

# Das Nürburgring-Desaster – aus der Sicht eines Mitverantwortlichen

Ingolf Deubel

*Der Nürburgring ist eine der bekanntesten und traditionsreichsten Rennstrecken der Welt. Der Hauptzweck dieser Einrichtung liegt seit ihrer Eröffnung im Jahr 1927 in der regionalen Wirtschaftsförderung. In der strukturschwachen Eifel werden etwa 1.300 Arbeitsplätze durch den Nürburgring gesichert. Da bereits im Jahr 2002 erkennbar war, dass die Formel 1 wegen ihrer hohen und weiter steigenden Antrittsgebühren auf Dauer nicht mehr zu finanzieren ist, wurde der dem Land Rheinland-Pfalz und dem Kreis Ahrweiler gehörende Nürburgring nach gründlicher Planung in den Jahren 2007 – 2009 durch mehrere Hotels, einen Freizeitpark und ein Feriendorf ergänzt. Trotz gründlicher Vorbereitung und zahlreicher Gutachten, die die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Konzepts bestätigten, endete dieses Investitionsvorhaben in einem Desaster. Die geplanten Baukosten von 215 Mio. Euro wurden um 50% überschritten und die Besucherzahlen blieben weit unter den Erwartungen. Nachdem die EU-Kommission im Jahr 2012 zudem noch ein Beihilfverfahren eröffnete und eine vom Land Rheinland-Pfalz geplante Rettungsbürgschaft untersagte, waren die Insolvenz und die Veräußerung des Nürburgrings unausweichlich.*

*The Nuerburgring is one of the world's best known and most traditional racing courses. The main purpose of this facility since it was opened in 1927 had been to encourage regional economic development. In the structurally weak Eifel area, the Nuerburgring provides about 1,300 jobs. Because it was clear as early as in 2002 that due to the ever higher starting fees the Formula 1 would not be able to be financed for very much longer there, several hotels, an amusement park and a holiday village were built after careful planning in the years 2007 to 2009 as additional attractions of the Nuerburgring, a possession of the state of Rhineland-Palatinate and the district of Ahrweiler. Despite intensive preparations and many expert reports that confirmed the economic viability of the concept, the investment project ended in a disaster. The planned building costs of 215 million Euro were exceeded by 50% dramatically and fewer visitors than expected actually came. After the EU Commission had initiated state aid proceedings in 2012 and prohibited an emergency guarantee the state of Rhineland-Palatinate had planned to grant, the insolvency and sale of the Nuerburgring became unavoidable.*

## I. Einleitung

Eklatante Kostensteigerungen, drastische Bauzeitenverlängerungen, langwierige und kostenträchtige Rechtsstreite um Bau- und Planungsmängel sowie eine un-

zureichende Wirtschaftlichkeit im späteren Betrieb stellen sich bei öffentlichen Investitionsvorhaben in Deutschland (einschließlich militärischer Beschaffungen) nicht mehr als seltene Ausnahmen dar, sondern scheinen zunehmend zum Regelfall zu werden. Alle drei Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) sind betroffen und es gibt kein Bundesland, in dem sich nicht entsprechende Beispiele identifizieren lassen. Trotz des zunehmenden medialen Drucks und der Kritik der Rechnungshöfe kommt es nur in den seltensten Fällen zu persönlichen Konsequenzen in Form von Rücktritten der politisch Verantwortlichen, auch Abstrafungen durch die Wähler bleiben weitgehend aus.

Insofern stellt das im Zeitraum von Ende 2007 bis Mitte 2009 realisierte, aber – aus heutiger Sicht – gründlich misslungene Projekt „Nürburgring 2009“ und die nachfolgende Serie von Pleiten, Pech und Pannen, die sich trotz des Verkaufs der Nürburgring GmbH im März 2014 auch noch im laufenden Jahr 2015 fortzusetzen scheint, eher eine Ausnahme dar. Denn seit nunmehr über sechs Jahren prägt und lähmt zugleich die Diskussion um die Vorgänge und die Zukunft dieser Rennstrecke in ganz maßgeblicher Weise die Landespolitik in Rheinland-Pfalz. Der Rücktritt des Autors dieses Beitrags vom Amt des Finanzministers im Juli 2009 und der durch Ministerpräsidentin *Malu Dreyer* veranlasste Austausch der halben Landesregierung sowie des Vorsitzenden der Landtagsfraktion der SPD im November 2014 stehen in einem engen Zusammenhang mit den Ereignissen und Entwicklungen am Nürburgring. Nicht auszuschließen ist zudem, dass der Rücktritt von *Kurt Beck* als Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz im Januar 2013 (nach einer Amtszeit von über 18 Jahren) nicht nur auf den kommunizierten gesundheitlichen Gründen beruhte, sondern auch auf das seit Juli 2012 feststehende Scheitern des Nürburgring-Projekts zurückzuführen war.

Der Autor dieses Beitrags trug von 1997 – 2006 als Staatssekretär im Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz und von 2006 – 2009 als Finanzminister sowie in diesem gesamten Zeitraum als Aufsichtsratsmitglied (davon ab 2006 als Vorsitzender) der Nürburgring GmbH in maßgeblicher Weise Mitverantwortung für die damaligen Entscheidungen der Landesregierung und des Aufsichtsrats der Gesellschaft. Diese unmittelbare Betroffenheit weist Vor- und Nachteile vor. Der Vorteil liegt darin, dass der Autor in alle wesentlichen Entscheidungsprozesse des Projektes eingebunden war und insofern aus seinem unmittelbaren Erleben über die meisten zur Beurteilung der Entwicklung bis Mitte 2009 relevanten Informationen verfügt. Der Nachteil liegt auf der Hand, weil ein solcher Beitrag fast zwangsläufig subjektiv gefärbt sein muss. Um die dadurch drohenden Verzerrungen zu minimieren, ist der nachfolgende Bericht

jedoch so angelegt, dass nur auf solche Informationen zurückgegriffen wird, die in dokumentierter und somit prinzipiell nachprüfbarer Form vorliegen, wobei allerdings bisher nur ein geringer Teil dieser Dokumente öffentlich verfügbar ist.

Der Beitrag dient vor allem dazu, die Entwicklung des Projekts „Nürburgring 2009“ bis zum Rücktritt des Autors vom Amt des Finanzministers von Rheinland-Pfalz am 07.07.2009 nachzuzeichnen. In die weiteren Entwicklungen am Nürburgring ist der Autor seit seinem Rücktritt nicht mehr eingebunden und verfügt deshalb lediglich über die Informationen, die auch öffentlich kommuniziert wurden. Von daher beschränkt sich die Darstellung für den Zeitraum ab dem 07.07.2009 auf eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse, wobei aus nahe liegenden Gründen auf eine eigene Bewertung vollständig verzichtet wird. Selbstverständlich wird in diesem Beitrag auch keine Kommentierung des der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemachten Urteils des Landgerichts Koblenz im sogenannten „Nürburgring-Prozess“ vom 16.04.2014 vorgenommen. Nach Meinung der 1. Wirtschaftsstrafkammer hat sich der Autor im Zusammenhang mit dem Projekt „Nürburgring 2009“ in 14 Fällen der Untreue und in einem Fall der uneidlichen Falschaussage vor einem Untersuchungsausschuss des Landtags schuldig gemacht. Das Gericht hat dafür eine Gesamtfreiheitsstrafe von 42 Monaten ausgesprochen. Hiergegen läuft – mit dem Ziel einer Aufhebung des gesamten Urteils – die Revision beim Bundesgerichtshof. Die Entscheidung in diesem Verfahren ist im Laufe des Sommers 2015 zu erwarten.

Um die Bedeutung des Nürburgrings für die Eifel-Region und das Land Rheinland-Pfalz zu verdeutlichen erfolgt im folgenden zweiten Kapitel dieses Beitrags eine kurze Beschreibung der Entwicklung des Nürburgrings bis zu den ersten Diskussionen über das Projekt „Nürburgring 2009“ im Jahr 2002.

In Kapitel III wird der Entscheidungsprozess von 2002 bis zum endgültigen „Startschuss“ für die Umsetzung des Projekts „Nürburgring 2009“ im November 2007 nachgezeichnet. Dabei wird auch auf die damals erörterten möglichen - Alternativen und ihre erwarteten Auswirkungen auf den Nürburgring und die Region eingegangen.

Das Kapitel IV widmet sich dem Bau und der Finanzierung des mit Investitionskosten von zunächst 135 Mio. Euro geplanten Anteils der Nürburgring GmbH am Gesamtprojekt „Nürburgring 2009“ im Zeitraum bis zur Einweihung im Juli 2009. Dabei wird auch der Ansatz beschrieben, mit dem ein privater Partner der Nürburgring GmbH eine Finanzierung des Projekts mit Hilfe von *Senior Life Settlements* (SLS) realisieren wollte.

In Kapitel V werden der Bau und die Finanzierung des von der privaten Motorsport Resort Nürburgring GmbH (MSR) mit geplanten Investitionskosten von zunächst 80 Mio. Euro verantworteten Anteils am Gesamtprojekt skizziert.

