

Hinter den Kulissen des Radsports

Interview mit Kim Kirchen

Herr Kirchen, welche Etappen muss man durchlaufen, um irgendwann von einem Profi-Team angeworben zu werden?

Kim Kirchen: An sich muss man von klein auf dabei sein. Man muss Spaß am Radsport haben, ihn gut mit der Schule verbinden können, man braucht Leute, die einen moralisch und finanziell unterstützen. Man muss bereit sein, Opfer zu bringen... und natürlich braucht man auch ein gewisses Talent. Bringt man dann noch Resultate, macht man auf sich aufmerksam, zuerst in einem Amateur-Team, dann auch in einer Nationalmannschaft. Das wiederum erlaubt einem an internationalen Wettkämpfen teilzunehmen und einen Einblick in die internationale Szene zu bekommen. Da kommt man in Kontakt mit den großen Teams, und Talentscouts nutzen die Gelegenheit, um zu schauen, welchen Nachwuchs es gibt. Bob Jungels hat zurzeit die besten Chancen, einen Vertrag bei einer anständigen Mannschaft zu bekommen. Mannschaften tendieren aber oft dazu, etwa wegen der Sponsoren, ihren Nachwuchs in großen Ländern zu suchen, weil sie dadurch mehr Werbung bekommen.

Können Sie uns erläutern, wie eine Profi-Mannschaft aufgebaut ist?

K.K.: Ein Team besteht aus ca. 70 Leuten. Davon sind 25 Rennfahrer, das ist

so festgelegt von der UCI, um im neuen Pro-Tour-System bestehen zu können. Als erstes gibt es einen Manager, der sich um die Leitung, das Sponsoring sowie den Auftritt des Teams nach außen kümmert. Dann gibt es normalerweise fünf sportliche Direktoren, die jeweils für verschiedene Fahrer zuständig sind. Meist werden

[Die Kapitäne] genießen alle Freiheiten, sie entscheiden, welche Rennen sie fahren möchten und bei welchen Rennen sie den anderen Fahrern zu Seite stehen wollen.

Fünfer-Gruppen gebildet; in jeder ist ein Direktor Kontaktperson für die Fahrer und kümmert sich um die ihnen zugeteilten Rennen. Sie begleiten die Fahrer zu den verschiedenen Rennen. Zusätzlich gibt es einen sportlichen Hauptdirektor, der dafür zuständig ist, die Aufteilung zu machen, Meinungsverschiedenheiten auszuräumen und allgemein für ein gutes Klima zu sorgen. Zum Stab gehören: Betreuer, Mechaniker, ein bis zwei Pressesprecher, die den Fahrern den Rücken frei halten. In letzter Zeit wurden öfters Coachings für die Fahrer bezüglich des Umgangs mit den Medien und der Öffentlichkeit durchgeführt. Außerdem haben wir mehrere Masseure, vier pro Rennen, in der Tour de France sind es fünf. Ein Team beschäftigt normalerweise bis zu fünf Mechaniker. Zwei Mechaniker und ein Betreuer sind ständig im Mannschaftslager, die beiden anderen begleiten die Rennen. Schließlich gibt es auch noch einen medizinischen Stab mit drei bis vier

Ärzten, die ebenfalls bei den verschiedenen Rennen anwesend sind.

Kommen wir zu den 25 Fahrern. Gibt es da eine Rangordnung?

K.K.: Das hängt von den Rennen ab, d. h., derjenige Fahrer, der in der Tour de France die Rolle des Kapitäns übernimmt, ist nicht automatisch in einer Tour de Luxembourg Leader. Da sind andere Fahrer, die andere Qualitäten haben und die sich in dem Moment in diesem Rennen auch hervortun können. Einem Leader wird normalerweise überlassen, ob er mit anpacken will oder nicht, er soll sich vor allem auf seine Events vorbereiten. Es gibt gemeinhin zwei bis drei Kapitäne in einer Mannschaft. Sie genießen alle Freiheiten, sie entscheiden, welche Rennen sie fahren möchten und bei welchen Rennen sie den anderen Fahrern zu Seite stehen wollen. Sie müssen nur präsent sein, um die großen Rennen zu bestreiten und werden dann von den anderen unterstützt.

D.h. ein Fahrer ist nicht automatisch immer „Wasserträger“?

