Ohne Seele

In Italien befeuern großes Geld und große Begeisterung den Fußball. Hierzulande ist der Konzern-Verein Bayer Leverkusen, trotz allen Geldes, Symbol für fußballerischen Niedergang.

Wenn Gert-Achim Fischer, den Präsidenten des Fußballvereins Bayer Leverkusen, der Zweifel befällt, geschieht es meist in angenehmer Atmosphäre. Der vereinseigene Koch hat nach dem köstlichen Frühlingssalat mit Shrimps eine Gemüsecremesuppe im VIP-Raum des Bayer-Fußballstadions auftischen lassen, im Kerzenschein huschen Kellner umher, als Fischer seufzt: „Hier kann alles in Frage gestellt werden, nur nicht der Sponsor."

Die harsche Bemerkung des kultivierten Fußball-Präsidenten, der zugleich Direktor der Altersversorgung in dem Chemie-Konzern ist, zielte auf einen beklagenswerten Umstand: Trotz jährlicher Investitionen von etwa acht Millionen Mark, trotz der Verpflichtung von Herren aus dem Trainergewerbe, die fachlich beste Referenzen mit konzerngemäßem Auftreten verbanden, trotz ungezählter wuselnder Hilfskräfte läßt der Tabellenstand in der Bundesliga sehr zu wünschen übrig.

Auf rätselhafte Weise symbolisiert Bayer Leverkusen die Krise des bundesdeutschen Fußballs. Kraftlos, müde und uninspiriert stolpern die Bayer-Fußballer, nahezu allesamt von ausgewiesener Begabung, Woche für Woche über den Fußballplatz. Sie werden erstklassig bezahlt, hatten – bis zum Rausschmiß vor drei Wochen – mit dem Holländer Rinus Michels einen der berühmtesten Trainer der Welt und spielen dennoch in einem neu ausgebauten Stadion einen Buchhalter-Fußball ohne Herz und Feuer.

Leverkusener Profis: Kraftlos, müde und uninspiriert

Den orgiastischen Fußballfesten in Mailand oder Neapel, wo sich inzwischen die Weltelite der Kicker versammelt, glaubten die Propheten hierzulande nur ein Modell entgegenhalten zu können: den reichen Wirtschaftskonzern als Fußball-Veranstalter, der die besten Spieler finanziell anziehen könnte. Doch nicht nur in Leverkusen und bei der Bayer-Filiale in Uerdingen erweist sich, daß VfB Daimler Stuttgart oder BMW München noch lange keine Erfolge garantieren.

In Frankreich scheiterte gerade der kostspielige Versuch des Rüstungskonzerns Matra, Racing Paris in einen Spitzenverein zu verwandeln. Sieben Jahre lang flossen jährlich rund 25 Millionen in den Verein, Weltstars wie der einheimische Luis Fernandez, der Uruguayer Enzo Francescoli und der Deutsche Pierre Littbarski spielten für Matra Racing.

Alles umsonst. Man habe „den Fußball mit seinen archaischen und unvorhersehbaren Seiten", so Matra-Präsident Jean-Luc Lagardère, nie in den Griff gekriegt. Und ahnungsvoll fügte er hinzu: „Vielleicht haben wir bei Matra und die Fußballverantwortlichen nicht dieselbe Idee von Sport gehabt."

Offenkundig wird, daß eine geheimnisvolle Alchemie nötig ist, um einem Fußballverein Erfolg einzuhauchen. Neben den unvermeidlichen Millionen scheint eine ruhmreiche Tradition und heimische Verwurzelung, wie die Beispiele in Italien und Spanien zeigen, hilfreich zu sein. Jene trunkene Sentimentalität aber, die zugleich den SSC Neapel wie den FC St. Pauli über ihre Leistungsgrenzen hebt, ist in Leverkusen undenkbar: Der Schlachtruf „Bayer" mag zwar den Geldgebern gefallen, muß aber den Zuschauern als öffentliche Lobpreisung des Arbeitgebers vorkommen und damit entsprechend zaghaft ausfallen.

Der Fußballverein, reduziert auf die Rolle als imageförderndes Konzernanhängsel, ist leblos wie ein Fußball ohne Luft. Statt dessen bildet er, jedenfalls in Leverkusen, absurde Hierarchien.