Im abschließenden sechsten Kapitel wird in kursorischer Form die weitere Entwicklung des Projekts „Nürburgring 2009“ und des Nürburgringes insgesamt nach der Eröffnungsfeier vom 09.07.2009 bis in das Jahr 2015 hinein beleuchtet und nochmals die Frage nach den damaligen Alternativen zum Projekt „Nürburgring 2009“ aufgeworfen.

## II. Die Entwicklung des Nürburgrings zur weltweit bekanntesten und traditionsreichsten Rennstrecke

Der Nürburgring wurde in seiner ursprünglichen Form mit einer Nordschleife von 22,8 km und einer Südschleife von 7,8 km in den Jahren 1925 – 1927 als „Notstandsmaßnahme im Rahmen der produktiven Erwerbslosenfürsorge“ gebaut, war weit überwiegend aus Steuermitteln finanziert und ist insofern von Anfang an als eine Einrichtung der regionalen Wirtschaftsförderung begriffen worden. Die Träger dieser Maßnahme waren der Landkreis Adenau, das preußische Wohlfahrtsministerium und das Reichsverkehrsministerium. Die bei der Entscheidung im April 1925 kalkulierten Baukosten lagen bei 2,5 Mio. Reichsmark. Der Kostenvorschlag des beauftragten Ingenieurbüros vom Juni 1925 betrug bereits 4,0 Mio. Reichsmark und die endgültigen Baukosten stiegen bis zur Fertigstellung im Juni 1927 auf 8,1 Mio. Reichsmark<sup>1</sup>. Diese Zahlen dokumentieren, dass eklatante Baukostensteigerungen offenkundig keine eben neuere „Errungenschaft“ darstellen.

Der Nürburgring entwickelte sich schnell zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der Region, er wurde zum größten regionalen Arbeitgeber. Vor allem Erwerbslose fanden hier eine Arbeit, die Zahl der Arbeitslosen ging rapide zurück. Steinbrüche wurden erschlossen, Reparaturwerkstätten errichtet und die Lebensverhältnisse der Bevölkerung konnten spürbar verbessert werden. Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges wuchsen die Zuschauerzahlen stetig und es kam zu einem wirtschaftlichen Aufschwung in der Region. Bereits kurze Zeit nach Beendigung des Krieges kehrte der Motorsport an den Nürburgring zurück. Mitte der 1950er Jahre kamen mehr als 400.000 Besucher zum Großen Preis von Europa.<sup>2</sup>

- 1 Für eine detaillierte Darstellung von Planung und Bau des Nürburgrings vgl. insbesondere *Födisch, J. Th. und Behrndt, M.*, 2010, Kleiner Kreis – Großer Ring: Adenau und der Bau des Nürburgrings, passim.
- 2 Diese Darstellung ist übernommen von: *Heyn, T. Abraham, T. und Knoth, R.*, Empirica-Institut 2010, Regionalökonomische Effekte des Projektes Nürburgring 2009, S. 4.

Die Nordschleife des Nürburgrings galt und gilt von Anfang an als eine der anspruchsvollsten Rennstrecken der Welt. Dies begründete ihren bis heute anhaltenden Mythos als „Grüne Hölle“, wie der Rennfahrer *Jackie Stewart* sie bezeichnete. Das Zugpferd für die am und durch den Nürburgring erzielbare regionale Wertschöpfung war dabei ab den fünfziger Jahren die Formel I. Mit zunehmender Schnelligkeit der Rennwagen und dem sich erhöhenden Sicherheitsbedürfnis entwickelte sich jedoch bereits in den 1960er Jahren eine intensive Diskussion über die weitere Eignung der Nordschleife als Formel-I-Strecke. Die wirtschaftlichen Folgen einer drohenden Abwanderung für die am und durch den Nürburgring erzielbare regionale Wertschöpfung wurden allerdings von den damaligen Gesellschaftern (Bundesrepublik Deutschland, Land Rheinland-Pfalz und Kreis Ahrweiler) zunächst noch ignoriert; nach einem Fahrerstreik in 1970 kam es lediglich zu einigen kleineren Sicherheitsmaßnahmen. Diese reichten allerdings nicht aus, so dass ab 1977 das deutsche Rennen der Formel I nach Hockenheim verlegt wurde.

Aufgrund der drohenden Abwanderung weiterer internationaler Rennen und des dadurch zu erwartenden weiteren Verlustes an regionaler Wertschöpfung fiel die Entscheidung zum Bau einer neuen und zeitgemäßen Grand-Prix-Strecke, die überwiegend vom Bund und dem Land Rheinland-Pfalz finanziert wurde. Die Einweihung fand im Jahr 1984 statt. Zwar gelang es in den Jahren 1984 und 1985 noch einmal, die Formel I an den Nürburgring zu holen, doch kam in den Jahren 1986 – 1995 nur noch der Hockenheimring zum Zuge. Die wirtschaftliche Bedeutung des Nürburgrings für die Region nahm dadurch – trotz einer Reihe neuer Veranstaltungen, wie etwa „Rock am Ring“ – kontinuierlich ab. Dem Nürburgring drohte das wirtschaftliche Schicksal anderer ehemals bekannter Rennstrecken, die sich nicht mehr in der Lage sahen, in der Konkurrenz um die Formel I mithalten<sup>3</sup>.

Seit der Unterzeichnung des Concorde-Abkommens im Jahr 1981<sup>4</sup> entwickelte sich die Formel I unter der Ägide von *Bernie Ecclestone* in immer stärkerem Maße zu einem weltumspannenden und milliardenschweren Geschäftsmodell.

3 Verwiesen sei hier nur auf Brands Hatch (14 Rennen bis 1986), Buenos Aires (20 Rennen bis 1998), Detroit (7 Rennen bis 1988), Imola (27 Rennen bis 2006), Estoril (13 Rennen bis 1996), Indianapolis (19 Rennen bis 2007), Istanbul (7 Rennen bis 2011), Rio de Janeiro (10 Rennen bis 1989), Jerez de la Frontera (7 Rennen bis 1997), Kyalami (20 Rennen bis 1993), Magny-Cours (18 Rennen bis 2008), Le Castellet (14 Rennen bis 1990), New York (20 Rennen bis 1980), Zandvoort (30 Rennen bis 1985 und Zolder (10 Rennen bis 1984). Quelle: *Wikipedia (Liste der Formel-I-Rennstrecken)*.

4 Die Entwicklung wird u.a. beschrieben in: *The Economist*, 13.7.2000 (Grand prix, grand prizes).

Nach Medienberichten müssen neue Veranstalter heute pro Rennen Antrittsgebühren von bis zu 50 Mio. \$ entrichten und gleichzeitig die gesamten Vermarktungsrechte abtreten, so dass ihnen nur die Einnahmen aus dem Eintrittskartenverkauf verbleiben. Bei einer engen betriebswirtschaftlichen Betrachtung dürfte es deshalb weltweit kein einziges Rennen geben, mit dem schwarze Zahlen geschrieben werden. Dennoch haben seit 1991 nicht weniger als 16 neue Veranstalter (fast ausschließlich staatlich finanziert) jeweils dreistellige Millionenbeträge (in Euro gerechnet) in neu geschaffene Rennstrecken investiert und sich dem wirtschaftlichen Diktat der Formel I unterworfen.<sup>5</sup> Die Gründe für dieses – wirtschaftlich gesehen – erklärungsbedürftige Verhalten sind vielfältig. Reines Prestigedenken und erhoffte volks- und regionalwirtschaftliche Beschäftigungseffekte dürften hier ineinander übergehen, aber nur selten mit Zahlen und Fakten wirklich belegbar sein. Zu beachten sind allerdings auch die erwarteten und nachweisbaren betriebswirtschaftlichen Synergieeffekte durch die höhere Attraktivität einer Rennstrecke im Rahmen der sonstigen Aktivitäten. Die erzielbaren Erlöse aus Werbung, Vermietung und Verpachtung (etwa für die Lounges an Start und Ziel sowie die Nutzung der Rennstrecken für Industriekunden und Private) sowie den vielfältigen Geschäftsfeldern an einer Rennstrecke (Veranstaltungen jeder Art, Fahrsicherheitszentren, Hotels, Kongresszentren, Freizeiteinrichtungen, Gewerbeparks etc.) liegen auch außerhalb des eigentlichen Formel-I-Rennens deutlich höher als im Fall des Verzichts auf ein solches Rennen.

Aus diesem Grund schloss die Nürburgring GmbH ab dem Jahr 1995 trotz der hohen Antrittsgebühren erneut Verträge über die Durchführung von Rennen der Formel I. Das damit verbundene wirtschaftliche Kalkül ging zunächst auch insofern auf, als bis 2003 die außerhalb der Formel I erzielten zusätzlichen Deckungsbeiträge die entstehenden unmittelbaren Defizite aus dem Rennen deutlich übertrafen, so dass die Gesellschaft bis 2003 „schwarze Zahlen“ schrieb und zugleich erhebliche Investitionen zur Attraktivitätssteigerung der Rennstrecke und der übrigen Infrastruktur vornehmen konnte.<sup>6</sup>

5 Magny-Cours (1991 – 2008), Leicestershire (1993), Aida (1994-1995), Barcelona (seit 1991), Melbourne (seit 1996), Malaysia (seit 1999), China (seit 2004), Bahrain (2004), Türkei (2005-2011), Valencia (2008-2012), Singapur (2008), Abu Dhabi (seit 2009), Südkorea (2010-2013), Indien (2011-2013), Austin (seit 2012) und Russland (seit 2014). Quelle: *Wikipedia (Liste der Formel-I-Rennstrecken)*.

