

Samstagsinterview

«Wenn ich am Start bin, kenne ich jeden Stein und jede Wurzel auf der Strecke»

Joris Ryf hat sich mit dem Weltmeistertitel im E-Mountainbike einen Traum erfüllt. Der Täuffeler sagt, weshalb ihn das Regenbogentrikot im Kopf stärker macht und wie er die Strecken visualisiert. Und er verrät, weshalb Radfahrer verrückt nach Kaffee sind.

Interview: Patric Schindler

Joris Ryf, was haben Sie gedacht, als Sie erstmals davon hörten, dass es Wettkämpfe im E-Mountainbike gibt?

Joris Ryf: Das war 2019. Zuerst war ich erstaunt, dass im E-Mountainbike Rennen ausgetragen werden. Da eine Kollegin solche Wettkämpfe bestritt, wurde ich immer neugieriger, und ich begann, mich damit zu befassen. Als ich die ersten Videos von den Rennen sah, war ich positiv überrascht. Ich hätte nicht gedacht, dass man mit einem so schweren Mountainbike derart schnell fahren kann. Ein E-Mountainbike hatte ich damals noch keines. Aber schon im Winter 2020 probierte ich erstmals, auf einem solchen zu fahren.

Wie verlief Ihre Premiere?

Ich mag mich noch gut an meinen ersten Tag auf einem E-Mountainbike erinnern. In Magglingen wollte ich ein paar steile und rutschige Trails fahren. Ich war top motiviert, etwas Neues auszuprobieren. In einer Kurve beim Herunterfahren bin ich dann allerdings gestürzt.

Nach dieser Premiere sind Sie weiterhin E-Mountainbike gefahren. Was hat Sie an diesem Sport fasziniert?

Ich habe schnell Fortschritte erzielt, dementsprechend nahm auch die Begeisterung zu. Das ist nicht nur bei mir, sondern wohl auch bei den meisten anderen Menschen der Fall. Nur ein paar Monate nach meiner Premiere fuhr ich schon mein erstes E-Mountainbike-Rennen. Am Weltcup in Monaco konnte ich mich auf dem dritten Rang klassieren. An solchen Rennen darf der Elektromotor den Fahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützen. Bei meinem Velo waren es aber nur 20 km/h. Dass ich trotz dieses Wettbewerbsnachteils aufs Podest gefahren bin, zeigte mir, was noch alles für mich möglich ist.

Bevor Sie Ihr erstes Rennen mit elektronischer Unterstützung gefahren sind, waren Sie nur als Cross-Country-Fahrer unterwegs gewesen. In einer Disziplin im Mountainbike, in der die Konkurrenz in der Schweiz sehr gross ist. Wie schwierig war es zu entscheiden, Ihre Karriere auf beide Disziplinen auszurichten?

Diesen Entscheid zu fällen, war nicht leicht. Im selben Jahr kam ich von der U23-Kategorie in die Elite. Ich wusste nicht, ob es mir wie im Nachwuchs auch in der höchsten Stufe gelingen wird, vorne mitzufahren. Ich war im Junioren-Nationalkader und hatte im Cross Country auch ein eigenes Team. Schliesslich war ich bereit, das Risiko einzugehen und auf beide Disziplinen zu setzen. Ich musste darauf achten, dass es nicht zu viele Terminkollisionen beider Disziplinen in

den Wettkämpfen gab. Das war schon eine Herausforderung.

Wann haben Sie das erste Mal daran gedacht, Weltmeister zu werden?

Schon von Beginn an war für mich klar, dass ich einmal WM-Gold gewinnen will. Ich kannte zum Teil die Fahrer, die im E-Mountainbike an der Weltspitze fahren, weil ich im Cross Country selbst gegen sie angetreten bin und mit ihnen mithalten konnte. Das gab mir eine zusätzliche Motivation, dass ich es ganz nach oben schaffen kann. Als ich im Verlauf der letzten Saison immer wieder stark gefahren bin, wusste ich vor der WM im August in Glasgow, dass ich nun die besten Voraussetzungen habe, Weltmeister zu werden.

Das wurden Sie dann auch.

Was waren Ihre ersten Gedanken, als Sie im Ziel realisierten, dass Sie der beste Fahrer der Welt auf einem E-Mountainbike sind?

Ich war überwältigt von den Emotionen, denn ich war während des ganzen Rennens überzeugt, dass ich es schaffe. Aber in einem solchen Rennen kann schnell etwas passieren, sei es ein technischer Defekt oder ein Sturz. Umso schöner war es, als ich dann endlich im Ziel gewesen bin. Die Erleichterung war gross. Ich hatte lange vom Gewinn des Regenbogentrikots geträumt, dann konnte ich es endlich anziehen.

