apobank
Rabobank

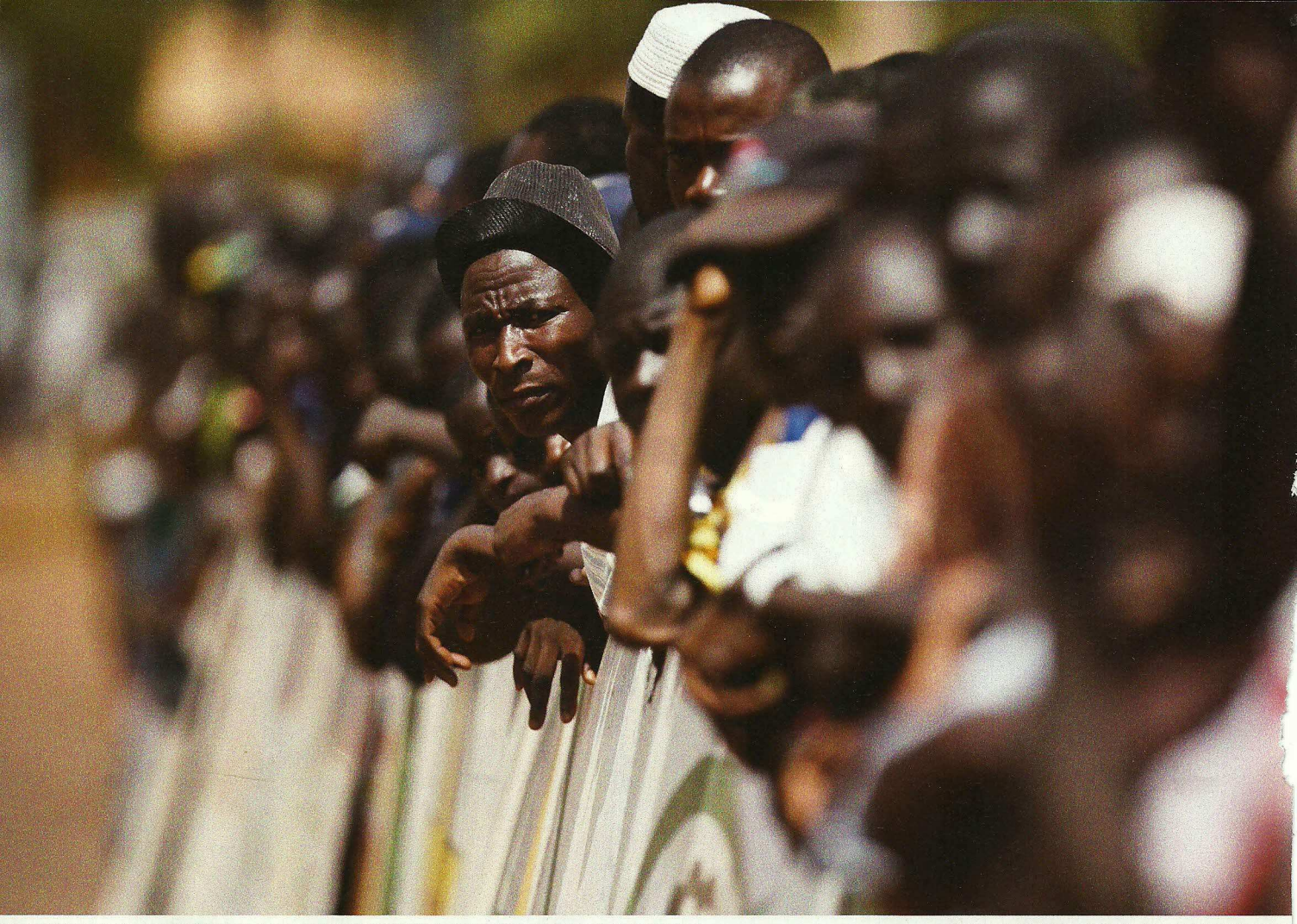
NATIONAL-SPORT

Seit 25 Jahren rauscht einmal im Jahr ein Pulk von Rennfahrern quer durch den westafrikanischen Staat Burkina Faso: Die Tour du Faso ist das größte und traditionsreichste Rennen Afrikas – und ein Abenteuer für Europäer. Unsere Reporter waren dabei