6 Vgl. hierzu die entsprechenden Beteiligungsberichte des *Ministeriums der Finanzen von Rheinland-Pfalz* für die Jahre 1999 - 2011.

### III. Der Entscheidungsprozess bis zum Baubeginn für das Projekt „Nürburgring 2009“

Allen Verantwortlichen, d.h. der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat sowie den beiden Gesellschaftern Land Rheinland-Pfalz (90%) und Kreis Ahrweiler (10%) war allerdings sehr frühzeitig bewusst, dass in der mittelfristigen Betrachtung die kontinuierlich steigenden Antrittsgebühren für die Formel I ohne Änderung des Geschäftsmodells nicht dauerhaft finanzierbar sein würden. Zwar stiegen die Umsätze der Nürburgring GmbH aufgrund der Auswirkungen der Formel I auf die Entwicklung anderer Geschäftsbereiche zunächst noch von 26,5 Mio. Euro in 1997 auf 38,3 Mio. Euro in 2002 (jeweils incl. Formel I) an, aber das Ende dieser positiven Entwicklung war absehbar. Die Umsätze in den anderen Geschäftsbereichen erschienen bei unverändertem Geschäftsmodell nicht mehr steigerungsfähig, die Einnahmen aus der Formel I gingen kontinuierlich zurück und die Antrittsgebühren stiegen pro Rennen um 10%. Von daher war ohne ein entsprechendes Gegensteuern programmiert, dass die Gesellschaft bei einer Fortführung der Formel I ab dem Jahr 2004 einen immer weiter ansteigenden Verlust schreiben würde. Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben deshalb ab dem Jahr 2002 intensiv erörtert, welche alternativen Geschäftsmodelle sich für den Nürburgring entwickeln lassen.

Prinzipiell gab es vier denkbare Möglichkeiten. Bei der ersten Variante wäre das Formel-1-Engagement baldmöglichst beendet worden und die Gesellschaft hätte sich auf die Geschäfte beschränkt, die auch ohne die Formel I mit positiven Deckungsbeiträgen aufrecht erhalten werden können. Intern wurde diese Variante mit den Begriffen „langsames Siechtum“ oder „zurück in die achtziger Jahre“ assoziiert. Die aus diesem Szenario fast zwingend folgende zweite Variante, ein Verkauf der Rennstrecke, wurde nach außen gar nicht und intern nur in mündlicher Form erörtert, aber zum damaligen Zeitpunkt als politisch nicht durchsetzbar angesehen.

Die dritte Variante bestand darin, das vorhandene Know-how der Nürburgring GmbH beim Betreiben von Rennstrecken und von Fahrsicherheitszentren zu vermarkten und damit zusätzliche Erträge zu generieren.<sup>7</sup> Der mehrfache Versuch, eine oder mehrere der weltweit entstehenden neuen Rennstrecken zu managen, ließ sich allerdings schon deshalb nicht realisieren, weil die für die Vermarktung der Formel I Verantwortlichen erfolgreich verhinderten, dass sich auf

7 Vgl. z.B. den Tagesordnungspunkt 4 (Rennstreckenkooperation) der Aufsichtsratssitzung am 19.09.2002.

diese Weise eine Art Gegenmacht der Rennstreckenbetreiber bilden könnte.<sup>8</sup> Ein zweiter Ansatz (Test & Training International) verband sich mit der Überlegung, das bewährte Konzept der Fahrsicherheitszentren in andere Länder zu exportieren. So wurde z.B. in den USA eine eigene Gesellschaft gegründet, die zum Aufbau und Betrieb von Fahrsicherheitszentren – die in Nordamerika nahezu unbekannt sind – dienen sollte.<sup>9</sup> Dieses Projekt wurde Anfang 2005 allerdings wieder aufgegeben, weil es zu viel Kapital erfordert hätte und mit der regionalwirtschaftlichen Zielsetzung der Nürburgring GmbH kaum zu vereinbaren war.

Mit dieser Zielsetzung am besten zu vereinbaren schien hingegen die vierte Variante, die seinerzeit unter der Überschrift „Erlebnisregion Nürburgring“ firmierte<sup>10</sup> und ab September 2002 im Zentrum der meisten Aufsichtsratssitzungen stand. Für dieses Projekt wurden von Anfang an zahlreiche externe Berater und Gutachter hinzugezogen. Dies gilt insbesondere für Strategie, Marktforschung, Planung, betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit und regionalwirtschaftliche Bedeutung. In der Präsentation vor dem Aufsichtsrat am 25. März 2003 wurden die folgenden strategischen Zielvorgaben formuliert:

- Kern der Erlebnisregion ist die erfolgreichste Rennstrecke Europas und die bekannte Marke Nürburgring.
- Ansiedlung attraktiver freizeit- und erlebnisorientierter Geschäftsfelder rund um die Rennstrecke.
- Einbezug der umliegenden Gemeinden (und evtl. dort bereits vorhandener Freizeit- und Event-Einrichtungen), um eine breite politische Tragfähigkeit zu erreichen.
- Jedes Angebot an sich ist ein Erlebnis (z.B. kein normales Hotel, sondern Erlebnishotellerie wie etwa im Europa Park).
- Zusammen formen die Angebote ein unvergleichliches, emotionales Gesamterlebnis – eingebettet in die einzigartige Landschaft der Erlebnisregion Nürburgring.
- Alle Angebote sind strategisch und inhaltlich aufeinander abgestimmt und durch das Markendach Erlebnisregion Nürburgring verbunden.
- Die Angebote sind ausgerichtet auf die ganze Familie, Senioren etc. und die unterschiedlichsten Erlebnisinteressen.

8 So heißt es z.B. im Protokoll der AR-Sitzung am 25.03.2003: „Herr Dr. Kafitz erläuterte, dass . . . Herr Ecclestone nicht daran interessiert ist, dass der Nürburgring als Betreiber oder Berater anderer internationaler Formel 1-Rennstrecken tätig wird.“

9 Vgl. z.B. den Tagesordnungspunkt 7 (Test & Training International) der gleichen Aufsichtsratssitzung.

10 Vgl. z.B. den Tagesordnungspunkt 5 (Erlebnisregion Nürburgring) in der gleichen Aufsichtsratssitzung.

- Die Angebote bieten in ihrer Gesamtheit ein einmaliges Freizeiterlebnis für den Tagesbesucher, vor allem aber auch für den Aufenthalt über einen längeren Zeitraum.
- Die Angebote tragen den besonderen landschaftlichen und witterungsmäßigen Gegebenheiten Rechnung und sind bei jeder Witterung, Jahreszeit und Tageszeit attraktiv.
- Die bestehenden Geschäftsfelder werden in das Angebot integriert und gewinnen so zusätzlich an Potenzial.

Das anfängliche Grobkonzept umfasste unmittelbar am Nürburgring die Bereiche Boulevard, Fahrsicherheitstraining, Attraktionen, Nordschleife, Gewerbepark und Touren. Im Village Bereich wurden ein Village-Hotel, ein Themen-Hotel, eine Sport- und Eventhalle sowie ein Reiterhof vorgesehen. Im Resort Bereich umfasste die Planung einen Golfplatz mit einem Golfhotel, einen Bungalow Park, einen Campingplatz, ein Wellness Center und verschiedene Natur-Erlebnisbereiche (Tennis, Wandern, Klettern, Reiten, Mountain-Biking, Bogenschießen und Wintersport). Diskutiert wurde auch schon sehr frühzeitig über die Einrichtung einer Zweigstelle der Spielbank Bad Neuenahr.

Die Weiterentwicklung des Konzepts erfolgte durch von der Nürburgring GmbH beauftragte Planungsbüros wie die amerikanische Firma ITEC, das Aachener Architekturbüro Krause & Bohne und das internationale Planungsbüro Drees & Sommer. Die Wertschöpfung für die Nürburgring GmbH sollte vor allem durch Erbbauzinsen für die Nutzung von Grundstücken im Eigentum der Gesellschaft, die zentrale Vermarktung aller Angebote, die entstehenden Synergieeffekte zwischen den neuen und den alten Angeboten sowie Mieteinnahmen aus den eigenen Investitionen entstehen. Die gesamten Investitionskosten wurden Ende 2003 mit rd. 167 Mio. Euro veranschlagt. Davon sollten rd. 50 Mio. Euro auf die Nürburgring GmbH entfallen.

In der Aufsichtsratssitzung am 22. März 2004 wurde das Ergebnis einer neutralen externen Überprüfung der erzielbaren zusätzlichen regionalen Wertschöpfung und des Businessplans für das Projekt Erlebnisregion durch das Beratungsunternehmen Projekt M Marketingberatung Professor Kreilkamp & Co. GmbH aus Lüneburg vorgestellt. Die Kernaussagen der entsprechenden Studie lauteten:

- Die strukturpolitischer Relevanz für die Region ist erheblich. Es ist von einer nachhaltigen Stärkung der Positionierung des Standortes auszugehen, verbunden mit der Erschließung völlig neuer, bisher nicht angesprochener Zielgruppen. Insofern werden die bislang ausgelösten regionalen Effekte durch die Geschäftstätigkeit der Nürburgring GmbH deutlich vergrößert. Die touristische Entwicklung der gesamten Region wird nachhaltig positiv beeinflusst.

