteristiken und Charaktere eine Rolle spielen. Im Rahmen von Etappenrennen, bei dem es auf die konstante Leistung eines Fahrers über mehrere Tage ankommt, ist es zu vermeiden, dass der Leader aus dem Trikot gefahren wird, weil er z.B. die vor ihm gestürzten Fahrer aufgrund der Enge der Straße nicht passieren kann.

Touristische und kulturelle Höhepunkte an der Strecke spielen vor allem im letzten Renndrittel eine Rolle. Sie sind für die Fernsehübertragung und somit für die Einschaltquote überaus wichtig, um die mehrstündige Live-Übertragung der dahinrollenden Radfahrer mit Inhalten zu füllen.

Natürlich werden auch die topographischen Gegebenheiten berücksichtigt, wenn auch nicht um jeden Preis jeder Hügel eingebaut wird. Im ersten Renndrittel haben Steigungen so gut wie keine Auswirkungen auf den Rennverlauf. Das Peloton bleibt geschlossen. Und auch sonst ist es erstaunlich, über welche Steigungen die am Berg vermeintlich schwachen Sprinter hinüberbügeln.

Zu vermeiden sind Bahnübergänge und die Passage von Autobahnanschlüssen. Letzteres erfordert die Sperrung des Autobahnanschlusses, was mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist. Doch weder Autobahnen noch Bahnübergänge sind immer zu vermeiden. Im Zusammenhang mit den Bahnübergängen ist es jedoch bemerkenswert, dass die deutschland tour noch nie durch eine sich schließende Bahnschranke aufgehalten wurde. Durch gute Kontakte zur Deutschen Bahn wurden die Bahnübergänge bislang stets freigehalten. Vor zwei Jahre wurde gar ein ICE für 20 Minuten angehalten, um die deutschland tour ungehindert passieren zu lassen. Dies bitte bei der nächsten Verspätung der Bahn berücksichtigen.

Wurde die Strecke an der Karte durchgeplant, wird sie von uns abgefahren.

Insbesondere im innerörtlichen Bereich gibt es dann oftmals noch Änderungen.

Anschließend zu führende Gespräche mit den Polizeien machen teilweise weitere Änderungen notwendig. Auch durch Baustellen werden wir zu Streckenänderungen gezwungen. Nichtsdestotrotz kann ein Großteil der Streckenfindung alleine anhand des Kartenstudiums erfolgen.

Bei Abfahrt der Strecke wird nach geeigneten Stellen für Sprint- und Bergwertungen

Deutschland-Tour 2004

Ausschau gehalten. Die Anzahl an Wertungen ist limitiert. Dies hat im wesentlichen logistische Gründe, da bei jeder Wertung ein Aufbau von Gittern und sogenannten Wertungsgalgen durch uns erfolgt und jede Wertung ein eigenes Aufbauteam mit LKW erfordert. Die Wertungen werden an die Durchfahrtsorte verkauft. Übernimmt ein Ort die Lizenzgebühr für eine Wertung, hat er das Recht eigene Bandenwerbung aufzuhängen und die Wertung mit Rahmenprogramm zu begleiten. Von der ausgelösten Radsportbegeisterung in seiner Region profitiert der Ort unmittelbar. Durch die Berücksichtigung in den Veröffentlichungen der deutschland tour und durch die Fernsehübertragung genießt er gar überregional Aufmerksamkeit.

Steht die Strecke, wird eine Zeittabelle erstellt, aus der die voraussichtliche Durchfahrtszeit der Rennfelder hervorgeht. Eine Wahnsinnsarbeit, wird doch annähernd jede Kreuzung jeder Etappe mit Kilometerangabe, Höhenangabe und Zeitangabe aufgeführt. Eine Arbeit, die jedoch notwendig ist, dient die Zeittabelle doch u.a. als Arbeitsgrundlage für Fernsehen, Polizeien, Genehmigungsbehörden und natürlich auch für die Sportler selber.

Der Streckenschutz und die Koordination des erforderlichen Ordnersinsatzes wird durch lokale Koordinatoren organisiert. Die deutschland tour erfordert über 3.000 Ordner, die die Kreuzungen und Einmündungen an der Rennstrecke sperren. Unmöglich diese Anzahl an Ordnern von Hamburg aus zu akquirieren. Zu diesem Zwecke setzen wir daher pro Etappe ca. 4-5 aus der Region stammende Koordinatoren ein, die freiberuflich für die deutschland tour tätig werden. Die Koordinatoren fahren gemeinsam mit den zuständigen Polizeidienststellen ihren jeweiligen Streckenabschnitt ab, und ermitteln die notwendige Ordneranzahl. Anschließend ist es ihre Aufgabe die notwendige Anzahl an Ordnern zu akquirieren. Wahrlich keine ganz leichte Aufgabe.

