

Eva Pfaff

## „Beim Bobsport geht es um Kopf und Kragen“

Interview mit Raimund Bethge, Bundestrainer beim Bob- und Schlittenverband für Deutschland (BSD) – „DOSB-Trainer des Jahres 2006“

Raimund Bethge hat als Bob- und Skeleton-Cheftrainer in den vergangenen 15 Jahren die Grundlage für 105 Medaillengewinne bei internationalen Meisterschaften und Olympischen Spielen gelegt<sup>1</sup>. Allein bei den Olympischen Winterspielen 2006 in Turin gewannen die deutschen Bobfahrer alle drei Goldmedaillen.

Nach einer erfolgreichen Leichtathletik-Karriere (100-Meter-Lauf, 110-Meter-Hürden) wechselte Bethge 1975 zum Bobsport nach Oberhof. Als Anschieber im Viererbob nahm er 1976 an den Olympischen Spielen teil und gewann 1977 den WM-Titel im Viererbob.

1979 begann er seine Trainerkarriere, die 2006 mit der Auszeichnung zum „DOSB-Trainer des Jahres“ öffentliche Anerkennung fand. Der 59-Jährige spendete das Preisgeld von 10.000 Euro für die Nachwuchsförderung seines Verbandes.

Eingegangen: 6.1.2007

<sup>1</sup> Weitere Informationen unter: [www.bsd-portal.de](http://www.bsd-portal.de), [www.fes-sport.de](http://www.fes-sport.de), [www.bobsleigh.com](http://www.bobsleigh.com), [www.hefti-bobteam.ch](http://www.hefti-bobteam.ch)

### Im Dezember wurden Sie zum „DOSB-Trainer des Jahres 2006“ gewählt. Welche Bedeutung hat diese Ehrung für Sie?

Die Ehrung in Weimar war das Größte, was mir in den 25 Jahren als Trainer passiert ist. 1979 habe ich in Oberhof angefangen und bin 1990 nach der Wende nach Berchtesgaden gekommen. In dieser Zeit galt meine Konzentration voll und ganz meinem Job.

Ich möchte jedoch betonen, dass ich die Auszeichnung als Anerkennung für die Arbeit des gesamten Teams verstehe. Denn nur wenn die Zusammenarbeit mit Athleten, Heimtrainern und den Betreuern an den Stützpunkten gut funktioniert, kann man Erfolge feiern.

### Sie haben sich bei dem Rennen um den Titel gegen starke Konkurrenten durchgesetzt.

Als ich das erste Mal von der Nominierung erfuhr, habe ich mir keine großen Chancen ausgerechnet. Zur Wahl standen wirklich herausragende und sehr erfolgreiche Trainer, darunter Hockey-Cheftrainer Bernhard Peters, Herren-Biathlon-Bundestrainer Frank Ullrich und Eisschnelllauf-Cheftrainer Joachim Franke.

### Wann erfuhren Sie von Ihrer Wahl zum „DOSB-Trainer des Jahres“?

Zu der Zeit war ich zu einer weiteren Operation nach dem Unfall beim Weltcup in Cesena im Krankenhaus. Dr. Thomas Bach meldete sich aus Dubai und gratulierte mir dazu.

### Wie haben Sie die Ehrung bei der DOSB-Mitgliederversammlung in Weimar erlebt?

Gedanken über meine Wertigkeit als Trainer oder Ehrungen lagen mir bisher fern. Aber als in der Laudatio die Erfolge verlesen und ein Film über meine Arbeit gezeigt wurde, wurden meine Knie ganz schön weich.

### Welche Themen haben Sie in Ihrer Trainerkarriere besonders beschäftigt?

Eine wichtige Aufgabe war das Zusammenfügen der beiden deutschen Mannschaften nach der Wiedervereinigung. Diese Veränderungen betrafen die gesamte Struktur – u. a. wurde die neue Geschäftsstelle in Berchtesgaden angesiedelt und ich musste an den Königssee umziehen. Zu der Zeit hatten wir ein großes Potenzial an Leistungsträgern aus dem Osten und dem Westen. Es war sehr schwer und z. T. schmerzlich, die beiden Mannschaften auf eine zu verringern.

### Wie haben Sie diese schwierige Aufgabe angepackt?

Mit der alten DDR-Mannschaft hatte ich schon von 1979 bis 1990 zusammengearbeitet – die kannte mich zur Genüge, und wir hatten keine Probleme. Schwieriger war die Situation der Westathleten: Sie standen von einem auf den anderen Tag in direkter Konkurrenz mit Leuten wie Wolfgang Hoppe und Harald Czudaj. Daher wollte ich bei der Vereinigung der Athleten von Anfang an Vorurteilen entgegenwirken und das Vertrauen der Athleten aus dem Westen gewinnen.

