ALEXANDER AESCHBACHS LETZTER AUFTRITT IN ZÜRICH

«Ich bin nicht nur das Leiden leid!»

Alexander Aeschbach trat bei den Sixdays in Zürich zum letzten Mal auf einer Schweizer Bahn an. Und blickt mit einem «lachenden und weinenden Auge» auf eine turbulente, häufig vom Pech verfolgte Radfahrerkarriere zurück.

TEXT UND FOTOS: **MICHAEL KUNST**

Nackte Betonwände, flackerndes Neonlicht, knallende Türen, ein hoch beladener Catering-Wagen, der scheppernd über den groben Boden geschoben wird. Laut telefonierende Team-Manager hasten über endlos lange Flure und laufen Slalom um vorsichtig tippelnde Radfahrer, die ihre Rennmaschine Richtung Ende des Ganges schieben. Dort, wo jedes Mal, wenn die schwere Tür geöffnet wird, kurz Applaus, Jubel, Gebrüll und laute Musik hereinschallt, um gleich wieder als dumpfe Geräuschkulisse hinter den Mauern zu verschwinden.

Auf den Türen links und rechts des Flurs sind Zettel mit Namen der Profis geklebt, die hier ihre «Künstlerkabinen» bezogen haben: Marvulli, Hondo, De Ketele, Dillier, Lampater und schliesslich, etwas versteckt, um die Ecke – Aeschbach/Keller, der zweite Name mit Bleistift überkritzelt. Dahinter ein beinahe kahler Raum, eine Bank, eine Behandlungsliege, auf der Alexander Aeschbachs muskelbepackten Beine und seine ein wenig fragil wirkenden Schultern von einem Masseur konzentriert geknetet werden. Alex stöhnt auf, als die kräftigen Hände an der rechten Wade eine gerötete Stelle vorsichtig ertasten. «Gehts immer noch nicht?», fragt der Masseur besorgt. Alex antwortet grummelnd aus den Tiefen eines Kissens, winkt ab.

Besser nicht erinnern, sollte das wohl heissen. Ausgerechnet am ersten Tag seiner Abschiedstournee vom Profisport, seinem letzten Sixdays in Zürich, ausgerechnet da passierte ihm ein Malheur, das alle Velofahrer fürchten, die Sechstagefahrer aber noch mehr als alle anderen: Seine Wade «machte zu», krampfte. Die Schmerzen seien unerträglich gewesen, so müsse es sich bei Frauen anfühlen, wenn sie Kinder kriegen. «Ich dachte wirklich, dass ich – kaum angefangen – keine einzige Runde mehr fahren kann!»

Und dennoch gings natürlich weiter, irgendwie. Wie Bahnfahrer das eben so machen: Sie fahren, fahren, fahren, drehen Runde um Runde, 200 m auf 200 m. Eine Americaine mit 250 Runden wars zudem, und ja, er könne sich noch an jede einzelne erinnern. Am Ende standen zwei Runden Rückstand auf der Tafel – für einen wie Alex Aeschbach eine mittelschwere Katastrophe, und dies gleich zu Beginn einer Sixdays.

«Jan kann Anschlag fahren, bis er vom Rad fällt – genau das braucht man bei einem Sechstagerennen.»

Trotz guter Harmonie – die letzte Sixdays in Zürich wurde für Alexander Aeschbach zusammen mit Partner Jan Keller (rechts) zu einer einzigen Enttäuschung.

Ausgerechnet in Zürich

Doppelt ärgerlich, dass dies ausgerechnet in Zürich passierte. Denn hier erlebte Aeschbach vor einem Jahr die wahrscheinlich grösste Niederlage seiner Bahnsportkarriere. «Ich wollte eigentlich um den Sieg kämpfen. Und dann teilten mir die Veranstalter ein Greenhorn zu. Der fuhr so unsicher, dass ich freundlich, aber bestimmt von den Kollegen gebeten wurde, mich immer schön hinten einzureihen, damit bitte-schön nichts passiere!»

Es war der Tiefpunkt in Alex' Bahnsportkarriere, weil er ganz offen gedemütigt wurde. Klar, die Kollegen wussten, dass man hier einen verdienten Fahrer äusserst unfair behandelte – nur: Wie erklärt man dies den Zuschauern, den Medien und somit den Sponsoren? «Ich habe mich gewehrt damals, ich sag ja sowieso immer, was ich denke», erinnert sich Alex heute. «Soweit das überhaupt funktioniert, mit dem Wehren. Aber schliesslich haben sich die Organisatoren tatsächlich für diesen Fauxpas entschuldigt. Nur eben 10 Monate zu spät!»

