



LUCA BRUNO / AP (O.J.); FRANK LEONHARDT / DPA (U)

Formel-1-Feld: „Der Technologiekrieg, den die Hersteller führen, nützt keinem“

FORMEL 1

„Große Egos unterwegs“

Bankvorstand Gerhard Gribkowsky über Bernie Ecclestones Niederlage vor Gericht, neue Gespräche mit den Autoherstellern und die Pläne der Bayerischen Landesbank mit dem Rennzirkus



Gribkowsky, 46, verantwortet im Vorstand der Bayerischen Landesbank den Geschäftsbereich Risk Office. In die Zuständigkeit des promovierten Juristen fällt die Formel-1-Beteiligung der Bank, die sie im Frühjahr 2003 als Kreditgeber des Kirch-Konzerns nach dessen Insolvenz übernommen hat.

ditgeber des Kirch-Konzerns nach dessen Insolvenz übernommen hat.

SPIEGEL: Herr Gribkowsky, die drei Geldhäuser Bayerische Landesbank, J.P. Morgan und Lehman Brothers, denen 75 Prozent der Formel-1-Dachgesellschaft SLEC gehören, haben vor zwei Wochen einen bedeutenden Prozess vor dem Londoner High Court gewonnen. Sie dürfen ab sofort drei Viertel der Sitze im Direktorium der Formula One Holdings (FOH) beanspruchen – und haben sich damit im Kampf um das operative Geschäft gegen den Chefvermarkter Bernie Ecclestone durchgesetzt. Geht dessen Ära jetzt zu Ende?

Gribkowsky: Wir wären schlecht beraten, wenn wir Ecclestone als zentrale Figur des Formel-1-Sports ausgrenzen würden. Er hat in mehr als drei Jahrzehnten intensive Kontakte zur Industrie, zu Sponsoren, Rennstreckenbetreibern und anderen Beteiligten aufgebaut, und seine Lebensleistung muss man anerkennen. Aber es gibt Grenzen. Wir lassen uns nicht länger in eine Rolle drängen, in der wir das Eigenkapitalrisiko tragen, jedoch nichts zu sagen haben. Wir haben gezeigt, dass wir bereit sind, unsere Position zu erkämpfen.

SPIEGEL: Hat Ecclestone Ihre Klage unterschätzt?

Gribkowsky: Uns selbst hat das Urteil in seiner Klarheit überrascht. Es wurde schnell gesprochen, es ist mit sofortiger Wirkung rechtskräftig, eine Berufung ist nicht zulässig. Der Richter sah die Beweislage als so eindeutig an, dass er auf ein Zeugenverhör verzichtet und nur aufgrund der Dokumente entschieden hat.

SPIEGEL: Ein Sieg erster Klasse für Sie?

Gribkowsky: Ja. Die Gewichte haben sich entscheidend verschoben. Wir, die Banken, haben die volle Kontrolle über SLEC und nun auch über deren Tochter FOH bekommen – und damit eine erhebliche Verantwortung. Jetzt machen wir uns an die Arbeit, auch die Direktorien der darunterliegenden Gesellschaften so zu besetzen, wie es uns rechtlich zusteht. Dies möglichst im Konsens mit allen Beteiligten.

SPIEGEL: Ecclestone allerdings redet Ihren Triumph klein: „Nichts“ werde sich ändern, behauptet er. Ignoriert er die Folgen für seine Alleinherrschaft?

Gribkowsky: Ich kann nachvollziehen, dass er bei der großen Medienresonanz und der Prominenz dieses Sports zunächst versucht, das Urteil zu relativieren. Das würde ich in seiner Situation wahrscheinlich ebenso tun. Aber wir sind gewillt, unseren neuen Einfluss mit aller Konsequenz und Verantwortungsbewusstsein zu nutzen – notfalls auch im Streit. Wir können mit stärkeren Muskeln auftreten als bisher.

SPIEGEL: Könnten Sie Ecclestone als Geschäftsführer sogar kündigen?

Gribkowsky: Theoretisch ja. Aber er hat bewiesen, dass er in der Lage ist, die Ge-

schäfte erfolgreich zu führen. Es gibt keinerlei Anzeichen, dass er es nicht mehr wäre.

SPIEGEL: Das kommt auf die Spielregeln an. Die Formel 1, so Ecclestones Credo, funktioniert am besten „als Diktatur“. Er regiert mit Zahlungen unter der Hand, um sich Wohlwollen zu sichern und Abhängigkeiten zu schaffen. Und: Wie viele Millionen aus den Vermarktungserlösen bei ihm persönlich hängen bleiben, ist kaum zu erkennen. Ecclestones System sieht vor, dass er schalten und walten kann, wie er will.