- Das Entwicklungsvorhaben hat ein Einzugs Potenzial von 36,95 Mio. Besuchern aus tages- und übernachtungstouristischen Quellmärkten. Aus diesem Potenzial können nach konservativen Schätzungen 2,6 Mio. Besuche pro Jahr in den verschiedenen Angebotsmodulen gewonnen werden. Dies bedeutet eine Steigerung der Besuche von mehr als 50% gegenüber der jetzigen Situation.
- Insgesamt werden ca. 1,19 Mio. Übernachtungen induziert, dies entspricht 637.670 verkauften Zimmern bzw. Beherbergungseinheiten. Die Steigerungsraten liegen hier zwischen 25% und 30% gegenüber dem Status quo. Die induzierten Übernachtungen fließen zu 76,6% in die Region, zu 23,4% verbleiben sie am Nürburgring.
- Die bisherige Schätzung der Tages- und Übernachtungsgäste durch die Nürburgring GmbH beruhen auf konservativen Annahmen. Sie werden durch die vorliegende ebenfalls konservative Studie nach oben korrigiert.

Auf dieser Basis und aufgrund der nach Aussagen der Geschäftsführung positiv verlaufenden Gespräche mit potentiellen Geschäftspartnern für die Erlebnisregion beschloss der Aufsichtsrat, das Projekt weiter zu konkretisieren.

Am 05.05.2004 wurde die Planung für die „Erlebnisregion Nürburgring“ von Ministerpräsident *Beck* (SPD), Wirtschaftsminister *Bauckhage* (FDP), Landrat Dr. *Pföhler* (CDU) und Nürburgring-Geschäftsführer Dr. *Kafitz* im Rahmen einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt und eine Realisierung bis zum Ende des Jahrzehnts in Aussicht gestellt.

In der schriftlichen Pressevorlage<sup>11</sup> äußerte sich der damalige Wirtschaftsminister wie folgt:

„Als Wirtschaftsminister habe ich aber auch ein Faible für Zahlen. Und die sagen mir: Die Erlebnisregion Nürburgring wird der gesamten Eifel gut tun. Und das aus drei Gründen: Eine Weiterentwicklung der Infrastruktur wird Arbeitsplätze in der ländlich geprägten Eifel sichern und schaffen. Auch wenn wir in Rheinland-Pfalz vergleichsweise gut abschneiden in der Statistik – jeder Arbeitsplatz zählt. Die Erlebnisregion Nürburgring stärkt das auf Urlaub und Freizeit ausgerichtete Profil der Eifel und schafft einen neuen „Leuchtturm“ mit nicht nur regionaler, sondern – mit Blick auf unsere Nachbarn in Benelux – auch internationaler Ausstrahlung. Der Tourismus profitiert. Und nicht zuletzt sind die nun vorgestellten Pläne auch ein entscheidender Beitrag zur langfristigen Sicherung des Standorts als Mekka des internationalen Motorsports. Das Land Rheinland-Pfalz hat sich immer zum Rennsport am Nürburgring bekannt. Jetzt ist es Zeit für den nächsten Schritt – Zeit für die Erlebnisregion Nürburgring. Die Landesregierung steht dahinter.“

11 Tischvorlage der Nürburgring GmbH für die Pressekonferenz am 05.05.2004.

Auch in der Folgezeit (zumindest bis zum Frühjahr 2009) wurde die Realisierung des Projekts sowohl in der Region, als auch auf der Landesebene von SPD, CDU und FDP unterstützt. Seitens der Landesregierung lag die fachliche Zuständigkeit für die Nürburgring GmbH und damit auch dieses Projekt im gesamten Zeitraum bis zum 18.05.2011 durchgängig beim Wirtschaftsministerium.<sup>12</sup>

Nach diesen politischen Absichts- und Unterstützungserklärungen begann die Nürburgring GmbH in Abstimmung mit ihrem Aufsichtsrat damit, die eigenen Management-Kapazitäten zu verstärken und vergab zur besseren planerischen und wirtschaftlichen Fundierung des Projekts weitere Planungs-, Gutachten- und Beratungsaufträge.

Um die Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft zu verbessern, regte der Aufsichtsrat am 31.08.2004 an, mit *Ecclestone* und dem Hockenheim-Ring in Verhandlungen über eine Alternierung des deutschen Formel I – Rennens einzutreten. Nach langwierigen Gesprächen wurde schließlich das Ergebnis erzielt, ab dem Jahr 2007 zu alternieren. Dies hatte zum einen den Vorteil, dass die negativen Deckungsbeiträge der Formel I nur in jedem zweiten Jahr anfielen, zum anderen wurde auf diese Weise zur baulichen Umsetzung des Projekts ein aus damaliger Sicht als ausreichend angesehener Zeitraum von zwei Jahren geschaffen. Denn es wäre undenkbar gewesen, die Formel I auf einer Baustelle auszutragen. Durch diese Entscheidungen wurde zeitlich programmiert, dass ein Baustart möglichst bald nach dem Formel I – Rennen des Jahres 2007 erfolgen sollte, damit rechtzeitig zum Rennen des Jahres 2009 die Bauarbeiten abgeschlossen sein könnten.

Um die eigene finanzielle Basis der Nürburgring GmbH zur Finanzierung der notwendigen Investitionen weiter zu verbessern, wurde in dieser Aufsichtsratsitzung auch beschlossen, das Stammkapital der Gesellschaft von 5,1 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro zu erhöhen. Außerdem sagte das Land zu, ein vorhandenes Gesellschafterdarlehen über 22,8 Mio. Euro, das der Bund bei seinem Ausstieg aus der Nürburgring GmbH in den achtziger Jahren dem Land übereignet hatte, für nachrangig zu erklären. Zusätzlich wurde einige Zeit später zwischen den Gesellschaftern eine Eigenkapitalaufstockung auf 20 Mio. Euro vereinbart und das Land stellte darüber hinaus ein weiteres nachrangiges Gesellschafterdarlehen von 20 Mio. Euro in Aussicht. Nach Zustimmung des Landtages und des Kreistages kamen diese weiteren Eigenmittel von 30 Mio. Euro in den Jahren 2007 – 2009 zur Auszahlung.

12 Mit der Bildung der Rot-Grünen Landesregierung am 18.05.2011 übernahm das Innenministerium die Verantwortung für den Nürburgring

Auf der ExpoReal in München vom 04. – 06.10.2004 wurde das Projekt dann mit dem Ziel vorgestellt, vorbereitende informelle Gespräche mit potenziellen Betreibern und Investoren zu führen. Nach Auskunft der Geschäftsführung ergaben die dort geführten Gespräche mit international bekannten Marken des Hotel- und Feriendorfgebietes ausnahmslos positive Reaktionen auf das Projekt. Im Dezember 2004 genehmigte der Aufsichtsrat für die weitere Projektentwicklung in den Jahren 2005 – 2009 ein Budget von insgesamt 6,5 Mio. Euro.

Zur besseren Absicherung der Marktpotenziale und der zu erwartenden regional-ökonomischen Effekte erstellte die Firma Wenzel Consulting drei weitere Gutachten, die zum Ergebnis hatten, dass die bisherigen Einschätzungen der Geschäftsführung als plausibel und realistisch anzusehen waren<sup>13</sup>.

Die Projektsteuerung wurde im April 2005 an die Firma assmann beraten + planen, die Planungsleistungen im August 2005 an das Ingenieurbüro Tilke vergeben. Beiden Vergaben gingen europaweite VOF-Ausschreibungen voraus.

Im Dezember 2005 teilte die Geschäftsführung mit, dass sie in ihren bisherigen Gesprächen auf ein sehr großes Interesse an Management- und Betreiberverträgen gestoßen sei, aber nur in einem geringen Maße auf die Bereitschaft von Privaten, als Investoren einzusteigen. Deshalb beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Frage, welche Rolle private Investoren und Betreiber spielen können. Der Aufsichtsrat beschloss in dieser Aufsichtsratssitzung u.a.:

Der Aufsichtsrat nimmt die Ausführungen der Geschäftsführung zu den Betreibermodellen zur Kenntnis und genehmigt die weitere Projektentwicklung unter der Einbeziehung der Möglichkeit eines Eigenbetriebs der Module auf dem Boulevard, inkl. Hotel und Indoor-Attraktion. Die Gespräche mit potenziellen Managementpartnern sollen weitergeführt werden. Parallel soll durch die Geschäftsführung bis zum 30.06.2006 geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen private Investoren insgesamt oder für Teilprojekte gewonnen werden können.

Bis zur nächsten ordentlichen Aufsichtsratssitzung sind die Businesspläne mit unterschiedlichen Varianten (*Worst-Case*-Betrachtung) zu entwickeln.