TEXT
Tim Farin,
Christian Parth

FOTOS
Florian Schuh

ROTE ERDE
Sandpisten sind bei der Tour du Faso die Ausnahme – doch das Rennen ist auch auf Asphalt hart genug



OBEN
Erwartungsvoll: Zuschauer im Ziel

LINKS
Ärgernis: Abgehängte Fahrer lassen sich wieder ins Rennen ziehen

RECHTS
Die Tour bringt Marktfrau Zénabo Ouédraogo zusätzliche Einnahmen

LINKS
Fasziniert: Zuschauer bestaunen die schwitzenden weißen Männer

Es sind bange Minuten für Hamidou Bangba Zidweiba. Zuschauer drängen sich direkt hinter ihm über das Absperrgitter, als der Mann im Gelben Trikot unter dem grünen Pagodenzelt Platz nimmt und in seiner Heimatsprache Mòoré die Fragen der Fernsehreporter beantwortet. Gerade eben noch hat der plötzliche Nationalheld Burkino Fasos auf der letzten Runde durch die Hauptstadt Ouagadougou hart gekämpft – und nun muss er doch um alles fürchten: um den Gesamtsieg beim größten und ältesten Radrennen Afrikas, der Tour du Faso.

Ein Konkurrent aus Kamerun hatte in der Hitze des späten Vormittags auf den letzten Kilometern die finale Attacke gestartet und Sekunde um Sekunde aufgeholt. Jetzt wartet Hamidou Zidweiba auf das Urteil der Rennleitung, das ihn schließlich erlöst und seinen ersten Sieg bei einem Etappenrennen bestätigt. Da gerät ein Deutscher gleich neben ihm in Rage. Von Hitze und Wut gezeichnet, schimpft Benjamin Höber: „Das ist das Unsportlichste, was ich jemals erlebt habe!" Vor einer halben Stunde hatte der A-Amateur seinen Platz auf dem Podium noch sicher geglaubt, dann platzte ihm auf dem Rundkurs gleich zweimal ein Reifen. Martinien Tega aus Kamerun wartete nicht – wie bei europäischen Radrennen traditionell üblich – auf seine Gegner, und die versammelte Konkurrenz musste dem Afrikaner folgen, um keine Plätze zu verlieren. Unter ihnen auch Zidweiba, der auf diese Weise das Gelbe Trikot rettet. Höber bleibt am Ende nichts anderes, als den Frust über Platz fünf der Gesamtwertung mit einem Dosenbier hinunterzuspülen.

VOM PFERD AUFS RAD

Bei der Tour du Faso ist vieles anders. Zum 25. Mal bereits hatte sich die Tour du Faso, Afrikas größte Rundfahrt, durch das kleine Land im Westen des Kontinents gewälzt: 15 Mannschaften à sechs Teilnehmer, afrikanische Profis und europäische Amateure, über zehn Etappen und insgesamt 1.279,7 Kilometer. Burkina Faso ist eines der ärmsten Länder der Welt und wird im Human Development Index der Vereinten Nationen auf Rang 181 von 187 Ländern geführt. Ein Auto kann sich kaum ein Burkinabe leisten – wohl auch deshalb ist das flache Land eine Hochburg des Fahrradfahrens. In Burkina Faso – einst eine Nation stolzer Reiter – ersetzte der Drahtesel irgendwann das Pferd, und die Hauptstadt Ouagadougou gilt als Velo-Metropole des Kontinents. Die von der UCI in Kategorie 2.2 geführte Rundfahrt Tour du Faso, 2009 sogar einmal vom Tour-de-France-Veranstalter ASO organisiert, ist ein Traditionsrennen von national-politischer Bedeutung. Die Organisation kostet mehr als eine halbe Million Euro, bezahlt vor allem von staatlicher Seite, 188 Mitarbeiter sind mit der Austragung beschäftigt – viel Geld und Einsatz für ein Land, das allzu wenig hat. Im revolutionären Klima vor 25 Jahren geboren, dient sie heute als Vorzeigeobjekt des Landes und als Ereignis, um den Zusammenhalt der Bürger zu stärken. Schulkinder bekommen sogar frei, um zuschauen zu können.