### Wie haben Sie sich das Vertrauen der Athleten erworben?

In unserer Sportart geht es immer um Zeiten und die habe ich als Nominierungskriterium genommen. Wenn die Entscheidungen durch nachvollziehbare und transparente Kriterien zustande kommen, merken die Athleten, dass es allein um die Leistung und den Bobsport geht.

Ich habe mich die ersten Jahre ganz strikt daran gehalten, und da spielte es keine Rolle, ob ein Athlet vom Königssee, aus Winterberg, aus Altenberg oder Oberhof stammte. Es spielte

auch keine Rolle, wie viele Medaillen einer vorher gewonnen hatte – der Schnellste sollte fahren. Durch diese Strategie ist das Vertrauen der Athleten zu mir und meinen Entscheidungen gewachsen.

### Welche Athleten betreuen Sie direkt?

In Berchtesgaden betreue ich Teile der Nationalmannschaft. Während der Saison von Oktober bis März arbeite ich am intensivsten mit der Nationalmannschaft und begleite sie auf allen Reisen. In der Zeit von April bis September nehme ich so oft wie möglich beim Training an den vier Stützpunkten – Altenberg, Oberhof, Winterberg und Königssee – teil.

### Welche Aufgabe haben die Trainer während der Wettkämpfe?

Der Bobsport ist eine Rennsportart – da geht es um Kopf und Kragen. Unsere Piloten sind einerseits erfahren und kennen die Bahnen; andererseits tragen sie eine große Verantwortung für die Leistung und die Gesundheit ihrer Mitfahrer. Den Trainern kommt bei den Wettkämpfen mehr eine beratende Rolle zu, und hierbei ist ein vertrauensvolles Verhältnis entscheidend.

### Können Sie uns die Inhalte dieser Beratungen beschreiben?

Zwar wird immer wieder von der Ideallinie gesprochen, aber die gibt es eigentlich nicht. Uns interessiert viel mehr, wie ein Pilot die Kurvendurchfahrt bewältigt und wie er aus einer Kurve herausfährt. Mit den Piloten diskutieren wir bestimmte Lenkeinsätze. Das geschieht zwischen den Läufen, und da lassen wir auch unsere Beobachtungen zu Mannschaften einfließen, die besonders gut gefahren sind.

### Gibt es im Bobfahren so etwas wie einen Heimvorteil?

Auf manchen Bahnen können wir nur ganz selten fahren. In St. Moritz kann man fast überhaupt nicht trainieren, weil die Bahn erst Ende des Jahres fertig wird. Dann trainieren nur die Schweizer dort und bestreiten die Schweizer Meisterschaften. Dieses Jahr finden die Weltmeisterschaften dort statt, und so wie es aussieht, können wir dort vorher nicht trainieren.

### Und wie bereiten Sie die deutschen Athleten dann vor – am grünen Tisch?

Wir sind in dieser Situation darauf angewiesen, die Schweizer Mannschaften genau zu beobachten. Dazu benutzen wir Videoaufnahmen und stehen mit den Trainern und Piloten an der Bahn. Wenn man so will, geschieht dann

tatsächlich viel am grünen Tisch: Anhand der gesammelten Informationen erarbeiten alle Beteiligten eine Vorstellung, wie die Piloten dort fahren sollten. So versuchen wir von der Konkurrenz zu lernen und uns peu à peu der Schweizer Fahrweise anzunähern.

**Findet das Training mehr im Kopf statt als bei tatsächlichen Fahrten?**

Für jede Bahn haben die Piloten ein Programm im Kopf gespeichert. Man kann ihnen die Augen verbinden, dann fahren sie das Programm ab. Für die WM in St. Moritz ist diese mentale Vorbereitung besonders wichtig. Für eine weitere Schwierigkeit sorgt der Umstand, dass die Naturbahn jedes Jahr neu aufgebaut wird und man knifflige Stellen neu herausfinden muss.

**Auf welche Veränderungen achten die Piloten bei einer Bobbahn?**

Die Piloten schauen sich an, wie die Ein- und Ausfahrten modelliert oder gehobelt sind und wie das Profil steht. Dementsprechend überlegen sie, wie sie die Strecke am besten bewältigen können und fahren dann das erste Mal runter.

**Und was bedeutet „wie das Profil steht“?**

Mit dieser Ausdrucksweise beschreiben wir das Profil einer Kurve. Die Kurven einer Bobbahn haben unterschiedliche Radien, Neigungen und Breiten.