Der Aufsichtsrat nimmt die Ausführung der Geschäftsführung zur Finanzierung zur Kenntnis und unterstützt die Bemühungen um eine kostengünstige Finanzierung über Landeskredite oder Bürgschaften. Sofern kein privater Investor, der sich in nennenswertem Umfang am Risiko beteiligt, gewonnen werden kann, soll bereits jetzt durch

13 *Wenzel Consulting*, 2005, Erlebnisregion Nürburgring: Regionalökonomische Effekte; *Wenzel Consulting*, 2005, Endbericht Erlebnisregion Nürburgring, Phase I; *Wenzel Consulting*, 2006, Besuchsanalyse Erlebnisregion Nürburgring.

das Wirtschaftsministerium geprüft werden, ob und welche Vorschriften des EU-Beihilferechts Anwendung finden und unter welchen Bedingungen eine Unterstützung seitens der Gesellschafter erfolgen kann.

Aus diesem Beschluss ergibt sich, dass bereits Ende 2005 – also zu einer Zeit, als der Wirtschaftsminister in Rheinland-Pfalz und der Aufsichtsratsvorsitzende noch von der FDP gestellt wurden – erwogen worden war, das Projekt notfalls sogar gänzlich ohne private Investoren umzusetzen und die Finanzierung – soweit EU-rechtlich darstellbar – mit Hilfe von Krediten oder Bürgschaften des Landes vorzunehmen.

Im März 2006 wurde dem Aufsichtsrat der geforderte Businessplan für die Jahre 2009 – 2020 mit einem Basisszenario und einem *Worst Case* Szenario vorgestellt. Das Basisszenario kam zu einem kumulierten EBITDA von 129,6 Mio. Euro, das *Worst Case* Szenario zu einem EBITDA von 48,6 Mio. Euro. Nach letzterem konnte im Ergebnis ein maximaler Verlust von 5 Mio. Euro pro Jahr entstehen, im Basisszenario wurden dagegen Gewinne von jahresdurchschnittlich 2 Mio. Euro erwartet.

Bei der Landtagswahl im März 2006 gewann die SPD die absolute Mehrheit, so dass der bisherige Koalitionspartner FDP aus der Regierung und damit auch dem Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH ausschied. Vor dem Hintergrund, dass nicht nur die SPD, sondern auch die FDP und die CDU (bis Anfang 2009<sup>14</sup>) das Projekt unterstützten, formulierte der wiedergewählte Ministerpräsident *Beck* in seiner Regierungserklärung vom 30.05.2006 das Ziel, die Formel I zu sichern und die geplante Erlebnisregion am Nürburgring zu realisieren<sup>15</sup>:

„Einen wesentlichen Beitrag zur touristischen Attraktivität des nördlichen Rheinland-Pfalz leistet der Nürburgring. Wir wollen dort künftig im jährlichen Wechsel mit dem Hockenheimring die Formel I sichern.“

Die Erlebnisregion am Nürburgring werden wir fortentwickeln und die Region damit touristisch wie strukturell aufwerten.“

Entgegen der bisherigen Übung, nach der ein Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums den Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH leitete, bat Ministerpräsident *Beck* den Autor dieses Beitrags, der am 18.05.2006 vom Staatssekretär im Ministerium der Finanzen zum Finanzminister „befördert“ worden war, im Aufsichtsrat

14 So berichtete z.B. die *Rhein-Zeitung* in ihrer Ausgabe vom 16.03.2009 über eine uneingeschränkte Unterstützung des Projektes durch die CDU-Kreistagsfraktion.

15 *Plenarprotokoll 15/1* des Landtages Rheinland-Pfalz vom 30.05.2006, 28.

zu verbleiben und dessen Vorsitz zu übernehmen. Die fachliche Federführung für die Nürburgring GmbH blieb aber auch weiterhin beim Wirtschaftsministerium.

Die frühere SPD/FDP-Regierung hatte ausweislich der Protokolle des Aufsichtsrats eine vollständige Finanzierung der anstehenden Investitionen durch die Nürburgring GmbH nicht ausgeschlossen. Dies änderte sich mit der SPD-Alleinregierung. Der Autor dieses Beitrags setzte in seiner Funktion als Finanzminister die Geschäftsführung der Nürburgring GmbH am 13.06.2006 darüber in Kenntnis, dass das Land einer Realisierung des Projekts nur noch dann zustimme, wenn private Partner mindestens 50% des unternehmerischen Risikos übernehmen. In der Aufsichtsratssitzung am 25.07.2006 informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über diese Festlegung der Landesregierung. Erst ab diesem Zeitpunkt galt somit die Vorgabe einer mindestens 50%-igen Übernahme der Risiken durch Private.

In dieser Sitzung stimmte der Aufsichtsrat auch einer Zusammenarbeit der Nürburgring GmbH mit der IPC zu, die eine Finanzierung des Projekts über *Senior Life Settlements* (SLS) plante. Bei einer Umsetzung dieses Modells hätte sich der Businessplan für die Jahre 2009 – 2020 gegenüber einer konventionellen Finanzierung um über 62 Mio. Euro verbessert (auf dieses Finanzierungsmodell wird in Kap. IV dieses Beitrags näher eingegangen).

Am 19.09.2006 informierte der Geschäftsführer der Nürburgring GmbH den Ministerrat mit einer Präsentation über den Planungsstand des Projektes, die erwarteten regionalökonomischen Auswirkungen und die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit.

Im Zeitraum bis Mitte 2007 vermeldete die Geschäftsführung einen stetig zunehmenden Vermietungsstand für die am Boulevard geplanten Autowelten und Shops und den Abschluss wichtiger Betreiberverträge. Als weitere Attraktion mit einem Alleinstellungsmerkmal wurde dem Aufsichtsrat die Planung für einen Race-Coaster (eine Art Achterbahn) vorgestellt, der nach dem mit der S&S Worldwide (North Logan, Utah, USA) abgeschlossenen Vertrag in maximal 2,5 Sekunden eine Geschwindigkeit von mindestens 217 km/h erreichen sollte und damit (zum damaligen Zeitpunkt) die weltweit schnellste Anlage dieser Art gewesen wäre.

Um den umliegenden Gemeinden die Sorge zu nehmen, dass am Nürburgring mit öffentlichen Geldern eine unerwünschte Konkurrenz entsteht, fand am 05.07.2007 ein entsprechendes Gespräch der Geschäftsführung der Nürburgring GmbH mit den verantwortlichen Vertretern der Gemeinden und des Planungs-

verbandes Nürburgring statt. Die Ergebnisse wurden in einem von allen Beteiligten unterschriebenen Protokoll festgehalten. Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 04.09.2007 der Abgabe einer Erklärung der Nürburgring GmbH zu, dass das vorgesehene Hotel und das geplante Motorsportdorf zu 100% privat finanziert werden und das Gesamtprojekt im Bedarfsfall mit max. 50% öffentlich finanziert wird.

Die Aussichten auf das Erreichen der 50%-Marke hatten sich seit Mai 2007 deutlich verbessert. Mit der Mediinvest und ihren Partnern (darunter die Lindner Hotelgruppe) trat ein ernsthafter Interessent für Bau, Betrieb und Finanzierung der Komponenten Hotel (mit Spielcasino), Gastronomiezentrum Dorf Eifel, Feriendorf Drees und Personalhaus in Adenau mit einem Investitionsvolumen von ca. 80 Mio. Euro auf den Plan.

Nach einem entsprechenden *Letter of Intent* (LOI) vom Mai 2007 teilte die Mediinvest der Nürburgring GmbH am 15.08.2007 mit, dass sie mit weiteren Geschäftspartnern am 24.05.2007 die Projektgesellschaft Motorsportressort Nürburgring GmbH (MSR) gegründet habe, die von ihren Gesellschaftern mit ausreichendem Kapital zur Umsetzung der geplanten Projekte ausgestattet worden sei. Die Bank für Tirol und Vorarlberg bestätigte zudem in einem unmittelbar an die Nürburgring GmbH gerichteten Schreiben, „dass die Firma Geisler & Trimmel als Gesellschafter der Motorsport Resort Nürburgring GmbH in planerischer, technischer und finanzieller Hinsicht in der Lage ist, die geplanten Teilprojekte mit einem Gesamtbauvolumen von 70 Mio. Euro abzuwickeln“.

Mit der Lindner Hotels AG benannte die Mediinvest zugleich einen renommierten Partner für den Betrieb des geplanten Hotels am Nürburgring und des in Drees zu bauenden Feriendorfs. Darüber hinaus schlug die Mediinvest der Nürburgring GmbH die gemeinsame Einrichtung eines bargeldlosen Zahlungssystems auf der Basis von Pre-Paid Karten für alle Einrichtungen am Nürburgring vor. Aus der Sicht der Geschäftsführung hatte damit die Mediinvest alle Bedingungen aus dem LOI erfüllt, so dass auch der Aufsichtsrat dieser Partnerschaft zustimmte. Allen Beteiligten war dabei bewusst, dass die beiden Teilprojekte wegen ihrer *Cross-Selling*-Effekte und der geplanten gemeinsamen Einrichtung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen sind und das Scheitern eines Teilprojekts fast zwangsläufig zum Scheitern des anderen Teilprojekts führen musste. Um die Koordination zwischen beiden Teilprojekten abzusichern, beteiligte sich die Nürburgring GmbH mit einem Anteil von 10% an der MSR.