K.K.: Nein, wenn ein Fahrer beispielsweise in der Lage ist, die Tour de Luxembourg zu gewinnen, dann übernimmt er für dieses Rennen die Rolle des Kapitäns. Manche Fahrer unterstützen die Leader die ganze Saison über, andere wiederum tun dies nur zu gewissen Zeitpunkten. Andy Schleck beispielsweise unterstützt die anderen in der Tour de Suisse, d. h., er holt auch mal eine Wasserflasche oder fährt nach vorne, so wie er es gerade handhaben möchte und sich nicht zu sehr verausgabt.

Es hängt also immer von der momentanen Strategie des Teams ab?

K.K.: Genau. Der Kapitän der Tour de France ist normalerweise nicht bei dem Klassiker Paris-Roubaix dabei. Er bekommt dann eine andere Aufgabe. Ebenso bei den Sprints: Die Strategie kann sich im Verlauf des Rennens immer wieder ändern. Wenn jemand anders als der Leader für die Gesamtwertung in einem Sprint besser ist als der Leader selbst, dann wird in der Etappe für diesen Fahrer gefahren.

Welche Pflichten hat ein Team gegenüber einem Fahrer bzw. ein Fahrer gegenüber seinem Team?

K.K.: Die Kapitäne haben Klauseln in ihren Verträgen, die Team und Fahrer einhalten müssen. In einem Vertrag kann z. B. festgelegt werden, ob ein Fahrer nach einem Sturz weiterhin bezahlt wird oder nicht, wer die Versicherung übernimmt usw. Allgemein ist der Fahrer verpflichtet, den Sponsor gut zu repräsentieren und nicht negativ aufzufallen; die Mannschaft ihrerseits muss dem Fahrer die nötigen Mittel – Material und Betreuung – zur Verfügung stellen, damit er seinen Sport zu den bestmöglichen Bedingungen ausführen kann. Dazu gehört auch, dem Fahrer, je nach Vertragsbestimmungen, jeden Monat oder jeden vierten Monat seinen Lohn auszuzahlen.

Sind die technischen Voraussetzungen für jeden Fahrer die gleichen? Gibt es Chancengleichheit unter den Fahrern?

K.K.: Nein, die gibt es nicht. Ein Team mit einem größeren Budget kann natürlich mehr Ausgaben für seine Fahrer tätigen und diese demnach auch besser betreuen. Die großen Teams haben normalerweise auch die besten Ausstattungsfirmen und die wiederum sind den anderen oft einen Schritt voraus. Ein Hersteller, der in der Lage ist, ein Fahrgestell zur Verfügung zu stellen, das im Verkauf bis zu 9 000 € kosten kann, macht es dem Fahrer leichter, Resultate zu bringen als einem Fahrer, der ein billigeres Modell benutzen muss, das mehr wiegt. Vor allem im Zeitfahren sieht man noch große Differenzen, weil manche z. B. Windkanäle benutzen oder sogar mit der Formel 1 zusammenarbeiten. Ziel ist es, jede Sekunde aus dem Material

herauszuholen. Zu erwähnen ist auch die elektrische Schaltung, die vor zwei Jahren groß aufgekommen ist. Mit ihr kann man schneller und präziser schalten. Das kann in einem Prolog einen großen Vorteil bringen, nur verfügt nicht jedes Team über eine solche Schaltung.

Welche großen technischen Errungenschaften haben den Radsport verändert? Zwischen den Zeiten von Charly Gaul und heute liegen ja sicherlich Welten.

K.K.: Die Hauptursache liegt im Material. Die Räder wurden immer leichter durch die Verwendung von Carbon. Die Mechanik hat sich unheimlich entwickelt. Das

Wenn du für einen Kapitän fährst, dann spielt ein Etappenerfolg für dich keine Rolle, du musst einzig und allein deinen Kapitän schützen.

Material nutzt sich heute weniger ab, wir benutzen ein anderes Öl. Generell wurden in den letzten 30 Jahren unheimliche Fortschritte in vielen Forschungsbereichen erzielt, von denen auch der Radsport profitiert hat. Charly Gauls Rennrad hat sicherlich über 10 kg gewogen. Aerodynamik spielte damals keine Rolle, Hauptsache das Ding hielt.

Bestimmt hat sich auch im Training und in der Ernährung viel geändert ...

