

# DIE ZEIT

Wirtschaft 39/2002

## Verfluchter Ring

Eine Rennstrecke in der Lausitz? Dafür zahlte Brandenburg viel Geld. Und bekam eine Sportstätte ohne Sport

*von Karin Leppin*

Wer im südlichen Brandenburg eine Wetterprognose abgeben soll, schaut erst mal, ob auf dem Lausitzring ein Rennen ansteht. Wenn ja, wird es wahrscheinlich regnen.

So etwas hört man hier öfter. Etwas stimmt nicht mit dem Ring, denken die Menschen in der Lausitz. So viel Pech ist nicht normal. Das Wort vom Fluch geht um.

Hans-Jörg Fischer, der Chef der Autorennstrecke, will davon natürlich nichts wissen. Anfangsschwierigkeiten, meint er, alles ganz normal. "Jeder Mythos wird mit Blitz und Donner geboren", hat Fischer einmal gesagt und unbeirrbar Zuversicht ausgestrahlt. Das war vor zwei Jahren, bei der Eröffnung. Mehr als 100 000 Besucher kamen und feierten. Bis aus heiterem Himmel ein Unwetter hereinbrach.

An diesem Wochenende wird es in Brandenburg wohl trocken bleiben. Eigentlich sollte auf dem Lausitzring das laut Werbung "schnellste Autorennen der Welt" starten: die German 500 der amerikanischen Champ-Car-Serie, das US-Gegenstück zur Formel 1. Vor allem für dieses Rennen ist der Ring gebaut worden, ein ovaler Kurs, mit Steilkurve, so wie es die amerikanischen Rennfahrer lieben. Außer in der Lausitz gibt es in Europa nur noch eine Ovalstrecke, im englischen Rockingham. 155 Millionen Euro hat der Ring gekostet, und das Land Brandenburg zahlte davon allein 123 Millionen. Für den "Aufbau touristischer Infrastruktur", wie es damals hieß.

Für ein Millionengrab, wie man heute weiß. Denn an diesem Wochenende bleiben in der Lausitz die Motoren still. Seit dem Frühjahr führt der Insolvenzverwalter die Geschäfte; vor wenigen Tagen wurde das Insolvenzverfahren offiziell eröffnet. Und die German 500 fallen aus. Zu teuer.

Wahrscheinlich hätte es ohnehin geregnet, sagen die Menschen in der Lausitz. Denn das tat es an Renntagen oft. So oft, dass die Strecke vom Pech verfolgt schien.

Krisen und Katastrophen immerfort: Im Jahr 2000, kurz vor der Fertigstellung des Rings, verkündet Geschäftsführer Fischer, die Rennstrecke in Eurospeedway Berlin-Brandenburg umzubenennen - wegen der besseren Vermarktung. In der Region hagelt es Proteste. Unter Vermittlung der Landesregierung wird der neue Name EuroSpeedway Lausitz gefunden; die meisten Menschen aber sagen weiter Lausitzring. Das erste Spektakel soll ein Rennen der Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM) sein. Doch der Ring steht unter Wasser, weil der Boden im ehemaligen Tagebaugelände den Regen nicht aufnimmt. Das Rennen fällt aus. Dann kommt das Unglücksjahr 2001: Bei einem Proberennen im Mai stirbt ein Streckenposten. Zuvor war bereits der italienische Testpilot Michele Alboreto tödlich verunglückt. Der Ring hat finanzielle Schwierigkeiten. Allein 30 Millionen Mark müssen investiert werden, um die Drainage zu verbessern und die Auflagen der amerikanischen Rennsportverbände zu erfüllen, die im September zum ersten Mal mit Champ Cars in Deutschland fahren wollen.

Die ersten German 500: Mehrere Millionen Euro hatte man für Vorleistungen und Startgebühren berappt, monatelang ein spektakuläres Rahmenprogramm organisiert - und dann flogen vier Tage vor der Veranstaltung zwei Flugzeuge ins World Trade Center in New York. Das Rennen wird zwar nicht abgesagt, aber fast das gesamte Rahmenprogramm. Am ersten Renntag verunglückt der italienische Starfahrer Alessandro Zanardi und verliert beide Beine.