DER PULS RAST IM STAND

Gern gesehen sind ausländische Gäste und Rennfahrer, weil sie internationales Flair in die entlegenen Dörfer bringen – weiße Männer auf Rennrädern sind eine Attraktion. Zum ersten Mal seit 15 Jahren war auch ein deutsches Team dabei. Die sechs Amateure – vier von ihnen mit A-Lizenz – erlebten eine von Beginn an harte Rundfahrt: Zuerst fiel es ihnen nicht leicht, sich auf das Klima einzustellen – schon im Stehen hatte der Hannoveraner Elmar Hantzsch einen Puls von 156. Dann stürzte sein Teamkollege Heinrich Berger nach der offiziellen Teampräsentation in einen Straßengraben aus Beton, sein Schienbein riss bis zum Knochen auf – trotzdem saß Berger pünktlich zum Start im Sattel. Zu allem Überfluss raste Tage später ein Begleitfahrzeug der deutschen Mannschaft in einen Fahrradfahrer, der die Straße überqueren wollte. Das Auto überschlug sich und blieb auf dem Dach liegen, der Passant erlitt Knochenbrüche. Der Schock im Team saß tief. Schließlich das unselige sportliche Ende auf den letzten Kilometern, als die zwei Pannen Benjamin Höbers von den Gegnern unbarmherzig ausgenutzt werden. Ein Haufen wilder Eindrücke unter dem Stichwort „Afrika".

Für die Organisatoren der deutschen Expedition war die Tour de Faso dennoch ein Erfolg: Dominik Schmengler und Malte Wulfinghoff, zwei Wissenschaftler mit eigenem Unternehmen für nachhaltige Projekte, hatten das Gastspiel der deutschen Fahrer vorbereitet.

„Ein Kind ist erst stolz, wenn es sein eigenes Fahrrad hat. Es kann in die Pedale treten, ehe es zu laufen lernt."

Beide haben bereits zuvor in Burkina Faso gearbeitet, Schmengler in der Entwicklungshilfe und Wulfinghoff für seine Doktorarbeit über die Radrundfahrt aus ethnologischer Perspektive. Das Department of Tomorrow, so heißt ihr Unternehmen, nutzte die Wochen in Afrika nicht nur für sportliche Wettkämpfe. „Wir wollen den Radsport mit einem Bildungsprojekt verbinden und eine Radsportschule gründen", erzählt Wulfinghoff. Ein Projekt, das die Deutschen über die kommenden Jahre vorantreiben möchten, mit Fahrrädern aus Deutschland für den Nachwuchs der Burkinabé.

Die Tour du Faso ist entgegen gängiger Vorurteile vom chaotischen Afrika erstaunlich gut organisiert

EHRENGÄSTE AUF DEM LASTER

Am Abend nach der siebenten Etappe sitzt Wulfinghoff unter einem Pavillon vor dem Teamhotel in Bobo-Dioulasso, der zweitgrößten Stadt des Landes. „Die Menschen hier sind stolz, dass es diese Tour gibt, und wir sind froh, einmal teilnehmen zu dürfen", sagt der Forscher. Eben ist ein gewaltiger Wolkenbruch niedergegangen, die Straße aus rotem Sand aber schon wieder trocken, ein Uniformierter mit Gewehr bewacht den Gartenеingang, während Händler versuchen, die wenigen weißen Kunden von ihren afrikanischen Schnitzereien und Mini-Fahrrädern aus Draht zu begeistern. Die ungewöhnlichen Gäste machen Hoffnung auf Devisen. Ohnehin kommt das Team vom RV Trier bei den Einheimischen gut an. Das liegt nicht zuletzt am Sportlichen Leiter. Wulfinghoff hat für die Position eine nationale Legende engagiert: Ernest Zongo, ein beleibter Mann mit gewaltiger Zahnlücke und einnehmendem Lächeln, hat als einziger Burkinabe zweimal die Tour du Faso gewonnen. Das war in den 1990er-Jahren, heute betreibt er einen Mopedladen in Ouagadougou. „Ernest gibt uns wertvolle Tipps", sagt Wulfinghoff. „Aber er ist sich auch nicht zu schade, abends die Räder zu waschen und zu warten."

