



Start- und Zielgerade auf dem Formel-1-Kurs in Bahrein, Sportminister Fawaz: Prestigeprojekt in der Einöde

AUTORENNEN

Luder-Show im Wüstensand

Auf der Suche nach neuen Einnahmequellen steuert Formel-1-Chef Bernie Ecclestone Richtung Asien. In diesem Jahr gastiert der PS-Zirkus erstmals in China und Bahrein. Die Scheichs wollen mit dem Rennen für ihren Zwergstaat werben: als Urlaubsziel und als Finanzmetropole.

Karger Boden, knöchelhohe Büsche und eine Kamelfarm – mehr hatte das Areal nicht zu bieten, als Hermann Tilke zum ersten Mal die Wüste von Bahrein in Augenschein nahm. Jetzt fährt der deutsche Architekt mit seinem Geländewagen auf einer breiten Piste, auf der in zwei Monaten Formel-1-Rennwagen mit Tempo 300 und mehr entlangrasen werden.

Mit einer Hand hält Tilke, 49, das Lenkrad, mit der anderen zeigt er in Richtung eines hellen Plateaus, das sich hinter der Leitplanke erhebt. „Mit Zement stabilisierter Wüstensand“, erklärt er trocken im Vorbeirauschen. „Muss noch verwittern, damit es ’nen natürlichen Touch kriegt.“ Nach ein paar Kurven, dicht vorbei an der schroffen Wand eines Felsens, doziert er über die geologischen Herausforderungen

seines Jobs. Um Platz zu schaffen für das glatte Asphaltband, habe man reichlich Gestein wegsprengen müssen. So hart sei hier der Untergrund, „das kriegt man mit Baggern gar nicht aufgerissen“.

Hermann Tilke ist der Hofbaumeister der Formel 1. Mit seinen Ingenieuren hat er anfangs Rennstrecken in Europa umgebaut und neu geschaffen, aber das waren konventionelle Arbeiten, bei denen es genügte, den weichen Erdboden zurechtzuschieben, um eine Piste einzubetten.

Inzwischen erledigt der Hobby-Rennfahrer aus Aachen weitaus extravaganzere Aufträge: Vor sieben Jahren hat er einen Kurs für die tropische Wildnis von Malaysia entworfen, und derzeit entsteht nach seinen Plänen ein weiterer in einem Sumpfgebiet in Shanghai. Zehntausende von Pfählen haben die Bautrupps dort in

den Morast getrieben und darauf eine Hügelandschaft aus Styropor und dünner Erdschicht aufgetürmt, damit nicht alles versinkt.

Die Formel 1 betritt Neuland. Sie expandiert nach Asien, schon in dieser Saison wird sich die Zahl der Rennen auf dem bevölkerungsreichsten Kontinent auf vier verdoppeln. Neben Japan und Malaysia macht der PS-Wanderzirkus 2004 erstmals Station in China und Bahrein.

Aus der auf Europa fixierten Rennserie mit gelegentlichen Ausflügen in andere Erdteile, so das Kalkül von Chefvermarkter Bernie Ecclestone, wird eine wahre Weltmeisterschaft. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen auch in der Türkei, in Indien und Südkorea die Triebwerke aufheulen (siehe Grafik). Europa, höhnt Ecclestone derzeit bei so ziemlich jeder Gelegenheit,



Grand-Prix-Start (in Silverstone): Abkehr vom Kernkontinent



Formel-1-Vermarkter Ecclestone: Großzügige Investitionen statt nerviger EU-Verbote

„stehen Schwierigkeiten bevor. In zehn Jahren wird es wirtschaftlich auf das Niveau der Dritten Welt absinken“.

Der Impresario, ein Verfechter uneingeschränkten Geschäftslebens, sieht sich auf dem Kernkontinent der Formel 1 drangsaliert. Den Pfund-Milliardär und Euro-Haser nerven die Tabakwerbeverbote der EU-Länder, er schwärmt von den unerschöpften Märkten Asiens und schimpft über das kleine Karo von Old Europe.