Mittlerweile werkeln so viele Firmenangehörige im Klub, daß ein Spieler klagt, er „blicke selbst nicht mehr durch, wer wo in welcher Funktion rumturnt", am besten buckele man auch vor jenem

Präsident Fischer, Trainer Gelsdorf: Buchhalter-Fußball erstklassig vergolten

Nachbarschulte

Lager-Kapazität nach Ihrem Bedarf

Leichtbauhallen-Vermietung

- Keine Fundamente
- Kurze Bauzeit
- Flexible Mietdauer
- Keine Kapitalbindung

Sie bestimmen Größe, Ort und Standzeit — wir nennen Ihnen die Miete.

Rufen Sie uns an. Wir haben auch für Sie die richtige Lösung.

Tel. (0 45 61) 26 31

Nachbarschulte
Hallenvermietung GmbH
Am Hafensteig 3
2430 Neustadt in Holst.
Telefon (0 45 61) 26 31+26 20
Telefax (0 45 61) 26 64
Teletex 456 112 = nahaoh

Angestellten, „der auf der Geschäftsstelle die Briefmarken klebt".

Neben dem Trainer gibt es gleich vier Fußball-Verantwortliche. Hinter dem Werksdirektor Fischer zeichnet Volrath Hoene als Fußball-Chef verantwortlich. Hoene, im Hauptberuf Direktor des Pflanzenschutzwesens, gilt für Lokalreporter als letzte Anlaufstation in flauen Zeiten. Der sei, meint einer, „immer für einen Spruch gut".

Der Manager-Posten ist in Leverkusen sogar doppelt besetzt: Michael Meier, 39, soll sich ums Wirtschaftliche kümmern: Reiner Calmund, 40, ist fürs Sportliche zuständig.

Bisweilen differieren die beiden Manager in ihren Urteilen. Während Meier den Trainer Michels bis kurz vor dessen Entlassung für „einen Sechser im Lotto" hielt, kündigte Calmund schon im Dezember letzten Jahres das Ende des Fußball-Lehrers an: „Wenn Michels das nächste Spiel verliert, ist er weg." Später nährte Calmund den Volkszorn, indem er eine örtliche Boulevard-Zeitung stets mit den neuesten Verfehlungen des Holländers versorgte.

Aus Angst vor Aktionären und Belegschaft reagieren die Bayer-Oberen äußerst empfindlich auf den Vorwurf, allzu großzügig mit dem Geld umzugehen. Daher arbeiten die Werks-Fußballer, wie öffentlich gern bekundet wird, nach leistungsbezogenen Verträgen. Die Bezahlung ist üppig: Belegt die Elf Rang eins in der Bundesliga-Tabelle, kassiert jeder eingesetzte Spieler 2800 Mark pro Punkt, für die Plätze zwei bis sieben gibt es immerhin 2400 Mark.

Mittels der stattlichen Grundgehälter läßt sich bei Bayer auch ohne Erfolg reich werden. So gilt der 25jährige Stürmer Herbert Waas, der Liebling eines Konzern-Mächtigen, mit 750 000 Mark jährlich als Spitzenverdiener der Liga. Die Kollegen Bum Kun Tscha, Christian Schreier oder Wolfgang Rolff liegen mit 450 000 bis 500 000 Mark ebenfalls noch weit über dem Durchschnitt.

Alle vier Fußballer zählten zum Besten, was die Bundesliga hatte, ehe sie auf ihren Pfründen in Leverkusen entschlummerten. Da Bayer auch noch Arbeitsplätze und spezielle Extras offerieren kann, zieht es unseligerweise immer wieder erstklassige Fußballer in den Chemie-Klub.

Nächste Saison wird der Düsseldorfer Zweitliga-Torjäger Sven Demandt zu Bayer wechseln. Der Bochumer Martin Kree, berühmt für seinen wuchtigen Schuß, zieht auch nach Leverkusen: Sein Vater hat eine Spedition, die künftig Aufträge des Werkes erhalten wird.

Zu welchen Mißverständnissen der kulturelle Zusammenprall zwischen Managern und Fußballern führen kann, belegt ein skurriles Beispiel. Als unter den Spielern der Wunsch aufkam, nach Bundesliga-Kämpfen doch mal „irgendwo gemütlich zusammenzusitzen", reagierte der damalige Fußball-Chef Hermann Thul mit der Routine eines Bayer-Materialeinkäufers auf den Wunsch nach Wärme und Vereinsmeierei.