Verfluchter Ring? Geschäftsführer Fischer lässt sich davon nicht schrecken. Zuversicht strahlt Fischer selbst an dem Tag aus, an dem er die Insolvenz verkündet. Es gäbe genügend Interessenten, die den Lausitzring kaufen wollten. Der Kalender für Tests und Rennen sei ausgebucht, sagt er in die Kameras. Er sagt auch, dass der Verlust in zwei Jahren zusammen sieben Millionen Euro betrug. Dass mitten im Gespräch hinter ihm eine Dekorationswand umfällt und ihn beinahe unter sich begräbt, schockt ihn kaum.

"Es wird eine Saison der kleinen Brötchen, aber spätestens mit einem neuen Investor im Rücken wird sich das Blatt wenden", sagt Sprecher Marc-Thorsten Lenze. Inzwischen haben er und die anderen Angestellten ihr Kündigungsschreiben erhalten. Sie hoffen auf eine Auffanggesellschaft.

Der Optimismus der Betreiber überträgt sich seit der Insolvenz weniger und weniger auf die Menschen in der Region. Einmal mehr heißt es für sie: Abwarten. So geht das seit mehr als zehn Jahren. So lange wurde über den Ring diskutiert. Ob er kommt oder nicht. Wie viele Arbeitsplätze er bringt. Und wer ihn bezahlt. 1993 verkündete der damalige Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD), er wolle jedem einen roten Teppich ausrollen, der den Ring in der Lausitz baue.

Als der Ring fertig war, hatten die Menschen in der Lausitz gerade begonnen, ihre Dachböden und Gartenhäuser auszubauen, um Fremdenzimmer anzubieten. Sie hatten Baugenehmigungen für Campingplätze und Imbissbuden beantragt. Alles Investitionen auf kleinem Niveau. Zu klein, fanden Lokalpolitiker und Ökonomen. Investiert mehr! Eröffnet Hotels! Sogar Bordelle!, sagten sie den Menschen. Aber mehr Geld war kaum locker zu machen in einer Region, in der jeder Fünfte arbeitslos ist.

Immerhin: Schon diese kleinen Schritte haben die Lausitz verändert. Heller, freundlicher sind die Orte geworden. Mehr Blumen. Frisch gestrichene Wände. In den achtziger Jahren rechneten die Einwohner immer damit, dass ihre Häuser dem Braunkohlebergbau weichen müssen. Seit 1992 stehen die meisten Kohlebagger still. Vom Ring versprachen sich die Menschen den wirtschaftlichen Aufschwung - und Jobs.

Vielleicht sind die hohen Erwartungen das größte Problem. Seit sechs Jahren geistert in der Lausitz eine Zahl durch die Köpfe: 1500. So viele Arbeitsplätze würden die Rennstrecke und ein Freizeitpark bringen, schrieb eine junge Frau aus dem fernen Freiburg im Breisgau in einer Studie. Fast so alt wie die Studie ist die Erkenntnis, das sie parteiisch war. Die Autorin ist inzwischen Ehefrau eines potenziellen Investors von damals und arbeitet in dessen Jahrmarktgeschäft. Der Freizeitpark ist nie entstanden. Trotzdem hält sich die Zahl und wird immer mit der tatsächlichen Zahl der Angestellten der Rennstrecke verglichen: 48 sind es. Selbst wenn man die mehr als 240 Arbeitsplätze dazuzählt, die in den umliegenden Orten entstanden sind, ist die Ausbeute mager.

Von Arbeitsplätzen stand im Förderbescheid des Landes Brandenburg nichts. Nur die Auflage, den Betrieb für 15 Jahre zu garantieren.

*Drei Besitzer, zwei Gesellschafter, ein Verein*

Bisher gehört der Lausitzring zu 70 Prozent der Immobilien- und Baumanagementgesellschaft (IBG), einer Tochter der Bankgesellschaft Berlin, sowie dem Landkreis Oder-Spree-Lausitz (20 Prozent) und der Dekra (10 Prozent) - sie haben dazu die Lausitzring GmbH & Co. KG gegründet. Betrieben wird die Rennstrecke von der Lausitzring Betriebs- und Managementgesellschaft mbH, deren Eigentümer die IBG und der ADAC sind. Bauherr und Grundstückseigentümer ist dagegen der Förderverein Lausitzring, in dem unter anderem Lokalpolitiker und ein Dekra-Vertreter sitzen. Dieser Verein war auch Empfänger der Fördermittel des Landes.

Drei Besitzer, zwei Gesellschafter beim Betreiber und dazu ein Verein. Eine viel zu komplizierte Struktur für die Geschäfte.