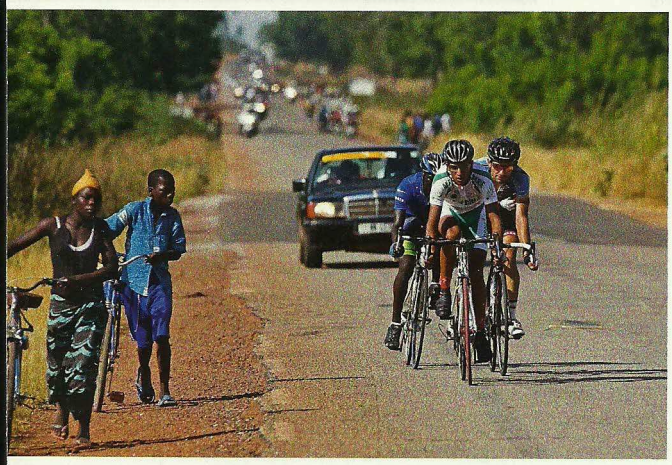
Am nächsten Vormittag bereitet sich das Dörfchen Pa auf die Zielankunft vor. Die Temperaturen nähern sich der 40-Grad-Marke, während sich die Ehrentribüne auf dem Laster-Anhänger gemächlich mit Polizisten, Politikern und Sponsorenvertretern füllt. Die Tour du Faso ist entgegen gängiger Vorurteile vom chaotischen Afrika erstaunlich gut organisiert. Sie bewegt sich zumeist auf geteerten Straßen, Polizisten regeln den Verkehr, die Sperrgitter stehen rechtzeitig, die neun Wertungstrikots und 13 Schärpen für weitere Auszeichnungen sind tadellos vorbereitet. Auch in Pa brüllen die beiden mitreisenden Moderatoren schon Stunden vor der Einfahrt des Feldes immer wieder die Namen der Sponsoren in die Mikrofone. Entlang der Straße haben sich Schulklassen aufgestellt. Kinder laufen den Besuchern entgegen, verschränken zum Gruß respektvoll die Arme und fragen: „Il n'y a pas de cadeau? Gibt es kein Geschenk?" Auch die wenigen Kneipen sind gefüllt. Zénabo Ouédraogo hofft auf gute Geschäfte, sie verkauft am Straßenrand Benga, eine Bohnenspeise mit Spaghetti, für 25 Cent pro Portion. „Das Rennen ist ein Fest, es macht uns sehr stolz", sagt die 62-Jährige. „Unser Dorf wird berühmter, und wir können etwas Geld verdienen."