Vor knapp zwei Jahren musste Ecclestone, 73, im Auto zum Großen Preis nach Silverstone fahren, weil sein Helikopter wegen des schlechten Wetters nicht fliegen durfte – prompt blieb er ewig lange auf der Landstraße im Stau stecken. „Ein als Landwirtschaftsmesse verkleidetes Weltereignis“ erlebe er hier, spottete der Engländer beleidigt. Seitdem hat er den britischen Grand Prix zur verzichtbaren Veranstaltung erklärt.

Umso lieber sind dem Kaufmann großzügige Menschen wie jene bahreinischen Scheichs, die noch die Vorzüge einer kräftigen Investition zu schätzen wissen und ihn hofieren. Im September 1999 machte ihm eine Delegation mit dem jungen Kronprinzen Salman an der Spitze beim Rennen in Monza die Aufwartung – und aus der Idee der Araber, eine schlichte Piste für lokale

Rennen zu bauen, entwickelte sich schnell das Grand-Prix-Projekt. Ecclestone empfahl Tilke als Architekten, und noch bevor die Bautrupps in der Wüste anrückten, wurde im September 2002 ein Siebenjahresvertrag abgeschlossen. Als der Pate der Formel 1 im vergangenen Dezember erstmals bahreinischen Boden betrat, bekam er gleich einen der höchsten Orden des Landes verliehen.

300 Millionen Dollar lässt es sich Bahrain kosten, das Prestigeprojekt wie eine real gewordene Fata Morgana in die Einöde von Sakhir zu platzieren. Seit anderthalb Jahren schufteten mehr als 2000 Leute auf dem Baugelände, und da die einheimische

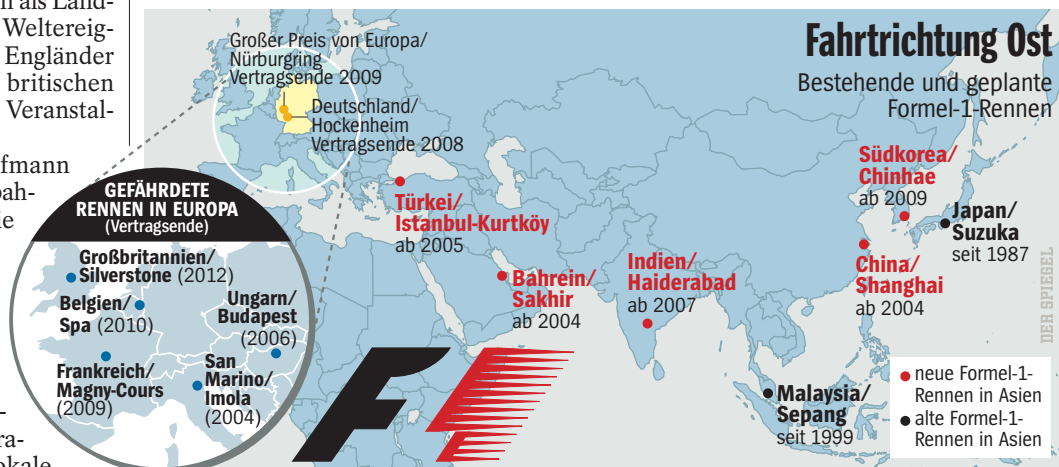
Bevölkerung ein distanziertes Verhältnis zu niederen Tätigkeiten pflegt, kommen die Arbeiter fast alle aus Indien oder Bangladesch. Die Zeit wird knapp, schon am ersten April-Wochenende rückt der Formel-1-Tross im neuen Mekka des Motorsports an; rund ein halbes Jahr früher, als der Plan vorsah. Ursprünglich war der Grand Prix erst zu Saisonende angesetzt worden, doch der avisierte Termin kollidierte mit dem muslimischen Fastenmonat Ramadan. Und im Sommer wäre die Hitze unerträglich für Piloten und Publikum geworden. blieb nur das Frühjahr.

So fix wie Ecclestone mit dem kleinen Königreich im Nahen Osten handelseinig wurde, so sehr verblüffte er nicht nur die Motorsportszene. Ausgerechnet ein 711 Quadratkilometer kleiner islamischer Inselstaat im Golf, dessen gut 650 000 Einwohner vor der arabischen Halbinsel ein ebenso beschauliches wie unbeachtetes Dasein fristen, soll Bühne der protzigsten Luder-Show der Welt werden – wie passt das zusammen?