**Gibt es für die Durchfahrt der Kurven allgemeine Grundsätze?**

Die Durchfahrt richtet sich zum großen Teil danach, ob die Kurve offen (flachere Neigung) oder eng (steilere Neigung) ist. Je steiler eine Kurve steht, desto höher muss man fahren, um die optimale Geschwindigkeit und den Druck zu nutzen. Ein Beispiel für eine enge Kurve ist die Echowand am Königssee.

**Warum kommt den Kurven im Bobsport solche Bedeutung zu?**

Zweier- oder Viererbobs haben runde Kufen, eine starre Hinterachse und eine bewegliche Vorderachse. Mit dem geringen Ausschlag der Vorderachse kann der Pilot lenken, jedoch greifen die runden Kufen nur unter Druck in den Kurven. Auf der Geraden sind Bobs kaum lenkbar und dadurch ist die Bewältigung der Kurven so wichtig.

**Wie sieht denn eine optimale Kurvendurchfahrt aus?**

Ein Bob sollte generell so wenig Eis wie möglich zerstören und vor allen Dingen in den Kurven ein optimales Maß an Druck erzeugen. Dafür sollte ein Pilot immer hoch an die Wand steuern, den optimalen Umkehrpunkt treffen und den Schwung aus der Kurve möglichst mitnehmen.

**Gibt es eine Art Momentum, das sich auf den einzelnen Streckenteilen fortpflanzt?**

Die Fahrt auf der Geraden hängt von der Kurvendurch- und -ausfahrt ab. Im letzten Drittel

„Ich möchte jedoch betonen, dass ich die Auszeichnung als Anerkennung für die Arbeit des gesamten Teams verstehe.“

„Eine wichtige Aufgabe war das Zusammenfügen der beiden deutschen Mannschaften nach der Wiedervereinigung.“

„Zwar wird immer wieder von der Ideallinie gesprochen, aber die gibt es eigentlich nicht. Uns interessiert viel mehr, wie ein Pilot die Kurvendurchfahrt bewältigt und wie er aus einer Kurve herausfährt.“

der Kurve entscheidet sich die Güte der Weiterfahrt. Wenn der Pilot dort den Druck richtig trifft, dann geht die Fahrt optimal weiter. Wenn korrigiert werden muss oder der Druck zu gering ist, fängt das ganze System an zu rutschen und zu schlingern. Und das bedeutet Zeitverlust.

**Wenn ein Pilot am Anfang der Fahrt einen Fehler macht, verfolgt ihn dieser weiter?**

Das ist eines der Geheimnisse der ganzen Sache – im Bobsport passieren genug Fehler, aber

die muss ein Pilot schnellstmöglich abhaken. Wenn man sich an einem Fehler festhält, verliert man nicht nur den roten Faden, sondern auch Zeit.

Im Wettkampf gewinnt der, der die wenigsten Fehler macht und eine möglichst solide Fahrt hinlegt.

**Das hört sich locker an: man bringt eine solide Leistung und gewinnt.**

Im Bobsport kann man nichts Besonderes machen: Es gibt nur einen Weg hinunter, die Kurvenfolge bleibt, und die erarbeitete Linie ist klar. Schließlich kommt es darauf an, maximal oder schnellstmöglich zu starten.

**Was unterscheidet das Training vom Wettkampf?**

Im Unterschied zum Training muss man im Wettkampf beim Start ans Limit herangehen. Nach dem Start heißt es: schnell einsteigen, ohne Fehler hinsetzen und das Programm so normal wie möglich herunterfahren.

**Wann und wie analysieren Sie die Fahrten ihrer Athleten?**

An der Bahn stehen mindestens zwei Bahntrainer. Die Fahrten werden auf Video aufgezeichnet. Nach jedem Lauf diskutieren wir diese mit den Athleten und geben ihnen Korrekturen für die nächste Fahrt. Die Piloten können sich auch fremde Läufe ansehen und so dazulernen. Vorrangig geht es um die Wahl der Linien und die Fahrt an sich.

INFO

Raimund Bethge in Zahlen



**Bestleistungen als Aktiver (ASK Vorwärts Potsdam):**

100 m: 10,2 s  
110 m Hürden: 13,4 s

**Erfolge als Aktiver in der Leichtathletik:**

1969: 1. Platz DDR-Meisterschaften  
110 m Hürden  
5. Platz Europameisterschaften  
110 m Hürden in Athen

**Erfolge als Aktiver im Bob:**

1976: Olympische Winterspiele Innsbruck/Igls/AUT  
1977: WM-Erster im Vierer  
1978: WM-Zweiter im Zweier, WM-Dritter im Vierer

