



Vollgas im Leerlauf

Formel 1 Die reichste Rennserie der Welt ist dabei, sich selbst zu zerstören. Eine Abrechnung mit Bernie Ecclestonses Milliardenenspiel. *Von Detlef Hacke*

Beim Start eines Formel-1-Rennens geht es hektisch und gefährlich zu, und Charlie Whittings Job ist es, dafür zu sorgen, dass alles möglichst glattläuft. Er ist der Renndirektor. Whiting, 62, weißhaarig und mit einer Seelenruhe ausgestattet, steht auf Höhe der Ziellinie an einem Regiepult und achtet darauf, ob alle Autos ihre vorgesehene Position einnehmen oder ob die Startprozedur abgebrochen werden muss, weil das Unfallrisiko zu groß erscheint. Darüber entscheidet

Whiting. Nur er bedient die Ampel und gibt das Rennen frei. Normalerweise.

Beim Grand Prix in Sotschi jedoch stand, weithin sichtbar, ein anderer an Whittings Stelle und schickte die Meute los: Dmitrij Kosak, Russlands Vizepremier und die rechte Hand von Präsident Putin. Whiting musste zur Seite rücken. Die Welt bekam ein Bild zu sehen, das Macht ausdrückte. Genau das bezweckte Kosak, der Mann am Drücker. Etwa 50 Millionen Dollar Gage erhält die Formel 1 aus Russland, da-

für verlangt der zahlende Kunde etwas, dafür lässt man schon mal einen Politiker an wichtigen Knöpfen herumnesteln.

50 Millionen – ist das jetzt der Tarif, bei dem die Formel 1 auf Sicherheit pfeift? Was gibt es dann erst für 60 oder 70 Millionen? Darf da der Staatspräsident ein paar Runden drehen, falls ihm danach ist?

So langsam wird die Formel 1 zur Farce. Dank solcher Abenteuer wie in Russland fährt sie satte Gewinne ein, doch das Milliardenenspiel von Chefvermarkter Bernie



Formel-1-Boxenstopp

Der Hälfte des Starterfelds droht die Pleite

tar. Jedes Jahr kommen neue Strecken hinzu, alte verschwinden. Portugal, die Niederlande und Frankreich haben im Wettbewerb um einen Grand Prix aufgegeben, Deutschland handelte einen Rabatt aus.

Übernächste Saison wird die Rennserie dafür in Baku gastieren, der Hauptstadt Aserbaidschans, sicherlich nicht für weniger Geld als in Russland. Aserbaidschan wird straff von seinem Präsidenten geführt und kennt keine Pressefreiheit, aber die Bilder werden atemberaubend sein, und darum geht es ja. Der Kurs führt am Kaspischen Meer entlang und um die historische Altstadt herum. Baku liegt in Asien, aber weil die Staatsführung ihr Land als Brücke zwischen zwei Kontinenten preisen möchte, wird das Rennen nun Grand Prix von Europa heißen. Eine Absurdität, aber solche Widersprüche regen im Sportbusiness niemanden mehr auf, sonst hätte es keinen Start der Tour de France in England oder keine Olympischen Winterspiele unter den Palmen von Sotschi gegeben.

Es lockten „neue Märkte“, heißt es stets, wenn es darum geht zu erklären, warum die Formel 1 an immer exotischere Orte reist. Oft geht es schief, nach anfänglicher Begeisterung bleibt das Publikum aus, die Ticketeinnahmen schwinden, die Streckenbetreiber rutschen ins Minus und steigen aus. Ohne Subventionen hält kaum einer durch, schon deshalb überleben fast nur Rennen, die aus der Staatskasse finanziert werden. Deshalb werden Russland, Bahrain, Abu Dhabi und Aserbaidschan vermutlich noch lange im Kalender bleiben. In Ländern wie Südkorea, der Türkei und Indien verfallen Pisten, die vor nicht allzu langer Zeit für sehr viel Geld erbaut wurden, die aber niemand mehr braucht.