Mitten in der Wüste sitzt Scheich Fawas Ibn Mohammed Al Chalifa, Vorsitzender der Rennstrecken-Betreibergesellschaft BIC, in einem luxuriösen Zelt. Ein Kiesweg führt zum Eingang, drinnen wirkt der Raum großzügig wie ein Tanzsaal. Auf dem Boden liegen feine Teppiche ausgebreitet, von der Decke hängen zwei Kristalllüster und leuchten die geblühten Stoffwände aus.

Scheich Fawas, eines von rund 800 Mitgliedern der weit verzweigten Königsfamilie Al Chalifa, trägt das traditionelle weiße Gewand Dischdascha mit Kopftuch. Draußen hat der Mann mit dem rundlichen Gesicht seine gestreckte BMW-Limousine geparkt, auf die er so stolz ist, dass er keinen Chauffeur hinters Steuer lässt. Er spielt mit seinem zugeklappten Mobiltelefon in der Hand und lehnt sich in die Kissen: „Die Formel 1 ist ein Weltklasse-Event, hervorragend geeignet, um unser Land damit zu assoziieren.“

Das Fernsehen soll die Kunde vom modernen Bahrain in die Welt tragen, das Rennspektakel wird in rund 200 Ländern zu sehen sein. Vor Ort wurden die Tribü-



nen eher klein und fein gehalten. Die Anlage bietet Platz für 50 000 Besucher; die meisten, rechnet Scheich Fawas, werden aus dem arabischen Raum kommen. Deren Anreise soll standesgemäß und unbeschwert erfolgen – „mit Shuttleflügen aus Abu Dhabi, Dubai und Katar“. Fawas' Stimme ist leise, seine Gesten sind sparsam. Er hat in seinem Leben nie um Aufmerksamkeit werben müssen.

Der 38-jährige Fawas gehört jener Elite von Bahreinern an, die vom Ölreichtum profitiert und eine Spitzenausbildung genossen hat. Sechs Jahre lang hat er Öffentliches Recht in Washington studiert, bei den Irish Guards im englischen Sandhurst die Offiziersschule durchlaufen, danach ist er zum Minister für Jugend und Sport ernannt worden. Bei Auslandsreisen hat er meist den Businessanzug im Gepäck, auf Besuch bei Formel-1-Rennen passt er sich mit Baseballkappe und Polo-shirt gern den modischen Gepflogenheiten der Branche an.

So wie der Minister wandelt das ganze Land zwischen Tradition und Moderne. Seit Hamad Ibn Issa Al Chalifa, 54, vor zwei Jahren vom Emir zum König des Zwergstaats aufstieg, erlebt das ehemalige britische Protektorat einen für arabische Verhältnisse mutigen Umbruch hin zu einer konstitutionellen Monarchie. Hamad begnadigte alle politischen Häftlinge, ge-

währte Exilanten die Heimkehr, führte das Frauenwahlrecht ein, ließ 2002 eine der beiden Parlamentskammern frei wählen und berief in die andere fünf Frauen sowie einen jüdischen Geschäftsmann.

Sogar zu Genüssen aller Art pflegen die Bahreiner ein tolerantes Verhältnis – bis hin zu sündhaftem Tun. McDonald's wirbt am Straßenrand auf Plakaten mit einer schwarz verhüllten Frau für den „McArabia“, und die Männer aus dem angrenzenden Saudi-Arabien kommen gern mit ihren Autos über die Brücke hergefahren, um sich eine Auszeit von den strengen Gesetzen ihrer Heimat zu gönnen, sich in den

Bahrein ist das größte Bankenzentrum der Region, die Schweiz des Nahen Ostens.

Nachtclubs bei Whisky und Bier zu vergnügen und den kaum bekleideten Sängerinnen mehr zuzuschauen als zuzuhören.

Aber Bahrein war schon oft ein bisschen fortschrittlicher als seine Nachbarn. 1932 war es das erste Land am Golf, aus dessen Boden Öl sprudelte; im Nationalmuseum wird jener Buick-Oldtimer präsentiert, mit dem sich der damalige Emir zur Fundstelle chauffieren ließ. Doch nun ist es auch das erste Land, dessen Vorkommen versiegen. Und da Erdgas ebenfalls nicht mehr lan-

ge exportiert werden kann, müssen neue Quellen erschlossen werden.

