

Frank Leinen (Hg.)

# VÉLOMANIE

Facetten des Radsports  
zwischen Mythos und Ökonomie



[transcript] Edition Kulturwissenschaft

**Aus:**

*Frank Leinen (Hg.)*

## **Vélomanie**

### **Facetten des Radsports zwischen Mythos und Ökonomie**

März 2019, 328 S., kart.

29,99 € (DE), 978-3-8376-4300-8

E-Book:

PDF: 26,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-4300-2

Der Radsport polarisiert immer wieder aufs Neue, und die nicht enden wollenden Doping-Affären, aber auch die Kommerzialisierung als mediales Event haben aus der Sicht vieler Kritiker das Ansehen gerade dieser Sportart beschädigt. Grund genug für eine wissenschaftliche Beschäftigung mit den vielfältigen Facetten des Radsports, seinen positiven wie negativen Seiten und seinem wichtigsten Ereignis: der Tour de France.

Die Beiträger\_innen des Bandes kommen aus den Bereichen Sportmedizin, Sportmarketing, Medienwissenschaft, Philosophie, Literatur-, Kultur- sowie Sprachwissenschaft und betrachten neben dem Profiradsport auch Aspekte des Fahrradfahrens im Allgemeinen.

**Frank Leinen** (Prof. Dr.), geb. 1959, lehrt und forscht seit 1999 als Professor für Romanistische Literaturwissenschaft an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. Seine Publikationen zur Literatur des 19. und 20. Jahrhunderts, zum Film sowie zu grafischen Erzählungen untersuchen vorrangig Aspekte der interkulturellen Hermeneutik, der Imagologie, des Postkolonialismus und des intermedialen Experiments. Er widmet sich als Wissenschaftler, Herausgeber und Autor außerdem populärkulturellen Themen, der Erfassung intermedialer Strukturen und interdisziplinären Forschungsansätzen.

Weiteren Informationen und Bestellung unter:

[www.transcript-verlag.de/978-3-8376-4300-8](http://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-4300-8)

# Inhalt

---

## **Einleitung**

Frank Leinen | 7

## **Die *Tour de France* – ein nationaler Mythos?**

Hans Theo Siepe | 25

## **Helden der Landstraße?**

### **Die *Tour de France* im Spiegel der französischen Literatur – ein Überblick**

Andreas Gelz | 47

## **Histoire(s) de la Grande Boucle –**

### **Die *Tour de France* in der französischen *Bande Dessinée***

Frank Leinen | 67

## **»Les Français ne croient plus au Maillot Jaune.«**

### **Radsport im französischsprachigen Film**

Sieglinde Borvitz | 113

## **Vélomanie – Zur Sinnlichkeit eines technischen Objektes**

Vittoria Borsò | 137

## **Wer weiß am meisten über das Radfahren? –**

### **Eine Unterscheidung verschiedener Formen des Wissens**

Gottfried Vosgerau und Eva-Maria Jung | 163

## **Die *Tour de France* und die Medien –**

### **Annäherung an den Sportjournalismus im Zeitalter der Medialisierung**

Holger Ihle und Jörg-Uwe Nieland | 181

## **Der Sport-Medien-Komplex und die *Tour de France***

Christian Tagsold | 213

## **Unfair Play? – Die Vermarktung des Sports und das Recht**

Rupprecht Podszun | 235

**»Schnecke« gegen »Rennpferd« –  
Leistungsparameter von Radprofis und Hobbyradsportlern**

Achim Schmidt | 259

**Tour der Leiden – gesund oder doch ungesund?**

Ingo Froböse | 277

**Von Stahlrössern, Drahteseln und anderen Rädern –  
immer eine runde Sache!**

Jean Pruvost | 285

**Rückenwind für die Landeshauptstadt**

Der *Grand Départ* als Chance für Düsseldorf –  
Podiumsgespräch vom 23.05.2017

Theresa Winkels, Christopher Schlenker, Ruben Zepunkte  
und Karsten Migels | 305

**Autorinnen und Autoren | 317**

**Mitwirkende am Podiumsgespräch | 325**

# Einleitung

---

*Frank Leinen*

**Vélo** [velo] *m*: (Fahr)Rad *n*. (Langenscheidt 2018)

**Ma|nie** die; -, ...ien ([...] aus *gr.* manía »Raserei, Wahnsinn« [...]) ...**ma|nie** (über *spätlat.* -mania aus *gr.* -manía, vgl. Manie): Wortbildungselement mit den Bedeutungen: a) »Sucht; krankhafte Leidenschaft«, z.B. *Kleptomanie*, u. b) »übertriebene Vorliebe für etwas«, z.B. *Gräkomanie*. (Duden 2007)

Vélomanie – Fahrradbesessenheit und Fahrradverrücktheit, Passion und Wahnsinn. Beide Lesarten sind möglich, denn Radsport ist tatsächlich eine verrückte Angelegenheit – und vielleicht sind gerade deswegen so viele verrückt nach Radsport. Andere wiederum finden es verrückt, dieser »Raserei« überhaupt noch Aufmerksamkeit zu schenken, angesichts der Skandale, die immer wieder aufgedeckt werden. Sind nicht auch die Sportler<sup>1</sup> regelrechte Verrückte, da sie ihr einziges Lebensziel darin sehen, in der kurzen Spanne ihrer aktiven Fahrerkarriere möglichst viele Kriterien erfolgreich abzuschließen – und sei es auf Kosten ihrer Gesundheit? Ist es nicht geradezu absurd, Profi werden zu wollen, nachdem einigen prominenten Radrennfahrern die sportliche Fairness nachweisbar abhandengekommen ist?

Fans der *Tour de France*, des *Giro d'Italia* und der *Vuelta a España*, deren Vélomanie Züge einer Leidenschaft trägt, sehen die Dinge anders. Sie erinnern daran, dass gerade im Radsport die Kontrolldichte besonders hoch ist und viele Fälle, die in anderen Sportarten unentdeckt blieben, hier aufgedeckt werden. Während die World Anti-Doping Agency (WADA) seit den 1990er Jahren mit Unter-

---

1 Das generische Maskulinum schließt im gesamten Band die weibliche Form ein.

stützung der Union Cycliste Internationale (UCI) den Radsport systematisch überprüfe, seien andere Sportinstitutionen wie der Weltfußballverband FIFA in dieser Frage weitaus zurückhaltender. Sicherlich sei auch der Radsport immer noch kein »sauberer« Sport, doch gelte das Gleiche, womöglich in höherem Maße, leider auch für andere populäre Sportarten.

Warum aber polarisiert gerade der Radsport so sehr die öffentliche Meinung? Neben den unglaublichen Leistungen der Fahrer trägt möglicherweise die Berichterstattung über die Rennen hierzu bei. Je dramatischer die Nahaufnahmen der sich quälenden Rennsportler sind, umso größer ist das öffentliche Interesse. Eine solche mediale Unmittelbarkeit kann in anderen Sportarten – etwa im Schwimmsport oder bei der Skiabfahrt – eher selten erreicht werden. Wochenlang können die Zuschauer während der internationalen Radrennen aus nächster Nähe mitverfolgen, wie die Athleten gegen Hitze, Regen, Wind und Schnee ankämpfen und in immer kürzeren Intervallen unreal anmutende Steigungen hinter sich bringen müssen. Sie sehen mit Kopfschütteln oder Bewunderung, wie sich die Radprofis nach bisweilen lebensgefährlichen Stürzen wieder auf ein Ersatzrad setzen, um dann während der Fahrt vom Rennarzt notdürftig versorgt zu werden, bevor sie wieder den Kampf um das Gelbe, Rosa oder Rote Trikot aufnehmen. Sind das nicht Verrückte? Ist das noch ein menschenwürdiger Sport oder findet hier eine grausame Selbstaussbeutung auf Kosten der Gesundheit statt?