Wer sich die Formel 1 nicht leisten könne, der solle die Finger davon lassen, so lautet Ecclestones Mantra. Er weiß, dass Länder Milliarden ausgeben, um Olympische Spiele oder Fußballturniere auszurichten. Warum also soll er seine populäre Roadshow zum Discountpreis anbieten? Und anders als IOC und Fifa, die Frieden und Antirassismus propagieren und Steuerbefreiungen verlangen, hat Ecclestone seine Arbeit nie mit sozialen Ansprüchen verbrämt. Es ging ihm stets um volle Kassen.

Ecclestones Businessmodell ist nicht auf Nachhaltigkeit ausgerichtet, sondern auf den schnellen Dollar. Jahrzehntlang hat er sich die eigenen Konten in diversen Steueroasen aufgefüllt, jetzt muss er Renditejäger bedienen, Anteilseigner wie CVC, wie die Vermögensverwalter von Waddel & Reed oder von TRS, dem Pensionsfonds der texanischen Lehrer.

Es wäre an der Zeit, die Gewinne umzuverteilen und wieder ins Geschäft zu inves-

Ecclestone geht nicht mehr auf. Einschaltquoten sinken, Tribünen bleiben leer, Teams sterben, trotz spannender Rennen um die Weltmeisterschaft. Die Formel 1 steckt mit Vollgas im Leerlauf fest. Es drohe der „hausgemachte Ruin“, so liest man es sogar in wohlwollenden Medien wie *auto motor und sport*, woanders ist von Abgrund die Rede, von Ausverkauf, von Reformstau, Verlusten und Verzweiflung. Und über allen Begriffen prangt, zusammengefasst in einem Wort: Krise.

Die Formel 1 erzielt pro Jahr ein Plus von 1,8 Milliarden Dollar, die Vermarktung wirft Rekorderlöse ab. Doch bei den meisten Teams kommt zu wenig von den Überschüssen an. Ein Rennstall, Marussia, ist gerade pleitegegangen und wurde aufgelöst, ein anderer, Caterham, untersteht einem Insolvenzverwalter, drei bis vier weitere kämpfen ums Überleben. Das ist die Hälfte des Starterfelds.

Die Formel 1 macht reich, allerdings die Falschen. Die Investmentfirma CVC Capital Partners besitzt mit etwa 35 Prozent immer noch den größten Anteil an der Dachgesellschaft. Jährlich streicht CVC allein aus der Vermarktung etwa 300 Millionen Dollar ein, einen Teil ihrer Anteile hat sie bereits mit hohem Gewinn verkauft. Insgesamt hat CVC innerhalb von neun Jahren 8,2 Milliarden Dollar erwirtschaftet – das ergibt eine hübsche Rendite von 751,3 Prozent, wie das Wirtschaftsmagazin *Forbes* errechnet hat. Etwas in den Sport zu reinvestieren, das lässt CVC lieber sein.

Die Formel 1 ist eine Geldmaschine, in Gestalt eines Wanderzirkus, und sie verdankt ihre Profite ganz dem Prinzip, dort ihr Zelt aufzuschlagen und das Manegenlicht anzuknippen, wo es am meisten zu holen gibt. Gestern die Türkei, Südkorea und Indien, heute Bahrain und Russland, morgen Mexiko, übermorgen vielleicht Ka-

tieren, wenn die Zukunft nicht verspielt werden soll. Entscheiden könnten darüber die Besitzer und ihr Geschäftsführer. Auf sie sollte besser niemand bauen. Kaum etwas deutet darauf hin, dass die Fondsmanager rund um CVC-Chef Donald Mackenzie den Rennsport verstehen, jedenfalls verlassen sie sich völlig auf Ecclestone.

Und Ecclestone selbst? Dazu müsste man erst einmal wissen, ob er überhaupt ein ernsthaftes Problem erkennen mag.

