

Niedergang auf Italienisch

Die Mailänder Klubs Internazionale und Associazione Calcio zählten einst zum Besten des Weltfußballs. Nun haben dubiose Eigentümer die Macht übernommen, die Zukunft der Vereine ist ungewiss. *Von Thomas Hürner*

Einmal mehr scheint sich das schon so oft zitierte Bonmot von Tomasi di Lampedusa zu bewahrheiten. „Wenn wir wollen, dass alles so bleibt, wie es ist, dann ist es nötig, dass sich alles verändert“, schrieb der italienische Literaturwissenschaftler in seinem einzigen Roman „Der Leopard“. Möglicherweise werden sich auch die Anhänger der beiden Mailänder Klubs an diesen Satz erinnern, sobald der Anpfiff für das „Derby della Madonnina“ an diesem Sonntagabend durch das altehrwürdige Giuseppe-Meazza-Stadion hallt. Alles hat sich verändert für Internazionale und die Associazione Calcio Milan – und paradoxerweise ist doch alles so geblieben wie unmittelbar zuvor.

Zwei der glanzvollsten Klubs im Weltfußball stagnieren auch mit neuen Eigentümern aus China nur mehr im gehobenen Mittelmaß vor sich hin, vom eigenen Selbstverständnis sind sie genauso weit entfernt wie ihre Präsidenten von der Mailänder Ehrentribüne. Einen Händedruck zwischen zwei mächtigen Klubpatronen wird es entgegen der Tradition auf unbestimmte Zeit wohl nicht mehr geben. Seit Massimo Moratti (Inter) und Silvio Berlusconi (Milan) ihre Klubs nach vielen erfolgreichen und am Ende einiger mageren Jahren veräußert haben, bleiben die beiden wichtigsten Logenplätze sogar beim prestigeträchtigen Stadterby leer.

Im Juli 2016 übernahm der chinesische Einzelhandelsriese Suning die Kontrolle bei Inter, Präsident ist aber immer noch Minderheitsseigner Erick Thohir. „Ein Phantom“, schrieb die italienische Zeitung „La Repubblica“ einmal über den indonesischen Investor, der in Mailand vor allem durch Abwesenheit glänzt und offensichtlich keinerlei Interesse mehr am Klub hat. Deshalb hat Zhang Jindong, der Chef von Suning, seinen Sohn Steven in der Lombardei einquartiert. Mehr als eine repräsentative Funktion hat der Filius aber nicht. Der 26-Jährige sitzt zwar regelmäßig neben Vereinslegenden und Vizepräsident Javier Zanetti im Stadion, hat aber schon mehrmals beteuert, dass die Mechanismen im Calcio absolutes Neuland für ihn seien. Im Vergleich zu den Besitzverhältnissen beim Stadterby sind das aber noch hochseriose Strukturen.

Jüngst versuchte sich sogar die am Fußballsport eher beiläufig interessierte „New York Times“ daran, das undurchsichtige Geflecht bei Milan genauer zu untersuchen. Das Ergebnis ist maximal besorgniserregend. Dass der neue Eigentümer und Präsident Yonghong Li entgegen eigenen Behauptungen nicht zu den

erfolgreichsten Unternehmern in seinem Heimatland gehört, war in Italien bereits vor der Übernahme im April 2017 bekannt. Neu ist, dass die Phosphat-Minen, mit denen er angeblich sein Geld verdient, innerhalb der letzten zwölf Monate vier verschiedene Besitzer hatten. Der Name von Yonghong Li war nicht darunter. Sicher verbirft sind aber die finanziellen Sorgen, die den Klub seit dem zwielichtigen Geschäft mit dem Chinesen umtreiben.

Weil der Verkauf bis zuletzt auf der Kippe stand und wegen ausstehender Ratenzahlungen mehrmals verschoben wurde, musste sich Yonghong Li von der Elliott Management Corporation Geld leihen. Der amerikanische Hedgefonds steuerte mehr als 300 Millionen Euro bei, davon 180 Millionen Euro zum stolzen Zinssatz von 11,5 Prozent und weitere 123 Millionen zu 7,7 Prozent – zahlbar bis zum Oktober 2018. Die Hoffnungen der Milan-Anhänger ruhen also auf einem Mann ohne chinesische Phosphat-Minen, der sich das Geld für die Übernahme zu irrsinnigen Konditionen leihen musste. Selbstredend, dass in Mailand niemand so recht daran glaubt, dass Yonghong Li im vereinbarten Zeitraum die Summe von 383 Millionen Euro (inklusive Zinsen) aufbringen wird.