Die Vélomanie zieht aber noch weitere Kreise, denn radsportverrückt ist vermutlich auch ein Gutteil der zahlreichen Freizeit- und Hobbyfahrer, die in zunehmender Zahl an den Wochenenden oder nach Feierabend die Landstraßen zu ihrem Trainingsrevier machen. Nachdem sie sich bisweilen mühevoll in ihre hautengen Trikots gezwängt haben, fühlen sie sich als die wahren Könige der Landstraße. Sie betreiben ihren Sport mit viel Leidenschaft, doch nicht immer zur Freude mancher Autofahrer, die gerade hierzulande diese bunt gekleideten Verrückten oftmals lieber auf dem Radweg oder gar im Straßengraben sehen möchten. Wenn sich dann an Ampeln Autoverrückte und Radsportverrückte begegnen, werden leider selten Freundlichkeiten ausgetauscht.

Vélomanie bedeutet aber noch mehr: So muss man in vielen deutschen Städten nahezu verrückt sein, wenn man sich mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegt. Dabei gibt es in Europa leuchtende Vorbilder wie Kopenhagen, Amsterdam, Straßburg, Bordeaux und Utrecht, die ein entspanntes Stadtradeln möglich gemacht haben. In Deutschland sieht die Realität jedoch eher anders aus. Zugeparkte

Radspuren sind an der Tagesordnung,<sup>2</sup> und Radfahrer, die sich durch Abgas- und Feinstaubwolken quälen müssen, kämpfen oft mit Autos, Bussen und Straßenbahnen um den engen Straßenraum, sofern sie nicht auf Gehsteige geleitet werden, wo Konflikte und Unfälle mit Fußgängern geradezu vorprogrammiert sind.

Wie diese wenigen Anmerkungen deutlich machen, ist der Radsport und das Fahrradfahren ein Thema, an dem sich die Gemüter erhitzen, das polarisiert und kaum jemanden unbeteiligt lässt. Hierzu trägt sicherlich auch bei, dass praktisch jeder eigene Erfahrungen mit dem Radfahren aufweisen kann, besaßen doch im Jahr 2017 die 87,7 Millionen Deutschen nicht weniger als 73,5 Millionen Fahrräder, und waren zwischen fünf und sechs Millionen Rennradler auf den Straßen unterwegs.<sup>3</sup> Damit sind 81,4 % aller deutschen Haushalte im Besitz zumindest eines Fahrrads, und nicht weniger als 98 von 100 Menschen beherrschen die Technik des Radfahrens. Andererseits stieg der reale Radverkehrsanteil im bundesrepublikanischen Alltag zwischen 2002 und 2017 um nur 2 % auf rund 11 % an. Viele Deutsche besitzen ein Fahrrad, doch nur wenige nutzen es.<sup>4</sup> Auch wenn die Quote der Radfahrer im Gesamtverkehr in Deutschland niedrig ist, wurden im Jahr 2017 über 79.000 Radfahrer in polizeilich gemeldeten Unfällen verletzt. 382 Unfälle verliefen tödlich.<sup>5</sup>

Die wachsende Popularität des Radsports hierzulande – 2018 startete nach einer Pause von zehn Jahren erstmals wieder die *Deutschland Tour* – weist auf eine Entwicklung hin, die auch das Fahrradfahren generell erfasst hat. Das Image des Radfahrens ist dabei, sich zu verändern. Galt viele Jahre die Maxime, dass als Erwachsener Rad fährt, wer sich kein Auto leisten kann, so ist Radfahren inzwischen Ausdruck eines neuen Lebensgefühls geworden. Das verbreitete Streben nach Fitness verbindet sich mit einem oft als politisch korrekt wahrgenommenem ökologischen Bewusstsein, aber auch dem Gefühl, auf dem individuell aufgebauten Rennrad, Citybike, Mountainbike, Pedelec, E-Bike oder Lastenfahrrad einfach

---

2 In keinem Land Europas kostet das Falschparken auf Radwegen weniger als in Deutschland, wo ein Bußgeld von 20 Euro erhoben wird, wie das Radmagazin *Trekkingbike* vermerkt (vgl. Pressedienst Fahrrad 2018).

3 Sämtliche Angaben in diesem Abschnitt, sofern nicht anders ausgewiesen, laut einer Information des Pressediensts Fahrrad vom 11. Juni 2018 (ebd.). Sehr informativ ist auch das Fahrradportal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI 2018a), das zu dem Thema weiterführende Zahlen, Daten und Fakten bereithält (vgl. Radverkehr in Deutschland 2014).

4 Die Niederlande weisen einen Radverkehrsanteil von 31 % auf (vgl. Greenpeace 2018: 5).

5 Vgl. ebd.

nur »hip« zu sein. Sicherlich beeindruckt die Zahl der für das Jahr 2015 in Deutschland vermerkten 24.800.000.000 Personenfahrradkilometer auf den ersten Blick, doch führt der einsetzende Rad-Boom noch nicht unbedingt dazu, dass auch tatsächlich mehr Rad gefahren wird. So liegt die durchschnittliche Wochenkilometerleistung eines deutschen Radlers bei nur rund 30 Kilometern. Dies macht deutlich, dass das Potenzial des Fahrrads, das hierzulande zu den beliebtesten Alltagsprodukten zählt, bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Gerade wenn rund 50 % der Autofahrten in Deutschland kürzer als fünf Kilometer und 25 % kürzer als zwei Kilometer sind, sollte man darüber nachdenken, ob es sich nicht lohnt, öfter das Fahrrad dem Auto vorzuziehen.<sup>6</sup> Dass zudem der Radsport wie das Radfahren im Allgemeinen aufgrund der gelenkschonenden Bewegungsabläufe im Vergleich zu anderen sportlichen Betätigungen besonders gesund ist, dürfte kein Geheimnis mehr sein. Dass aber nur 75 Minuten Radfahren pro Woche jährlich rund 2000 Euro Gesundheitskosten sparen und dass das Pendeln zum Arbeitsplatz mit dem Fahrrad die Zahl der Krankheitstage um rund ein Drittel reduzieren würde, wissen vermutlich nur wenige. Viele Argumente sprechen für das Radfahren im innerstädtischen Bereich, und angesichts der anstehenden Fahrverbote aufgrund der Stickoxid-, CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbelastung unserer Großstädte wäre zu fragen, ob attraktivere, fahrradfreundliche Stadtkonzepte nicht viele Probleme lösen könnten.<sup>7</sup>

Auch ein Sportevent wie die *Tour de France* kann in diese Richtung entscheidende Impulse setzen, und tatsächlich wurden seit 2017, als der *Grand Départ* in Düsseldorf ausgerichtet wurde, wichtige Maßnahmen eines langfristig angelegten

---

6 Dies bestätigt eine Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI, k.A.). Laut einer Information des Umweltbundesamtes spart jeder Berufspendler, der vom Auto auf das Rad wechselt und täglich fünf Kilometer zur Arbeit hin- und zurückfährt, jedes Jahr 350 Kilogramm CO<sub>2</sub>-Emissionen ein (vgl. Umweltbundesamt 2016).