Im teuersten Möbelhaus am Platz orderte der Bayer-Mann („Das Ambiente muß stimmen") mehrere Polster-Garnituren. Die verstaute er in einem Bau-Container, wo sie die Woche über unberührt ruhten. Am Spieltag ließ Thul die harte Alltags-Bestuhlung aus dem Vereinsheim räumen, um für seine gemütlichen Sitzgruppen Platz zu schaffen.

Daß Fußball wenig mit kühler Eleganz und sehr viel mit verschwitzter Emotionalität zu tun hat, ist offenkundig ein schwer vermittelbarer Tatbestand. Für 50 Millionen Mark lassen die Bayer-Manager derzeit ihr Stadion modernisieren: In den VIP-Räumen wird das Kölsch-Bier schon

Stürmer Waas
Teures Lieblingskind

jetzt von Kellnern im schwarzen Anzug und Fliege gereicht.

Passend zum Ambiente hatten die Bayer-Verantwortlichen bislang auch stets die Trainer gewählt: den humanistisch gebildeten Dettmar Cramer, der auch Vorträge vor einem Ausschuß hessischer Chemie-Unternehmen halten konnte; den freundlichen Erich Ribbeck, der so natürlich dem Bild des kalten Konzerns entgegenwirkte; den Weltmann Rinus Michels, dessen Anwesenheit suggerierte, daß Bayer und nicht Holland die aufregende Fußball-Europameisterschaft gewonnen hatte.

Nach dem Michels-Rausschmiß, den die stilempfindlichen Bayer-Manager so gern in Form eines freiwilligen Abganges gesehen hätten, der allerdings an dem rauhbauzigen Holländer scheiterte, ist unverhofft eine ganz neue Lage entstanden. Da mitten in der Saison nicht einmal ein Weltkonzern einen Spitzentrainer verpflichten kann, ist ein Mann

nach vorne gerückt, der den Tag vorzugsweise im Trainingsanzug verbringt: Der Michels-Assistent und Ex-Profifußballer Jürgen Gelsdorf, 36, soll nun den Wunsch des Präsidenten erfüllen, daß Bayer Leverkusen „nicht irgendwo im Mittelfeld steht".

Aber ist das wirklich wichtig? Falls die Bayer-Fußballer Deutscher Meister würden, wäre das in Leverkusen sicherlich ein paar Flaschen Champagner wert – für das Unternehmensziel ist es überflüssig. Ein „Imagetest" hat ergeben, daß der Chemiegigant inzwischen schon eindeutig als Verein für Leibesübungen bekannt ist. Nach „Pharmazeutika", „Chemie" und „Kunststoff" assoziieren die Bundesbürger Bayer an 4. Stelle mit „Sport". Und damit, zieht Präsident Fischer voller Genugtuung das Fazit, „stehen wir besser als Hoechst und BASF".

AUTORENNEN

Einbeinige Zwerge

Das „Wunder von Imola" war keines: Hochmoderne Technik verhinderte, daß der Formel-1-Pilot Gerhard Berger in seinem Wagen verbrannte.

Mexiko im Mai vergangenen Jahres: Der Franzose Philippe Alliot biegt beim Training zum Großen Preis auf die Start- und Zielgerade ein. Plötzlich, bei Tempo 250, bricht sein Lola aus, knallt in die Boxenmauer; Reifen, Spoiler, Radaufhängung wirbeln durch die Luft, das Cockpit – im Reglement treffsicher „Überlebenszelle" genannt – überschlägt sich mehrfach, bleibt kopfüber auf dem Asphalt liegen. Alliot krabbelt unverletzt heraus.

Rio im März dieses Jahres: Der Belgier Thierry Boutsen fliegt bei Testfahrten vor dem Saisonstart mit 220 Stundenkilometern aus einer Rechtskurve. Beim Aufprall auf die Leitplanken, so gibt der Williams-Fahrer später zu Protokoll, empfindet er „150 g, die auf mich einwirkten". Boutsen kommt mit Rükkenprellungen davon.

Imola am vorigen Sonntag: Der Österreicher Gerhard Berger schießt in einer langgezogenen Linkskurve bei 270 km/h geradeaus in eine Betonmauer, rund 100 Meter weiter kommt das kreiselnde Wrack zum Liegen und fängt Feuer. Der Sechspunktgurt fügt Berger einen Rippenbruch und einen Haarriß im rechten Schulterblatt zu. Weil er aus Aberglauben altmodische Handschuhe trägt, erleidet er Verbrennungen zweiten Grades an den Handflächen.

