

Motorsport

Piste der Superlative

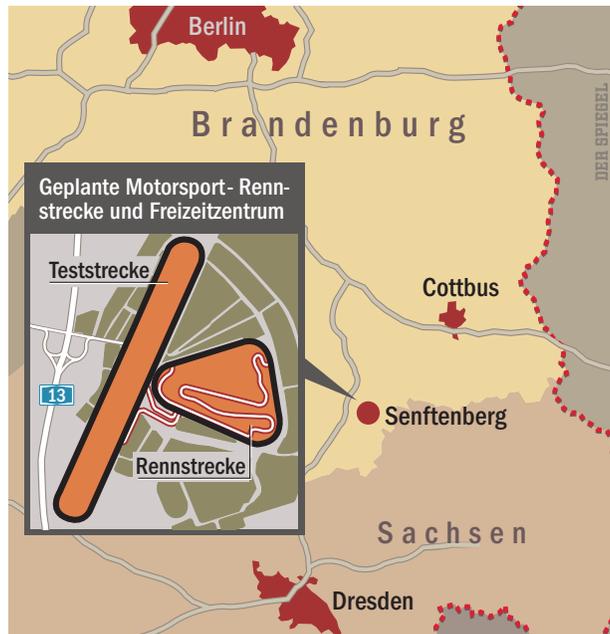
Mit 240 Millionen Mark Fördergeldern läßt Brandenburg in der Lausitz eine Grand-Prix-Strecke bauen – für die privaten Betreiber ein Geschäft.

Der Vorschlag des Werk tätigen Dieter Cebulla aus dem Senftenberger Kohlrevier gefiel dem Genossen Verkehrsminister auf Anhieb. Auch der Arbeiter-und-Bauern-Staat brauche endlich eine moderne Formel-1-Rennstrecke, hieß es in der Eingabe des mehrmaligen DDR-Meisters im Endurosport, die stillgelegten Tagebaulöcher 120 Kilometer südlich von Berlin seien für eine Motorsportpiste bestens geeignet.

Die Pläne für den Rundkurs, die Cebulla schon mal skizziert und beigelegt hatte, überzeugten in Ost-Berlin vollends. Das Vorhaben ging unter dem Titel „Lausitz Ring“ 1986 in den aktuellen Fünfjahrplan ein – getreu der Devise des SED-Vorsitzenden Erich Honecker: „Überholen ohne einzuholen“.

Wie fast alle DDR-Prestigeprojekte kam auch die Idee vom Rennzirkus nach kapitalistischem Vorbild über das Papier-

* Ende Juli 1996. Im Vordergrund Weltmeister Schumacher im Ferrari.



stadium nicht hinaus. Dem Land der Trabi-Zweitakter und Holperpisten mangelte es bereits an den notwendigen Devisen für den Hartbitumen-Belag.

Doch nun, nach dem Sieg der Marktwirtschaft, soll das Überbleibsel des letzten realsozialistischen Fünfjahrplans endlich in Erfüllung gehen. Mitte Oktober wollen Brandenburgs SPD-Ministerpräsident Manfred Stolpe und Weltmeister Michael Schumacher mitten im ehemaligen Tagebauloch Meuro I den Grundstein für die modernste europäische Rennstrecke legen.

Geplant ist auf 560 Hektar Grundfläche eine Kombination aus Renn-, Test- und technischem Prüfbetrieb;

dazu kommen, laut Konzept, Freizeitpark, Kartbahn, Motocross-Parcours und ein paar Hotels. Besonders stolz sind die Planer auf die Grand-Prix-Strecke, die sich von mehrgeschossigen Tribünen umgeben über 5,3 Kilometer ziehen soll. Rund 150 000 Zuschauer kann das Oval fassen, mehr als die beiden bereits bestehenden deutschen Hochgeschwindigkeitskurse, der Nürburg- und der Hockenheimring.

Ministerpräsident Stolpe hat die Piste der Superlative, die von den künftigen Betreibern als „deutsches Indianapolis“ verkauft

wird, zur Chefsache erklärt. Der Sozialdemokrat steht bei seinen Wählern im Wort, die Arbeitslosigkeit in der südbrandenburgischen Krisenregion zu senken, die einen Spitzenwert von 20 Prozent erreicht hat.

Die als Strukturförderung getarnte Arbeitsbeschaffungsmaßnahme soll dem Revier den Aufschwung bringen – und dazu ist der Landesregierung beinahe jedes Mittel recht. Für das Renommeevorhaben hat das hochverschuldete Land so viele Fördermillionen bereitgestellt, als ginge es um den WM-Titel im internationalen Subventionswettbewerb.

Über 240 Millionen Mark an öffentlichen Geldern will das Potsdamer Wirt-



Formel-1-Rennen in Hockenheim*: „Überholen ohne einzuholen“

schaftsministerium für den Bau spendieren. Von den späteren Betreibern wird der vergleichsweise bescheidene Eigenkapitalanteil von maximal 70 Millionen Mark erwartet. Damit zählt das Motodrom im Grenzland zu Polen republikweit zur Gruppe der staatlich beschlossenen Förderprojekte mit dem höchsten Subventionsanteil.