7 Im Haushalt des Jahres 2018 stehen dem Bundesverkehrsministerium 28 Milliarden Euro zur Verfügung, von denen nur 130 Millionen, dies entspricht 0,5 %, in die Entwicklung des Radverkehrs fließen (vgl. Greenpeace 2018: 7). In der genannten Quelle findet sich auch die Information, dass die deutschen Großstädte zwischen 2,80 Euro (Köln) und 5,00 Euro (Stuttgart) pro Einwohner für den Radverkehr ausgeben. In Berlin stiegen die Ausgaben von etwa 2,40 Euro auf immerhin circa 14 Euro im Jahr 2018. In Amsterdam werden 11 Euro pro Kopf investiert, in Kopenhagen rund 36 Euro, in Oslo 70 Euro und im kleineren Utrecht, wo die *Tour de France* 2015 wie in Düsseldorf mit einem Einzelzeitfahren startete, sogar 132 Euro (vgl. ebd.: 10f.).



Konzepts zur Förderung des innerstädtischen Radverkehrs umgesetzt. In den Jahren zuvor hatte man im Rat der Stadt, zum Teil auch innerhalb der Fraktionen, lange und sehr kontrovers die Frage diskutiert, ob sich die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt um den Tourstart bewerben sollte. Nachdem London seine Bewerbung zurückgezogen hatte, fasste im November 2015 der Rat mit einer denkbar knappen Mehrheit von nur einer Stimme den Beschluss, bei der Amaury Sport Organisation (A.S.O.) die Kandidatur Düsseldorfs als Austragungsort des *Grand Départ* 2017 einzureichen.<sup>8</sup> Erstmals seit 30 Jahren sollte die *Tour de France* wieder in Deutschland starten. Die Hoffnungen, die sich mit dieser Initiative verbanden, waren in Anbetracht der erwarteten 60 Millionen Fernsehzuschauer in 190 Ländern<sup>9</sup> und einer vieltausendköpfigen Zuschauermenge entlang des 14 Kilometer langen Düsseldorfer Stadtparcours groß. Sie reichten vom Stadtmarketing, verbunden mit dem erhofften touristischen Imagegewinn, über Impulse für die lokale und regionale Wirtschaft, bis hin zu dem Vorhaben, mit dem Sportgroßereignis die Entwicklung städteplanerischer Initiativen zu verknüpfen. Düsseldorf möchte in den Jahren nach dem *Grand Départ* zu einer fahrradfreundlicheren Großstadt, langfristig vielleicht sogar zu einer *VéloCité* werden. Der Anteil des Radverkehrs soll von 14 auf 25 % gesteigert und das Radwegenetz auf 300 Kilometer ausgebaut werden.<sup>10</sup> Um die Finanzierung des Starts der *Tour de France* absichern zu können, erklärte sich die Stadt bereit, mit der Unterstützung durch Sponsoren rund 13

---

8 Trotz der geheimen Abstimmung wurde deutlich, dass die »Hausmacht« des Oberbürgermeisters nicht geschlossen hinter dem Projekt stand, nachdem sich die an der Ampel-Koalition beteiligte FDP gegen den Tourstart in Düsseldorf ausgesprochen hatte. Dass die Entscheidung für den *Grand Départ* nur mit den Stimmen der teils extremen rechten Splitterparteien möglich wurde, sorgte für erheblichen politischen Zündstoff (vgl. Zellmer/Spieker 2015).

9 Die Angaben zur Zahl der Fernsehzuschauer der Tour schwanken erheblich. So sprechen die A.S.O. wie auch die französische Botschaft (2016) von weltweit 3,5 Milliarden Zuschauern. Demgegenüber geht der Wirtschaftswissenschaftler Daam van Reeth (Universität Leuven), der sich auf den Profiradsport und die Erhebung der Zuschauerzahlen von Fernsehübertragung spezialisiert hat, davon aus, dass jede Etappe weltweit von 15 bis 20 Millionen Zuschauern gesehen wird (vgl. *Le Monde* 2016).

10 Vgl. Düsseldorf 2017. 2014 wurde die Stadtverwaltung mit der Schaffung eines Radwegenetzes beauftragt, das seit 2015 unter wissenschaftlicher Beteiligung und im Dialog mit den Bürgern sukzessive umgesetzt wird (vgl. Düsseldorf 2018). 2018 zeichneten die Organisatoren der bundesweiten Aktion »Stadtradeln« die Landeshauptstadt mit dem ersten Preis in der Kategorie »Fahrradaktivstes Kommunalparlament der Städte ab 500.000 Einwohnern« aus. Um diese Auszeichnung zu erhalten, genügte es freilich,

Millionen Euro – Kritiker sprechen von 17 Millionen Euro<sup>11</sup> – für das Projekt des »Grand Départ 2017« zu zahlen.<sup>12</sup> War es eine sinnvolle Investition? Diese Frage kann vermutlich nie abschließend beantwortet werden.<sup>13</sup> Auf jeden Fall bot Düsseldorf trotz des schlechten Wetters während des Einzelzeitfahrens eine beeindruckende Kulisse für die Tour, nicht zuletzt wegen der rund eine Million Zuschauer, die in die Stadt gekommen waren, um die Fahrer anzufeuern und ein wenig von der Atmosphäre dieses Mega-Sportevents einzufangen.

---

dass die 19 teilnehmenden Stadträte (der Rat zählt 82 Mitglieder) an 21 Tagen insgesamt durchschnittlich 20,1 Kilometer pro Person zurücklegten (vgl. BMVI 2018b). Zum Vergleich: In der Stadt Düsseldorf radelte jeder der 5682 Teilnehmer im gleichen Zeitraum durchschnittlich die Strecke von 202 Kilometern (vgl. Stadtradeln 2018).

11 Vgl. RP-Online 2017a.

12 Der städtische Anteil bei der Finanzierung war zunächst auf 6 Millionen Euro angesetzt worden (vgl. RP-Online 2015), er wuchs sodann nicht zuletzt wegen gestiegener Sicherheitsanforderungen und Infrastrukturmaßnahmen um weitere 2,9 Millionen Euro (vgl. RP-Online 2017b). Zum Vergleich: Die Ausrichtung des Eurovision Song Contest 2011 kostete Düsseldorf knapp 10 Millionen Euro (vgl. Presseportal 2011). Die Einnahmen der Stadt durch das Tour-Event lagen bei rund 8 Millionen Euro. Gerade der Verkauf von Tickets für die VIP-Zonen mit Preisen zwischen 210 bis 550 Euro lief enttäuschend, da statt der geplanten 10.000 nur 4147 Karten verkauft werden konnten (vgl. RP-Online 2017c).