Aufgrund der vorgenommenen Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen der Nürburgring GmbH und der Motorsport Resort GmbH legte die Geschäftsführung der Nürburgring GmbH einen überarbeiteten und detaillierter Businessplan vor, der bei konventioneller Finanzierung der eigenen Investitionen von 135 Mio. Euro im Zeitraum von 2009 – 2020 einen kumulierten Gewinn von 39,5 Mio. Euro aufwies. Unter einer konventionellen Finanzierung wurde dabei eine landesverbürgte Kreditaufnahme der notwendigen Mittel durch die Nürburgring GmbH verstanden, wobei die Bürgschaftsgebühr zur Vermeidung einer Beihilfe entsprechend einer Marktabfrage in Höhe der risikoangemessenen Marge festzulegen war.

Von dem geplanten Investitionsvolumen von 215 Mio. Euro wurden aus damaliger Sicht 80 Mio. Euro vollständig privat finanziert. Von den übrigen 135 Mio. Euro, die von der Nürburgring GmbH verantwortet wurden, entfiel ein erheblicher Anteil auf Flächen, die an Private vermietet werden sollten. Da es gelungen war, für die meisten Flächen bereits Mieter zu binden und entsprechende Mietverträge abzuschließen, reichten die dadurch erzielbaren Mieten aus, um die Refinanzierung eines Investitionsvolumens von mindestens 40 Mio. Euro abzusichern. Es verblieben somit 95 Mio. Euro, die noch durch den laufenden Betrieb (Ring-Werk, Arena etc.) zu refinanzieren waren. Aus der Sicht der Geschäftsführung der Nürburgring GmbH waren somit 55,8% privat finanziert und damit die Vorgabe eines privaten Anteils von insgesamt mehr als 50% erfüllt.

Allerdings gab der Aufsichtsrat entgegen den Vorstellungen der Geschäftsführung am 04.09.2009 noch keinen Startschuss für das Projekt, das zwischenzeitlich in „Nürburgring 2009“ umgetauft wurde, sondern machte seine Entscheidung vom Ergebnis zweier weiterer durch das Land zu vergebenden Gutachten zu den Risiken aus der Bauphase und dem späteren Betrieb abhängig. Das von der Geschäftsführung zuvor vorgelegte Gutachten der KPMG zum Businessplan der Nürburgring GmbH für das Projekt Nürburgring 2009, das zu dem Ergebnis kam, dass „ein konservativer Ansatz der Besuchszahlen im Businessplan gegenüber dem Wenzel Gutachten vorliegt“, reichte dem Aufsichtsrat deshalb noch nicht aus, weil dieses Gutachten sich im Wesentlichen auf die rechnerische Nachvollziehbarkeit des Businessplans beschränkte. Eine kritische Auseinandersetzung mit den Planungsannahmen hatte nicht stattgefunden.

Die vom Aufsichtsrat geforderten zusätzlichen Gutachten wurden an die Beratungsgesellschaften Arcadis Homola (Baugutachten) und Deloitte (Wirtschaftlichkeit des Gesamtkonzepts) vergeben. Die Ergebnisse lagen Anfang November 2007 vor.

Arcadis Homola sah das Hauptrisiko für die Baukosten in dem Zeitdruck, der sich durch die Verzögerungen des Projekts um zwei Monate ergeben hatte und bezifferte das aktuell erkennbare Kostenrisiko auf rd. 10 Mio. Euro. Dies wurde allerdings deshalb als noch unproblematisch angesehen, weil in den veranschlagten 135 Mio. Euro bereits eine Reserve von 19,2 Mio. Euro eingeplant war<sup>16</sup>. Zugleich wiesen die Gutachter allerdings auch daraufhin, dass die Risiken aus eventuellen Nachträgen noch nicht quantifizierbar seien<sup>17</sup> und bis zum 12.07.2009 zwar alle betriebsrelevanten Einrichtungen realisierbar wären, eine komplette Fertigstellung der restlichen Module aber fraglich sei.<sup>18</sup>

Das Gutachten von Deloitte fiel insofern deutlich kritischer aus als frühere Gutachten, als der Businessplan der Nürburgring GmbH für das Projekt „Nürburgring 2009“ nicht mehr als konservativ, sondern als relativ ambitioniert bezeichnet wurde und deshalb nach Ansicht der Gutachter an einigen Stellen Risikoadjustierungen erforderlich waren<sup>19</sup>. Im Basisszenario berechnete Deloitte für den Zeitraum bis zum Jahr 2020 einen kumulierten Gewinn von 30 Mio. Euro, im Businessplan der Nürburgring GmbH wurden dagegen 39,5 Mio. Euro erwartet. In den ersten drei Risikoszenarien von Deloitte reduzierten sich die Gewinne auf Werte zwischen 17,5 und 1,3 Mio. Euro und im *Worst Case* Szenario wurde sogar ein Verlust von 9,8 Mio. Euro erwartet.

Die Beteiligungsverwaltung des Finanzministeriums entwickelte in Abstimmung mit dem Controlling der Nürburgring GmbH aus den von Deloitte kommunizierten Risikoszenarien und dem Businessplan der Nürburgring GmbH für ihr Kerngeschäft mit und ohne Formel I nach dem Jahr 2011 sieben unterschiedliche Varianten. Diese beleuchteten aus damaliger Sicht in komprimierter Form die Chancen und Risiken des Projekts „Nürburgring 2009“ für die wirtschaftliche Entwicklung der Nürburgring GmbH bis zum Jahr 2020.

Die Variante 0 war zwar in der Übersicht des Finanzministeriums nicht enthalten, sie zeigt jedoch in aller Deutlichkeit auf, dass die Formel I über das Jahr 2011 hinaus ohne die Umsetzung des Projekts „Nürburgring 2009“ auf keinen Fall finanzierbar gewesen wäre. Der Verzicht auf die Formel I ohne die Umset-

16 *Arcadis Homola Projektmanagement*, 2007. Abschließende Begutachtung der Planungsannahmen, Kurzfassung, 3.

17 Ebenda, 4.

18 Ebenda, 5.

19 *Deloitte Consulting GmbH*, 2007, Zukunftsprojekt „Nürburgring 2009“ – Überprüfung des Businessplans, 3.

zung von „Nürburgring 2009“ wäre zwar rein rechnerisch wirtschaftlich möglich gewesen, hätte allerdings zu einem drastischen Umsatzverlust für die Nürburgring GmbH selbst und mittelfristig zu einem massiven Abbau der Arbeitsplätze unmittelbar am Nürburgring um 200 auf nur noch 400 geführt. Dabei wurde der zu erwartende signifikante Verlust weiterer von der Formel I abhängiger Arbeitsplätze in der Region noch nicht mitgerechnet. Die Variante 1, die im Ergebnis ein „langsames Siechtum“ am Nürburgring herbeigeführt hätte, wäre deshalb aus der regionalpolitischen Verantwortung des Landes heraus allenfalls dann vertretbar gewesen, wenn es keine praktikable Alternative gegeben hätte. Wenn das Land ein „langsames Siechtum“ mit starken Arbeitsplatzverlusten sehenden Auges in Kauf genommen hätte, wäre es allerdings sinnvoller gewesen, bereits zum damaligen Zeitpunkt die Anteile an der Nürburgring GmbH zu veräußern und die Verantwortung für die wirtschaftliche Zukunft der Nürburgringregion einem privaten Unternehmer anzuvertrauen.

*Tabelle 1:* Varianten für die Ertragssituation der Nürburgring GmbH:

Variante	Modellbetrachtung	Ertragssituation kumuliert bis 2020 in Mio. €	Anzahl erwartete Arbeitsplätze unmittelbar am Ring
0	Nürburgring GmbH ohne "Nürburgring 2009" Formel 1 bis 2020	-19	600
1	Nürburgring GmbH ohne "Nürburgring 2009" Formel 1 bis 2011	28	400
2	Nürburgring GmbH mit "Nürburgring 2009" Formel 1 bis 2011	93	1300
3	Nürburgring GmbH mit "Nürburgring 2009" Formel 1 bis 2020	58	1500
4	Gutachter-Szenario 1: Reduzierung Besucher Formel 1 bis 2020	33	1500
5	Gutachter-Szenario 2: Reduzierung Veranstaltungen Formel 1 bis 2020	39	1500
6	Gutachter-Szenario 4: Extreme Reduzierung Besucher Formel 1 bis 2011	15	1300
7	Gutachter-Szenario 3: Reduzierung Besucher und Veranstaltungen Formel 1 bis 2020	-2	1500

*Quelle:* Ministerium der Finanzen (die Variante 0 war im Original nicht dargestellt)

Bei einer Umsetzung des Projekts „Nürburgring 2009“ wurden dagegen (einschließlich des privat zu verantwortenden Anteils) zusätzliche 900 Arbeitsplätze erwartet, insgesamt somit 1.300 bei einem Wegfall der Formel I und 1.500 bei einer Fortführung der Formel I. In den Risikoszenarien 1 und 2 des Deloitte-Gutachtens wäre sogar die Fortführung der Formel I gut finanzierbar gewesen. Im Risikoszenario 3 hätte sich bei dieser Fortführung zwar ein kleiner Verlust ergeben, dieser wäre jedoch sehr überschaubar ausgefallen. Lediglich die Risi-

kovariante 4 hätte zwingend zur Konsequenz gehabt, dass die Formel I nach 2011 nicht mehr aus eigenen Mitteln der Nürburgring GmbH finanzierbar gewesen wäre. Aber auch bei dieser Variante wären gegenüber der Variante 0 immerhin noch zusätzliche 700 Arbeitsplätze entstanden.