**Erfolge als Bob-Cheftrainer:**

– Bob Herren: 36 Gold-, 22 Silber-, 24 Bronzemedailles bei Olympischen Spielen, Welt- und Europameisterschaften  
– Bob Damen: 5 Gold-, 4 Silber- und 3 Bronzemedailles bei Olympischen Spielen, Welt- und Europameisterschaften  
– Skeleton: 3 Gold-, 3 Silber- und 5 Bronzemedailles bei Olympischen Spielen, Welt- und Europameisterschaften

Foto: imago/Sebastian Krauß

## Spürt ein Pilot, ob eine Bahn schnell oder langsam ist?

Ein Pilot merkt ganz schnell, ob er auf einer schnellen oder langsamen Bahn unterwegs ist. Im Unterschied zum Training kommt es im Rennen nicht darauf an, wie schnell gefahren wird, bzw. ob man mit 58 oder 55 Sekunden Weltmeister wird. Die Piloten müssen mit allen Bahnbedingungen und Zeitniveaus zurechtkommen. Es zählt nur, wer im Wettkampf als Schnellster die Bahn hinunterfährt.

## Welchen Wert messen Sie den Zeiten im Training bei?

Es kommt darauf an, wie die Zeiten zustande gekommen sind. Wenn die Zeiten durch schlechte Startnummern entstanden sind, machen wir uns wenig Sorgen. Am nächsten Tag wird die Reihenfolge ja umgedreht. Schwieriger wird es, wenn der Pilot sich keines Fehlers bewusst ist und nicht weiß, wo die Zeit 'liegen geblieben' ist.

## Welche Rolle spielen Zeiten für die Korrekturen?

Die Zeiten werden dann zu Rate gezogen, wenn es um bestimmte Materialien geht. Sie liefern uns Informationen zur Feinabstimmung für den Wettkampf.

## Welche Veränderungen werden dann am Material vorgenommen?

In Sachen Material stehen die Kufen im Mittelpunkt. Wir können entscheiden, welche Kufen gefahren werden und wie sie von der Spannung her eingestellt werden sollen. Mit dem Material wird oft gepokert – manche Athleten probieren im Training einiges aus oder lassen es langsamer angehen. Im Rennen machen sie dann Ernst und überraschen die Konkurrenz.

## Wir haben viel über Bahnbeschaffenheit, Kufen und Material geredet. Wie viel Bastler muss ein Bobfahrer sein?

Das Wichtigste ist, dass sich ein Pilot mit seinem Material identifiziert, dass er weiß, an welcher Schraube er drehen muss, wenn er irgendein Problem hat oder sein Material optimieren will. Diese Fähigkeiten sind fast unerlässlich, um ganz vorne mitzufahren, und die absoluten Spitzenpiloten sind sicher gute Bastler. Jeder bekommt ein bestimmtes Grundgerät zur Verfügung und das passt ein Pilot auf seine Verhältnisse an. Durch die sehr individuelle Abstimmung kann es sein, dass ein anderer Pilot mit dem Gerät gar nicht zurecht kommt.

## Lernen die Piloten dieses Basteln am Gerät in ihrer Ausbildung?

Diese Fähigkeiten ergeben sich über die Jahre, sie sind reine Erfahrungssache. Am Anfang bekommen sie ein Gerät vom Mechaniker oder vom Stützpunktrainer hingestellt. Da setzen sie sich hinein und lernen dann erst einmal, zu fahren und die Bahn zu beherrschen. Dieses Fahrenlernen läuft nach dem Prinzip vom Leichten zum Schweren ab, d. h., sie starten von weiter unten und arbeiten sich bis zum Se-

niorenstart hoch. Die Tüftelei am Material kommt erst danach.

## Arbeiten alle Mannschaftsmitglieder an der individuellen Abstimmung mit?

Die Bremser und die anderen Insassen helfen bei der Kufenpräparation oder der Veränderung ihrer Sitzposition mit. Gerade beim Viererbob müssen sie die Polsterungen, die Griffe für das Anschieben und die Fußrasten ihren Maßen anpassen. Um die Verfeinerung des Geräts und die speziellen Fahreigenschaften kümmert sich der Pilot. Unsere Mechaniker und das FES, das Institut für Forschung und Entwicklung von Sportgeräten (siehe [www.fes-sport.de](http://www.fes-sport.de)), arbeiten den Piloten zu.