Beim Rennen in Austin, Texas, sagte er Journalisten: „Die Formel 1 ist in der Krise. Das war sie aus eurer Sicht schon immer. Wenn keine Krise da war, habt ihr eine herbeigeschrieben. Doch diesmal schreibt ihr die Wahrheit.“ Eine Woche später, in São Paulo, knurrte er: „Wir haben nur eine Krise einzelner Teams.“ Mal bietet er an, „alle Verträge zu zerreißen“, um die Gewinne gerechter zu verteilen, dann mahnt er die Teams, „ihre Geschäfte so zu führen, wie es ihre Einnahmen erlauben“.

Als wäre es so simpel.

In der Geschichte der Formel 1 gibt es nur wenige Rennställe, die zäher sind als das Sauber-Team. Seit 1993 fährt es mit, spätere Weltmeister wie Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen legten in einem der Schweizer Autos ihre ersten Kilometer zurück. Sauber diente Mercedes und BMW als Werksmannschaft. Mercedes zog weiter, BMW kaufte sich ein und stieg wieder aus. Sauber blieb. Besorgte sich woanders Motoren, trieb Geld auf. Machte weiter, irgendwie. Ein Firmenleben für die Formel 1.

Inzwischen ist unklar geworden, ob Sauber noch lange durchhält. Mit welchen Einnahmen denn auch? Sponsoren sind seit der weltweiten Finanzkrise kaum zu finden; schlecht, wenn ein Saisonetat von rund hundert Millionen Dollar gestemmt werden muss. Allein durch die aufwendigen neuen Hybridantriebe sind die Kosten um gut 25 Millionen gestiegen. Die Fahrer werden danach ausgewählt, wie viel Sponsorengeld sie zum Budget beisteuern, nicht nach Können. Wer am meisten bietet, bekommt das Cockpit. Talent? Zweitrangig.

Eigentlich müsste Ecclestone daran gelegen sein, Sauber zu unterstützen und sein Feld nicht zu sehr schrumpfen zu lassen. Fast alle Teams, die zuletzt in die Formel 1 kamen, sind wieder weg. Doch Ecclestone ist Darwinist. Er kann Verlierer nicht ausstehen, und er zeigt das auch. Caterham hat über einen Spendenaufruf genug Geld für einen Start in Abu Dhabi eingesammelt. Für so etwas hat Ecclestone bloß Verachtung übrig: „Wenn ich Poker spiele und nicht mitgehen kann, bin ich erledigt. Das Problem ist, dass sie es nicht wirklich kapiert haben.“

Die Frage ist, was Ecclestone noch von dem Business kapiert, das er in den Siebzigerjahren aufzubauen begonnen hatte und das er bis heute als zentrale Figur steuert. Mittlerweile ist er 84. Seine Nachfolge ist anscheinend ungeregt, es existiert kein Stellvertreter, der die Geschäfte sofort weiterzuführen vermöchte, wenn der Chef plötzlich ausfallen sollte. Was dann?

Ecclestone verschwendet daran keinen Gedanken und arbeitet, solange es nur geht. Vor rund einem Jahr verhandelte er das sogenannte Concorde Agreement neu, die Geschäftsgrundlage der Formel 1. Darin wird geregelt, wie die Gewinne ausgeschüttet werden. Das Ergebnis fiel ungerecht und damit schlecht für den Sport aus. Wohlhabende Teams wie Ferrari, Red Bull und Mercedes werden durch üppige Bonuszahlungen begünstigt. Seitdem klafft die Schere zwischen Arm und Reich bedrohlich weit auf. So kommt es, dass selbst 900 Millionen Dollar nicht ausreichen, um



Verbündete Ecclestone, Putin: „Alle Verträge zerreißen“

elf Rennställe am Leben zu halten. Weil zum Beispiel 200 Millionen bei Ferrari landen, aber nur 10 Millionen bei Marussia.