Über diese Ergebnisse der gutachterlichen Überprüfung wurde nach dem Aufsichtsrat zunächst Ministerpräsident *Beck* informiert. Dieser entschied nach einer intensiven Abwägung der aus der damaligen Sicht erkennbaren Chancen und Risiken, das Projekt nunmehr zu starten. Daraufhin wurden am 13.11.2007 die Sprecher der im Landtag vertretenen Fraktionen über den beabsichtigten Projektstart informiert. Dabei wurde auch in transparenter Weise dargestellt, wie sich der privat verantwortete Anteil von 55,8% an der gesamten Investitionssumme zusammensetzte. Von keiner Seite wurden grundlegende Bedenken geäußert, sondern die bevorstehende Umsetzung des Projekts sogar ausdrücklich begrüßt. Auf dieser Basis folgte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 19.11.2007 dem Beschlussvorschlag der Geschäftsführung. Der diesbezügliche Beschluss lautete:

- Der Aufsichtsrat nimmt die Ausführungen der Geschäftsführung zur Kenntnis und genehmigt die Realisierung des Projektes Nürburgring 2009 mit den dazugehörigen Baumaßnahmen gemäß der vorgelegten Investitionsplanung.
- Darüber hinaus genehmigt der Aufsichtsrat der Geschäftsführung, für die Realisierung Finanzmittel entsprechend des vorgestellten Finanzierungsmodells in Höhe von 135 Mio. € netto am Kapitalmarkt aufzunehmen.
- Des Weiteren stimmt der Aufsichtsrat zu, die Verhandlungen über ein Finanzprodukt fortzusetzen, welches dem Nürburgring eine gegebenenfalls vorzeitige und vollständige Tilgung der projektbezogenen Darlehensverbindlichkeiten ermöglicht.
- Ferner stimmt der Aufsichtsrat dem Baubeginn mit Spatenstich am 22. November 2007 zu und nimmt den geplanten Fertigstellungstermin am 12. Juli 2009 zur Kenntnis.

#### **IV. Bau und Finanzierung des Investitionsanteils der Nürburgring GmbH**

##### **1. Entwicklung der Baukosten**

Nach dem Baubeginn im November 2007 ließ sich der Aufsichtsrat regelmäßig und detailliert über den Baufortschritt, evtl. entstandene Probleme und die Entwicklung der Baukosten informieren. So teilte die Geschäftsführung im April 2008 mit, dass die Zusammenarbeit mit dem bisherigen Projektsteuerer am 31.12.2007 aufgrund eines zunehmenden Vertrauensverlustes in dessen Lei-

stungsfähigkeit beendet worden sei. In einer beschränkten Ausschreibung sei ein neuer Projektsteuerer gesucht worden und der Auftrag wäre aufgrund des wirtschaftlichsten Angebots an die PMCon GmbH aus Bonn gegangen.

Dennoch wurde noch bis Mitte 2008 vom Baucontrolling der Nürburgring GmbH eine voraussichtliche Einhaltung des Budgets von 135 Mio. Euro vermeldet. Erst mit der am 20.08.2008 erstellten Übersicht per 31.07. wurde dann bei einer Kostensicherheit für 67% des Investitionsvolumens erstmals ein voraussichtliches Überschreiten des Budgets um 2,6% bzw. 3,4 Mio. Euro mitgeteilt. Als Begründung wurden in der Vorlage für den Aufsichtsrat „überraschend fehlerhafte Baukostenschätzungen, zusätzliche Anforderungen, vergessene Planungen des Generalplaners, höhere Submissionsergebnisse sowie unvorhergesehene Mehraufwendungen“ angegeben.

In der Aufsichtsratssitzung am 16.12.2008 teilte das Baucontrolling mit, dass sich bei einer Kostensicherheit von 86% die prognostizierten Überschreitungen bis zum 30.11. auf 11,1% bzw. 15 Mio. Euro erhöht hätten. Als Begründung wurden zusätzliche Anforderungen, unvollständige Planungen, höhere Submissionsergebnisse und unvorhergesehenen Mehraufwendungen genannt.

Nicht zuletzt auch aufgrund des besonders langen und harten Winters erhöhten sich die erwarteten Kosten bis einschließlich Mai 2009 immer weiter auf 172,6 Mio. Euro, wovon 16 Mio. auf zusätzliche Anforderungen der Nürburgring GmbH zurückzuführen waren. Als weitere Begründungen für die Kostenerhöhungen wurden negative Submissionsergebnisse, fehlende Planungen, notwendige Beschleunigungsmaßnahmen und der Winterbau angeführt.

Die stetig ansteigenden Kosten führten zu harten Auseinandersetzungen zwischen dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung, die ihrerseits Gutachter einschaltete und in erste rechtliche Auseinandersetzungen mit dem verantwortlichen Generalplaner eintrat. Nach der offiziellen Eröffnung und Einweihung der neu entstandenen Einrichtungen am 09.07.2009 wurden diese rechtlichen Auseinandersetzungen in aller Schärfe weitergeführt.

Der Autor dieses Beitrags war am 07.07.2009, als zwei Tage vor der Eröffnung vom Amt des Finanzministers zurückgetreten (zu den Gründen siehe Kap. IV. 3.). Damit schied er auch aus dem Aufsichtsrat aus, so dass er die weitere Entwicklung des Projekts und damit auch die Kostenentwicklung nicht mehr als Insider, sondern nur noch als interessierter externer Beobachter erlebte. Insofern liegen ihm auch keine eigenen Unterlagen über die genaue Weiterentwicklung der Kosten vor.

Bekannt ist aber, dass die Geschäftsführung in ihrem Bericht per 30.06.2009 Kosten von rd. 185 Mio. Euro erwartete und sich diese Summe in der Folgezeit bis Mitte 2010 noch auf rd. 203,4 Mio. Euro erhöhte. Hinzu kamen die Kosten für die Einrichtung des bargeldlosen Zahlungssystems für alle Einrichtungen am Nürburgring von knapp 10 Mio. Euro. Nach Einschätzung der Geschäftsführung entfielen von den entstandenen Mehrkosten 22,6 Mio. Euro auf zusätzliche Anforderungen der Nürburgring GmbH, 35,7 Mio. Euro wurden Fehlern des Generalplaners zugeordnet und 19,7 Mio. Euro mit der Marktentwicklung und dem Winterbau begründet. Diese drei Positionen ergeben zusammen 77 Mio. Euro. Davon abzuziehen war die im Budget vorgesehene Position für Unvorhergesehenes von 9,6 Mio. Euro, so dass sich eine Überschreitung der geplanten Investitionskosten um 50,7% bzw. 68,4 Mio. Euro ergab.

Es bedarf keiner großen Rechenkünste um festzustellen, dass alleine durch diese nicht einkalkulierte Erhöhung der Investitionssumme die Businesspläne vom November 2007 für das Projekt „Nürburgring 2009“ und damit auch die gesamte Nürburgring GmbH zu Makulatur wurden. Bei Abschreibungen von durchschnittlich 3% und Zinsen von 4% ergab sich eine jährliche Verschlechterung des Ergebnisses um 4,8 Mio. Euro, so dass bereits Mitte 2009 weitgehend feststand, dass die Businesspläne in den Jahren 2009 – 2020 zusätzlich mit rd. 55 Mio. Euro belastet werden. Daraus ließ sich ableiten, dass der kumulierte Überschuss im Businessplan der Nürburgring GmbH bis zum Jahr 2020 für das Projekt Nürburgring 2009 von 39,5 Mio. Euro in ein Defizit von über 15 Mio. Euro umschlagen würde. Auf der Basis der Szenarien von Deloitte waren sogar kumulierte Verluste zwischen 25 Mio. Euro und 65 Mio. Euro zu erwarten.

Hinzu kam, dass zwar am 09.07.2009 die offizielle Einweihung stattfand, aber etliche Baumaßnahmen noch nicht vollständig abgeschlossen waren und insbesondere der als Hauptattraktion angesehene *Race Coaster* noch nicht funktionsfähig war. Von daher war zumindest für die Jahre 2009 und 2010 mit weiteren Verschlechterungen der Ergebnisse zu rechnen.