Die Strecke der deutschland tour 204 steht. Sie ist genehmigt und die Ordner stehen bereit. Doch erst wenn die Tour vorbei ist werden wir uns entspannt zurücklehnen können. Insbesondere die dritte und die siebte Etappe werden bis zum Ende schlaflose Nächte bereiten. Die dritte Etappe weist kurz vor dem Ziel in der Abfahrt vom Arlbergpass einen nicht zu vermeiden gewesenen gefährlichen Kreisverkehr auf. Und die siebte Etappe bereitet aufgrund der zahlreichen zu querenden Straßenbahnschienen auf den Schlussrunden in Leipzig Kopfschmerzen. Ob alles gut gegangen ist oder ob vielleicht ganz andere Streckenabschnitte brisant waren, werdet Ihr zum Zeitpunkt des Lesens dieses Textes jedoch bereits wissen.



Ostthüringentour

Da die Youthtour in Roskilde für Philipp leider ausfallen mußte, suchten wir eine andere sportliche Herausforderung. So kamen uns die guten Kontakte zu Germania Hamburg zu Hilfe. Dort wird schon traditionell die Ostthüringentour gefahren und wir haben uns mit reingehängt. Dieses Wochenende gehörte der U11/U13. So fuhren wir schon einen Tag nach Buchholz mit fünf U13ern(4 Germanen und 1 Kieler) hinunter in den Süden nach Gera. Die Reisezeit von gut 7 Stunden fast nur auf Autobahnen war doch für alle ziemlich öde. Gegen 14.30 kamen wir dann bei der Startnummernausgabe an. Endlich wieder die Beine vertreten.

Bei der anschließenden Mannschaftsleiterbesprechung hatte man von vornherein einen guten Eindruck von den Organisatoren. Sie waren sehr bemüht und freundlich. Danach mußte es schnell gehen. Das Quartier zu finden (eine Kaserne der BW außerhalb Geras), war gar nicht so einfach. Schnell in die Rennklamotten und zurück ins Stadtzentrum von Gera. Dort wartete die erste Etappe, ein Ausscheidungsrennen rund um den alten Marktplatz, auf die Jungs. Eine 500m Runde auf Kopfsteinpflaster, dabei eine kurze, aber heftige Steigung, verlangten den Jungs alles ab. Philipp kam in dem 64 Fahrer starken Feld gut vom Start weg und erwischte die erste Verfolgergruppe, in der er sich dann auch "festbiß". So kam ein hervorragender 10.Platz heraus.

Danach fuhren wir zum wohlverdienten Abendbrot in die Kaserne. Das Essen insgesamt schien mir auf die Bedürfnisse der Fahrer abgestimmt zu sein. Kohlenhydrat- und abwechslungsreich, viel Obst und Gemüse. Besser noch als in Roskilde.

Am zweiten Tag stand auf der Radrennbahn von Gera ein Geschicklichkeitsfahren in zwei Läufen auf dem Programm. Jeder durfte ein wenig trainieren, bevor es losging. Einem ersten fehlerfreien Lauf mit einer respektablen Zeit folgte ein etwas schlechterer mit einer umgefallenen Flasche, was gleich 3 Strafsekunden brachte. Trotzdem, ein 29. Platz bei der Premiere fast ohne Training, das ist doch in Ordnung! Die restliche Zeit bis zum Mittag verbrachten die "jungen Wilden" mit viel Spaß auf der Radrennbahn, auch eine völlig neue Erfahrung für Philipp. Die Radrennbahn selbst stammt noch aus DDR-Zeiten und machte keinen guten baulichen Eindruck. Auch hier ist das Geld Knapp.

Nach dem Mittagessen wurde eine Stunde Ruhe verordnet. Beine hochlegen und still liegen, man ist das schwer! Am Nachmittag stand bei schönstem Wetter die dritte Etappe, ein Rundstreckenrennen von 4Runden zu je 4km an. Das Feld kam in einem typischen Massensprint mit gut 50 km/h angejagt und Philipp war für seine Verhältnisse als

Berichte

"Nichtsprinter" richtig gut mit dabei . Ein 23. Platz war der Lohn.