„Für jede Bahn haben die Piloten ein Programm im Kopf gespeichert. Man kann ihnen die Augen verbinden, dann fahren sie das Programm ab.“

„Ein Bob sollte generell so wenig Eis wie möglich zerstören und vor allen Dingen in den Kurven ein optimales Maß an Druck erzeugen.“

„Das Wichtigste ist, dass sich ein Pilot mit seinem Material identifiziert, dass er weiß, an welcher Schraube er drehen muss, wenn er irgendein Problem hat oder sein Material optimieren will.“

## Lassen Sie uns über die Besetzung der Bobs sprechen. Wie viel wiegt ein voll besetzter Bob?

Für den Viererbob gibt es ein Obergewicht von 630 kg. Der Bob selbst wiegt ca. 200 kg, und die restlichen 430 Kilo verteilen sich auf die Besatzung. Beim Zweierbob gibt es ein Höchstgewicht von 390 kg.

## Das sind ja große, kräftige Jungs! Welche körperlichen Voraussetzungen bringt ein Bobfahrer mit?

Bei der Besetzung eines Bobs handelt es sich um ein Gesamtsystem. Da müssen Masse, Gewicht und Schubkraft gut aufeinander abgestimmt sein. In einem Viererbob wiegt ein Pilot rund 100 kg, und ein Bremser ist gut und gerne 110 bis 115, manchmal sogar 120 kg schwer. Die anderen Positionen werden mit Blick auf das zulässige Gesamtgewicht besetzt. Neben der Masse achten wir bei der Auswahl der Bobfahrer auf die Sprintschnelligkeit, die um die 11 Sekunden auf 100 Meter liegen sollte.

## Wie hoch ist die körperliche Belastung, die bei einer Fahrt auftritt? Gibt es Pulswerte?

Bei den Piloten haben wir Pulsmessungen gemacht, die bis zu 180 Schläge pro Minute erreichen. Anhand der einzelnen Pulswerte konnten wir genau sehen, auf welchen Abschnitten der Bahn der Bob gefahren ist. Schwierige Passa-

gen wie komplizierte Kurven oder große Druckkurven sind regelrecht pulstreibend.

Insgesamt entsteht die größte körperliche Leistung beim Start. Da muss die gesamte Masse eines Bobs über 50 bis 60 Meter angeschoben werden. Diese Strecke wird mit Startzeiten zwischen 5,1 und 4,8 Sekunden überwunden, und die Höchstgeschwindigkeit beim Einstieg liegt bei ungefähr 11 Metern pro Sekunde.

## Welche Faktoren sind bei der Startphase wichtig?

Die Startphase ist insofern kompliziert, als Mensch und Material auf eine optimale Geschwindigkeit gebracht werden müssen. Am Ende der Lauf- und Anschubstrecke folgt der Einstieg in den Bob. Wo und in welcher Phase dieser Einstieg erfolgt, entscheidet darüber, mit wie viel Schwung ein Bob auf die Strecke geht. Das Wichtigste ist, den optimalen Übergang zwischen Schubkraft und der Fahrt zu finden, d. h., den Schwung in Fahrt umzusetzen. Diese Feinabstimmung hängt von der Bahn und von einem reibungslosen Einstieg der Besatzung ab.

## Wie findet eine perfekt koordinierte Bob-Crew den optimalen Einstiegszeitpunkt?

Das ist eine Trainingsfrage, und das Ziel ist eine automatisierte Koordination des Einstiegs. Der Pilot gibt in der Startphase die Lauflänge vor, die er mit wachsender Erfahrung auf den verschiedenen Bahnen optimiert. Manches Mal nimmt er eine schlechtere Startzeit bewusst in Kauf, wenn dadurch schneller Fahrt aufgenommen werden kann. Diese Strategie erkennt man, wenn er bei der ersten Zwischenzeit wieder gut gemacht hat.

## Wie bereiten sich die Bobfahrer auf diese spezifischen Anforderungen im Training vor?

Im Sommertraining gibt es keinerlei Fahrten im Eiskanal. Während der Sommermonate bereiten sich Bobfahrer mit allgemeinem Training auf die Wintersaison vor. Ab Oktober machen die Piloten viele Trainingsfahrten mit dem Bob, damit sie ihren Rhythmus wiederfinden. Pro Tag finden zwei Einheiten mit bis zu acht Läufen statt – vormittags vier und nachmittags zwei bis drei Fahrten. Ältere und erfahrenere Piloten absolvieren weniger, aber dafür qualitativ bessere bzw. schnellere Fahrten.

## Je nach Anzahl der Läufe liegt die reine Trainingszeit zwischen zwei und acht Minuten. Wie lange brauchen Bobfahrer zur Vor- und Nachbereitung dieser Trainingszeit?