„Wir haben keine Alternative“, begründet der Brandenburger Wirtschaftsminister Burkhard Dreher das ungewöhnliche Finanzengagement. Die Rennstrecke werde „eine der großen Attraktionen der Lausitz sein“, verspricht der SPD-Mann, und „zu einem nicht zu unterschätzenden Gewinn an Popularität der Region beitragen“.

Viel mehr kann der Wirtschaftspolitiker auch nicht in Aussicht stellen. Die Zahl der neu zu schaffenden Arbeitsplätze, die heute schon als sicher gelten kann, ist eher bescheiden: So hat der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungsverein (Dekra), der das Millionenprojekt seit fünf Jahren vorantreibt, den Bau eines 50 Millionen Mark teuren Prüfzentrums zugesagt, in dem einige Dutzend Techniker Lastwagen, Motoren, Ersatzteile und Zubehör auf ihre Tauglichkeit testen sollen. Hinzu kommen noch einmal rund 50 Beschäftigte auf der Piste selbst.

Wie viele Jobs in der Umgebung, etwa im Hotel- und Gaststättengewerbe, bei laufendem Renn- und Testbetrieb zusätzlich entstehen, konnte laut Wirtschaftsministerium noch nicht exakt ermittelt werden. Die Investoren erhoffen sich, sagt Dreher, „langfristig fast 1500 direkte und indirekte Arbeitsplätze“.

Doch der Minister kann weder eine verbindliche Arbeitsplatzgarantie der Subventionsempfänger vorweisen, noch haben seine Mitarbeiter jemals eigene Gutachten zu dem erwarteten Aufschwung präsentiert.

Die einzigen Zahlen, die bislang vorliegen, stammen aus zwei, mittlerweile nach unten korrigierten Studien, die ein privates „Institut für Gesellschaftsökonomik“ aus dem Breisgau im Auftrag der Betreiber erstellt hat. Und auch diese beiden Gutachten wurden bislang unter Verschluss gehalten.

Unklar ist zudem, ob es den Betreibern gelingen wird, genügend international bedeutende Rennen auf den Ring zu lotsen, die für die erhofften Zuschauermassen hinreichend interessant sind.

Zwar wirbt der ehemalige Dekra-Chef Rolf Moll, der die Akquise übernommen

hat, er führe mit allen großen Veranstaltern „konkrete Verhandlungen“. In der kommenden Woche werde er beispielsweise die Organisatoren der amerikanischen Indy-Car-Rennen treffen („Die wollen auf den Lausitz Ring“), und selbst Formel-1-Boß Bernie Ecclestone habe sich „hoch interessiert“ gezeigt. Offiziell bestätigt sind bislang jedoch nur einige Läufe der deutschen Tourenwagen-Meisterschaft und die Verlegung der sogenannten Avus-Rennen des ADAC in Berlin, die aus Umweltschutz- und Sicherheitsgründen seit Jahren unter Beschuß stehen.

Die Investoren, das allerdings steht jetzt schon fest, gehen dank der Millionenspen-

de aus Potsdam kein nennenswertes ökonomisches Risiko ein. Der Dekra-Verein bekommt für seinen Testbetrieb aus Landesmitteln eine hochmoderne Prüfstrecke gebaut, die er gegen Pacht rund um die Uhr nutzen kann – im Gegensatz zu den heftig umstrittenen Werkstrassen, wie sie Mercedes etwa im niedersächsischen Papenburg durchgesetzt hat, gibt es gegen den Lausitz Ring keinen Widerstand der Anwohner.



M. LIMBERG / XPRESS

Ministerpräsident Stolpe

So zeigen sich auch die deutschen Autokonzerne interessiert. Vor drei Wochen hat sich BMW eine Option auf Testfahrten seiner Zulieferbetriebe und Mitsprache bei der Konzeption gesichert. In einem Brief an Landesvater Manfred Stolpe kündigte Vorstandschef Bernd Pischetsrieder den Beitritt zum „Förderverein Lausitz Ring“ an, der Eigentümer des Geländes ist. Eine bedeutsame Verbesserung der „touristischen Basiseinrichtungen“ in der Region, laut Förderbescheid Sinn der Subvention, bringt das Engagement der Industrie allerdings nicht.

Daß sich der Kapitaleinsatz zumindest für die privaten Nutznießer lohnt, zeigte sich spätestens Ende vorletzter Woche: Überraschend erklärte eine Tochter der Bankgesellschaft Berlin ihre Bereitschaft, selbst als Investor in das Projekt einzusteigen und die vom Land geforderten Garantien zu übernehmen.

Das Kreditinstitut bürgt für den ordnungsgemäßen Bau der Anlage und außerdem für den Betrieb über mindestens 15 Jahre. Denn der, das wissen auch die Banker, läßt sich dank der Tests der deutschen Autoindustrie jederzeit sicherstellen. „Selbst bei dem pessimistischsten Szenario geht unser Risiko gegen null“, sagt Andreas Quint, Geschäftsführer der Banktochter. „Bei der optimistischen Variante haben wir die Region wiederbelebt.“ □