Was bedeutet es Ihnen, dieses Weltmeistertrikot zu tragen?

Es hat eine grosse Bedeutung für mich. Das WM-Trikot (die fünf Farben auf dem Trikot repräsentieren die fünf Kontinente, Anm. d. Red.) trage ich bei jedem Training und Rennen auf dem E-Mountainbike. Dieses zu tragen, ist sehr motivierend und macht mich stolz. Allerdings erzeugt es auch einen zusätzlichen Druck. Durch das Trikot sieht an den Rennen jeder, wer der amtierende Weltmeister ist. Und als solcher will man natürlich möglichst vorne mitfahren. Auch das Medieninteresse ist inzwischen grösser, und man muss auch mal Fragen beantworten, wenn einem nicht danach ist. So wie letztes Jahr am Weltcuprennen in Barcelona, als mir die Kette gerissen ist. Auch die Fans haben Freude, wenn sie einen Fahrer in diesem Trikot unterwegs sehen. Diese Freude zu sehen, macht mich stolz.

Macht Sie dieses Trikot mental stärker?

Auf jeden Fall. Für mich ist es eine zusätzliche Motivation, dieses Trikot zu tragen. Um gute Leistungen zu erzielen, muss man sowieso auch im Kopf stark sein. Wer mental nicht stark ist, kann schon mal ein Rennen verlieren, auch wenn er technisch und konditionell gut ist. Es ist mir deshalb wich-

tig, mit einem Mentalcoach zusammenzuarbeiten. Ich visualisiere jeweils die Strecke der Rennen. So viele Runden kann man nämlich im Training gar nicht erst fahren, um sich alle relevanten Stellen zu merken. Deshalb muss man sich alles Wichtige einprägen. Wenn ich an den Start gehe, kenne ich jeden Stein und jede Wurzel auf der Strecke.

Um das Weltmeistertrikot auch in Zukunft zu tragen, müssen Sie Ende August in Andorra den Titel verteidigen. Ich werde alles daransetzen, den Titel zu verteidigen.

Wenn es Ihnen nicht gelingt, können Sie ein Leben lang zumindest die Regenbogenfarben auf einem anderen Trikot am Ärmel und am Kragen tragen.

Dies ist eine wunderbare Gepflogenheit des Radsports. Diese Streifen trägt man als Weltmeister immer. Das ist ein tolles Gefühl.

Wie oft denken Sie noch an den WM-Titel?

Wenn ich bei uns zu Hause im Büro bin, jeden Tag. Die Goldmedaille hängt zusammen mit einem Regenbogentrikot dort. Der Gedanke an diesen Sieg gibt mir auch Kraft, wenn es mal im Training nicht so läuft, wie ich mir das vorstelle.

Ein WM-Titel ist nur noch mit einem Olympiasieg zu toppen. Das Internationale Olympische Komitee will aber keine Sportarten, bei denen ein Motor im Spiel ist, zulassen.

Ich bin mir dessen bewusst. Allerdings werden immer wieder Sportarten ins olympische Programm aufgenommen, denen man wohl früher kaum Chancen eingeräumt hätte, olympisch zu werden. Vielleicht ist dies beim E-Mountainbike auch einmal der Fall. Die Sportart ist noch immer am Wachsen, und es ist zurzeit schwierig zu sagen, wo die Reise hinführt. Für mich ist es spannend, diese Entwicklung zu verfolgen und Teil von dem allem zu sein.

«Bei meiner Premiere auf dem E-Mountainbike stürzte ich.»

Im Gegensatz zum E-Mountainbike ist Cross Country olympisch. Wie gross schätzen Sie dort die Chancen ein, einmal mit von der Partie zu sein?

Bei zwei Quotenplätzen der Schweiz wird es schwierig sein, mich für die Olympischen Spiele zu qualifizieren. Aber ich bin auch im Cross Country sehr ambitioniert und werde versuchen, mich kontinuierlich zu verbessern.

Die Spitze im Cross Country ist in der Schweiz seit Jahrzehnten sehr breit. Wie ist dies zu erklären?

Die Trainingsbedingungen in der Schweiz mit all den Trails sind super. Zudem wird der Nachwuchs sehr gefördert, und es gibt tolle Rennen für die jungen Fahrer. Und nicht zuletzt machen auch die Radklubs eine gute Arbeit.

Zeitweise waren Sie auch noch im Radquer unterwegs. Werden Sie diese Disziplin weiter ausüben?