K.K.: Ja, auch in diesen Bereichen gab und gibt es viel Forschung. Der Fahrer weiß, was er zu sich nehmen muss und was er gut verträgt. Es kommen dauernd neue Produkte auf den Markt. Heute stecken in einem Riegel so viele Nährwerte, da hätte man früher sechs Bananen essen müssen. Es fehlt eigentlich an nichts mehr und die Auswahl ist riesig. Manche Teams beschäftigen mittlerweile auch Ernährungsberater.

Wie sieht eigentlich der Alltag in der Tour aus?

K.K.: Die Etappen beginnen normalerweise um 11 Uhr. Man muss mindestens drei Stunden vor der Abfahrt frühstücken. Man steht also morgens spätestens um 7.30 Uhr auf. Nach dem Frühstück fährt man mit dem Bus zum Veranstaltungsort. Im

Bus wird dann die Tagesetappe besprochen und letzte Vorbereitungen getroffen. Dann geht es zur Einschreibung. Diese ist immer mit etwas Stress verbunden, gibt aber den Zuschauern die Gelegenheit für ein Foto oder ein Autogramm.

Zwischenfrage: Werden bei der Besprechung der Tagesetappe Aspekte eingeworfen wie der Schwierigkeitsgrad der Etappe, wer am besten für diese Etappe geeignet ist...?

K.K.: Ja, genau, ob ein Sprint gefahren werden kann, ob an dem Tag angegriffen wird oder eher abgewartet, ob eine Initiative ergriffen wird ... So etwas kann aber auch spontan entschieden werden. Attacken mit dem Team werden im Vorfeld zwar kurz angesprochen, aber meistens nicht umgesetzt, weil sich die Gelegenheit dazu nicht bietet.

Wie ist der Ablauf nach dem Rennen?

K.K.: Nach der Zieleinfahrt wird man von einem Betreuer mit Getränken und Essen versorgt. Der informiert einen auch, ob man in die Dopingkontrolle muss. Ist das der Fall, wird man sowieso sofort von der UCI empfangen. Danach geht es zum Bus oder zum Hotel. Dort gibt es erst einmal eine Massage, dann ein reichhaltiges Abendessen mit dem Team.

Bei so einer großen Tour fährt man geschlossen als Mannschaft. Fahrer haben jedoch auch immer eigene Ambitionen. Wie kann man Einzelinteressen und das Wohl der Mannschaft miteinander vereinen?

K.K.: Einzelinteressen gibt es bei der Tour de France nicht. Das ist eher bei kleineren Rennen der Fall. Bevor die Tour losgeht, wird von der Direktion genau festgelegt, wer welche Rolle übernimmt. Wenn du für einen Kapitän fährst, dann spielt ein Etappenerfolg für dich keine Rolle, du musst einzig und allein deinen Kapitän schützen. Kleinere Teams fahren eher auf Etappensiege, dort gibt es die meisten Ausreißer, die darin ihre Chance sehen, auf sich aufmerksam zu machen. Die Strategie der großen Mannschaften ist darauf ausgelegt, die Tour zu gewinnen. Bei denen zählt nur das Gesamtklassement, die haben kein Interesse an einem Etappensieg. Auch für Leopard Trek hat das Gesamtklassement oberste Priorität.

Wird eigentlich zu Beginn einer Saison eine allgemeine Strategie festgelegt?

K.K.: Ja, es wird eine Strategie festgelegt, jedoch nie bis ins letzte Detail. Bei kleinen Teams wird das generell nicht so gerne gemacht, weil es immer wieder undichte Stellen geben kann. Es kann immer mal vorkommen, dass ein Mannschaftsmitglied mit einem Fahrer aus einem anderen Team gut befreundet ist und diese interne Taktiken austauschen. Deshalb werden auch Attacken in den Rennen meist spontan über den internen Funk lanciert. Manche Teams sind sogar so weit gegangen, dass sie den Funk anderer Teams abgehört haben ...

Die Funkverbindung ist bei der diesjährigen Tour de France noch erlaubt. In Zukunft aber möchte der internationale Radsportverband (UCI) den Knopf im Ohr verbieten. Warum?