13 Die Sportökonomikerin Judith Grant Long weist darauf hin, dass bislang keine in methodischer Hinsicht akzeptable Studie zum ökonomischen Nutzen der *Tour de France* durchgeführt worden sei (vgl. Grant Long 2012: 377ff.). Die Konkurrenz unter den in der Regel außerhalb Frankreichs liegenden Städten, die sich um die Ausrichtung eines *Grand Départ* bewerben, habe dazu geführt, dass die A.S.O. den Start der Tour um ein vielfaches teurer verkaufen könne als das meist französischen Städten vorbehaltene Recht, Etappenort zu sein: »The ASO, for its part, is beginning to inject a competitive spirit to the stage selection process, particularly the *Grand Départ* stage which is increasingly held outside France, as a means to close the gap between benefits and costs. Within France, however, the potential to increase competition among aspiring stage hosts is moderated by the pragmatics associated with route planning, and by the Tour's century-old legacy as a showcase for French history, culture and landscape.« (Ebd.: 383) Dies bestätige das Beispiel Londons: »For example, London paid €2 million to the ASO for the right to host the *Grand Départ* in 2007, paying an additional €3 million in event costs, and according to advocates yielded many multiples of those initial investments in subsequent economic and social impacts.« (Ebd.: 373)

Für die Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf und speziell das Institut für Romanistik, vertreten durch Dr. Sieglinde Borvitz und mich, bot der Düsseldorfer *Grand Départ* der *Tour de France* vom 29. Juni bis zum 2. Juli 2017 den Anlass, eine interdisziplinäre Vortragsreihe zum Thema Radsport und *Tour de France* zu konzipieren. Vor dem Starttermin und während des Rennens sollten im Düsseldorfer Haus der Universität wöchentliche Vorträge einem möglichst breiten Publikum vielfältige Informationen über oft noch wenig bekannte Facetten des Radsports liefern. Uns kam bei der Planung zu Hilfe, dass Düsseldorf im Januar 2016 seitens der A.S.O. die Zusage erhielt, den *Grand Départ* und den Start der ersten Etappe ausrichten zu können. So war es möglich, schon ein Jahr im Voraus die Weichen für unsere Veranstaltungsreihe zu stellen. Besondere Förderung und Unterstützung erhielten wir bei der Vorbereitung und Präsentation unseres Projekts dankenswerterweise durch die Rektorin der Heinrich-Heine-Universität, Frau Univ.-Prof. Dr. Anja Steinbeck, sowie den Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Herrn Thomas Geisel, und sein Team. Auch der Event Director, Sven Teutenberg, half uns bei der Organisation und Durchführung der *Vélomanie*-Reihe.

Ganz besonders freute uns, dass die Suche nach renommierten Experten aus verschiedenen Fachdisziplinen ein sehr positives Echo fand. Es zeigte sich, dass die *Vélomanie*, die Begeisterung für den Radsport und das Radfahren, auch vielen Akademikern nicht fremd ist. Dies bedeutete aber nicht, dass in den Vorträgen keine kritischen Positionen vertreten wurden, wenn es etwa darum ging, die dunklen Seiten des Leistungssports, die Macht der Medien oder die Ökonomisierung von Sportevents anzusprechen.

Dass Woche für Woche zahlreiche Zuhörer die Vorträge im Haus der Universität besuchten, ist sicherlich auf das im Umfeld des *Grand Départ* gewachsene Interesse für die *Tour de France* zurückzuführen. Auch entwickelte sich im Unterschied zu früheren Jahren, in denen nach verschiedenen Dopingaffären der Radsport gerade in Deutschland pauschal in der Kritik stand, in der Öffentlichkeit die Bereitschaft, einen versachlichten Zugang zu dieser Sportart zu suchen. Dahinter stand aber auch der Wunsch, mit Hilfe von Fachleuten einen Blick hinter die Kulissen eines solchen Ereignisses werfen zu können, bis dahin weniger bekannte Facetten des Radsports zu entdecken und neue Zusammenhänge zu erschließen. Eine gewisse Rolle für diese positive Resonanz spielte sicherlich auch, dass 2017 das Fahrrad auf eine 200-jährige Geschichte zurückblicken konnte.<sup>14</sup> So kam es

---

14 Aus diesem Anlass unternahm einer der Autoren dieses Bandes, der Kölner Sportwissenschaftler Achim Schmidt, mit seinem Kollegen Frank Hülsemann einen interessanten Selbstversuch. Im März 2018 machten sich beide auf Nachbauten des von Karl Drais erfundenen Laufrades von Mannheim auf den Weg nach Paris, um an die Überführung

uns auch darauf an, die Entwicklungen, die dieses Fortbewegungsmittel in gesellschaftlicher, ökonomischer und kultureller Hinsicht angestoßen hat, zu kommentieren. Aus der französischen Literatur sind das Fahrrad und die *Tour de France* nicht mehr wegzudenken, und die von der Zeitung *L'Auto* schon 1903 aus marketingstrategischen Gründen ins Leben gerufene Rundfahrt<sup>15</sup> wandelte sich zum Multi-Media-Event mit mehrstelligen Millionenumsätzen. Hinzu kommt, dass Radfahren in den letzten Jahren zunehmend zum Lebensgefühl wurde, das alle Generationen verbindet.<sup>16</sup>

Von April bis Juli 2017 präsentierten im Düsseldorfer Haus der Universität dreizehn deutsche und französische Wissenschaftler aus verschiedenen Disziplinen Vorträge zu ausgewählten Aspekten des Radsports. Das Themenspektrum reichte von der Sportgeschichte, der Sportökonomie, dem Marketing, der Sportmedizin, der Literatur-, Medien- und Kulturwissenschaft, der Philosophie, der Rechtswissenschaft, bis hin zur Sprachwissenschaft. Ergänzt wurden die wissenschaftlichen Vorträge durch ein Podiumsgespräch zum Start der *Tour de France* in Düsseldorf und den Erwartungen, die sich mit ihm verbanden. Das positive Echo der Veranstaltungsreihe und ihre in der deutschen Forschungslandschaft bislang einzigartige thematische und interdisziplinäre Ausrichtung ließen das Vorhaben entstehen, eine Auswahl der Vorträge in einem Buch zu präsentieren, das im Idealfall nicht nur das Interesse eines akademischen Fachpublikums findet. Vielmehr möchte der vorliegende Band die Idee der Düsseldorfer Bürgeruniversität aufgreifen, die als Forum des Dialogs und Zusammenwirkens von Wissenschaft und Gesellschaft konzipiert ist. Die Autoren verbindet daher das Ziel, anspruchsvolle Wissenschaft auf möglichst ansprechende Weise zu vermitteln und ein Forschungsgebiet zu erschließen, das in Deutschland abseits der Sportwissenschaft und Medizin bislang eine eher randständige Position eingenommen hat. Mit den in diesem Buch versammelten Aufsätzen möchten wir dazu beitragen, die kultu-

---

der ersten Laufmaschinen und die erste mehrtätige Radreise der Weltgeschichte zu erinnern (vgl. DSH 2018).

15 »Struggling with poor circulation and an uncertain future after only three years in operation, the Tour breathed new life into *L'Auto* almost immediately, tripling circulation in the first five years, from 25,000 in 1903 to 65,000 in 1906; by the 1920s, circulation passed 250,000 copies, peaking at 500,000 copies per day during the race itself.« (Grant Long 2012: 362f.)