Wohin die Zukunft des Archipels führen soll, zeichnet sich in der Hauptstadt Manama ab. Dort überragen einige glitzernde Gebäude der islamischen Finanzwelt die Türme der Moscheen: Bahrein ist das größte Bankenzentrum der Region, Minister Fawas spricht unaufgeregt von „der Schweiz des Nahen Ostens“. Um noch mehr mit dem Geldgeschäft zu verdienen, wird an der Küste Land aufgeschüttet für einen mächtigen Bürokomplex: das Projekt „Financial Harbour“, Baukosten eine Milliarde Dollar. Flankierend dazu soll ein neuer Hafen den Handel beleben.

Vor allem aber erhofft sich Bahrein, durch die weltweite Aufmerksamkeit, die der Grand Prix beschert, als Attraktion für wintermüde Touristen aus Europa, Amerika und Asien wahrgenommen zu werden. Das ganze Land wirkt wie ein Mosaik von Baustellen: An der Südküste entstehen Resorts und Hotels für noch einmal 1,2 Milliarden Dollar.

Bei seiner Premiere als exotisches Formel-1-Ziel geht Bahrein indes das Risiko ein, sich selbst zu überfordern. Die Erfahrung im Veranstalten von Motorsport-Großereignissen ist in dem ehemaligen Emirat gleich null.

Der Schreibtisch von Elie Semaan, 47, steht in derselben Baracke an der Renn-



SHEN YU / IMAGINECHINA

Künftige Rennstrecke in Shanghai: Hügelandschaft aus Styropor

strecke, in der auch die Bauleiter ihre Büros haben. Auf der Tischplatte liegt eine dunkelblaue Buchkassette, auf der in großen Lettern „FIA“ steht, das Kürzel für den Automobil-Weltverband. Die Bücher handeln von erlaubten Abmessungen der Wagen, Sicherheitsvorschriften und davon, was erlaubt ist auf der Piste und was verboten. Das dickste Buch enthält alles, was Semaan wissen muss bis zum Grand Prix – es ist das Regelwerk der Formel 1.

Semaan wird beim Rennen als einer der drei Kommissare darüber zu entscheiden haben, ob ein Fahrer unerlaubt überholt oder Flaggen missachtet hat. Von Beruf ist er Ingenieur, sein Arbeitgeber war bislang das Ministerium für Wohnungsbau. Trotzdem ist er für den Formel-1-Job der beste Mann, der in ganz Bahrein zu finden war. Er hat früher ein paar Amateur-Rallies bestritten. „Uns allen fehlt ein bisschen der Hintergrund“, sagt Semaan entschuldigend.

Als Sportdirektor der Rennstreckengesellschaft muss er mindestens 500 Mann Strecken- und Boxenpersonal rekrutieren. Semaan hat Anzeigen in den Zeitungen des Landes geschaltet, dazu einen „Motorsport Marshals Club“ gegründet, auf dessen Internet-Seite sich Freiwillige registrieren konnten.

Mit Mühe hat er die fünf Hundertschaften zusammengebracht, aber wohl ist dem schlanken Mann mit dem kurz gestutzten Schnurrbart nicht. Werden seine Leute in der Hektik eines Unfalls die richtigen Flaggensignale geben? Schaffen sie es, Wrackteile rasch von der Strecke aufzusammeln, ohne selbst zum Verkehrsoffer zu werden?

Semaan wird einige seiner Helfer zum Saisonstart nach Melbourne schicken, damit sie dort noch Erfahrungen sammeln – im Gegenzug kommen Australier als Verstärkung nach Bahrein. Während der drei Tage von Training und Rennen werden die Streckenposten an den gefährlichsten Stellen doppelt besetzt sein:

Falls ein Einheimischer in seinem Taten-drang mit einer falschen Flagge in der Luft herumfuchelt, ist der Aufseher befugt, sie ihm aus der Hand zu reißen. Und selbst die richtige zu schwenken.

DETLEF HACKE