Die meiste Zeit einer Trainingseinheit brauchen wir für den Transport der Geräte, die Vorbereitung des Materials und an der Bahn. Wenn beispielsweise um 12.00 Uhr die erste Trainingsfahrt angesetzt ist, beginnen die Vorbereitungen bereits um 10.00 Uhr. Der Bob wird auf einen LKW verladen und zur Bahn gefahren. Als Einstimmung auf die Fahrt läuft der Pilot mit dem Trainer die Bahn ab und schaut sich noch einmal alles an. Nach dieser täglichen, rituellen

Besichtigung erfolgt das Einlaufen für die Starts. Zwischen den Läufen werden Arbeiten am Material, z.B. Kufenwechsel, vorgenommen. Insgesamt dauert eine Trainingseinheit an der Bahn von 10.00 bis 13.00 Uhr, also mindestens drei Stunden, wobei der Abtransport noch dazu kommt.

## Zu welcher Zeit des Jahres trainieren Bobfahrer am intensivsten?

Im Oktober findet morgens von 9.00 bis 11.00 oder 12.00 Uhr Bahntraining mit ca. vier Läufen statt. Dann gehen wir zum Mittagessen, bereiten danach das Material neu vor und absolvieren von 14.00 bis ca. 16.00 Uhr eine zweite Einheit Bahntraining. Anschließend wird alles in die Garage geräumt und die Bobs werden gepflegt. Die dritte Trainingseinheit zwischen 17.00 und 19.00 Uhr beinhaltet Kraft-, Lauf- oder Sprinttraining. Nach dem Abendbrot gehen die Athleten wiederum in die Garage zur Materialvorbereitung für den nächsten Morgen.

Diese intensive Trainingsphase dauert von Mitte Oktober bis Mitte November. In diese Zeit fallen die Nominierungen für den Weltcup, sodass für Piloten, die die Kriterien nicht schaffen, schon im November ein Wettkampfsjahr zu Ende sein kann.

## Wie sieht der Zeitaufwand während der Wettkampfwochen aus?

In den Wettkampfwochen läuft es ein klein wenig ruhiger. Dann absolvieren wir eine Einheit auf der Bahn, eine im Kraftraum oder in der Halle sowie die Materialvorbereitung für den nächsten Tag. Am Tag vor dem Wettkampf – dem Freitag – trainieren manche Athleten noch einmal an Hanteln, um Spannung aufzubauen.

Samstags fahren die Zweierbobs und sonntags die Vierer. Während der Rennen laufen die Athleten sich gründlich für ihre Läufe warm. Davor und danach betreiben sie Materialpflege und richten ihre Konzentration auf den nächsten Lauf. Nach Abschluss der Wettkämpfe werden die Bobs in LKWs verladen, und die Reise geht weiter zum nächsten Weltcup-Ort.

## Wie oft trainieren die kompletten Bob-Besetzungen gemeinsam?

Die Menge an gemeinsamer Trainingszeit ist sehr unterschiedlich, und es kommt darauf an, wie die Mannschaften zusammengesetzt sind. Es gab und gibt Mannschaften, die sich im Sommer sporadisch zum Starttraining treffen und im Oktober lediglich ein paar Wochen zusammen trainieren. In Oberhof können unsere Athleten momentan täglich gemeinsam trainieren, weil sie in der Sportfördergruppe sind. Im Bobsport hängt viel davon ab, wo die Leute herkommen, studieren oder arbeiten, bzw. ob sie bei der Bundeswehr sind. Da es nicht immer erforderlich ist, gemeinsam zu trainieren, teilen wir die Athleten unseren Stützpunkten oder Olympiastützpunkten – wie Potsdam oder München – zu. Dort machen die Sportler ihr Spezialtraining und kommen dann zu den Trainingsmaßnahmen in der Vorbereitungsphase zusammen.

## Nach welchen Trainingsplänen arbeiten die Athleten in der Vorbereitung?

Alle Athleten – unabhängig davon, ob wir es mit einem Hürden- oder einem 100-m-Läufer, einem Diskuswerfer oder Zehnkämpfer zu tun haben – haben eine unterschiedliche sportliche Vergangenheit. Wir versuchen, die guten Aspekte aus der disziplinspezifischen Erfahrung für unser bobspezifisches Training zu nutzen. Während das Athletiktraining sehr individuell abgestimmt wird, ist das Start- und Bahntraining sehr systematisiert. Je mehr Sportler wir an den Stützpunkten in Potsdam, Oberhof und Berchtesgaden betreuen können, desto

„Bei der Besetzung eines Bobs handelt es sich um ein Gesamtsystem. Da müssen Masse, Gewicht und Schubkraft gut aufeinander abgestimmt sein.“

„In den letzten Jahren haben einige der Piloten am Tourenwagensport teilgenommen. Eine Zeitlang haben wir zur Abwechslung Go-Kart-Training gemacht.“

„Insofern haben wir auf Top-Niveau ein Luxusproblem, das junge ambitionierte Piloten möglicherweise verhungern lässt. Da ist es ganz schwer, die Motivation aufrechtzuerhalten.“

mehr können wir nach gemeinsamen Plänen trainieren.