16 Diesem Aspekt widmet sich die 2017 in Jerusalem eröffnete internationale Wanderausstellung »BIKE IT – vom Laufrad zum Lebensgefühl«, die bis Mai 2019 im Universum Bremen gezeigt wird (vgl. Universum Bremen 2018).

relle und soziale Relevanz einer Forschung herauszustellen, welche die Besonderheiten von Phänomenen erschließt, Problemlagen erfasst, sie zur Diskussion stellt und hiermit zur öffentlichen Meinungsbildung beiträgt. Die Vorträge unserer Vélomanie-Reihe ebenso wie die aus ihnen entstandenen Diskussionen und Gespräche lassen erkennen, dass es sich auch weiterhin lohnen dürfte, den Radsport, aber auch andere Sportarten, in den Fokus einer interdisziplinär arbeitenden Wissenschaft zu nehmen.

Mit der Düsseldorfer Vortragsreihe und dem vorliegenden Buch verbinden sich mehrere Fragestellungen und Themenschwerpunkte, die im Folgenden kurz angerissen werden sollen. Zunächst kam es uns darauf an, einem deutschen Publikum die *Tour de France* als Teil der französischen Kultur und ihre Bedeutung für das nationale Selbstverständnis näherzubringen. Warum ist die Tour in Frankreich ein Mythos? Und warum ist Rennradfahren in Frankreich so populär? Die Beantwortung dieser Fragen soll dazu beitragen, in Zeiten wachsender Sprachlosigkeit zwischen Deutschland und Frankreich über die (Sport-)Kultur unserer Nachbarn zu informieren. Nicht ohne Grund lautete 2017 das Motto der Frankfurter Buchmesse, bei der Frankreich Gastland war, »Fremde Freunde«.

Aus dem großen Interesse vieler Franzosen an der *Tour de France* leitet sich die zweite Frage ab: Welche Spuren hinterlässt das Radrennen in der französischen Kultur, speziell in Literatur und Film? Hier vermitteln die Autoren Einblicke, die aus einer deutschen Perspektive oft überraschen, denn viele französische Romane, Chansons, Gedichte und Comics (*Bandes Dessinées*) beschäftigen sich mit der Tour und dem Radfahren, ebenso wie der Film und andere Medien. Auch zeigt sich, wie sehr die technische Entwicklung des Fahrrads und die Popularität des Radfahrens den französischen Wortschatz bereichert hat.

Ein dritter Themenkomplex informiert über die Regeln, denen die *Tour de France* folgt, damit sie als Event erfolgreich ist und im Sinne der Gewinnmaximierung optimal vermarktet werden kann. Fachleute aus den Bereichen Sportmarketing, Wirtschaft, Werbung und Tourismus wie auch Spezialisten aus der Medienwissenschaft und der Rechtswissenschaft geben in ihren Analysen zu erkennen, warum die *Tour de France* zu einem Erfolgsmodell wurde.

Ein Buch zur *Tour de France* und dem Radsport wäre unvollständig, wenn nicht auch die sportwissenschaftliche Perspektive berücksichtigt würde. So finden sich ebenfalls Beiträge, in denen die positiven Effekte des Radfahrens und die Anforderungen des Radsports an den Körper ebenso angesprochen werden wie die Frage nach der Vergleichbarkeit der Leistungsparameter von Radprofis und Hobbysportlern.

*Vélocomanie* startet mit Hans Theo Siepes Aufsatz »Die *Tour de France* – ein nationaler Mythos?«. Siepe weist nach, wie bedeutsam die identitätsstiftende Funktion des Rennens für das französische Kollektivbewusstsein ist. Seine Ausführungen, die auch auf die Geschichte der Tour eingehen, geben zu erkennen, wie sehr die nationale Symbolik bei der Planung des Rennens einbezogen wurde. Über die Heroisierung der Fahrer hinausgehend spielen auch die nationale Geschichte und die Geografie des Hexagons eine große Rolle bei der Schaffung eines nationalen Mythos. Die zunehmende Kommerzialisierung des Radsportevents, so Siepe, bringt es ebenso wie die Dopingskandale mit sich, dass die mythische Legendenbildung allmählich verblasst.

An diese Ausführungen schließt sich die Untersuchung von Andreas Gelz nahtlos an. »Helden der Landstraße? Die *Tour de France* im Spiegel der französischen Literatur – ein Überblick« lautet der Titel seines Beitrags, welcher der Frage nachgeht, wie französische Autoren durch ihr dramaturgisches, erzählerisches und rhetorisches Geschick Sportler zu Legenden stilisieren und durch ihre Texte dazu beitragen, dass die *Tour de France* zum Mythos wurde. Untersucht wird weiterhin, über welche Eigenschaften diese Helden der Landstraße in der Literatur unseres Nachbarlandes verfügen müssen, damit sie zu Ausnahmepersönlichkeiten erhoben werden können. Gelz weist aber auch auf die desillusionierende Funktion einiger Texte hin, die ein ambivalentes Bild der Sportler zeichnen, indem sie kritische Positionen vertreten und damit eine entheroisierende Wirkung entfalten.

Eine in Deutschland kaum bekannte Form der französischen Literatur, die sich mit der *Tour de France* beschäftigt, steht im Mittelpunkt des Beitrags von Frank Leinen, »Histoire(s) de la Grande Boucle. Die *Tour de France* in der französischen Bande Dessinée«. Wie der Roman, so überrascht auch die in Frankreich sehr populäre Bande Dessinée mit einer Vielzahl von Bänden, in denen die Geschichte der Tour und ihre Protagonisten mythifiziert werden. Andere Werke, die vor allem in den letzten Jahren erschienen sind, dekonstruieren diese Mythen in einer kritischen Perspektive. Sehr beliebt sind Bandes Dessinées, in denen das Rennengeschehen den Rahmen für witzige und humorvolle Geschichten bietet. Unter ihnen sticht Perros' Thematisierung der Tour hervor, da er schon in den fünfziger Jahren grotesk erscheinende Betrügereien zeichnete, die inzwischen von der Realität eingeholt wurden. Das vormalig unbefangene Lachen über seine Geschichten erhält einen bitteren Beigeschmack.

Sieglinde Borvitz widmet sich in »Les Français ne croient plus au Maillot Jaune«. Radsport im französischsprachigen Film« einem anderen populären Medium. Sehr beliebt seien Komödien, in denen sich der Underdog gegen alle Widrigkeiten durchsetzen könne, wie in *La Grande Boucle* oder *Le vélo de Ghislain Lambert*. Doch auch diese Unterhaltungsfilme gingen zumindest am Rande auf

die Ökonomisierung des Sports, die Macht der Medien und das Doping ein. Im Mittelpunkt stehen diese dunklen Seiten des Radsports in dem Drama *La petite reine*, dessen kanadische Protagonistin in einem Teufelskreis gefangen ist: Die ökonomisch verwertbare Publicity-Wirkung ihrer Rennerfolge, der Wunsch nach medialer Präsenz und Anerkennung durch das Publikum sowie das Doping verstärken sich wechselseitig bis zu dem Moment, an dem sie überführt wird und ihre Karriere beenden muss. Die filmische Darstellung dieser negativen Seiten des Sports, so Borvitz, kritisiere die Perversion des Leistungsdenkens im Zeichen des Neoliberalismus. Dies gebe auch der Animationsfilm *Les triplettes de Belleville* zu erkennen, der die Ausbeutung der Rennfahrer mit einer medialen Selbstreflexion verknüpfe. Der Radsport erscheine in dieser Perspektive als ökonomisch verwertbares Spektakel, da er den Gesetzen der spätkapitalistischen Medienindustrie folge.