Nun, 2012, bei seinem Abschied, sind die «Bedingungen» deutlich besser, aber immer noch weit von früheren, wirklich erfolgreichen Zeiten entfernt. «Aeschbi», wie er genannt wird, kann diesmal zwischen mehreren Fahrern auswählen, weiss aber natürlich, dass man als 38-Jähriger auf Abschiedstournee nicht mehr mit den Sieganwärtern unterwegs ist. «Aber eine ehrliche Top-5-Platzierung wäre schon drin gewesen!», meint er. Nicht zuletzt, weil er mit Jan Keller zwar ebenfalls einen blutjungen, erst 22-jährigen Neuling als Partner hat, der aber schon beeindruckende Erfahrungen sammeln konnte – 2011 gewann er beispielsweise die Zürcher Sixdays-Amateur-Wertung. «Im Prinzip ist Jan ein guter Partner für mich, weil er die Spritzigkeit der Jugend wunderbar verkörpert. Der kann Anschlag fahren, bis er vom Rad fällt – genau das braucht man bei einem Sechstagerennen», überlegt Aeschbach laut auf seiner Massageliege. «Jan zeigt Biss, selbst wenns, wie vorgestern, richtig aussichtslos scheint!»

Unten wird gekeult, oben wird sich erholt

Die Profis haben gerade so etwas wie eine Pause, die Steher rasen mit über 70 km/h hinter ihren Motorrädern her – 125 Runden. Alex hat die ersten Kilometer des Tages geschafft, halb in Höchstgeschwindigkeit, halb im Ruhemodus. So, wie das die Sechstagefahrer eben bei ihren Spektakeln machen: Immer Anschlag, wenn sie unten in der Gruppe rasen, und locker, auf ihrer starren Nabe stetig weiter pedalierend, wenn sie im oberen Bereich des Bahnovals zwar «aus dem Rennen» sind, aber eben nicht aus dem Geschehen.

2 bis 3 Runden wird unten gekeult, alles gegeben, um ja nicht den Anschluss zu verlieren, dann erscheint «von oben» der Partner, reiht sich frech genau vor seinen Kollegen ein, reicht den angewinkelten Arm nach hinten. Der Heranrasende hakt sich ein und nutzt seinen Schwung, um den «Ausgeruhten» zurück ins Rennen zu katapultieren. So weit, so schnell, dass der gleich im Rennmodus wieder mithalten kann. Jeder Meter zählt, eine Runde ist so schnell verloren. Mit einem «weiter geht die wilde Fahrt!» kommentieren die Hallensprecher das, wenn ein besonders gut gelungener Wechsel gezeigt wird. Oder sie stöhnen auf, wenn das Katapult – aus welchem Grund auch immer – überhaupt nicht funktionieren will.

«Das ist vielleicht das einzige Problem mit Jan», sagt Aeschbi und winkt aber gleich beschwichtigend ab. «Dass er nicht gerade die stärkste Brustmuskulatur hat, um mich richtig nach vorn zu werfen!»

«Es ist ein Zwiespalt»

Aeschbi sitzt in seiner Ruhekabine, einen Meter von der Steilwandkurve entfernt. Er stiert gedankenverloren auf das Bahnholz, bemerkt kaum die Steher hinter ihren knatternden Motorrädern, die fast im rechten Winkel liegend an ihm vorbeizischen. «92 Sechstagerennen bin ich gefahren», murmelt er gegen die nerventötenden «Jungen Zillertaler» an, die hinter ihm auf der Bühne die Halle zum Kochen bringen sollen und meistens nur eher müden Applaus für ihre Songs ernten. «Das ergibt eine Menge Runden!»

Und jetzt, bei seinem letzten Auftritt in der Schweiz, wollte er eigentlich nochmals so richtig zeigen, was er draufhat. Dass dies Illusionen waren und sind, weiss er mittlerweile – auf die Anzeigetafel mit den Rundenrückständen schaut er nur noch widerwillig. «Vielleicht ist es jetzt wirklich ganz gut so, dass ich aufhöre!», sagt er noch.

Aber die Bahn habe eben nie loslassen wollen. «Es ist ein Zwiespalt», grummelt er weiter vor sich hin. «Eigentlich liebe ich die Ambiance, den Lärm, das Gebrüll der Fans, das «Immer-am-Anschlag-fahren.» Doch immer häufiger meldet sich «ein Teufelchen auf der Schulter» zu Wort, das nerventötend nachfragt, wozu das alles gut sei.