K.K.: Die UCI ist der Meinung, dass das Rennen dadurch verfälscht wird und man ohne interne Kommunikation mehr Spektakel bekäme, weil das Rennen weniger kontrolliert wird. Ich kann das Verbot des Funks aus vielerlei Gründen überhaupt nicht nachvollziehen. Es muss zum Rennen dazugehören: Die Sicherheit der Fahrer wird besser gewährleistet, man kann sofort über Gefahren – Unfälle, Ölsuren, Hindernisse auf der Strecke – informiert werden, einem Fahrer kann im Falle von gesundheitlichen Problemen ohne Verzögerungen geholfen werden. Ein anderes Beispiel: Ein Fahrer sollte eigentlich nicht durch einen technischen Defekt einen Klassiker verlieren. Hat er jedoch nicht die Möglichkeit, technische Probleme zu melden, kann ihm nicht rechtzeitig geholfen werden und er riskiert, das Rennen zu verlieren. Dann hat man ein halbes Jahr Vorbereitungszeit auf dieses Rennen umsonst investiert. Das finde ich schwachsinnig. Da steht so viel Geld auf dem Spiel und so viel Vorbereitungszeit... Ein anderer Aspekt, den kaum einer kennt, sind die Zuschauer. Bei Paris-Roubaix gibt es jede Menge Funkamateure, die sich einen Spaß daraus machen, das Rennen und die Fahrer abzuhören. Viele Menschen verfolgen nur deshalb Paris-Roubaix, weil sie das Rennen bis ins letzte Detail miterleben können. Das finde ich toll. Ohne den internen Funk ginge das alles verloren, für mich unverständlich.

Was wird allgemein für die Sicherheit der Fahrer unternommen?

K.K.: Es hat sich sehr viel in den letzten Jahren getan. Als ich als Profi anfang, sind wir ohne Helme gefahren. Als die Helmpflicht dann eingeführt wurde, waren die meisten dagegen, weil diese Helme noch nicht ausgereift waren. Sie waren zu schwer und man bekam davon Kopf- oder Nackenschmerzen. Die heutigen Helme sind leichter, sicherer und angenehmer zu tragen. Natürlich kann es vorkommen, dass Material kaputt geht, aber im Allgemeinen ist es so oft getestet worden, dass man sich darauf verlassen kann.

In der Tour de France kommt es zu Stürzen, weil man ganz einfach nicht nachgeben will, man kommt dann an einen Punkt, wo ein Sturz nicht mehr zu vermeiden ist. Da steht zu viel auf dem Spiel: Wer bremst, verliert!

Wie ist es denn mit den Organisatoren? Ich denke da notgedrungen an den schlimmen Unfall im diesjährigen Giro d'Italia. Wird genügend von Seiten der Organisatoren für den Schutz der Fahrer getan oder stehen Spektakel und waghalsige Streckenverläufe im Vordergrund?

K.K.: Für viele Organisatoren steht die Sicherheit tatsächlich im Vordergrund. Ein Problem sind allerdings die Etappenankünfte. Oft müssen diese an einem bestimmten Ort sein, weil die Sponsoren es so verlangen. Das sind dann oft nicht die optimalen Zieleinfahrten für die Fahrer, gemeinhin sind die Ankünfte aber gut abgesichert.

Und was ist mit der Streckenführung?

K.K.: Es ist unmöglich, die gesamte Strecke 100 %-ig abzusichern. Manche Streckenabschnitte können nicht sicherer gemacht werden. Die Geschwindigkeit ist gestiegen durch die Entwicklung des Materials und bessere Straßenbeläge. Dies erhöht natürlich auch das Risiko, vor allem bei Bergabfahrten. Man kann in solchen Rennen nicht mit Fangnetzen oder Ähnlichem arbeiten, der Fahrer muss sich daher bewusst sein, wie weit er gehen will. Dafür ist man meiner Meinung nach ja auch Profi; Profi

in dem Sinne, dass man weiß, wie weit man gehen kann.

Wie geht man mit der Angst um, wenn man einmal einen schweren Unfall hatte?

K.K.: Es ist schwierig, einen Unfall einfach hinter sich zu lassen. Die Menschen sind zwar vergesslich, das weiß ich aus eigener Erfahrung, aber es können immer wieder Situationen auftauchen, wo alles wieder hoch kommt.

Können eigentlich Stürze bei Massensprints vermieden bzw. ihnen vorgebeugt werden?