Einen neuen Blick auf das Radfahren entwickelt der von Vittoria Borsò verfasste Beitrag »Vélomanie – Zur Sinnlichkeit eines technischen Objektes«. Ausgehend von der Beobachtung, dass das Fahrrad zum Symbol einer besseren Zukunft im Zeichen der individuellen Freiheit wurde, stellt die Autorin fest, dass es inzwischen als Sinnbild eines neuen Lebensgefühls und Lebensstils in Erscheinung tritt. Angesichts der ökologischen Krise, aber auch aufgrund seiner ästhetischen Dimension, welche die imaginierte Sinnlichkeit des technischen Objekts mit dem Freiheitsgefühl vereint, vermag das Fahrrad mit dem Auto zu konkurrieren, das nur mehr als Dinosaurier einer veralteten Mobilitätskultur erscheint. Das Fahrrad, so die von Borsò vertretene Überzeugung, zeigt in paradigmatischer Weise, wie sich Technik, Kultur und Ökologie zum Wohle des Menschen verbinden können.

Wie in dem letztgenannten Aufsatz deutlich wurde, lädt das Fahrrad als technisches Objekt, aber auch das Fahrradfahren als solches zu philosophischen Reflexionen ein. Dies führt Gottfried Vosgerau und Eva-Maria Jung zu der Frage: »Wer weiß am meisten über das Radfahren? Eine Unterscheidung verschiedener Formen des Wissens«. Nach der grundsätzlichen Klärung des Problems, was unter »Wissen« zu verstehen ist, widmen sich die Autoren dem Unterschied zwischen propositionalem und phänomenalem Wissen, um sodann zu klären, was »Können« bedeutet. Aus ihren Überlegungen leiten Vosgerau und Jung ab, dass ein guter Trainer nicht unbedingt ein guter Sportler (gewesen) sein muss. Er sollte aber die Fähigkeit besitzen, sein propositionales Wissen mit seinem phänomenalen Wissen verknüpfen und diese Wissensinhalte möglichst anschaulich erklären zu können. Vergleichbares gilt für Sportreporter, die im Idealfall ebenfalls über beide Wissensformate verfügen.

Mit der medialen Vermittlung des Geschehens während der Frankreichrundfahrt beschäftigen sich zwei Beiträge dieses Bandes. Holger Ihle und Jörg-Uwe Nieland sind die Autoren von »Die *Tour de France* und die Medien – Annäherungen an den Sportjournalismus im Zeitalter der Medialisierung«. Die Berichterstattung über das Rennen dient ihnen als Präzedenzfall für die Diskussion der Herausforderungen, denen sich der Sportjournalismus und die Sportkommunikationsforschung stellen müssen. So erscheine der Sportjournalismus einerseits als Teil des Großspektakels *Tour de France*. Andererseits habe er seine kritische Distanz etwa zu den Skandalen zu behaupten, die immer wieder mit dem Rennen in Verbindung gebracht werden. Ihle und Nieland weisen nach, wie eng der Sport in das gesellschaftliche Mediensystem eingebunden ist, und wie sehr er von der Erwähnung in den Medien profitiert. Aufgrund der Tatsache, dass der ökonomisch verwertbare Unterhaltungscharakter des Sports eine immer größere Rolle spiele, müsse der Sportjournalismus der klassischen Medien auch dieses Phänomen kritisch betrachten. Zu fragen bleibe nicht zuletzt, wie groß die Mitschuld der Medien an Dopingproblemen sei. Während die Sportkommunikationsforschung diese Frage intensiv erörtere, sei eine entsprechende Selbstreflexion seitens der Sportmedien bislang kaum wahrzunehmen.

Ausgehend von der Tatsache, dass die *Tour de France* zu den *sports mega-events* zählt, untersucht Christian Tagsold, wie es den Organisatoren, Medien und Journalisten gelingt, ein Narrativ des Rennens zu entwickeln, das seinen ökonomischen Mehrwert steigert. »Der Sport-Medien-Komplex und die *Tour de France*«, so der Titel seines Beitrags, liefert vielfältige Einblicke in die Funktionsweisen dieses Komplexes, die nach außen hin sehr sorgfältig abgeschirmt werden. Wie deutlich wird, schrieb der Sport, und in ganz besonderem Maße die *Tour de France*, von jeher Mediengeschichte mit. Am Beispiel des *Grand Départ* lasse sich die Einflussmacht des Sport-Medien-Komplexes auf die Politik, die Fernsehanstalten und ihre Journalisten nachweisen. Eine rigide Akkreditierungspolitik gewährleiste die Ausformung eines affirmierenden Diskurses über das Rennen. So wirkten Sportreporter eher als Fans denn als kritische Beobachter des Geschehens, damit das Geschäftsmodell der *Tour de France*, von dem sie auch selbst abhängen, weiterhin funktionieren könne.

Wie in den beiden letztgenannten Beiträgen deutlich wurde, spielt die mediale Verwertung der *Tour de France* eine große Rolle, da die Organisatoren mit ihrer Hilfe die ökonomische Verwertbarkeit des Rennens optimieren möchten. In diesem Zusammenhang ergibt sich auch eine juristische Dimension, die Rupprecht Podszun in »Unfair play? – Die Vermarktung des Sports und das Recht« beleuchtet. Ausgehend von der Kommerzialisierung der *Tour* stellt er die Frage, wie es



den Organisatoren mit rechtlichen Mitteln gelingt, eine möglichst große Wertschöpfung abzusichern. Podszun vermittelt aufschlussreiche Einblicke in die gut geölte Maschinerie der *Tour de France* und in jene Konfliktfelder zwischen den Sportlern, ihren Agenten und den Organisatoren, die aus der Sportberichterstattung weitestgehend ausgeblendet bleiben. Die durch das Recht zu regelnden Sachverhalte reichen von der Gesundheit der Athleten bis hin zur Frage, ob die Ausrichtung eines Radrennens in der Innenstadt für die Anwohner noch sozialadäquat sei – entsprechende Diskussionen wurden 2016 auch in Düsseldorf während des Probelaufs zur *Tour*, dem *Race am Rhein*, geführt. Privatrechtliche Aspekte sowie Fragen des öffentlichen Rechts, des Wirtschaftsrechts, des Arbeitsrechts, des Fernsehrechts, des Kartellrechts und nicht zuletzt des Strafrechts werden anhand einer Reihe spektakulärer Rechtsfälle erläutert. Podszun weist dabei auf mehrere Problembereiche hin, in denen juristischer Verbesserungsbedarf besteht. Dass einige Sportverbände über eigene Schiedsgerichte verfügen, deren Unabhängigkeit in Frage stünde, sei aus juristischer Sicht ein Problem, um dessen Lösung auch auf europäischer Ebene gerungen werden müsse.