Radquer werde ich nur noch sporadisch fahren. Als Ausgleich finde ich es sehr gut. In der Schweiz gibt es leider keine internationale Serie mehr. Es wird immer schwieriger für mich, alles unter einen Hut zu bringen. Deshalb fokussiere ich mich auf Cross Country und E-Mountainbike.

Ihr Vorbild ist Mathieu van der Poel. Der Niederländer hält im Cross Country, im Radquer und auf der Strasse mit der Weltspitze mit. Können Sie sich vorstellen, wie andere Mountainbiker auch, Strassenrennen zu bestreiten?

Nein, das ist kein Thema für mich. Ich schaue mir aber Strassenrennen sehr gerne an, insbesondere die Frühjahrsklassiker. Mein Lieblingsrennen ist Paris-Roubaix. Auf dem Rennvelo bin ich im Training viel unterwegs, denn mehr als die Hälfte des Konditionstrainings absolviere ich auf der Strasse.

Am letzten Wochenende sind Sie im Cross Country am Swiss Cup im aargauischen Gränichen in die Saison gestartet. An jenem Ort, wo Sie seit einem Jahr wohnen. Wie fällt Ihr Fazit zum Saisonauftakt aus?

Mit dem 14. Rang kann ich zufrieden sein, zumal der Wettkampf mit vielen starken Fahrern besetzt war. Ich hatte eine gute Saisonvorbereitung und sehe mich mit dieser Leistung darin bestätigt.

Was für einen Bezug haben Sie noch zum Seeland?

Oft bin ich bis zu zweimal pro Woche im Seeland. Einerseits wegen des Stützpunktrainings, andererseits um meine Eltern in Täuffelen zu besuchen. Es bedeutet mir nach wie vor viel, am Bielersee zu sein. Hier bin ich aufgewachsen und habe viele Trainings absolviert. Ich ken-

«Mit meiner Frau Kathrin mache ich manchmal eine Kaffee-Challenge.»

ne immer noch viele Leute im Seeland und auch einige Sponsoren von mir sind aus der Region. In Magglingen zu trainieren oder um den Bielersee zu fahren, macht mir immer jede Menge Spass.

In Gränichen wohnen Sie mit Ihrer Frau Kathrin Stirnemann, die im Radsport bekannt ist.

Wir haben uns durch das E-Mountainbiken kennengelernt. Sie wollte sich auf die WM vorbereiten, und ich habe ihr Tipps gegeben. Sporadisch fährt sie auch noch E-Mountainbike-Rennen und ist Mountainbike-U19-Nationaltrainerin der Juniorinnen. Zudem ist sie bei den Frauen Assistententrainerin bei der U23 und der Elite im Mountainbike.

Sie haben seit letztem Jahr nicht nur einen neuen Wohnort, sondern mit Specialized auch ein neues Team. Was hat Ihnen dieser amerikanische Velohersteller gebracht?

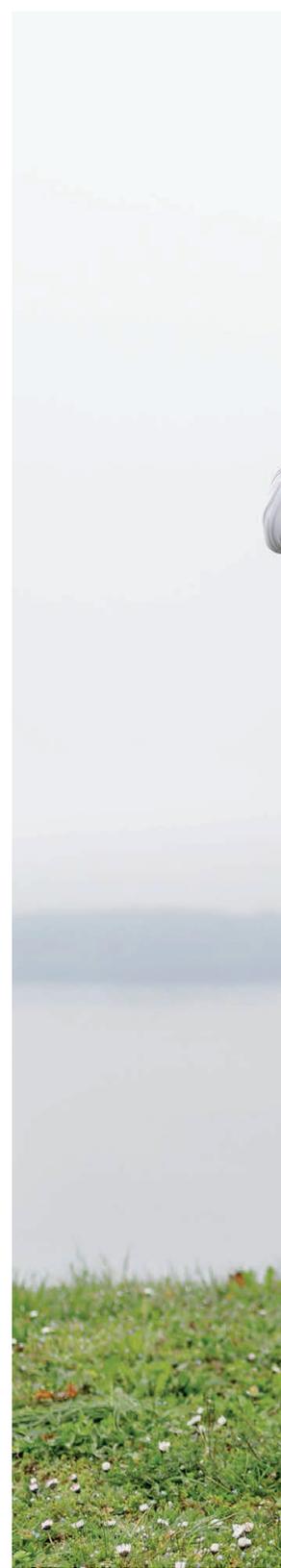
Ich fahre nun in einem professionellen Umfeld und habe einen sehr guten Support vom Material her und von allem, was mit der Entwicklung von E-Mountainbike zusammenhängt.

Wohin geht die Entwicklung der E-Mountainbikes?