K.K.: Nein, da kann absolut nichts getan werden. Stürze kommen z. B. auch dadurch, dass bei Sprints Fahrer dabei sind, die dort eigentlich nichts verloren haben. Man sieht deshalb auch öfters Stürze in kleineren Rennen, weil dort Leute fahren, die dem nicht unbedingt gewachsen sind: junge Fahrer, denen Erfahrung fehlt, oder Fahrer, die keine Sprinterqualitäten haben. In der Tour de France kommt es eher zu Stürzen, weil man ganz einfach nicht nachgeben will, man kommt dann an einen Punkt, wo ein Sturz nicht mehr zu vermeiden ist. Da steht zu viel auf dem Spiel: Wer bremst, verliert!

Sponsoren spielen eine sehr wichtige Rolle beim Aufbau eines Teams.

K.K.: Absolut, allerdings hat das Sponsoring in den letzten Jahren abgenommen. Ein Team kann heute froh sein, wenn es genügend Sponsoren hat, um das Ganze über Wasser zu halten. Das liegt zum einen an der Weltwirtschaftskrise, zum anderen aber auch an den Negativschlagzeilen durch Dopingmissbrauch. Trotzdem bietet der Radsport nach wie vor eine gute Plattform, wenn man ein Produkt bekannt machen will, denn auch schlechte Werbung ist Werbung. Ich denke da an das Phonak-Team, das von dem gleichnamigen Hörgerätehersteller gesponsert wurde. Die hatten mehrere Dopingfälle in der Mannschaft, die weltweit durch die Presse gingen, das hat es letztendlich dem Sponsor ermöglicht, bekannter zu werden und mehr Produkte zu verkaufen.

Im Vergleich zu anderen Sportarten verdienen die meisten Radsportler recht wenig. Finden

Sie das gerecht? Schließlich ist der Radsport ebenso präsent in den Medien wie etwa Fußball oder die Formel 1.

K.K.: Es ist so, dass wenn man keine starke internationale Föderation hat, dann ist es schwieriger gut in der Öffentlichkeit zu stehen und die nötigen Verträge mit Sponsoren, Fernsehanstalten usw. auszuhandeln. Fußball hat z. B. den Vorteil, das sehr viele Menschen in den Fußballstadien Spiele verfolgen, das spült eine Menge Geld in die Kassen. Beim Radsport gibt es diese Einnahmequelle nicht. Zudem ist ein Stadion natürlich für Sponsoren sehr attraktiv, weil man viele Menschen auf einmal erreichen kann. Ein Radfahrer, der einen Profi-Vertrag unterschreibt, weiß im Vorfeld, was er verdient. Der Sponsor zahlt den Fahrer. Ich bin nicht neidisch oder wütend darüber, dass in anderen Sportarten mehr verdient wird. Ich bin zufrieden mit dem was ich mache, und weiß, dass ich nur in diesem Sport meine Möglichkeiten voll nutzen konnte.

Kann man also mit dem Radsport finanziell überleben?

K.K.: Es gibt Mindestlöhne im Radsport. Man beginnt mit diesem Minimum, wenn man aber talentiert ist, kann man es schaffen, innerhalb von fünf Jahren für den Rest seines Lebens ausgesorgt zu haben. Das ist schon interessant. Junge Fahrer fangen bei ca. 35 000 € im Jahr an. Ist man in einem starken Team, verdient man zusätzlich durch Prämien. Wenn man einen Vertrag von 100 000 € in der Tasche hat, ist man schon ein recht guter Fahrer, der Rennen gewinnt. Mannschaftskapitäne können zwischen 500 000 € und 1 Mio. € jährlich verdienen. Ich schätze aber, dass ca. 60% der Fahrer bei 75 000 € im Jahr liegen. Werbeverträge gibt es eigentlich nur für die besseren Fahrer, die auf einem gewissen Niveau fahren.

Was passiert mit den Prämien der Tour de France? Werden die im Team abgegeben?

K.K.: Die Prämien oder auch der Gesamtsieg in Höhe von 450 000 € werden an die neun Fahrer verteilt. Natürlich profitieren auch die Betreuer und Mechaniker davon. Manchmal kommt es auch vor, dass der Gewinner nichts für sich behält, sondern das Geld unter denjenigen aufteilt, die ihm geholfen haben.

Sie wurden zweimal bei der Tour de France um einen Etappensieg betrogen – Alexander Vinokourov 2007 und Stefan Schumacher 2008. Beide wurden noch während der Tour des Dopings überführt und der Sieg wurde Ihnen nachträglich zuerkannt. Was bedeutet dieser Betrug für Sie?