## Trainieren Piloten anders als Bremser?

Ja, Piloten trainieren anders, wofür es mehrere Gründe gibt: Sie müssen nicht so weit laufen, steigen als Erste ein und kommen oft nicht aus einer Schnellkraftsportart. D. h., sie vertragen nicht die Trainingsumfänge, die z. B. Zehnkämpfer oder Werfer gewohnt sind. Außerdem müssen Piloten vorrangig auf ihre Feinmotorik achten, damit sie genug Gefühl für die Lenkung des Bobs behalten.

## Werden Faktoren wie Reaktion und Wahrnehmung auch trainiert?

Das Training dieser Fähigkeiten ist sicherlich ein wichtiger Aspekt. In den letzten Jahren haben einige der Piloten am Tourenwagensport teilgenommen. Eine Zeitlang haben wir zur Abwechslung Go-Kart-Training gemacht. Außerdem gibt es auf dem Computer Trainingsformen, bei denen eine Boblenkung simuliert wird. Der Pilot bekommt Lenkseile in die Hand und soll einen Punkt auf dem Bildschirm verfolgen. Die Top-Piloten schaffen es, fast ständig auf dem Punkt zu bleiben, die sind auch da Spitze.

Während im Hintergrund am Bob Feinarbeit geleistet wird, diskutieren Pilot Andre Lange (links) und Bundestrainer Raimund Bethge über die Bahn, das Eis und die optimale Fahrlinie.

imago/Ulmer



## Bisher haben wir viel über die Inhalte des Bobsports erfahren. Lassen Sie uns über die Strukturen sprechen. Welche Arbeiten deckt das Betreuer-Team der Nationalmannschaft ab?

In der Nationalmannschaft hat jeder Bereich – Herren-Bob, Damen-Bob, Skeleton – eine eigene Leitung. Den Skeleton-Bereich betreuen vier Personen, also zwei Trainer, ein Mechaniker und ein Physiotherapeut. Im Damen-Bob-Bereich arbeiten auch zwei Trainer, ein Mechaniker und ein Physiotherapeut. Und der etwas größere Herren-Bob-Bereich ist mit drei Trainern und je einem Physiotherapeuten, Arzt und Trainingswissenschaftler besetzt, wobei der Wissenschaftler für die Video- und Bahnauswertung verantwortlich zeichnet. Im Weltcup fahren 14 Betreuer für die Gesamtmannschaft, 12 Bob-Damen, 15 Bob-Herren und 8 Skeletonis mit.

Insgesamt trage ich in dieser Zeit die Verantwortung für 46 bis 48 Personen.

## Der deutsche Bobsport ist außerordentlich erfolgreich – können wir auf diese Erfolge bauen?

Wenn man die Medaillenausbeute bei den Olympischen Spielen in Turin 2006 betrachtet – von drei möglichen haben wir alle gewonnen – trifft das zu. Aber wir sind ein relativ kleiner Verband, und ich mache mir auch Sorgen um die Zukunft des Bobsports.

Zur Zeit ist die rückläufige Tendenz im Nachwuchs unser größtes Problem. Wenn man den Fakten ins Auge sieht, hatten wir 1990 im A-Kader-Bereich 6 oder 7 Piloten in der Weltspitze. Jetzt kommen wir auf 2 oder 3 Top-Piloten, die ganz vorne mitfahren können. Daneben gibt es 6 Piloten im B-/C-Kader und 4 bis 5 im D-/C-Kader, die den Bobsport als Leistungssport be-

treiben. Bei den Herren kommen wir momentan lediglich auf 30 Athleten – es waren schon einmal 40. Bei den Damen sind es nur 11 und davon 4 Pilotinnen.

## Kennen Sie die Ursachen für diese rückläufige Entwicklung?

Im Bobsport haben wir u. a. spezielle strukturelle Probleme, die das Nachwachsen erschweren. Ein talentierter junger Pilot fährt bis zum Alter von 26 Jahren im Bobsport als Junior. Bis zum Aufstieg in die Seniorenklasse braucht er Geduld.

Wenn dieser Pilot lange genug durchgehalten hat, konkurriert er mit erfahrenen Weltklasseleuten, die selbst noch einige Jahre aktiv sein werden. Insofern haben wir auf Top-Niveau ein Luxusproblem, das junge ambitionierte Piloten möglicherweise verhungern lässt. Da ist es ganz schwer, die Motivation aufrechtzuerhalten.