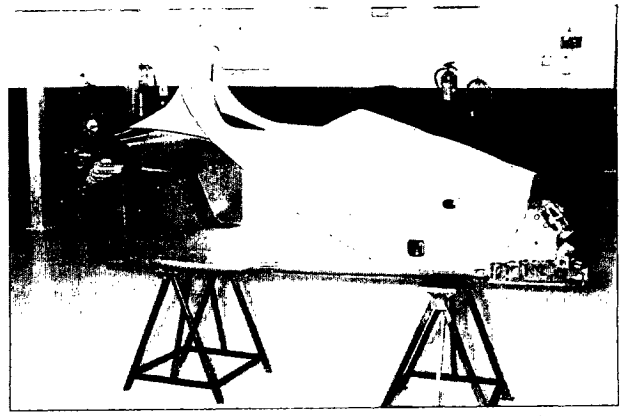
Die TV-Bilder vom schlimmsten Formel-1-Crash seit 1982, als der Italiener Riccardo Paletti nach einem Startunfall in Montreal in seinem Fahrzeug verbrannte, haben die Zuschauer in fassungsloses Staunen versetzt – in den Medien wird tagelang das Bild vom „Wunder in der Tamburella-Kurve" strapaziert. Doch Experten sehen bei aller Erleichterung über den glücklichen Ausgang des Horror-Spektakels die Rettung des Ferrari-Piloten eher nüchtern.

Berger erfuhr im „Autodromo Enzo e Dino Ferrari" am eigenen Leib, was er seinerzeit nach dem Alliot-Unfall in Mexiko behauptet hatte: „Vor zehn Jahren wäre der Fahrer tot gewesen." Lebensrettend für den risikofreudigen Tiroler („Ich leb' momentan zu gefährlich, weil ich übermütig bin") war eine revolutionäre Entwicklung im Chassis-Bau der Formel 1.

Anfang der achtziger Jahre hatte der damalige McLaren- und heutige Ferrari-Konstrukteur John Barnard beim Besuch von British Aerospace einen Werkstoff entdeckt, den die Flugzeug- und Raumfahrtindustrie bis dahin exklusiv benutzte: die Kohlenfaser, die bei gleichem Gewicht 300mal fester ist als Stahl. Das war der Stoff, befand der Formel-1-Ingenieur, aus dem künftige Siege sind: „Leicht und stabil zugleich." Heute zählt Barnards Innovation zum Branchenstandard – Preis pro Kohlenfaserchassis: 200 000 Mark.

In der jüngsten technischen Evolution ist das Monocoque, jener harte Rumpf, der Fahrer, Instrumententafel, Lenkrad und Pedalerie umhüllt, aus einem Stück gefertigt. Die Wände dieser nur rund 35 Kilogramm wiegenden Schale bestehen aus zwei Schichten kunstharzgetränkter Kohlenfasermatten, in die eine bienenwabenähnliche Struktur aus Aluminium oder Nomex (ein schwer entflammbarer Kunststoff) geschoben wird. Das Verbundmaterial wird in eine Form gelegt und bei 130 Grad vakuumgebacken.

Die Fabrik im südenglischen Guildford, in der Barnard seit zwei Jahren solche Monocoques herstellt, mutet in der Einrichtung an wie ein Weltraumlabor. Die Brennkammer, mit der gearbeitet wird, ist 50 Tonnen schwer und hat rund eine Million Mark gekostet. Bevor die dort tätigen sieben Kohlenfaserspezialisten ihren staubfreien Werkraum betreten, legen sie Gesichtsschutz und Spezialanzüge an und passieren eine Schleuse.



Kohlenfaser-Monocoque
Überlebenszelle aus dem Backofen

Was diese aufwendig produzierten Konstruktionen maximal aushalten, weiß nicht mal ihr Schöpfer. Zwar schreibt der Motorsport-Weltverband (Fisa) seit 1986 Crash-Tests vor, doch Frontalzusammenstöße mit Tempo 36, so die Vorschrift, sind reichlich realitätsfern. „Nur authentische Unfälle auf der Rennstrecke", räumt McLaren-Konstrukteur Steve Nichols ein, geben Aufschlüsse über die wah-

Ferrari-Wrack in Imola: Das Wunder in der Tamburella-Kurve