Die besonders gefährdeten Teams von Lotus, Force India und Sauber haben nun eine Allianz gebildet, um einen Nachschlag zu bekommen. Ihnen bleibt nur Bittstellerei. Es wird für sie darauf ankommen, ob Ecclestone begreift, dass es auch um sein Lebenswerk geht. Eine Formel 1 mit noch fünf oder sechs Teams wäre ein Witz.

Die beiden Münchner Gerichtsprozesse, an denen Ecclestone beteiligt war, mal als Zeuge, mal unter Anklage, zeichneten das Porträt eines Patriarchen, der seinen Laden mit der Kasse in der Schublade führt. Ein Bild wie ein Ölgemälde. Ecclestone trauert jenen Zeiten nach, als er einem Teamchef fünf oder zehn Millionen leihen konnte, ohne das aufzuschreiben, nur auf der Basis von Vertrauen. Und das Geld pünktlich zurückkam.

Als Krisenmanager hat er sich oft bewährt. Wenn sich alle Beteiligten untereinander zerstritten, setzte er Lösungen

durch. Hat er das noch drauf? Oder passiert es ihm, dass er zum greisen Gesicht einer ungelösten Krise wird?

Die Einschaltquoten gehen in vielen Ländern zurück, darunter China, auch in Deutschland, dem Land von Schumacher, Vettel, Rosberg und Mercedes. Auf Strecken mit klangvollen Namen wie Autodromo Nazionale di Monza, Circuit de Spa-Francorchamps oder Hockenheimring bleiben die Tribünen halb leer. Ein Wochenendticket kostet mindestens 99 Euro, der Service ist lausig. In Hockenheim erfahren die meisten Zuschauer die Rundenzeiten vom Streckensprecher, die Rennfahrer sind nur aus der Ferne zu sehen. Das mag zu Schumachers Glanzzeit reizvoll gewesen sein, aber heute ist es das nicht mehr.

Beim Verkauf von Übertragungsrechten setzt Ecclestone auf das klassische Fernsehen und auf Pay-TV, vom Internet hält er schon deshalb nichts, weil sich dort schwer Geld verdienen lässt. Soziale Medien ignoriert er. Investieren mag er da keinen Cent. „Wir sind kommerziell“, sagt Ecclestone. „Erst wenn Leute das alles für uns bezahlen, bin ich einverstanden.“

Offenen Widerstand gegen seine Art, die Formel 1 zu leiten, braucht er vorerst nicht zu fürchten. Er hat schon den größten Unfug von sich gegeben, etwa als er lobte, Hitler sei in der Lage gewesen, „eine Menge Menschen zu befehligen und Dinge erledigen zu können“. In einer russischen Zeitung bewunderte er Putin als „erstklassige Person, er könnte Europa oder Amerika führen“. Der Hitler-Nonsens hätte ihn zu Fall bringen können, aber den Empörten, die seinen Rücktritt forderten, beschied er, sie hätten „gar nicht die Macht dazu“.

Aus der Formel 1 kommt in solchen Fällen nur Schweigen. Niemand dort will es sich mit Ecclestone verscherzen. Seine Bühne ist zu hell erstrahlt, um der Verlockung zu widerstehen, ins Rampenlicht zu tauchen. Welcher Opernsänger würde sich die Chance entgehen lassen, an der Mailänder Scala aufzutreten, selbst wenn er wüsste, dass die Mafia die Bücher führt?

Am kommenden Wochenende entscheidet sich in Abu Dhabi, wer dieses Jahres Weltmeister wird, welcher der beiden Mercedes-Piloten: Nico Rosberg oder Lewis Hamilton? Der Blick wird sich auf die Piste richten und die Krise in den Hintergrund rücken. Auch der Gedanke dürfte verfliegen, wer eigentlich dafür gesorgt hat, dass dieses eine Mal doppelt so viele Punkte verteilt werden wie sonst üblich.

Eine Schnapsidee, willkürlich erfunden, einzig zum Zweck, die Show spannend zu machen. Es ist albern. Es ist Bernie Ecclestone, der sich das ausgedacht hat.