Am Abend war Kultur angesagt. Die Aktiven , mittendrin die coolen Jungs aus dem Norden, wurden mit dem Bus ins Kino gefahren, während die Betreuer bei einem Buffet und Bier klönen konnten. Dieser Abend war für mich sehr interessant. Ein Blick über den Tellerrand ermöglicht es auch mal zu hören, was in den anderen Bundesländern so läuft.

Auch dort wird die Nachwuchsgewinnung schwieriger. Z.B. hat der große SSV Gera auch mal gerade 5 U11er und 5 U13er, trotz Sichtungen. Und woanders sieht es nicht besser aus! Die Cottbusser z.B. lagen leistungsmäßig alle hinter Philipp. Also, so falsch ist das nicht, was wir in Kiel machen.

Persönlich habe ich dann auch noch Thomas Barth kennengelernt, in den 80er Jahren Kapitän der DDR-Nationalmannschaft.

Am Sonntag fand die letzte Etappe in Greiz statt. Zwei Runden zu je 7km bei max. 12% Abfahrt und 15% Steigung. Dazu kamen am 23. Mai (!) 3 Grad Celcius Außentemperatur,

Schneeregen und Sturm! Leider stürzte ein Germane beim Warmfahren auf der Abfahrt so schwer, daß er mit Verdacht auf Wadenbeinbruch (was sich zum Glück nicht bestätigte) ins Krankenhaus mußte. Die Jungs hatten natürlich den Kopf nicht mehr frei, sind dann aber doch das Rennen vorsichtig angefangen. So kamen nach der ersten Runde alle weit hinten durch. In der zweiten Runde wurden sie dann wieder etwas mutiger und so belegte Philipp trotz angezogener Handbremse noch den 35. Platz. Schade, das hätte sein Rennen werden können. Aber Hauptsache gesund!

Die Startgebühr von 30 Euro beinhaltete Unterkunft, Vollverpflegung ,Startgeld und Kinobesuch.

Gewertet wurde nach einem Punktesystem. In jeder Etappe gab es 120 Punkte für den Sieger und dann abwärts, was durchaus zu Diskussionen bezüglich des Geschicklichkeitsfahrens führte, das voll in die Wertung mit einging. Zeiten spielten keine Rolle.

Insgesamt kann man den sportlichen Wert recht hoch einstufen. Am Start waren fast nur die besseren Fahrer aus dem 2.Jahrgang aus dem gesamten süddeutschen Raum.

Für Philipp war es neben ansprechenden Leistungen vor allem schön, auch mal mit gleichaltrigen Fahrern zusammen sein zu können. Das fehlt hier doch sehr.

Auf alle Fälle kann ich dieses Wochenende für die U11/U13- Fahrer empfehlen, sowohl sportlich als auch organisatorisch. Eine ähnliche Veranstaltung soll für die U15/U17 eine Woche vorher gelaufen sein.

Infos bekommt ihr unter www.ostthueringentour.de

Dirk Dieckmann

Termine - Sonstiges

Renn-Terminnachtrag:

Am 14.8.2004 findet ein Rundstreckenrennen/Kriterium in Hamburg-Fischbeck für U11-Senioren statt. Weitere Informationen auf der KRV-Homepage oder bei den Rennsportwarten.

KRV Info

Redaktionsschluß Nr 22: 28.9.2004

Herzlichen Glückwunsch an unsere
Mitgliedsjubiläen

Siegfried Weiß (1.7.)	20 Jahre
Peter Lentzsch (1.8.)	10 Jahre
Dr. Peter Rahmlow (1.9.)	15 Jahre



Geburtstage:

Bis zum Erscheinen der nächsten Ausgabe feiern und feierten zahlreiche Mitglieder Geburtstag. Allen einen herzlichen Glückwunsch! Besondere Grüße gehen an die "runden" Geburtstager:

Frank-Ingolf Nolte (55)
Arne Lauinger, Volker Plate (40)
Finn Brestel, Marco Neumann, Barry Hayes (15)

Impressum:

Redaktion dieser Ausgabe:
Horst Weichert
Tel: 0431 712530
Fax: 04340 402330
email: krv-info@Kieler-RV.de



Erscheinungsweise: 4 mal jährlich
Redaktionsschluß Nr 22: 28.9.2004

Auflage: ca. 250 Stück