Auch sportwissenschaftliche Aspekte wurden im Rahmen der Vortragsreihe angesprochen. Wer sich bei nicht enden wollenden Steigungen oder heftigem Gegenwind jemals die Frage nach der eigenen Leistungsfähigkeit stellte, der dürfte den Aufsatz von Achim Schmidt mit großem Gewinn lesen. »Schnecke« gegen »Rennpferd«? – Leistungsparameter von Radprofis und Hobbyradsportlern« informiert unter anderem darüber, welchen Anteil das Training am Erfolg hat, und welche Rolle genetisch bedingte Faktoren spielen, die man schlicht und einfach als Talent bezeichnen kann. Die Rolle des Alters, der Körpergröße und des Gewichts werden bei der Analyse ebenso berücksichtigt wie die Herzfrequenzen bei verschiedenen Rennformaten und andere Parameter wie Stoffwechsel, Hormone, Leistung, Trittfrequenz und Treteffizienz bei männlichen wie weiblichen Rad-sportprofis. Ihnen werden die Belastungskennziffern von Jedermannrennfahrern und Hobbyradsportlern gegenübergestellt. Während Jedermannsportler bei entsprechendem Trainingsaufwand durchaus das Niveau von Radprofis erreichen könnten, bliebe dieses Ziel für Hobbyradsportler, die weniger systematisch trainierten, in weiter Ferne. Der Traum vom Gelben Trikot wird sich für sie nie erfüllen, aber darauf dürfte es ihnen vermutlich auch nicht ankommen. Ihnen ist viel wichtiger, dass Radfahren Freude macht und fit hält.

Diesen Aspekt betont Ingo Froböse in seinem Beitrag »Tour der Leiden – gesund oder doch ungesund?«. Froböse weist zunächst darauf hin, welche Leistungen die *Tour de France* den Körpern der teilnehmenden Sportler abverlangt. Zugleich macht er darauf aufmerksam, wie wichtig eine richtige Ernährung für Hoch-

leistungssportler ist. Im Fokus seiner Ausführungen stehen sodann aber die Alltagsfahrer, deren Zahl sich steigern ließe, wenn alle Parameter, die das Fahrradfahren zum Vergnügen machen, optimiert würden. Froböse gibt hierzu eine Vielzahl praktischer Tipps, von der richtigen Sattelform und -position bis hin zu einer ergonomisch korrekten Einstellung des Fahrrads. Seine Ausführungen unterstreichen, wie positiv sich das Fahrradfahren auf die Gesundheit auswirkt, wobei zu den sehr schnell eintretenden physiologischen Effekten schon nach kurzer Zeit auch psychologische Effekte treten. Froböse betont, dass für Alltagsfahrer wie für Leistungssportler neben dem Training die richtige Ernährung zur Leistungsoptimierung beiträgt. Entsprechend gibt er eine Reihe von Ratschlägen zur oft unterschätzten Bedeutung einer angemessenen und ausgewogenen Nahrungs- und Flüssigkeitszufuhr vor und nach dem Training. Nicht zu vergessen sei schlussendlich auch eine hinreichende Regeneration, die ebenfalls helfe, dass die Freude am Radfahren lange erhalten bliebe.

Dass Radfahren großes Vergnügen bereiten kann, bestätigt der Beitrag von Jean Pruvost, den Mona Wodsak ins Deutsche übertragen hat. »Von Stahlrössern, Drahteseln und anderen Rädern – immer eine runde Sache!« lautet der Titel seines Essays. Nach einigen launigen Erinnerungen an die ersten schönen, zum Teil aber auch schmerzhaften Erfahrungen, die der kleine Jean und später der heranwachsende junge Mann mit seinem Fahrrad machte, widmet sich Pruvost einer seiner besonderen Leidenschaften, wenn er erläutert, wie sehr die Geschichte des Radfahrens und die Entwicklung des Radsports die Sprache und Literatur geprägt haben. Der Lexikograf und Kulturwissenschaftler nennt zahlreiche Beispiele dafür, wie schnell sich seit dem 19. Jahrhundert mit dem technischen Fortschritt verschiedene Moden und Trends, aber auch die Bezeichnungen für die Neuerungen änderten, welche der Fahrradmarkt für die Käufer bereithielt. Auch wenn einige französische Schriftsteller wie Émile Zola begeisterte Radfahrer waren und das Radfahren sehr bald in die Literatur Eingang fand, sahen manche Vertreter der schreibenden Zunft im Fahrrad ihren größten Konkurrenten: Wer Rad fährt, liest nicht, lautete ihr Vorwurf.

Um abschließend an die *Tour de France* in Düsseldorf zu erinnern und den Lesern die Möglichkeit zu geben, die besondere Atmosphäre des *Grand Départ* ein wenig nachzuvollziehen, gibt der letzte Beitrag Ausschnitte eines durch den Eurosport-Radsportexperten Karsten Migels moderierten Podiumsgesprächs wieder. »Rückenwind für die Landeshauptstadt. Der *Grand Départ* als Chance für Düsseldorf« lautete das Thema des Abends, zu dem weiterhin die Projektleiterin des *Grand Départ*, Theresa Winkels, der Senior Manager Sponsoring & Hospitality *Grand Départ*, Christopher Schlenker, und der Düsseldorfer Radprofi Ruben Zepuntke eingeladen waren. Aus einer Insider-Perspektive heraus vermittelten sie

informative Einblicke in die Planung eines solchen Mega-Events, die Erwartungen, die sich mit ihm verbanden und die außerordentlichen Herausforderungen, die es bei seiner Durchführung zu meistern galt.

Als Herausgeber des vorliegenden Bandes hoffe ich natürlich, dass die am Ende des Beitrags von Jean Pruvost wiedergegebene Vermutung, wer Rad fahre, lese nicht, von falschen Voraussetzungen ausgeht. Vielleicht wissen gerade *Vélomanie*-Leser die Vorzüge des Radfahrens *und* des Lesens gleichermaßen zu schätzen? Wenn ihnen die in diesem Buch versammelten Beiträge neue Einblicke in das Faszinosum des Radsports, aber auch in seine Abgründe ermöglichen und neue Sichtweisen auf die *Tour de France* und das Radfahren vermitteln konnten, dann hat *Vélomanie* sein Ziel erreicht! Wenn sich darüber hinaus nach der Lektüre der eine oder andere Leser auf sein Fahrrad schwingt, um der Umwelt oder auch einfach nur sich selbst zuliebe in die Pedale zu treten, wäre dies umso besser!

Zum Abschluss dieser Einleitung darf ich all jenen danken, ohne die das *Vélomanie*-Projekt unmöglich gewesen wäre. An erster Stelle sind die Autoren der hier publizierten Beiträge zu nennen. Ich habe viel von ihnen gelernt und werde mich immer sehr gerne an die angenehme Zusammenarbeit erinnern! Ein nicht minder großes Dankeschön geht an meine Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Bianca Morales García, sowie an meine beiden Wissenschaftlichen Hilfskräfte, Ann Kristin Siegers und Leonie Blume, für die ebenso fachkundige wie geduldige Unterstützung bei der Redaktion des Bandes. Mit diesem Team zusammenarbeiten zu können, war mir eine große Freude! Ganz besonders danken möchte ich der Gesellschaft von Freunden und Förderern der Heinrich-Heine-Universität für die Finanzierung der Vorträge und die Übernahme der Druckkosten. Diese großzügige Förderung des Projekts war mir eine große Verpflichtung und ein besonderer Ansporn.