Die Batterien werden leichter werden und die Reichweite wird wachsen. Mein E-Mountainbike ist knapp 20 Kilogramm schwer. Im Cross Country fahre ich auf einem Mountainbike, das 10,5 kg wiegt. Das ist schon ein grosser Unterschied.

Sie sind jetzt 26 Jahre alt. Im besten Fall können Sie wohl noch ein Jahrzehnt auf diesem Leistungsniveau Mountainbike fahren. Denken Sie schon darüber nach, was Sie nach Ihrer Karriere machen werden?

Ich kann mir gut vorstellen, als Coach im Radsport tätig zu sein. Ich absolviere zurzeit die Be-



Der Seeländer Joris Ryf hat schon



unzählige Male im Training den Bielersee umfahren.

Bild: Nik Egger

rufstrainer-Ausbildung von Swiss Olympic in Magglingen (Joris Ryf hat das Sport-Kultur-Studium in Biel mit der Matur abgeschlossen, Anm. d. Red.). Wenn alles gut läuft, bin ich im nächsten Jahr fertig mit meiner Ausbildung.

Was machen Sie, wenn Sie mal nicht trainieren oder an einem Wettkampf teilnehmen?

Ich betreibe gerne in den Trainingspausen Wassersportarten wie Kitesurfen oder Wellensurfen. Kitesurfen war ich auch schon im Bielersee. Und zudem koche ich sehr gerne.

Dann sind Sie Ihr eigener Ernährungsberater.

Ich achte natürlich schon sehr auf eine gesunde und ausgewogene Ernährung. Aber ich hole mir auch schon mal Rat. Und zwar in allen Bereichen. Ich habe verschiedene Mentoren, die ich dann anrufe, wenn ich etwas wissen will. Als Athlet finde ich immer etwas, was ich optimieren kann. Deshalb ist ein Netzwerk mit Spezialisten sehr wichtig für mich. Es sind einzelne Puzzleteile, die ich von Jahr zu Jahr zusammenfüge, damit ich mich verbessern kann.

Auf Instagram sieht man Sie oft Kaffee zubereiten. Das überrascht nicht, denn die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer trinken gerne Kaffee. Weshalb ist das so?

Das hat verschiedene Gründe. Man muss schon ein Perfektionist und bereit sein, Zeit zu investieren, um einen wirklich guten Kaffee zu machen. Am Morgen aufzustehen und meistens einen Cappuccino zu machen, ist für mich ein schönes Ritual. Und vor dem Training nehme ich dann noch einen Espresso. Es ist ein angenehmer Kick, um mit einem guten Gefühl loszufahren. Bei den meisten Radfahrern steht eine schöne Kaffeemaschine in der Wohnung. Mit meiner Frau Kathrin mache ich manchmal eine Kaffee-Challenge. Dabei stellt sich die Frage, wer den besten und schönsten Kaffee macht. Leider verliere ich meistens.

Zur Person

Wohnort: Gränichen
Geburtsdatum: 4.10.1997
Klub: Mauna Loa Bikers & RC Gränichen
Team: Specialized Racing
Grösste Erfolge: Weltmeister im E-Mountainbike in Glasgow 2023, achtfacher Weltcup-Sieger im E-Mountainbike, Schweizer Meister im E-Mountainbike in Distentis 2023, 4. Gesamtrang am Swiss Bike Cup der Elite 2022 und 1. Rang am Snow Bike Festival Gstaad 2020. Die Saisonplanung ist unter www.jorisryf.ch
Hobbys: Kitesurfen, Wellensurfen und Kochen (ps)

Wochenkommentar

Die Sache lässt sich gar nicht gut an

Die Schweiz und die EU versuchen seit dieser Woche eine neue Annäherung. Die Vorzeichen sind schlecht. Wie schlimm wäre ein erneutes Scheitern?

Zwei Frauen mit einem strahlenden Lachen – und dahinter wetzen die Gegner schon die Messer. Schein und Wirklichkeit hätten beim Besuch von Bundespräsidentin Viola Amherd bei EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen nicht weiter auseinanderliegen können.

Anlass für die aufgesetzte Freundlichkeit war der Auftakt zu neuen Verhandlungen über die bilateralen Beziehungen, die seit 16 Jahren schwer gestört sind. Seit 2008 will die Union eine automatische Rechtsübernahme der Schweiz. Das weckt Ängste und Widerstand.