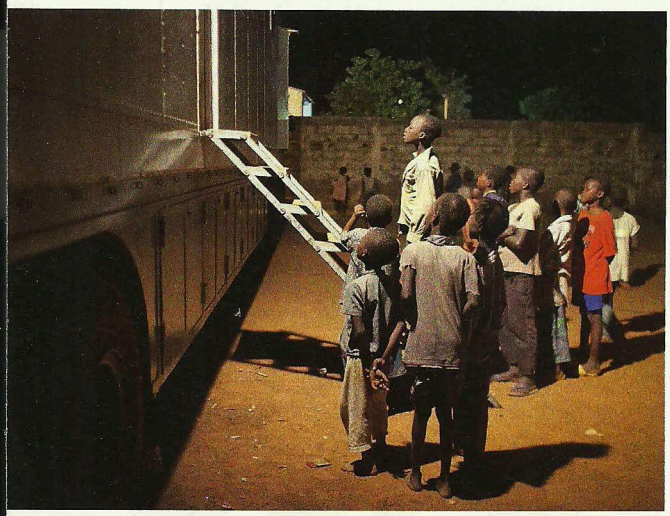
SCHAFHIRTE IM GELBEN TRIKOT

Um kurz vor elf wird es turbulent: Der Animateur vor dem Zielstrich brüllt ins Mikro, als der Burkinabe Rasmané Ouédraogo im Sprint anzieht und gewinnt. Jubel braust auf, Zuschauer lachen, die Hochkommissarin der Regierung bekreuzigt sich. „Wir können jetzt in Frieden sterben, wir sind glücklich", sagt der Moderator, während Hunderte von Kindern den Etappensieger umringen.

Zwei Stunden später liegt Hamidou Zidweiba, der Gesamtführende, allein auf dem Betonboden im Schatten eines ausrangierten Wasserturms und telefoniert mit seiner Familie. Von seinem Hals baumelt eine Goldkette mit einem Anhänger in Form des afrikanischen Kontinents. Vor ein paar Tagen war Zidweiba noch ein Unbekannter, jetzt sehen die Menschen ihn im Gelben Trikot jeden Abend im Fernsehen. „Das macht mich stolz", sagt der 27-Jährige, der erst mit 18 mit dem Radsport begann. „Als Kind stand ich selbst an der Straße und habe zugeschaut." Der ruhige Athlet stammt aus einem kleinen Dorf rund 140 Kilometer östlich der Hauptstadt, früher hütete er Schafe. Vor zwei Jahren entdeckte ihn der Nationaltrainer, inzwischen wohnt Zidweiba in der Hauptstadt und trainiert einmal wöchentlich mit der Gruppe – 120 bis 180 Kilometer fahren sie dann, der restliche Trainingsplan bleibt schleierhaft.

Zidweiba spricht kein Französisch, eine ordentliche Schule hat er nie besucht, und auch das Geld von seinem Team Onatel reicht gerade, um irgendwie über die Runden zu kommen. Wenn er aufs Rad steigt, versucht er, den Stil von Cadel Evans zu imitieren, sagt er. Sein Traum? „Bislang hat es noch kein Burkinabe nach Europa geschafft, ich möchte dort zumindest einmal an Rennen teilnehmen."





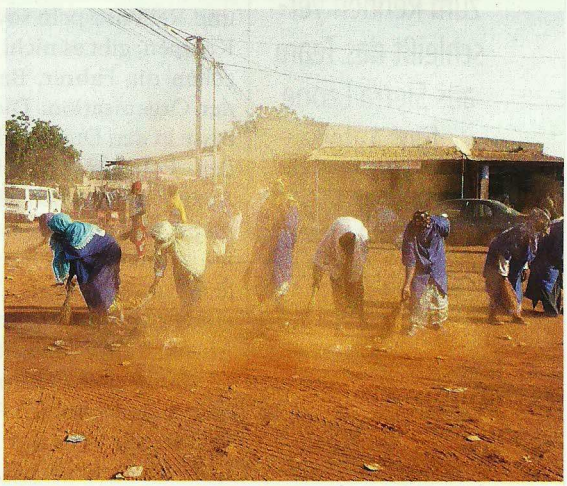
OBEN
Die Tour kommt – in den Dörfern von Tausenden erwartet

