

# Revoluzzer im Kreisverkehr

Christian Grasmann ist Kopf einer Widerstandsbewegung: Er will den Bahnradsport in die Moderne bringen

BERLIN. „Das war Krieg“, schnaufte Christian Grasmann, als er nach wilder Jagd vom Rad stieg. Ein belgisches Duo, Kenny de Ketele und Moreno de Pauw, gegen dreißig andere Fahrer – das war Tempo, Taktik und totale Verausgabung, richtiger Sport halt. Und ein Vergnügen für Grasmann, der gemeinsam mit seinem Mannschaftskameraden Nico Heßlich mithielt; sie wurden Fünfte.

Die harte Auseinandersetzung beim Berliner Sechstagerennen, das in der Nacht auf Mittwoch zu Ende ging, war ein exklusives Vergnügen, obwohl Abend für Abend mehr als zehntausend Zuschauer dabei waren. Kaum etwas dringt von dem atmosphärischen Hochdruck im Kessel nach draußen. Selbst wenn er nicht auf der Bahn rollt, ist Grasmann einem Kleinrieg ausgesetzt.

Grasmann ist Kopf einer Widerstandsbewegung. Er will sein Metier revolutionieren, er will Bahnradsport in die Moderne bringen. Er vertritt die Interessen einer Reihe von Rennfahrern. Doch so richtig zu Hause, scheint es, ist er im Exil. Mehr als sonst wo starten Grasmann und sein Team mit dem hübschen Namen Maloja Pushbikers in Großbritannien. Beim ersten Sechstagerennen seit 35 Jahren in London in diesem Winter waren sie dabei, in den vergangenen Jahren haben sie zweimal die Revolution-Serie auf den Bahnen von London, Manchester und Glasgow gewonnen. Dort, wo Chris Hoy und Bradley Wiggins mit Olympiasiegen, Weltmeisterschaften und dem Gewinn der Tour de France einen Boom ausgelöst haben, sind die Pushbikers Athleten von beachtlicher Prominenz. David Muntaner und Marcel Kalz, Heßlich und bis vor kurzem noch Madison-Weltmeister Leif Lampater sind neben Grasmann die namhaftesten. Fans tragen ihre Trikots und Kappen. Sie wissen, dass *pushbike* eine fast vergessene, eher spaßhafte Bezeichnung fürs Fahrrad und Maloja ein Sponsor ist, der sich nach einem Schweizer Alpenpass benannt hat.

An diesem Donnerstag beginnt mit dem Sechstagerennen von Kopenhagen das Saisonfinale. Es sind die 62. Sixdays für Grasmann; die in Bremen vor drei Wochen waren die ersten, die er gewann – im Trikot der Verkehrsbetriebe der Stadt. Um wenigstens in Berlin, wie es in Großbritannien üblich ist, im Trikot seines eigenen Teams antreten zu können, kaufte Grasmann beim Veranstalter wie andere Sponsoren – Brauerei, Bauunternehmer, Autohändler – das Anrecht auf ein Trikot. Er wollte die Premiere der Maloja Pushbikers bei einem deutschen Sechstagerennen geben. Doch dann bekam Rennfahrer Grasmann ein Trikot mit anderer Reklame. In seiner Rolle als Sponsor erhielt er die Mitteilung, dass zwei polnische Rennfahrer das Pushbiker-Trikot tragen würden. Grasmann stornierte das Engagement.

Die Maloja Pushbikers, ein Team, das eigentlich keines ist, blieben den Zuschauern in Berlin verborgen. Grasmann hat sie als eine Art Interessensgemeinschaft gegründet. Da er sich ohnehin um so vie-

les kümmert, könne er für die Kollegen mit Sponsoren und Veranstaltern gleich mitverhandeln, sagt er sich. Strikt aufs Bahnfahren konzentriert, hat die Mannschaft weder eine Lizenz für Straßenrennen noch Angestellte. Veranstalter bezahlen die Fahrer, Grasmann legt ein Honorar für Werbeleistung drauf, die vor allem darin besteht, Teamkleidung zu tragen. Siebzehn Sponsoren und Ausrüster sind inzwischen zusammengekommen. „Wir verkaufen Image, Lifestyle, Leidenschaft“, sagt Grasmann. Er ist alleiniger Gesellschafter der Maloja Pushbikers. Vom Umsatz in sechsstelliger Höhe fließt nichts in Rücklagen oder Rendite; was nicht die Fahrer bekommen, steckt in prächtigen Fotos und Videos. Im April wird der gelernte Kaufmann Grasmann sich als Geschäftsführer einstellen.

Wie er tickt, zeigt der Anführer der Pushbikers in seinem Heimatverein, dem RSV Irschenberg. Nach dem Vorbild der britischen und australischen Bahn-Nationalmannschaften aufgestellt, sollen die

acht professionellen Pushbikers und ihre U 23 den Nachwuchs motivieren und durch ihre Ausrüster unterstützen. 60 Kinder fahren in Irschenberg Rad, 15 Amateure mit Lizenz, vier sind auf dem Sprung ins Team. Fünf Trainer arbeiten im Verein. Die Identifikation zu zeigen, verbietet der Bund Deutscher Radfahrer (BDR); nach seinen Regeln ist es Junioren verboten, die Trikots der Großen zu tragen. „Das ist nicht dumm“, kommentiert Grasmann. „Das ist saudumm.“

Und dann ist der Kämpfer auch noch Protagonist einer Liebesgeschichte: Um den ältesten Radsportverein Deutschlands zu retten, ist Grasmann dessen Vorsitzender geworden: Amor München. Zur Hauptversammlung kamen zehn Mitglieder. Angetrieben wird der unermüdliche Rennfahrer von einem Stachel, der tief sitzt. In glücklichen Tagen, als er Aufnahme im Skizug Mittenwald der Bundeswehr gefunden hatte und dort bei anständigem Sold professionell trainieren konnte, erschien der Sportdirektor des Verbandes, Burckhard Bremer. Grasmann habe keine leistungssportliche Perspektive, urteilte er, und das war das Ende der Berchtesgadener Zeit. „Für mich hieß das“, sagt Grasmann, „jetzt erst recht!“

Der Erfolg seines Teams und die Distanz zu Funktionären bewahrt ihn nicht vor einem weiteren Rückschlag. Leif Lampater, der erfolgreichste Pushbiker, hat ganz entschieden eine Olympia-Perspektive. Um sie zu wahren, war er gezwungen, die Mannschaft zu wechseln. Er fährt nun für rad-net.rose, ein Team des BDR. Deswegen Mitarbeiter ist: Bremer.

Grasmanns Pläne greifen weit über die Pushbikers hinaus. Zu Hause in Irschenberg will er eine Radrennbahn bauen. Bis das ambitionierte Projekt an der A 8 auf halber Strecke zwischen München und Salzburg mitsamt Hotel und Gastronomie realisiert ist, wird er noch viel kämpfen müssen. Aber das ist es ja, was er will.

MICHAEL REINSCH



Wieder im „falschen“ Trikot: Christian Grasmann, hier mit Kenny de Ketele

Foto dpa