Wenn ihm das aber nicht gelingt, könnte das dramatische Folgen für Milan haben. Dann wandert der Klub nämlich in die Hände von Elli ott. Schon bei der argentinischen Staatspleite haben die Herren hinter dem Hedgefonds keinen Stein auf dem anderen gelassen und sich so eine goldene Nase verdient. „Es werden billige Schulden aufgekauft und, wenn möglich, mit Profit verkauft, oder der Schuldner wird verklagt“, schrieb der britische „Guardian“ über die übliche Geschäftspraxis der amerikanischen Finanzhaie. Für gewöhnlich sieht die Vorgehensweise von Elliott die Liquidation sämtlicher Vermögenswerte vor. Im Fußball wären das der Verkauf von Spielern, Bürogebäuden oder Trainingsplätzen.

Dass die Zukunft von Milan unter diesen Umständen mehr als ungewiss ist, wird auch an den widersprüchlichen Aus-



Große Vergangenheit, aber in der Gegenwart herrscht Tristesse für Inter und den AC Mailand. Montage F.A.S.



sagen von Geschäftsführer Marco Fassone deutlich. „Im Worst-Case-Szenario gehört der Klub ab Oktober Elliott“, sagte der 54-Jährige kürzlich. Das sei aber kein Grund zur Sorge. Zu 99 Prozent gehe es mit Yonghong Li weiter, außerdem handele es sich bei Elliott ja auch nicht um eine Horde von Banditen, sondern um einen der größten Hedgefonds der Welt. Überliefert ist aber auch, dass Fassone seit Wochen nervös um den Globus tingelt – auf der Suche nach mutigen Investoren, die sich anstelle von Elliott oder Yonghong Li ab Oktober um den kranken Patienten kümmern wollen.

Wenigstens sportlich geht es wieder aufwärts, seit der ehemalige Milan-Mittelfeldspieler Gennaro Gattuso im Dezember den Trainerposten von Vincenzo Montella übernommen hat. Im neuen Jahr sind die „Rossoneri“ noch ungeschlagen und gewonnen sechs der letzten acht Ligaspiele, am Mittwoch gelang der Einzug ins italienische Pokalfinale. Beim Stadterby Inter ging es im selben Zeitraum hingegen rapide bergab, die Qualifikation für die Champions League gerät immer mehr in Gefahr. Nach dem besten Saisonstart der Vereinsgeschichte träumten noch im Herbst viele Fans vom *Scudetto*, inzwischen wird die Mannschaft Woche für Woche lautstark ausgepöfeln. Der Frust der Anhänger entlädt sich nicht nur wegen der zuletzt schwa-

chen bis peinlichen Auftritte ihrer Spieler. Auf große Triumphe folgten bei Inter schon immer absurde Niederlagen, die Faszination der Fans an ihrem Klub gründet sich auch auf dem Charme des Unvollendeten.

Den Fehler in der Geschichte verorten die Tifosi woanders. Sie fühlen sich entmündigt und einem anonymen Machtapparat gegenübergestellt, der fehlendes Branchenwissen bei der Übernahme mit vollmundigen Versprechungen zu kaschieren versuchte. Da hatte Suning-Chef Zhang Jindong nämlich noch stolz verkündet, dass selbst ein Transfer des fünfmaligen Weltfußballers Lionel Messi nicht mehr ausgeschlossen sei. Seither verweilt er stillschweigend in China, sein letzter Besuch in der Modemetropole war im September 2016.

Rede und Antwort stehen immerhin die Sportdirektoren, davon hat Inter nämlich gleich zwei. In Dauerschleife wiederholen Piero Ausilio und Walter Sabatini, dass das spätestens seit dem Neymar-Transfer ad absurdum geführte Financial Fairplay für das Ausbleiben der großen Namen auf dem Transfermarkt zu rügen sei. In Wahrheit ist aber wohl die große chinesische Politik das Problem. Auf Geheiß des mächtigen Staatspräsidenten Xi Jinping werden Kapitalabflüsse ins Ausland seit Mitte vergangenen Jahres streng reguliert, um den Wert des chinesischen Yuan gegenüber dem Dollar zu stabilisieren. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf Investitionen in Fußballklubs.

Dieser Mangel an Ehrlichkeit hätte die Inter-Anhänger früher noch dazu veranlasst, in Heerscharen vor den Geschäftsräumen des Klubs in der Nähe des Mailänder Doms aufzumarschieren. Dort würden heute aber auch die lautessten Proteste ungehört bleiben. Zu viel hat sich verändert in Mailand, inzwischen müssen Inter-Fans aus China diese Tradition weiterführen. Jüngst versammelten sich ein Dutzend von ihnen vor dem Suning-Hauptquartier in Nanjing, in ihren Händen hielten sie ein großes Banner. Auf diesem stand geschrieben: „Ohne echte Liebe für Inter könnt ihr keinen Respekt der Fans erwarten.“

Weg frei für Videobeweis

Fifa: Hilfsmittel soll ins Regelwerk kommen

ZÜRICH (dpa). Die Regelhüter des Fußballs haben grünes Licht für den Videobeweis gegeben. Das technische Hilfsmittel wird nach der zweijährigen Testphase in verschiedenen Ländern nun offiziell eingeführt. Dies hat ein achtköpfiges Gremium aus Vertretern der Fifa und des International Football Association Board (IFAB) am Samstag in Zürich beschlossen. Damit ist auch der Weg frei für den Videobeweis bei der Weltmeisterschaft im Sommer in Russland. Das Fifa-Council muss dem allerdings noch zustimmen.