LINKS
Burkina Faso ist Renn- und Radfahr-Land

RECHTS
Rustikal: Biwak in Pa

LINKS
Gibt's Geschenke? Erwartungsvolle Kinder

RECHTS
Straßenputz: Frauen fegen den Startplatz in Boromo



OBEN
Feiern mit dem Mann in Gelb, Hamidou Zidweiba

LINKS
Die Tour rollt – auch im offenen Verkehr

RECHTS
Teamchef Ernest Zongo verschafft den deutschen Fahrern Kühlung

Auf dem Weg zum Rennen verschleißt das Team aus Sierra Leone fünf Autos

Das Fahrerlager, das sogenannte Biwak, ist eine Besonderheit der Tour du Faso. In Orten wie Boromo, einem Dorf mit vermüllter und von LKW-Abgasen verseuchter Hauptstraße, Marktständen, allerlei Schrott und Reifenstapeln sowie spärlich dekorierten Kneipen, gibt es nicht genug Hotelzimmer. So zelten die Fahrer, Betreuer und Mitarbeiter der Organisation. Die hygienischen Verhältnisse in den Duschtoiletten in der angrenzenden Polizeistation sind schon am frühen Abend bedenklich. In der dunklen Nacht piepst und zirpt es, vom Hauptplatz des Dorfes schallt Musik herüber – die Bevölkerung feiert noch die Nuit Chaude, die heiße Nacht, eine Roadshow der Tour du Faso. Hier gibt es Musik, Tanz, Unterhaltung und dazu allerlei Werbung und Gesundheitsaufklärung in einem mehrstündigen Programm.

Die Etappen bei der Tour du Faso beginnen früh: Schon um acht Uhr geht es los, damit die Fahrer nicht in die schlimmste Mittagshitze geraten. Vor dem Start zur vorletzten Etappe in Boromo gibt sich der Teamchef von Sierra Leone optimistisch: „Heute greifen wir an", sagt er. Dabei sind fünf seiner Fahrer bereits ausgeschieden oder disqualifiziert worden. Überhaupt teilzunehmen war eine gewaltige Herausforderung. Auf dem fast 2.000 Kilometer weiten Weg von seinem Heimatland über Guinea und Mali bis Burkina Faso verschliss das Team fünf Autos. An diesem Freitag wird dann auch noch der letzte Fahrer seines Teams disqualifiziert, weil er sich völlig erschöpft von seinem Begleitfahrzeug ziehen ließ.

LERNEN VON TAG ZU TAG

Solche Begebenheiten zeigen vor allem eines: Vielen Fahrern und Teams fehlt schlicht die Erfahrung im organisierten Radrennsport. Die meisten Rennfahrer beginnen mit dem Radsport erst mit fast 20 Jahren, es gibt zu wenige Rennen, um taktische Erfahrungen zu sammeln, und in den Rennen nur selten ernst zu nehmende internationale Konkurrenz. „Da ist man um jede Anregung dankbar", sagt

TOUR DU FASO

Die Tour du Faso (Kategorie 2.2) vom 21. bis 30. Oktober 2011 gewann Hamidou Bangba Zidweiba (Burkina Faso), Rang zwei belegte Martinien Tega (Kamerun, +25 Sekunden), Rang drei Rasmané Ouédraogo (Burkina Faso, +45 Sekunden). Auf der 6. Etappe von Boromo nach Bobo-Dioulasso siegte der Deutsche Heinrich Berger (Hamburg).

Bei der Ausgabe 2011 der Tour du Faso drehte auch die Filmproduktionsfirma Augenschein aus Köln einen Kino-Dokumentarfilm, der im Frühjahr/Sommer 2012 in deutschen Kinos zu sehen sein soll. Regisseur Wilm Huygen begleitete die deutsche Auswahl schon vor dem Start nach Afrika und war dann während der gesamten Rundfahrt mit seinem Team dicht am Geschehen. (www.augenschein-filmproduktion.de/de/news.html)

Unterdessen startete das Department of Tomorrow – die Organisation hinter der deutschen Mannschaft – eine Kooperation in Ouagadougou, um eine Radsportschule aufzubauen. Wer sich für das Projekt interessiert oder es unterstützen möchte, findet unter www.tour-du-faso.de mehr Informationen.