K.K.: Das ist schwierig zu erklären. Man freut sich zwar über den Sieg, trotzdem ist es nicht das Gleiche, als wenn er einem direkt zuerkannt wird. Ich bin froh, dass ich nicht weiß, wie gut ich eigentlich gewesen wäre, falls alles aufgedeckt worden

Bei einem positiv getesteten Fahrer werden alle vergangenen wie gegenwärtigen Resultate in Frage gestellt. Deshalb bin ich der Meinung, dass diese Fahrer etwas anderes mit ihrer beruflichen Zukunft anfangen sollten.

wäre. Vielleicht hätte ich dann das eine oder andere Rennen mehr gewonnen oder hätte im Gesamtklassement weiter vorne gestanden ... Es ist schade, dass ich von Vinokourov und Schumachers Disqualifizierung noch nicht profitieren konnte. Von meinen Vertragsbestimmungen her hätte es Änderungen geben können, auch habe ich, rückwirkend auf das Klassement, bis heute noch keinen Cent vom französischen Radverband bekommen.

Wie sollte der Radsport mit Dopingfällen umgehen?

K.K.: Meiner Meinung nach müsste härter durchgegriffen werden. Wenn zweifellos feststeht, dass Fahrer betrogen haben, dann müsste man ihnen beispielsweise verbieten, an der Pro-Tour oder generell an Rennen teilzunehmen. Leider gibt es aber immer wieder Rennställe, die sich darüber hinwegsetzen und ehemalige Dopingsünder einstellen. Die werden dann – womöglich auch noch als Kapitän – vor junge Fahrer gesetzt, die ihre ganze professionelle Zukunft noch vor sich haben. Bei einem positiv getesteten Fahrer werden alle vergangenen wie gegenwärtigen Resultate in Frage gestellt. Deshalb bin ich der Meinung, dass diese Fahrer etwas anderes mit ihrer beruflichen Zukunft anfangen sollten. Man muss-

te als Föderation oder Team durchgreifen und solche Fahrer ablehnen. Als Journalist müsste man Sportdirektoren live fragen, wieso sie diese Fahrer verpflichtet haben. Aber das traut sich irgendwie niemand, das ist ein Tabu. Ich bin ja selbst nun Kommentator und habe mich gefragt: Warum fiebert man da überhaupt noch mit? Warum berichtet man noch über diese Fahrer, die in der Vergangenheit gedopt haben?

Man könnte mehr über die anderen Fahrer und Teams berichten...

K.K.: Das Publikum wird ja aber eigentlich für dumm verkauft. Beispiel Vinokourov: Der nimmt wieder als Kapitän eines Teams an der Tour de France teil. Jeden Tag wird über ihn berichtet, irgendwann wird der Zuschauer das nicht mehr mitmachen wollen. Leute wie er oder Schumacher haben für mich nichts im Radsport verloren. Die sind nur da, weil sie damit immer noch Geld verdienen können.

Welches ist Ihr Gefühl, wenn Sie heute Radsport in den Medien verfolgen?

K.K.: Meine Tätigkeit als Kommentator bei RTL, zusammen mit Tom Flammang, gibt mir die Möglichkeit, Aspekte des Radsports anzusprechen, die mir als Fahrer wichtig sind und auf die ich in meiner aktiven Zeit nicht unbedingt eingehen konnte. Ich weiß genau, wie ein Fahrer sich fühlt, was er denkt, und versuche das auch dem Publikum zu vermitteln. RTL lässt uns da alle Freiheiten.

Ist das Team Leopard Trek optimal auf die Tour vorbereitet?

K.K.: Ja, so wie es im Moment aussieht, haben sie alle Chancen, sich gut zu verkaufen, auch weil die Tour es dieses Jahr ermöglicht. Sollten Andy oder Fränk Schleck die Tour nicht gewinnen, dann wird es in Zukunft schwierig werden, weil die diesjährige Streckenführung ihnen sehr entgegen kommt. Sie ist für die Brüder von ihren Qualitäten her am einfachsten zu bewältigen und die anderen Favoriten können gut unter Kontrolle gehalten werden.

Besten Dank für das Gespräch. ♦

(Das Interview fand am 14.6.2011 statt.LH)