Die schönen Worte von Amherd und von der Leyen sollten Hoffnung auf ein Gelingen der Verhandlungen verbreiten. Aber kaum waren sie verklungen, zeigten Reaktionen in Bern und Brüssel, wie schwer – vielleicht sogar unmöglich – ein erfolgreicher Abschluss sein wird. Dazu brauchte es nicht einmal die Gegner aus der ersten Reihe. Die SVP konnte es der Linken überlassen.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund drohte mit der Sabotage der innenpolitischen Gespräche. Und der zuständige Beamte bei der EU, Maros Sefcovic, liess durchblicken, wie klein der Wille der EU ist, Zugeständnisse zu machen. Der Slowake steht für eine mittlerweile mehrheitsfähige Haltung innerhalb der EU, wonach die Schweiz kein einziges Privileg erhalten soll, das nicht auch jedes andere Drittland erhält.

Das sind schwierige Voraussetzungen. Denn im Unterschied zu anderen Ländern wird in der Schweiz das Volk über das Ergebnis der Verhandlungen entscheiden. Und alle umstrittenen Punkte sind emotionale Themen, von denen jedes einzelne das Potenzial hat, eine Abstimmung zu Fall zu bringen: Zuwanderung, Lohnschutz und fremde Richter. In der Summe ist das toxisch.

Der Widerstand der SVP gegen das Paket ist gottgegeben, unabhängig vom Resultat der Verhandlungen, weshalb es keine weitere wichtige politische Kraft vertritt, die dagegen mobilisiert.

Aber die innenpolitische Lage kann den Befürwortern wenig Hoffnung machen, sowohl von den Kräfteverhältnissen her als auch, was das Personal betrifft: Der Gewerkschaftsbund strotzt seit dem Sieg bei der AHV-Abstimmung vor Selbstvertrauen und lässt das die Verhandlungspartner spüren. Uneinigkeit über einen Spesenartikel, an dem sich die EU stösst, hat für die Drohung ausgereicht, den Verhandlungstisch im Bundeshaus zu verlassen. Es scheint wenig wahrscheinlich, dass die Gewerkschaften zu nennenswerten Kompromissen bereit sind.

Die Spitze des Arbeitgeberverbandes wiederum, in dessen besonderem Interesse es liegen sollte, dass die wirtschaftlichen Beziehungen mit der EU wieder berechenbarer werden, steckt in einer Führungskrise und hat zurzeit wenig Durchschlagskraft. Und die zuständigen Bundesräte haben ausgerechnet in den Dossiers, die das Verhältnis zur EU betreffen, enormes Steigerungspotenzial, um vorsichtig auszuweichen.

Wirtschaftsminister Guy Parmelin, dessen Aufgabe es wäre, die Sozialpartner auf eine Linie zu bringen, scheint als Moderator überfordert, und Aussenminister Ignazio Cassis wirkt in der Europapolitik blass, uninspiriert und nach dem Fiasco mit dem Rahmenvertrag angeschlagen. Ausserdem fragt man sich: Hätte eine Mehrheit der Bundesrätinnen und Bundesräte überhaupt die nötige Leidenschaft, ein ausgehandeltes Abkommen in der Öffentlichkeit so zu vertreten, dass es eine Chance hat? Zweifel sind erlaubt.

Kommt erschwerend hinzu, dass die EU nicht gerade viel unternimmt, in der Schweiz ein sympathisches Image zu generieren, was helfen würde, wenn eine Abstimmung auf der Kippe steht. Dabei muss man nicht einmal auf das Demokratiedefizit in der Zentrale und in Ungarn verweisen. Nach dem Scheitern der Verhandlungen um das Rahmenabkommen hat die EU die Schweiz von wichtigen Bildungs- und Forschungsabkommen ausgeschlossen – sachfremd und willkürlich. Eine Machtdemonstration, die an Erpressung grenzt und die Ablehnung verstärkt hat.

In der Schweiz gibt es eine starke Strömung, die ein Scheitern von Verhandlungen mit der EU als wenig schlimm bezeichnet. Das hat einen guten Grund: Seit Jahren ist das Verhältnis zur EU krisengeplagt – und trotzdem stehen wir bezüglich der wichtigsten wirtschaftlichen und sozialpolitischen Indizes vergleichsweise gut da. Warum also sollten wir ein Abkommen unterzeichnen, das uns Autonomie kostet?

Eine Antwort ist: Weil die Verträge veralten und teilweise wegfallen, wenn sie nicht erneuert werden (zum Beispiel beim Luftverkehr). Und da neue Verträge – etwa im Energiesektor – auf die lange Bank geschoben würden, könnte es dereinst durchaus ein echtes Problem geben. Vermutlich braucht es das, bevor eine Mehrheit einen neuen Vertrag mit der EU will.



Dieter Stamm