Sie möchten noch mehr Bilder von der Tour du Faso sehen? Die finden Sie auf www.tour-magazin, Webcode #15615.

der Cheftrainer der Nationalmannschaft von Burkina Faso, Martin Sawadogo. Amateure aus Europa brächten die nötigen Erfahrungen mit, von denen seine Jungs lernen könnten.
Lernen sei bei der Tour de Faso besonders wichtig, das meint auch UCI-Beobachter Luis Loureiro. Der Portugiese reiste überhaupt zum ersten Mal nach Afrika. Als er von diesem Job erfuhr, habe er zwei Dinge gedacht: „Ich muss sterben – oder das wird eine wirklich gute Erfahrung." Gestorben ist er nicht, vielmehr erledigte er viel Arbeit und zog am Ende ein positives Fazit. Zwar ärgerte er sich maßlos über schlechte Autofahrer im anfangs fast 100 Fahrzeuge umfassenden Konvoi, über ungenügende Kommunikation in der Vorbereitungsphase und über Sportler, die nicht in der Lage sind, eine Flasche ordentlich zu übernehmen. „Doch es wird von Tag zu Tag besser", sagte Loureiro. Aber auch auf der vorletzten Etappe ließen sich wieder einmal die abgehängten Fahrer links und rechts an alten 190er-Mercedes' zurück ins Peloton ziehen. Doch die Jury war aufmerksam und disqualifizierte gleich drei Athleten aus afrikanischen Ländern. Loureiro analysierte indes zufrieden: „Wichtig ist, dass sich die Leute helfen lassen wollen – anders als in Europa, wo sie es oft nötig hätten, aber nicht wollen." Eine willkommene Abwechslung für den Portugiesen, der wohl sonst viel Ärger hat, wenn er sich mit Organisatoren in Europa herumschlägt.

MINISTER IM TRAININGSANZUG

Die Kraft dieser Veranstaltung spürt man am meisten in den Dörfern, wie in Tita, einem Ort mit Zwischensprint. Auf der vorletzten Etappe stehen Hunderte von Männern und Frauen jeden Alters an der Straße, die Kinder halten eine meterlange Werbebande hoch und warten auf die Protagonisten. Aus einem Wagen des Sponsors rennen die Helfer herbei, eilig pinseln sie den Strich für die Sprintwertung auf den groben Asphalt. „Ein Burkinabe wird gewinnen", rufen die Kinder immer wieder. Vielleicht ist es gar nicht übertrieben, was Verbandspräsident und Organisationsleiter Alassane Ouangraoua über den Stellenwert des Fahrrads in Burkina Faso sagt: Es gehöre einfach zu seinem Volk. „Ein Kind ist erst stolz, wenn es sein eigenes Fahrrad hat. Es kann in die Pedale treten, ehe es zu laufen lernt."
Die Tour du Faso ist ein nationales, kulturelles und auch ein politisches Ereignis. Sie endet am letzten Sonntag im Oktober auf der Avenue de l'Indépendance, der Prachtstraße der Unabhängigkeit, nahe Parlament und Palast des Premierministers mit einer Abfolge von Ehrungen, die weit länger als eine Stunde dauert. Der König der Mossi, der größten Volksgruppe, hat auf der Ehrentribüne Platz genommen, er applaudiert dem Sieger Hamidou Zidweiba und zieht ihm ein traditionelles Gewand über. Auch der Sportminister ist da, standesgemäß im blauen Trainingsanzug mit weißen Lederturnschuhen. Er applaudiert mit den staatstragenden Bewegungen eines wichtigen Politikers, grüßt Botschafter und Industrielle – und schwärmt von der Tradition, die hier gelebt wird. Das Rennen sei ein Zeichen für den Fortschritt seines Landes, meint der Minister. Und kündigt noch den Bau eines Velodroms an – so etwas gibt es bislang erst in zwei anderen afrikanischen Ländern. Es könnte ein Aushängeschild für den Radsport sein in diesem Land, das so sehr kämpft um ein bisschen Fortschritt und Anerkennung in der Welt. Einen konkreten Plan, ein Datum für den Baustart indes gibt es noch nicht. Fest steht nur, dass die Tour du Faso auch 2012 wieder ansteht. Und das ist erst einmal das Wichtigste für alle Beteiligten.