Das letzte Wort des Dankes richtet sich aber an jemanden, der hiermit vermutlich überhaupt nicht rechnet: Lieber Moritz, Dir danke ich, dass Du mich mit Deiner *Vélomanie* infiziert hast. Das gemeinsame Radportraining von Vater und Sohn gehört zu den schönsten Erfahrungen meines Lebens – auch wenn ich Dir inzwischen selbst im Windschatten nicht mehr folgen kann. Die rote Laterne werde ich wohl nie mehr abgeben, aber die Freude am Radsport bleibt!

## LITERATUR

- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018a): »Nationaler Radverkehrsplan«, online verfügbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderung-des-radverkehrs> [Zugriff: 28.11.2018].
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018b): »Stadtradeln 2018 – 60 Millionen Kilometer für mehr Radförderung und Lebensqualität«, online verfügbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/stadtradeln-2018-60-millionen-kilometer-fuer-mehr> [Zugriff: 28.11.2018].
- DSH, Deutsche Sporthochschule Köln (2018): »Mit der Laufmaschine nach Paris«, online verfügbar unter: <https://www.dshs-koeln.de/aktuelles/meldungen-pressemitteilungen/detail/meldung/mit-der-laufmaschine-nach-paris/> [Zugriff: 28.11.2018].
- Duden (Red.) (2007): *Munzinger Online/Duden – Das große Fremdwörterbuch*, 4., aktualisierte Auflage, Berlin: Bibliographisches Institut GmbH, online verfügbar unter: <https://www.munzinger.de/search/go/document.jsp?id=D500001400> [Zugriff 30.12.2018].
- Düsseldorf (2017): »Grand Départ. Häufige Fragen: ›Was will Düsseldorf mit der Ausrichtung des Grand Départ erreichen?‹«, online verfügbar unter: <https://www.duesseldorf.de/letour/haeufige-fragen.html#c122255> [Zugriff: 28.11.2018].
- Düsseldorf (2018): »Radschlag. Düsseldorf tritt an. Besser ankommen!«, online verfügbar unter <https://www.duesseldorf.de/radschlag/radhauptnetz.html> [Zugriff: 28.11.2018].
- Französische Botschaft (2016): »Tour de France – eine runde Sache«, online verfügbar unter: <https://de.ambafrance.org/Tour-de-France-auch-wirtschaftlich> [Zugriff: 28.11.2018].
- Grant Long, Judith (2012): »Tour de France: a taxpayer bargain among mega sporting events?«, in: Wolfgang Maennig/Andrew Zimbalist (Hg.), *International Handbook on the Economics of Mega Sporting Events*, Cheltenham, UK/ Northampton, MA: Edward Elgar, S. 357-385.
- Greenpeace (2018): »Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten«, online verfügbar unter: <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/radfahrende-schuetzen-klimaschutz-staerken> [Zugriff: 28.11.2018].

- ISI, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (k.A.): »Infoblatt 3/5: Kürzere Wege«, online verfügbar unter: [http://www.ntm.isi-projekt.de/wissprojekt-wAssets/docs/ntm-downloads/infoblaetter/fhs\\_Infoblatt\\_3.pdf](http://www.ntm.isi-projekt.de/wissprojekt-wAssets/docs/ntm-downloads/infoblaetter/fhs_Infoblatt_3.pdf) [Zugriff: 28.11.2018].
- Langenscheidt (Red.) (2018): *Langenscheidt Wörterbuch*, online verfügbar unter: <https://de.langenscheidt.com/franzoesisch-deutsch/v%C3%A9lo#v%C3%A9lo> [Zugriff: 30.12.2018].
- Le Monde (2016): »Quelle audience pour le Tour de France?«, online verfügbar unter: <http://ecosport.blog.lemonde.fr/2016/10/20/quelle-audience-pour-le-tour-2017/> [Zugriff: 28.11.2018].
- Pressedienst Fahrrad (2018): »Die Fahrradwelt: Zahlen, Daten, Fakten«, online verfügbar unter: <https://ilovecycling.de/querbeet/die-fahrradwelt-zahlen-daten-fakten/> [Zugriff: 28.11.2018].
- Presseportal (2011): »Rheinische Post: Düsseldorfer Oberbürgermeister verteidigt Kosten für Eurovision Song Contest«, online verfügbar unter: <https://www.presseportal.de/pm/30621/1752789> [Zugriff: 05.12.2018].
- Radverkehr in Deutschland (2014): »Radverkehr in Deutschland: Zahlen, Daten, Fakten«, online verfügbar unter: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=XHBUO619> [Zugriff: 28.11.2018].
- RP-Online (2015): »Die wichtigsten Fragen und Antworten zum Tourstart in Düsseldorf«, online verfügbar unter: [https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-2017-in-duesseldorf-fragen-und-antworten\\_aid-9212829](https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-2017-in-duesseldorf-fragen-und-antworten_aid-9212829) [Zugriff: 28.11.2018].
- RP-Online (2017a): »NRW zahlt nicht für Mehrkosten des Grand Départ«, online verfügbar unter: [https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-2017-nrw-zahlt-nicht-fuer-mehrkosten-des-grand-depart-in-duesseldorf\\_aid-17938621](https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-2017-nrw-zahlt-nicht-fuer-mehrkosten-des-grand-depart-in-duesseldorf_aid-17938621) [Zugriff: 28.11.2018].
- RP-Online (2017b): »Verhandlungen über Kosten der Tour de France«, online verfügbar unter: [https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verhandlungen-ueber-kosten-der-tour-de-france\\_aid-17814883](https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verhandlungen-ueber-kosten-der-tour-de-france_aid-17814883) [Zugriff: 28.11.2018].
- RP-Online (2017c): »Tour de France wird für Düsseldorf teurer als angenommen«, online verfügbar unter: [https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-wird-fuer-duesseldorf-teurer-als-angenommen\\_aid-17938637](https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/tour-de-france-wird-fuer-duesseldorf-teurer-als-angenommen_aid-17938637) [Zugriff: 28.11.2018].
- Stadtradeln (2018): »Gewinnerstatements 2018«, online verfügbar unter: [https://www.youtube.com/watch?v=aJxsSdeC\\_cQ](https://www.youtube.com/watch?v=aJxsSdeC_cQ) [Zugriff: 28.11.2018].
- Umweltbundesamt (2016): »Radverkehr«, online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-4> [Zugriff: 28.11.2018].

- Universum Bremen (2018): »BIKE IT: Vom Laufrad zum Lebensgefühl«, online verfügbar unter: <https://universum-bremen.de/bike-it/> [Zugriff: 28.11.2018].
- Zellmer, Andreas/Spieker, Thomas P. (2015): »Stadtrat stimmt mit rechten Stimmen für Tour-Start«, in: *welt.de*, online verfügbar unter: <https://www.welt.de/regionales/nrw/article148534397/Stadtrat-stimmt-mit-rechten-Stimmen-fuer-Tour-Start.html> [Zugriff: 28.11.2018].