Den nationalen Verbänden bleibt es jedoch freigestellt, ob sie den technisch und finanziell aufwendigen Videobeweis auch nutzen. Innerhalb der Deutschen Fußball Liga (DFL) gibt es bereits Signale, an den Assistenten festhalten zu wollen. Der Videobeweis wird auch in mehreren anderen europäischen Ligen – nicht ohne Kritik am System – eingesetzt. Die spanische Fußball-Liga plant für die nächste Saison die Einführung. Die Uefa sträubt sich bisher dagegen, den Videobeweis in der Champions League einzuführen.

MELDUNGEN

Skispringer holen Teamsieg

Die deutschen Skispringer sind angeführt von Olympiasieger Andreas Wellinger zum ersten Teamsieg in diesem Winter gekommen. Beim Weltcup im finnischen Ort Lahti siegten die Deutschen in der Besetzung Karl Geiger, Markus Eisenbichler, Richard Freitag und Wellinger vor Polen und Norwegen. *dpa*

Hirscher siegt im Riesenslalom

Marcel Hirscher hat sich mit einer weiteren Ski-Gala seine erste Weltcup-Kristallkugel in dieser Saison gesichert. Der Österreicher dominierte am Samstag den Riesenslalom von Kranjska Gora und machte damit den Erfolg in der Disziplinwertung perfekt. *dpa*

Neymar operiert

Nach seiner Fußverletzung ist der brasilianische Fußballstar Neymar operiert worden. Dem Spieler von Paris St. Germain wurde am Samstag Belo Horizonte eine Schraube im rechten Fuß eingesetzt. In sechs Wochen solle es Informationen zum Heilungsverlauf geben. *dpa*

WM-Titel für Welte

Miriam Welte aus Kaiserslautern hat bei den Bahnrad-Weltmeisterschaften in Apeldoorn zum zweiten Mal nach 2014 die Goldmedaille im 500-Meter-Zeitfahren gewonnen. Die 30-Jährige siegte vor Titelverteidigerin Daria Shmeleva aus Russland. *dpa*

Unterm Heiligenschein

Das neue Sicherheitssystem Halo spaltet die Formel-1-Gemeinde.

Von Hermann Renner



Fühlt sich an wie Fahren mit Dach: Ferrari mit Halo über dem Cockpit

Foto Reuters

Es ist das meistgehasste Teil an einem Formel-1-Auto der neuesten Generation. Selten hat eine Erfindung so viele negative Reaktionen provoziert wie der Halo, der Heiligenschein über dem Cockpit, der bei einem Unfall Leben retten soll. Selbst die Mehrheit der Fahrer ist inzwischen gegen den Titanbügel. Weil er optisch ein Fremdkörper ist. Das plumpe, dreibeinige Gestell passt nicht zu der filigranen Hightech-Maschine darunter. Der Halo raubt der ultimativen Fahrmaschine ihre Eleganz, Aggressivität, Brutalität und ihren Nimbus. Formel-Autos müssen offen sein. Sebastian Vettel sagt: „Das fühlt sich an wie Fahren mit Dach.“ Der Deutsche war zunächst einer der Befürworter des Halo. Lewis Hamilton auch. Andere – wie Max Verstappen, Nico Hülkenberg oder Kevin Magnussen – waren von Anfang an gegen das Flipflop-Konstrukt über ihrem Kopf. „Was hässlich ist, kannst du nicht schönreden“, lästert Magnussen. Vettel und Hamilton haben sich nun auf die Seite des Dänen geschlagen.

Durch den Titanbügel kommen samt der Anlenkpunkte am Chassis weitere 14 Kilogramm zu den ohnehin schon viel zu schweren Autos. Und er macht das Ein- und Aussteigen zu einem akrobatischen Akt. Der Sicherheitsrat des Internationalen Automobil-Verbandes (Fia) testete insgesamt zehn Varianten. Darunter den Halo, offene Scheiben namens *Shield* und *Aeroscreen* und eine geschlossene Kanzel. Der Halo gewann. Versuche haben ge-

zeigt, dass der Cockpitschutz ein 20 Kilogramm schweres Rad mit einer Geschwindigkeit von bis zu 225 Kilometern pro Stunde abhalten kann. Beim Beschuss des Cockpits mit herumfliegenden Teilen hängt es von der Größe des Objekts und seiner Flugbahn ab, ob das Ergebnis positiv, neutral oder sogar negativ ist.