Gribkowsky: Bei allem Respekt für sein großes Lebenswerk: Diktaturen sind unseres Erachtens nicht dauerhaft überlebensfähig, es muss auch anders gehen. Weder große Finanzinstitutionen noch Automobilkonzerne können es sich erlauben, ein Management mit Zahlungen aus der Hosentasche zu betreiben. Das widerspricht unserem Geschäftskodex. Die Formel 1 braucht Entscheidungsmechanismen, die auf klaren Absprachen basieren.

SPIEGEL: Sich von alten Gewohnheiten zu verabschieden, scheint ihm dennoch schwer zu fallen. Noch am Tag des Londoner Richterspruchs hat er den Teams für die kommenden drei Jahre 500 Millionen Dollar zusätzlich in Aussicht gestellt – ohne sich über die Bedingungen zu äußern, die er daran knüpft. Sind Sie als sein Chef damit einverstanden?

Gribkowsky: Erstens bin ich nicht sein Chef, sondern der Chairman von SLEC. Zweitens kann ich seine privaten Vermögensverhältnisse nicht beurteilen. Wenn er das Geld allerdings aus der Holding nehmen wollte, bräuchte er dazu die Zustimmung von uns als Gesellschafter.

SPIEGEL: Die Sie ihm verweigern würden?

Gribkowsky: Zunächst einmal müssten wir genau wissen, welchem Zweck das Geld dienen sollte. Es könnte nur Teil eines Gesamtdeals sein, um die Zukunft der Formel 1 zu sichern. Zahlungen nach Lust und Laune jedenfalls lassen wir nicht zu.

SPIEGEL: Zu Ecclestones Eigenheiten gehört es auch, das Geschäftsimperium extrem zu

verschachteln. Wie lange haben Sie gebraucht, um das Geflecht zu durchdringen?

Gribkowsky: Gut ein Jahr, wobei sich in unserer Bank ein Team von vier Mitarbeitern allein mit der Formel-1-Beteiligung beschäftigt. Das Dickicht ist vor allem aus steuerlichen Motiven entstanden, aber sicher auch, weil Bernie im Tagesgeschäft unabhängig bleiben wollte. Zusätzlich kompliziert macht es das Business, dass im Renngeschäft so große Egos unterwegs sind. Und dass so viel Geld verdient werden kann – weshalb an der Frage, wie die Erlöse verteilt werden sollen, sich die Geister derzeit scheiden. Wir haben klare Vorstellungen: Eine langfristige Lösung gibt es nur, wenn alle Interessen genügend berücksichtigt werden und Frieden untereinander herrscht. Uns nützt kein Vertragspartner, der so geknebelt ist, dass er wirtschaftlich nicht überlebt. Eine Reihe von Verträgen haben diese Grenze erreicht, sonst würden die Hersteller ja nicht über eine alternative Rennserie nachdenken.

SPIEGEL: Die Autokonzerne Fiat, DaimlerChrysler, BMW und Renault haben sich in der Grand Prix World Championship (GPWC) organisiert und arbeiten mit Hochdruck daran, sich 2008 abzuspalten. Wie groß sehen Sie die Gefahr, dass die Formel 1 stirbt – und Ihre Anteile wertlos werden?

Gribkowsky: Wir nehmen das Thema sehr ernst. Ich glaube, dass der Markt zu klein wäre für zwei konkurrierende Meisterschaften und ein Machtkampf zwischen den Serien letztlich beiden schaden würde. Ich denke aber nicht, dass die Türen bereits zugefallen sind. Es gibt Ideen der GPWC, die zu übernehmen sich durchaus lohnt. Wir können allerdings verlangen, dass alle Beteiligten sich zur Formel 1 bekennen – und wenn eine Alternativserie geplant wird, klingt das als Bekenntnis halt nicht so fürchterlich glaubhaft. Wir werden nur dann bereit sein können, mehrere hundert Millionen Dollar zusätzlich auszuschütten, wenn garantiert wird, dass nicht einige das Geld einstecken und dann aufhören. Ford hat gerade erst sein Jaguar-Team samt der Motorenschmiede Cosworth verkauft und ist ausgestiegen. Wir müssen Wege finden, solch böse Überraschungen zu verhindern.

SPIEGEL: Woher nehmen Sie Ihre Zuversicht?

Gribkowsky: Es geht hier nicht um eine Ego-Übung. Alle täten gut daran, sich wieder darauf zu besinnen, den Kunden in den Mittelpunkt zu stellen: die Zuschauer, die zur Strecke kommen oder die Rennen am Fernsehschirm verfolgen. Denen ist es egal, ob ein Auto 300 oder 360 Stundenkilome-



Vermarkter Ecclestone, Ehefrau: „Notfalls im Streit“

ter fährt, ob sein Motor 800 oder 900 PS hat. Der Technologiekrieg, den die Hersteller führen, nützt keinem. Wenn manche Teams allein in die Technik jährlich 350 Millionen Dollar oder mehr investieren, dann ist das nicht mehr gesund. Die Kosten müssen unter Kontrolle, das zu schaffen ist die dringlichste Aufgabe.

