

SPONSORING

Glauben verloren

Die Dopingskandale im Radsport zeigen bei Sponsoren Wirkung: Credit Suisse steigt nach 22 Jahren als Geldgeber der Tour de Suisse aus. Das Schweizer Bankinstitut reagiert damit auf eine zunehmende Zahl von Kundenbeschwerden und auf Meinungsumfragen, nach denen 90 Prozent der Befragten glauben, „dass Doping im Radsport gang und gäbe sei“. Die Basis des Geschäfts, argumentieren die Bankmanager, sei Vertrauen – es gehe schließlich um das Geld der Kunden. „Wir haben den Glauben verloren, dass in absehbarer Zeit eine Besserung eintreten würde“, sagt Urs Wyss, bei der Credit Suisse für Sportsponsoring verantwortlich. Die Leute im Radsportgeschäft, klagt Wyss, „haben den Ernst der Lage nach wie vor nicht begriffen“. In Deutschland ist die Meinung über den Profiradsport geteilt. Teambesitzer wie die Deutsche Telekom oder der Getränkehersteller Gerolsteiner stehen in Treue fest zu ihren Fahrern. Auch langjährige Sponsoren wie die Frankfurter Brauerei Henninger halten die Schweizer Zahlen für „nicht übertragbar auf Deutschland“. Neue Werbepartner wird die Branche indes künftig kaum akquirieren können. Laut einer Studie der Vermarktungsfirma ISPR sahen von 189 Unternehmen und Agenturen voriges Jahr 73 Prozent im Radsport „hervorragende Entwicklungsperspektiven“. In diesem Jahr halten nur noch 44 Prozent der Manager die Rennfahrer für ein lohnendes Medium.



Radprofi Pascal Richard



Großflughafen Berlin-Schönefeld (Simulation)

FLUGHAFENAFFÄRE

Massive Forderungen

Nach einem Scheitern der Privatisierung des Flughafens Berlin-Schönefeld kommen auf die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg massive Schadensersatzforderungen der Investorenkonsortien zu. Kilian Krieger, Finanzvorstand der Flughafengesellschaft BBF, nannte Mitgliedern des Aufsichtsrats jetzt eine Größenordnung von 120 Millionen Mark. Das brandenburgische Oberlandesgericht hatte den Verkauf und damit den weiteren Ausbau des Flughafens im vergangenen Monat gestoppt. Die Richter monierten schwere Verfahrensfehler bei der beabsichtigten Vergabe an ein Konsortium um den Baukonzern Hochtief. Sowohl die Hochtief-Gruppe als auch das unterlegene Konsortium um den Mischkonzern IVG werden voraussichtlich ihre bisher entstandenen Planungs- und Personalkosten geltend machen, falls die Flughafenprivatisierung komplett neu aufgerollt wird.

KONZERNE

Hartmann ausgebremst

Veba-Chef Ulrich Hartmann musste vergangene Woche bei dem Spitzengespräch in der Bayerischen Staatskanzlei über die geplante Fusion mit der Münchner Viag-Gruppe eine herbe Niederlage einstecken. Der ehrgeizige Konzernchef hätte seinem Aufsichtsrat am liebsten schon am Mittwoch dieser Woche eine Einigung präsentiert. Bei der Sitzung soll auch sein Vorstandsvertrag verlängert werden. Doch Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber machte dem Veba-Chef einen Strich durch die Rechnung. Der CSU-Chef möchte sich nicht unter Zeitdruck setzen lassen und erst abwarten, ob Veba-Konkurrenten wie der französische Gigant *Électricité de France* bereit sind, für das 25,1-Prozent-Paket des Freistaats an der Viag einen höheren Preis zu zahlen. Der französische Energiegigant will sich ohnehin um die geplante Privatisierung des baden-württembergischen Regionalversorgers EnBW bewerben und in Deutschland eine Südalleanz bilden. Auch die Telekommuni-



Simson, Hartmann

kationstochter Viag Interkom erwies sich bei dem Gespräch als Knackpunkt. Hartmann möchte sich aus der heiß umkämpften Branche langfristig zurückziehen, nachdem ihm das Telefongeschäft in der Vergangenheit Milliardenverluste beschert hat. Doch Stoiber und Viag-Chef Wilhelm Simson wollen, dass die Viag Interkom in einem fusionierten Konzern verbleibt und nicht verkauft wird. Derart unter Druck gesetzt, musste Hartmann schließlich einlenken. Die Düsseldorfer würden auf jeden Fall mitbieten, signalisierte Hartmann gegen Ende des Treffens, wenn der Freistaat sich gegen die Fusion entscheidet und sein Viag-Paket meistbietend verkauft.