Hier setzen die Kritiker an. Eine Feder – wie im Fall von Felipe Massa im Training zum Großen Preis von Ungarn 2009 – hätte vom Titanbügel auch auf den Körper abgelenkt werden können. Red-Bull-Technikchef Adrian Newey warnt vor einer weiteren Konstellation, bei der sich der Halo als Sicherheitsrisiko erweisen könnte: „Wenn sich bei einer Kollision mit mehreren Autos wie beim Start in Spa 2012 die Nase, der Frontflügel oder die Kufe des Unterbodens des einen Autos zwischen Cockpitrand und Halo verkeilt, kann es zu schlimmeren Verletzungen kommen als ohne Halo.“ Da würde das auftreffende Auto einfach vorbeifliegen. Sorgen, der Fahrer könne sich aus einem auf dem Kopf liegenden Auto nicht schnell genug befreien, zerstreut Fia-Projektileiter Laurent Meckies: „Wir haben das im Labor getestet. Es hat sich gezeigt, dass durch den Halo sogar mehr Freiheit zum Rausklettern für den Fahrer bleibt. Für den Notfall haben wir Werkzeuge entwickelt, mit denen man den Bügel in maximal fünf Sekunden durchtrennen kann.“

Tatsache ist: In 976 Formel-1-Rennen seit 1950 hätte der Halo auf der Basis der

aktuellen Autos und moderner Streckenbegrenzungen nicht ein einziges Leben gerettet. Außerhalb der Formel 1 gab es jedoch Unfälle, bei denen der Cockpitschutz segensreich gewesen wäre. Formel-2-Pilot Henry Surtees wurde 2009 in Brands Hatch von einem Rad erschlagen, Justin Wilson bei einem Indi-Car-Rennen 2015 in Pocono von der herumirrenden Fahrzeugnase eines anderen Autos. Ob diese Art Unfälle in der Formel 1 passieren können, ist fraglich. Da sind die Radträger mittlerweile mit drei Radseilen gesichert. Und eine Nase kann nicht im Stück abbrechen. Vorher würde sich die Karbonstruktur in Staub auflösen. Fia-Präsident Jean Todt sagt: „Wenn wir nur ein Leben retten können, hat es sich gelohnt.“ Klingt plausibel, birgt aber ein Problem. Es gibt noch andere Unfallszenarien, gegen die sich der Motorsport dann absichern müsste. Am Ende würden die Autos wie Panzer aussehen und auch noch den letzten Fan vertreiben. „Oder wir müssen ein Tempolimit einführen. Nur das garantiert absolute Sicherheit“, sagt Magnussen.

Unfälle passieren. Der Motorsport nahm sie jahrzehntlang als gottgegebenes Naturgesetz in Kauf. Man konnte den Regelhütern kaum Vorwürfe machen. Sie waren nicht fahrlässig. Sie wussten es einfach nicht besser. Und sie haben nicht verstanden, dass regelmäßige Todesfälle inakzeptabel für den Sport sind. Ein Umdenken setzte erst mit den Unfällen von Roland Ratzenberger und Ayrton

Senna in Imola 1994 ein. Der Tod im Rennauto war nicht mehr jugendfrei. Der damalige Fia-Präsident Max Mosley und Formel-1-Arzt Sid Watkins traten die Flucht nach vorne an. Sicherheit musste mehr sein als nur ein Lippenbekenntnis. Jean Todt setzt die Arbeit heute fort. In den vergangenen 25 Jahren entwickelte die Fia Schritt für Schritt 47 Sicherheitsfeatures. Sie haben den Motorsport zu einer der sichersten Sportarten überhaupt gemacht.

Heute müssen schon höchst unglückliche Umstände zusammenkommen, um das Sicherheitsnetz zu zerreißen. Wie die 833 Gramm schwere Schraubenfeder, die sich 2009 in Budapest von einem vorausfahrenden Auto gelöst hatte und Massa am Kopf traf. Der Brasilianer überlebte schwer verletzt. 2014 kollidierte Jules Bianchi in Suzuka mit einem Bergekrän. Nach 285 Tagen im Koma erlag der Franzose seinen schweren Kopfverletzungen. Bianchis Unfall war der Auslöser einer weiteren Sicherheitskampagne der Fia. Auch weil dessen Familie den Weltverband verklagte. Mit der Präsentation des Halo in der Öffentlichkeit überschritt der Weltverband aus juristischer Sicht eine Schwelle, die ihm keine Umkehr mehr erlaubt. Würde wirklich einmal ein Fahrer von einem Teil am Kopf getroffen, würde jeder Kläger sofort die Frage stellen: Es gibt eine Technologie, die den Fahrer hätte retten können – warum wird sie nicht eingesetzt?