



SÜDAFRIKA

Elefant am Kap

„Demolish it!“ („Reißt es ab!“), rief ein aufgebrachter Anwohner vor zwei Wochen auf einer Bürgerversammlung. Sein Zorn richtete sich gegen das Cape Town Stadium, das für die Fußball-Weltmeisterschaft 2010 gebaut worden war. Viele Kapstädter nennen die Anlage inzwischen einen „weißen Elefanten“, ein nutzloses Großprojekt. Der Stadt bringt es hohe Verluste ein, die jährlichen Kosten für den Unterhalt liegen bei 52 Millionen Rand, rund 4 Millionen Euro. Man solle mit diesem Geld besser

die Armut bekämpfen, fordern die Wutbürger. Das vom Hamburger Architekturbüro Gerkan, Marg und Partner entworfene Stadion gehört zu den aufregendsten Fußballarenen der Welt; angeblich hatte sich Fifa-Chef Sepp Blatter den spektakulären Standort an der Tafelbucht gewünscht. Doch die WM war nur für den Weltverband ein profitables Geschäft – mit den Folgekosten muss sich Südafrika herumschlagen. Kapstadt hat eine unterentwickelte Fußballkultur. Das Stadion mit 55 000 Plät-

zen ist nur selten voll, zu den Heimspielen des Erstligaclubs Ajax Cape Town kommen nur wenige tausend Zuschauer. Nun entwickelt eine Planungsgruppe ein möglichst gewinnbringendes Nutzungskonzept. Ein Abriss komme nicht in Frage, erklärte der Sprecher der Gruppe. Büros, Läden, Restaurants und Events aller Art sollen künftig die Kassen füllen. So lautet die Idee. Bis auf weiteres jedoch liegt das Stadion am Atlantikufer verlassen wie ein gestrandeter Ozeanriese da.

SPORTZPICCS / PIXATHLON

BÜCHER

Schumi und Kurt

Aus deutscher Sicht besteht die Geschichte der Formel 1 aus drei Phasen: vor Schumacher, Schumacher, nach Schumacher. Der erste Abschnitt dauerte am längsten. In den 41 Jahren, die vergingen, bis der rheinische Raserich den Grand-Prix-Sport aufzumischen begann, fuhren viele Deutsche in der Rennserie. Bis heute sind es knapp 50 geworden. Bekannt sind die wenigsten von ihnen, auch weil viele Piloten nur kurze Gastspiele gaben und sich manche im Training gar nicht erst fürs Rennen qualifizierten. So wie Hans Heyer, der sich 1977 in Hockenheim trotzdem auf die Strecke mogelt, indem er die Verwirrung nach einem Startunfall nutzt und dem Feld aus der Boxengas-

se heraus hinterherbraust. Das erzählt ein Buch über 31 Rennfahrerleben, das ohne Schumacher und Vettel natürlich nicht auskommt, aber 1950 mit Paul Pietsch beginnt, dem ersten Deutschen in der Formel 1. Es ist eine Zeitreise durch die Verhältnisse des Rennsports, in denen Karrieren gediehen – oder jäh endeten. Gerhard Mitter, Wolfgang Graf Berghe von Trips, Rolf Stommelen, Manfred Winkelhock, Stefan Bel-



BILDAGENTUR KRÄLING

Formel-1-Fahrer Ahrens 1968

lof: Sie alle starben, weil sie zu viel riskierten, weil etwas am Wagen brach oder sie in Mauern krachten, so jämmerlich waren die Sicherheitsstandards über Jahrzehnte. Andere, wie Hans Herrmann oder Jochen Mass, zogen sich zurück, weil sie fürchteten, den nächsten Unfall nicht mehr zu überleben. Kurt Ahrens verabschiedete sich besonders schnell. Er betrieb die Rennfahrerei als Hobby, schaffte es aber bis in die Formel 1, wo er viermal startete. Als ihm Teamchef Jack Brabham 1968 nach dem Grand Prix auf dem Nürburgring anbot, die restliche Saison in seinem Rennstall zu fahren, bekam er von Ahrens, damals 28, zu hören: „Du, Jack, dieses Ding hier ist eine Nummer zu groß für mich.“

Ferdi Kräling / Gregor Messer: „Sieg oder Selters – Die deutschen Fahrer in der Formel 1“. Delius Klasing Verlag, Bielefeld; 160 Seiten; 29,90 Euro.