Klar, jede Karriere ist von Hochs und Tiefs geprägt, doch bei Alexander Aeschbach häuften sich im Laufe der letzten Jahre die

ZÜRICH SIXDAYS

LANGJÄHRIGE VELO-TRADITION IN ZÜRICH-OERLIKON

Seit 1954 werden im Hallenstadion Sechstagerennen durchgeführt – vor allem in den 70iger- und 80iger-Jahren des letzten Jahrhunderts, als Schweizer Grössen wie Urs Freuler und Daniel Gisiger die Bahn dominierten, platzte das Hallenstadion aus allen Nähten. In den Neunzigern wurde es allgemein ruhiger um den Bahnsport, und 2001 stellten die damaligen Organisatoren das Zürcher Sechstagerennen gar ein. Als Grund wurden Finanzierungsprobleme und Zuschauermangel genannt. Die beiden Schweizer Radsportlegenden Urs Freuler und Max Hürzeler belebten die Traditionsveranstaltung schliesslich wieder 2006 – an alte Erfolge konnten die Zürich Sixdays jedoch nicht wieder anschliessen. Seit 2011 wurde das Sechstagerennen auf vier Nächte verkürzt – heisst aber immer noch «Sixdays-Nights».
TERMIN: Ende November, Anfang Dezember.
REKORDSIEGER: Bruno Risi (11 x).
INFOS: *www.sixdays-zuerich.ch*

Am Schluss stand ihm die Wehmut ins Gesicht geschrieben: Aeschbi wird von seinen Kollegen mit einem Velospalier und einer Standing Ovation verabschiedet.

«Niederungen» in einem Masse, das zu denken gab und gibt, auch ihm. Und letztendlich bei der Entscheidung half, die Karriere zwei Jahre früher als geplant zu beenden – als 38-Jähriger.

Das Zeug zu Grossem

Bei acht Sechstagerennen stand er ganz oben auf dem Treppchen, über ein Dutzend Mal nur eine Stufe tiefer. Gemeinsam mit Franco Marvulli schaffte er spektakuläre Siege in Moskau, Grenoble, Stuttgart und wurde Bahn-Europameister. 2003, als er sich endlich «frei geschwommen» hatte und «ganz oben» stand, wurde Aeschbi beim Training auf der Strasse buchstäblich von einem Bus vom erträumten Podest gestossen.

«Ich war vor der Bahnrad-WM in Stuttgart voll im Saft gestanden, es wäre gigantisch geworden!» Wäre – doch nachdem Aeschbach angefahren und schwer verletzt wurde, musste Bruno Risi für ihn einspringen – und raste gemeinsam mit Franco Marvulli zum Weltmeistertitel. «Logisch, dass die dann ein Jahr später auch Olympia in Athen gemeinsam versilberten!» Ob er über diese Schicksalslaunen verbittert sei? «Nein, man wird höchstens etwas ungeduldig», meint er verlegen. Ungeduldig vielleicht auch gegenüber gewissen Veranstaltern, für die er jahrelang als Aushängeschild über die Bahn strampelte, und die ihm nicht einmal für die Abschiedstournee einen Startplatz zuteilen wollen. Gerade mal zwei Sechstagerennen lassen ihn dieses Jahr noch zu – Berlin und Kopenhagen. Grenoble, wo er jahrelang um den Sieg fuhr, antwortete ihm auf Anfrage nicht einmal…

Dennoch wolle er später im Jahr noch ein paar Strassenrennen fahren, und wer weiss, an alte Erfolge anknüpfen, als er etwa um die Jahrtausendwende mit dem Team Coast unterwegs war. «Für den Sieg im einen oder anderen Rennen könnte es noch reichen, trotz meiner 38 Jahre!», sagt er in einem Tonfall, der sich gleichzeitig als Zweckoptimismus und irgendwie desillusioniert anhört.

«Zum Glück ist mein Landis Fussballer!»

Aeschbi blickt noch einmal leicht sentimental über die Bahn, hinauf ins diffuse Licht, wo die Zuschauer grölen. Ein wenig gedankenverloren stakst er dann zur Rennmaschine, gibt zwischendurch ein Autogramm, lässt sich mit ein paar jungen Fans fotografieren, die es irgendwie ins Fahrerlager geschafft haben. Ein wenig resigniert wirkt er schon, doch dann geht ein Ruck durch seinen Körper, als reisse er sich zusammen. «Morgen ist alles vorbei…»

Am Rande der Katastrophe

Gleich soll er zurück auf die Bahn, die Steher haben ihren Tagessieger gekürt, jetzt müssen Aeschbi und sein Partner Jan hinter dem 7-PS-Derny beweisen, was sie im Hochgeschwindigkeitsmodus des Windschattens draufhaben. Die beiden treffen sich kurz an der Bande, sprechen ein paar Takte miteinander – Jan soll die ersten Runden fahren. Nach taktischer Einweisung des Jungen durch den reifen, erfahrenen Altstar sah dieses kurze Geplänkel allerdings nicht aus.