Daran scheiterte auch der Verkauf des Rings im Frühjahr. Als sich die Überschuldung der Rennstrecke abzeichnete und beiden GmbHs die Zahlungsunfähigkeit drohte, sollte der Verkauf an amerikanische oder britische Investoren den Ring retten. Dafür hätten die Gesellschafter ihre Anteile an die IBG abgeben müssen - zum Preis von einem Euro. Die Dekra stellte sich quer. Sie hat, gefördert vom Land Brandenburg, 25 Millionen Euro in ein Technologiezentrum investiert, das Tests für die Autoindustrie möglich machen soll. "Wir können uns nicht einfach zurückziehen, dafür haben wir ein viel zu großes Interesse am Zusammenspiel von Ring und Technologiezentrum", heißt es bei der Dekra.

Die Verhandlungen mit den Investoren platzen. Die IBG stellt Kredite von insgesamt 48 Millionen Euro fällig, die sie den Ringgesellschaften - und damit auch sich selbst - genehmigt

hatte. Die Insolvenz ist nicht mehr abzuwenden. Auch ein Weg, um die Gesellschafterstruktur zu lichten.

Insolvenzverwalter Udo Feser hat nun die Möglichkeit, das ganze Paket zu verkaufen. Sechs Interessenten soll es geben, Namen werden nicht genannt. Bis sich ein Investor findet, bleibt die wirtschaftliche Zukunft des Ringes ungewiss.

Wie es sportlich weitergehen könnte, ist ebenfalls unklar. Früher war es der Traum von der Formel 1, der alles antrieb. Schon vor dem Baubeginn schielte man darauf, wann die Verträge des Formel-1-Impresarios Bernie Ecclestone mit den deutschen Rennstrecken Hockenheimring und dem Nürburgring auslaufen. Kurz sah es so aus, als bestünde eine reelle Chance, die Formel 1 in den Osten zu holen. Doch Ecclestone benutzte den Lausitzring nur als Druckmittel, um die Landesregierung in Baden-Württemberg zum Ausbau des Hockenheimringes zu drängen. Der Hockenheimring bekam eine neue Kurve - und behielt die Formel 1. Immerhin habe der Lausitzring Ecclestone gefallen, tröstete man sich in Brandenburg. Und dann war da ja noch die amerikanische Champ-Car-Serie. Ganz nach dem Motto: Wenn die echte Formel 1 woanders fährt, dann startet wenigstens das US-Pendant auf dem Lausitzring.

*An Renntagen stieg der Umsatz der Hotels deutlich. Aber nur dann*

Hans-Werner Aufrecht, der Chef der Deutschen Tourenwagen-Masters, ist skeptisch, ob der Lausitzring je Gewinne abwerfen wird. "Er ist für europäische Verhältnisse viel zu groß", sagt er. 59 000 Besucher kamen dieses Jahr zum DTM-Rennen in die Lausitz, mehr als beim Rennen auf dem Hockenheimring. "Aber das ist nur ein Wochenende im Jahr, das reicht für einen Ring nicht aus, um wirtschaftlich zu arbeiten", sagt Aufrecht. Notwendig seien mindestens vier oder fünf große Rennen.

In der Hoffnung auf bessere Zeiten hat Hartmut Wusch, der Besitzer der Kneipe "Zur alten Eisenbahn" in Klettwitz, in neue Zimmer investiert, und in ein Lausitzring-Museum in seiner Pension. Wusch ist einer derjenigen, die vom Senftenberger Wirtschaftsprofessor Jürgen Tauchnitz zur Bedeutung des Ringes für die lokale Wirtschaft befragt wurden. An Renntagen, so das Ergebnis von Tauchnitz' Studie, steigen Umsatz und Auslastung von Hotels und Gaststätten deutlich. Allerdings nur dann. Wer im vergangenen Jahr privat Zimmer vermietete, machte bis zu 98 Prozent des Umsatzes bei den German 500. Umso härter die Absage des Rennens in diesem Jahr.

Mehr Großveranstaltungen, endlich Sicherheit, dass sind die Wünsche der Menschen hier. Gastwirt Wusch hat seine Speisekarte schon mal ins Englische übersetzen lassen. Sein ganzes Geld und ein bisschen was von der Bank stecken in der Pension. "Ohne den Ring kann ich zumachen", sagt er. "Wer soll denn hier Urlaub machen?"

Dabei ist das Wetter in der Lausitz meist schöner als anderswo in Brandenburg. Außer, es ist Renntag.