## Bekommen Sie genügend Anschieber und Bremser aus anderen Sportarten?

Auch da ist es schwierig, neue Leute zu finden, und das ist für mich nur logisch. Wenn die Leichtathletik kaum mehr 8000-Punkte-Zehnkämpfer oder 8-Meter-Springer hervorbringt, wird für uns die Auswahl an Athleten auch dünner.

Was ich nicht richtig verstehe, ist die Lage im Damen-Bobsport. Da spreche ich nicht einmal von Pilotinnen, sondern von kräftigen, sportlichen Mädchen, die sich für das Bobfahren interessieren. Noch warten wir auf eine Dame, die sich an den Bobsport heranwagt. Übrigens hätte diese Frau sehr gute Chancen, innerhalb von zwei Jahren in die deutsche Olympiamannschaft zu kommen!

## Gibt es Pläne, wie man den Nachwuchs gezielter an den Bobsport heranführen kann?

Aufgrund dieser abnehmenden Tendenz wollen wir uns verstärkt der Pilotenentwicklung widmen und neue Wege gehen. Wir denken z. B. an eine Bobschule oder wollen Bremser zu Piloten ausbilden. Aber wir wollen auch neue Athleten für den Bobsport interessieren. Leider ist Bobfahren ein relativ aufwändiges Vergnügen. Ein Helm beispielsweise kostet 300 €, Startschuhe 180 €. Dazu kommt ein Gerät, das wir zur Verfügung stellen müssen, weil es für eine Privatperson nicht bezahlbar wäre.

Da für diese Pläne so gut wie kein Geld in der Verbandskasse vorhanden ist, soll das DOSB-Preisgeld als Starthilfe für die Kleinen, den Bobsport-Nachwuchs, dienen.

## Vielen Dank für das interessante Gespräch. Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg und Gesundheit für die Zukunft!

\*

## Die Autorin

Eva PFAFF ist Diplom-Psychologin und DTB-A-Trainerin. Von 1980 bis 1993 spielte sie als Tennisprofi auf der WTA-Tour.  
Anschrift: Eva Pfaff, Friedrich-Ebert-Str. 8, 61462 Königstein  
E-Mail: eva-pfaff@web.de; Homepage: www.eva-pfaff.de

TAB. 1 Erfolge deutscher Bobfahrer und Bobfahrerinnen

Jahr	Herren-Zweier	Herren-Vierer	Damen-Zweier
<b>Olympische Spiel</b>			
2006 Turin	André Lange	André Lange	Sandra Kiriasis
2002 Salt Lake City	Christoph Langen	André Lange	
1998 Nagano		Christoph Langen	
1994 Lillehammer		Harald Czudaj	
1984 Sarajewo	Wolfgang Hoppe	Wolfgang Hoppe	
<b>Weltmeisterschaften</b>			
2007 St. Moritz	André Lange		Sandra Kiriasis
Team-Gold: Karl Angerer/Sandra Kiriasis (Bob), Monique Riekewald/Frank Kleber (Skeleton)			
2005 Calgary		André Lange	Sandra Kiriasis
2004 Königssee		André Lange	Susi Erdmann
2003 Lake Placid	André Lange	André Lange	Susi Erdmann
2001 St. Moritz	Christoph Langen	Christoph Langen	
2000 Altenberg	Christoph Langen	André Lange	Gabriele Kohlisch
1997 St. Moritz		Wolfgang Hoppe	
1996 Calgary	Christoph Langen	Christoph Langen	
1995 Winterberg	Christoph Langen	Wolfgang Hoppe	
1993 Igls	Christoph Langen		
1991 Altenberg	Rudi Lochner	Wolfgang Hoppe	
1989 Cortina d'Ampezzo	Wolfgang Hoppe		
1986 Königssee	Wolfgang Hoppe		
1985 Cervinia	Wolfgang Hoppe	Bernhard Lehmann	
<b>Gesamt-Weltcup</b>			
2005/2006			Sandra Kiriasis
2004/2005			Sandra Kiriasis (*Prokoff)
2003/2004	Christoph Langen	André Lange	Sandra Prokoff
2002/2003		André Lange	Sandra Prokoff
2001/2002			Susi Erdmann
2000/2001		André Lange	Susi Erdmann
1998/1999	Christoph Langen	Christoph Langen	
1997/1998		Harald Czudaj	
1995/1996	Christoph Langen	Wolfgang Hoppe	

Siege deutscher Bobsportler bei Olympischen Spielen, Weltmeisterschaften und im Gesamt-Weltcup (aus: [www.eiskanal.com/eiskanal-bobsport.html](http://www.eiskanal.com/eiskanal-bobsport.html))