



## Bergpreis Kantonsspital

**RADSPORT** Für Mario Spengler steht gerade eine Karriere als Rennprofi auf der Kippe. Doch mit Schnelligkeit lässt sich auch ausserhalb des Pelotons Geld verdienen.

### Luca Miozzari

Proben abliefern. Das kennt jeder Radsportler, der an internationalen Rennen teilnimmt. In einem scheinbar derart zum Doping prädestinierten Sport sind regelmässige Tests unerlässlich. Die eigenen Körperflüssigkeiten, bei uns Privatsache, sind bei kompetitiven Radfahrern von öffentlichem Interesse.

Mit Röhrchen und Urinbechern ist auch der Thaynger Mario Spengler bestens vertraut. Der 22-jährige Radrennfahrer sitzt für das deutsche Team *Lotto-Kernhaus* im Sattel und würde jetzt gerade Rennen in ganz Europa bestreiten. Wenn diese stattfänden.

Tun sie nicht – und werden sie wohl auch nicht so bald wieder. Proben muss er trotzdem abliefern. Und zwar noch einen Zacken zünger als sonst. Allerdings keine Blut- oder Urinproben und schon gar nicht seine eigenen.

Seit Dezember jobbt Mario Spengler neben seinem Wintertraining als Velokurier in Schaffhausen. Von der Zentrale an der Neustadt auf den Geissberg und zurück innert einer Viertelstunde? Kein Problem für ihn. Die Route kennt er mittlerweile im Schlaf. Jede Kurve, jeden Anstieg, jedes Hindernis, jede Unebenheit. Zurzeit fährt er sie fast täglich. Nämlich immer dann, wenn im Kantonsspital wieder eine Person auf das Coronavirus getestet wird. Er holt die Probe ab und rast den Berg hinunter. Dann geht es für den Nasen-Rachen-Abstrich mit dem Zug weiter nach Basel, wo er im Labor untersucht wird. Spengler übergibt die Probe dem Lokführer auf dem Perron und fährt zurück in die Zentrale.

Oft werde es denen, welche die Probe von ihm entgegennehmen müssten, etwas mulmig, sagt er. «Ihnen wird in diesem Moment bewusst, dass sie vielleicht gerade das Virus

in den Händen halten.» Und das, obwohl die Proben in ein Röhrchen und mehrere Verpackungen eingehüllt werden.

### «Radrennen sind Krieg»

Spengler macht sich nicht so viele Gedanken über die Art seiner Fracht. Hauptsache, sie kommt heil an. Und vor allem rechtzeitig. «Kurier sein ist wie Training, nur ohne dass man sich selbst Ziele setzen muss. Der Auftrag ist immer klar definiert. Wenn ich mich darauf konzentriere, alles immer rechtzeitig abzuliefern, trainieren sich die Beine automatisch. Ohne, dass ich etwas davon merke.»

Bis zu 150 Kilometer am Tag macht er als Kurier auf Schaffhausens Strassen. Klingt nach viel, ist aber nicht einmal ein durchschnittliches Training im Vergleich zu den Strapazen,

die Spengler dort auf sich nimmt, wo er normalerweise zu dieser Jahreszeit ist. Auf den Pässen, Landstrassen und Gassen Europas, die jeweils für einen Tag zu Radrennstrecken werden. «Radrennen sind Krieg», sagt er. Es wird geschubst, abgedrängt, die Ellbögen ausgefahren. «Jeder will eine optimale Position im Feld, um den Teamleader im entscheidenden Moment unterstützen zu können, sich einer Fluchtgruppe anzuschliessen, auszubrechen oder einen Angriff zu neutralisieren. Jeder Zentimeter zählt.»

Der Rennmodus lässt sich auch im Strassenverkehr nicht ganz ausschalten. «Ich versuche so wenige Verkehrsvergehen wie möglich zu begehen», sagt Spengler mit einem Schmunzeln. «Es kommt vor, dass ich mich mal durchdrücke, wenn ich es eilig habe. Die meisten anderen Verkehrsteilnehmer haben aber Verständnis dafür.» Velokuriere haben übrigens auch das Privileg, in der Altstadt nicht absteigen zu müssen. Von der Polizei bewilligt. Und wenn es doch mal eine Busse gibt? «Die erste bezahlt der Chef. Bis jetzt habe ich aber noch keine gekriegt.»

Die beinharte Welt des Radsports, die einen an die körperlichen Belastungsgrenzen bringt, wo das Recht des Stärkeren gilt und man sich trotzdem stets der Teamhierarchie unterordnen muss, sie hat Mario Spengler schon seit frühester Kindheit fasziniert. Mit

sieben Jahren fuhr er seine ersten Rennen, damals noch auf dem Mountainbike. Bald wechselte er aufs Strassenvelo, trat dem Rennradclub bei, begann immer öfter zu trainieren. Stets mit dem Traum im Hinterkopf, eines Tages Profi zu werden. Vorgelebt hat ihm das sein drei Jahre älterer Bruder Lukas Spengler, der sich im vergangenen Jahr nach drei Profijahren aus dem kompetitiven Radsport verabschiedet hat.

Als er vor drei Jahren seine Lehre als Konstrukteur abgeschlossen hatte, machte Mario Spengler ernst. Er bekam einen Platz im luxemburgischen Team *Leopard*, fuhr jeweils von März bis Oktober Rennen in den Niederlanden, Belgien und Frankreich. Im Winter trainierte er. Auf die diesjährige Saison wechselte er zum deutschen *Lotto-Kernhaus*-Team. Im ersten und bislang letzten Rennen des Jahres Anfang März im niederländischen Rucphen fuhr er den achten Platz heraus. Ein vielversprechendes Ergebnis.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis nach 15 Jahren Radsport fällt von aussen betrachtet doch ziemlich ungünstig aus. Durchtrainierte Winter, Monate weg von zuhause, Verzicht auf Freizeit, Genussmittel und Nachtleben, jährlich bis zu 28 000 Kilometer auf dem Rennrad. Einen Monat Erholungszeit pro Jahr hat Mario Spengler. Nämlich im Herbst zwischen Rennsaison und Wintertraining. Wobei Erholung

relativ ist. «In der vorletzten Herbstpause habe ich meine Weisheitszähne ziehen lassen. Dafür hatte ich sonst nie Zeit», sagt er.

### Ihm fährt die Zeit davon

Ein Profi, im Sinne von einem, der von seinem Sport leben kann, dazu hat es Spengler bisher trotz aller Anstrengungen noch nicht gebracht. Die Spesen und Aufwandsentschädigungen, welche er von seinem Team erhält, reichen gerade so, um die Kosten zu decken. Solange er bei den Eltern wohnt und nicht zu viel Geld ausgibt. Um etwas zu verdienen an seinem Sport, dazu müsste er eine Klasse höher fahren.

«Wenn du in ein Profi-Team aufgenommen werden willst, musst du extrem gut und vor allem jung sein.» Die magische Grenze, so sagt man sich, liegt bei 23 Jahren. «Danach nimmt dich kein Profi-Team mehr auf. Zu alt.»

Dementsprechend steht Spenglers Karriere in dieser Saison auf der Kippe. Eine Saison, die zwar gut angefangen, aber viel zu früh geendet hat. «Wenn dieses Jahr keine Rennen mehr ausgetragen werden, werde ich wohl in zwei bis drei Jahren zurücktreten müssen», sagt er mit merklicher Enttäuschung in der Stimme.

Kopf hoch, Mario. Wenn du diese Etappe nicht gewinnst, dann halt die nächste. Auf oder neben der Rennstrecke.