SPIEGEL: So weit Ihre Forderungen. Was können Sie den Herstellern anbieten?

Gribkowsky: Sie sollen zum Beispiel mitbestimmen dürfen, wie viele Grand Prix in den Rennkalender aufgenommen werden. Und wo überall wir fahren. Die Formel 1 ist eine Marketingplattform. Mercedes dürfte nicht daran interessiert sein, in – nur so als Beispiel genannt – Sri Lanka zu fahren. Das ist kein Markt für sie. Die Schritte nach

China und Bahrein dagegen sind zweifellos richtig gewesen. Nach Russland und Indien zu gehen, wäre wünschenswert. Und mit nur zwei Rennen sind wir in Nordamerika im Vergleich zur dortigen Kaufkraft deutlich unterrepräsentiert.

SPIEGEL: Was halten Sie davon, dass der Formel-1-Tross im kommenden Jahr erstmals in der Türkei Station macht?

Gribkowsky: Die Türkei ist aus meiner Sicht ein unglaublich faszinierendes Land, das sich an der Grenze zwischen Europa und dem Orient sehr schnell entwickelt und einen großen Einfluss auf die arabische Welt hat. Die Bevölkerung ist sehr jung, es werden mehr neue Haushalte gegründet als in jedem europäischen Land.

SPIEGEL: Nicht zuletzt weil die Formel 1 stets neue Märkte erschließt, beläuft sich der Gewinn aus ihrer Vermarktung pro Jahr auf etwa 300 Millionen Dollar. Ecclestone hat es bis zum Milliardär gebracht, einige Teamchefs stiegen in den Zeiten des Booms zu Multimillionären auf. Wie viel verdienen die Banken eigentlich?

Gribkowsky: Im Moment kostet uns das Engagement Geld. Das liegt daran, dass 1999 eine Anleihe aufgelegt wurde, der sogenannte Formel-1-Bond. Fast der gesamte Gewinn wird noch für die Rückzahlungen aufgewendet.

SPIEGEL: Wie lange bleibt das so?

Gribkowsky: Die Laufzeit war bis 2010 geplant, aber der Bond ist schon weiter zurückgeführt als gedacht. 2006 oder 2007 könnte die Sache erledigt sein. Danach bleibt wieder nennenswert freies Geld übrig.

SPIEGEL: Warum stoßen Sie nicht einfach Ihre Anteile am Verlustbringer SLEC ab?

Gribkowsky: Solange der Bond auf dem Geschäft lastet, können wir auf dem Markt keinen akzeptablen Preis erzielen ...

SPIEGEL: ... und müssen mit einer ungeliebten Altlast fauler Kredite leben?

Gribkowsky: So sehe ich das nicht. Sicher, es ist ein Teil von Kirchs Nachlass, aber wir verwerten eine Sicherheit, das ist nun mal so. Andererseits ist die Formel 1 mit ihrer Attraktivität für Industrie, Werbewirtschaft und Publikum ein interessantes Investment. Wir zielen darauf ab, die Stabilität dieses Sports langfristig zu sichern. Später mag dann der Zeitpunkt kommen, an dem wir sagen, okay, jetzt verabschieden wir uns wieder. Ob ganz oder nur teilweise, ob durch einen Börsengang oder anders, das ist alles offen.

SPIEGEL: Wann wäre es so weit?

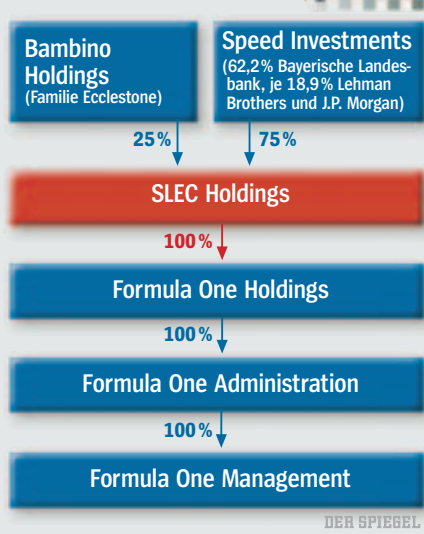
Gribkowsky: Aus der heutigen Perspektive: in drei bis fünf Jahren, vorher nicht.

SPIEGEL: Allein die Bayerische Landesbank hatte Kirch für den Erwerb der SLEC-Anteile eine Milliarde Dollar geliehen. Werden Sie diese Summe je wiedersehen?

Gribkowsky: Das hängt von so vielen Unwägbarkeiten ab, dass die Frage heute nicht zu beantworten ist.

Teure Töchter

Die Gesellschaften der Formel 1



DER SPIEGEL

INTERVIEW: DETLEF HACKE, ALFRED WEINZIERL