«Das ist doch auch so eine Rechtfertigungsgeschichte von den Veranstaltern – der Rookie wird vom Champ in die Geheimnisse des Bahnsports eingeweiht; dass ich nicht lache!», sagt Aeschbach. «Jan weiss ganz genau, was zu tun ist, sonst hätte er nicht letztes Jahr bei den Amateuren gewonnen. Der braucht kaum noch Ratschläge von mir. Wir müssen eben Runden drehen, wie alle anderen auch. Und das möglichst schnell!»

Stunden später sitzt Aeschbi zerknirscht in seiner Fahrerkabine, die er sich übrigens mit einem belgischen Fahrer teilt, nicht mit Jan. Er hat den Vorhang halb nach vorn gezogen, will seine Ruhe haben – ein Blick auf den Rundenzähler hat ihm gehörig die Laune verdorben: 16 Runden Rückstand, Rang 10 von 12 gegen Ende des vorletzten Tages kommen einer Katastrophe gleich für einen, der hier noch vor zwei Jahren mit nur einer Runde Rückstand (gemeinsam mit dem heute führenden Marvulli) Zweiter wurde.

An was oder wem das liege? Aeschbi zuckt die Schultern, macht deutlich, dass er dazu nichts, aber auch gar nichts sagen wolle und schaut auf die Glücksbringer-Zeichnungen seines achtjährigen Sohnes Landis – ein Fussballmotiv. «Und bevor Du fragst, sag ich es Dir lieber gleich: Ja, mein Sohn wurde von uns nach Floyd Landis benannt – von dessen Dopingsumpf ahnte ich damals noch nichts! Zum Glück ist mein Landis Fussballer!»

Ende einer «wilden Fahrt»!

Samstag, letzter Tag der Sixdays-Nights in Zürich. Kurz vor 23 Uhr ist Aeschbach/Kellers Rundenrückstand weiterhin unerträglich. Doch jetzt wird es endgültig ernst: Der Sprecher kündigt «die Ehrung eines verdienten Fahrers» an, der seinen «Abschied nehmen wolle». Alle Teams stehen mit aufgerichteten Rennmaschinen, bilden ein Ehrenspalier für – Aeschbi!

Während der Sprecher dessen «Palmarès» vorliest, klatschen die Zuschauer in den Rängen Standing Ovations. Bei seiner Ehrenrunde jubeln ihm die Fans laut und aufrichtig zu. Als er nach der Ehrengasse erneut vor den Kameras der Journalisten zum Stehen kommt, ähnlich wie früher als Sieger von den kurzberockten Schönheiten geküsst wird und den obligatorischen Blumenstrauss überreicht bekommt, entgleisen Alexander «Aeschbi» Aeschbach dann doch die Gesichtszüge. Die dunkel getönte Brille kann nur schlecht verbergen, dass ihm die Tränen der Rührung in den Augen stehen. Noch einmal winken – und schon ist alles vorbei. Fast alles… F

MICHAEL KUNST ist seit über 25 Jahren als freier Journalist und Fotograf unterwegs. Seine Lieblingsthemen sind Triathlon, Ultra- und Abenteuerveranstaltungen. Privat ist der 53-Jährige häufig auf dem Rennrad und beim Jollensegeln unterwegs.

Velodrom soll neuen Schwung bringen

NEUES SECHSTAGERENNEN IN GRENCHEN

Allen Unkenrufen und finanziell schmerzhaften Erfahrungen in Zürich zum Trotz wollen die «Sixdays»-Macher Urs Freuler und Max Hürzeler gemeinsam mit dem bewährten OK-Partner Ueli Gerber ein zweites Sechstagerennen in der Schweiz aufziehen. Von der neuen Mehrzweckhalle in Grenchen (Eröffnung: Frühling 2013) versprechen sich die drei Velo-Haudegen vor allem ein enorm erweitertes Einzugsgebiet, nicht zuletzt wegen der unmittelbaren Nähe zum sportbegeisterten Publikum in Bern. Für die Finanzierung konnten sie die Gemeinnützige Stiftung «Velodrome» rund um Andy Rihs gewinnen – ein Titelsponsor fehlt allerdings noch. Termin der geplanten Premiere: Januar 2014. Übrigens: In Grenchen soll keine verkürzte Ausgabe, sondern ein echtes Sechstagerennen stattfinden!