Somit war es bereits im Juli 2009 – hier wurden die entstehenden Mehrkosten noch auf 50 Mio. Euro geschätzt – erkennbar, dass die mit dem Projekt Nürburgring 2009 verbundenen Erwartungen für die Nürburgring GmbH in betriebswirtschaftlicher Hinsicht auch dann deutlich verfehlt würden, wenn die dem Businessplan der Nürburgring GmbH zugrunde liegenden Annahmen über die zu erwartenden Besucherströme zutreffend gewesen wären. Zur möglichen Teilkompensation konnte allenfalls die ab dem Haushaltsjahr 2009 vorsorglich in den Landeshaushalt eingestellte Ermächtigung dienen, aus den Einnahmen der

Spielbankabgabe jährlich bis zu 3,2 Mio. Euro für die Tourismusförderung am Nürburgring zu verwenden.

## 2. Finanzierung

Zum Zeitpunkt des Projektstarts im November 2007 wurde von einer konventionellen Finanzierung auf der Basis landesverbürgter Kredite ausgegangen. Da eine unentgeltliche Verbürgung von Krediten durch das Land als Beihilfe im Sinne des europäischen Rechts anzusehen wäre, wurden in Abstimmung mit dem Finanzministerium vier Banken (Bayern LB, Deutsche Bank, EuroHypo und Helaba) aufgefordert, jeweils die risikoangemessenen Margen für einen verbürgten und einen unverbürgten Kredit zu berechnen um daraus eine marktübliche Bürgschaftsgebühr abzuleiten. Die Ergebnisse lagen zwischen 1,05% und 2,20% sowie im Durchschnitt bei 1,75%.

Außerdem wurden die erwarteten Investitionen von 135 Mio. Euro in Abstimmung zwischen dem Wirtschaftsministerium und dem Finanzministerium in einen Infrastrukturtitel von 56 Mio. Euro und einen gewerblichen Investitionsanteil von 79 Mio. Euro aufgeteilt. Da die Förderung von Infrastrukturinvestitionen nach der damaligen Rechtsauffassung und entsprechend der bisherigen Praxis der EU-Kommission nicht als unzulässige Beihilfe anzusehen war, sollte die Bürgschaftsgebühr deshalb nur für den gewerblichen Anteil eines landesverbürgten Darlehens erhoben werden. Die 2008 ausgestellten Garantieerklärungen des Landes sahen deshalb eine Bürgschaftsgebühr von 1,1% vor. Bei exakter Berechnung unter Heranziehung des Mittelwerts aus der Marktabfrage hätte sich eine Bürgschaftsgebühr von 1,024% ergeben. Aus der Sicht des Landes war diese Finanzierung somit beihilfefrei, die marktadäquate Marge wäre aber in den Landeshaushalt geflossen.

Da zum damaligen Zeitpunkt (zurecht) davon ausgegangen werden konnte, dass die Marktzinsen tendenziell zurückgehen, wurde die Bauzwischenfinanzierung für das Nürburgring-Projekt aus dem beim Finanzministerium angesiedelten Liquiditätspool vorgenommen. Dieser Liquiditätspool dient zum einen dazu, einen Liquiditätsausgleich zwischen dem Land und den Gesellschaften des Landes vorzunehmen. Zum anderen ist seine Aufgabe, die notwendige Liquidität für die Beteiligungen des Landes besonders kostengünstig zu beschaffen, denn das Land kann sich am Geldmarkt im Regelfall sogar noch unterhalb von EONIA bzw. EURIBOR refinanzieren und gibt diese Konditionen 1:1 an seine Einrichtungen und Gesellschaften weiter.

Dass die geplante endgültige Finanzierung durch einen landesverbürgten Kredit am Kapitalmarkt nicht im Zeitraum bis zur Einweihung von „Nürburgring 2009“ am 09.07.2009 umgesetzt wurde, hatte zwei Gründe. Zum einen wurde in Folge der Finanzmarktkrise ein kurz- und mittelfristig deutlich sinkender Kapitalmarktzins für öffentliche Schuldner erwartet, was auch eintrat. So reduzierte sich nach der Statistik der Bundesbank die Verzinsung börsennotierter Bundeswertpapiere mit einer Restlaufzeit von 10 Jahren im Zeitraum vom 19.11.2007 (Beschluss des Aufsichtsrats) und dem 09.07.2009 (Einweihungsdatum) von 4,20% auf 3,62%.<sup>20</sup> Zum anderen bestand noch bis zum 03.07.2009 die Hoffnung, dass es dem Finanzierungspartner der Nürburgring GmbH gelingen würde, seine beabsichtigte alternative Finanzierung über ein SLS-Modell zu realisieren.

### 3. Geplante alternative Finanzierung über ein SLS-Modell

Das spektakuläre Scheitern der geplanten Privatfinanzierung des Projekts Nürburgring 2009 aufgrund der Übergabe von ungedeckten Schecks über 100 Mio. \$ durch den Schweizer Kaufmann *Urs Barandun* an die Nürburgring GmbH führte am 07.07.2009 zum Rücktritt des Autors von seinem Amt als Finanzminister. Seither gehört es zu den „gesicherten Erkenntnissen“ der Medien und sogar des Landesrechnungshofs von Rheinland-Pfalz, dass es sich bei dem dahinter stehenden SLS-Modell um ein hochspekulatives, ökonomisch unsinniges und für das Land äußerst risikoreiches Modell gehandelt hätte. So fasst der Landesrechnungshof in seinem entsprechenden Prüfbericht seine Einschätzung des SLS-Modells wie folgt zusammen<sup>21</sup>:

„Das Vorgehen der NG war in hohem Maße risikobehaftet und auch unter Berücksichtigung kaufmännischer Grundsätze nicht vertretbar. Mit Hilfe eines Spekulationsgeschäftes sollte ein Großprojekt mit Krediten versorgt werden, dessen Finanzierung am Kapitalmarkt Schwierigkeiten bereitete. Die ökonomischen Hintergründe des Finanzierungsmodells von IPC/Pinebeck haben sich niemandem erschlossen. Allen Beteiligten war unklar, warum ein für IPC/Pinebeck verlustreiches Immobiliengeschäft Voraussetzung für den Einstieg in das SLS-Geschäft sein sollte.

...

20 *Deutsche Bundesbank*, Zinsstrukturkurve (Svensson-Methode) / Börsennotierte Bundeswertpapiere / 10,0 Jahr(e) RLZ / Tageswerte.

21 *Rechnungshof Rheinland-Pfalz*, 2010, Gutachtliche Äußerung gemäß § 88 Abs. 3 Landeshaushaltsordnung zur Finanzierung des Projekts "Nürburgring 2009", Teil I Eigenfinanzierter Bereich, 37 f.

Die unzureichende wirtschaftliche Tragfähigkeit des Finanzierungsmodells erschließt sich schon bei überschlägiger Betrachtung. Für die Beteiligung an Policen-Portfolios wird eine typische Rendite von 7 – 8 % genannt.<sup>22</sup> Bei einer Rendite von 8 % auf dem amerikanischen Life Settlement Markt hätte sich bei einem Finanzvolumen von 1,04 Mrd. US-\$ ein Überschuss i.H.v. 83 Mio. US-\$, also etwa 66 Mio. € ergeben. Die Frage, warum Investoren bereit sein sollten, den Großteil dieses Überschusses aus dem SLS-Geschäft an die NG weiterzureichen, konnte niemand beantworten.<sup>23</sup>

Bemerkenswert an dieser „Würdigung“ des Landesrechnungshofes ist vor allem, dass sich eine angesehene und normalerweise korrekt arbeitende Institution ohne nähere Analyse - dieser in jeder Beziehung oberflächlichen, polemischen und sachlich unzutreffenden „Würdigung“ hat hinreißen lassen.

An dieser Stelle unternimmt der Autor deshalb erneut den Versuch, die ökonomische Logik des alternativen Finanzierungsmodells über SLS – wie bereits im Jahr 2009 in den Protokollen zahlreicher Sitzungen des Haushalts- und Finanzausschusses des Landtags von Rheinland-Pfalz dokumentiert – in seinen Grundzügen zu erläutern. Zugleich soll nochmals begründet werden, warum es (aus der damaligen Sicht) sowohl für den privaten Finanzierungspartner, als auch für die Nürburgring GmbH sinnvoll und geboten war, sich auf diese Finanzierungsalternative einzulassen.

Der Markt für gebrauchte (Risiko-) Lebensversicherungen (*Life Settlements*)<sup>23</sup> ist in den 1990er Jahren in den USA entstanden und beruht auf der typischen Ausgestaltung US-Amerikanischer Risiko-Lebensversicherungen mit einem Endalter von 95 oder 100 Jahren. Sie dienen vor allem zur finanziellen Absicherung von Hinterbliebenen und der Finanzierung von Nachlassverbindlichkeiten einschließlich der in den USA relativ hohen Erbschaftsteuer.

22 Als Quelle nannte der Landesrechnungshof an dieser Stelle eine entsprechende Veröffentlichung auf der Internet-Seite des *Life Settlement Instituts in Wien*. Diese Veröffentlichung ist auch in den Anhang des Prüfberichts des Landesrechnungshofs aufgenommen worden.

23 Die folgenden Ausführungen orientieren sich an den zahlreichen wissenschaftlichen Veröffentlichungen zum Markt für Life Settlements. Vgl. z.B: *Finsinger, J., Diboky, F., Kalberlah, K. und Nölkel, D.*, 2004, *Life Settlements - der Sekundärmarkt von US-Lebensversicherungen*, in: *Handbuch Finanz- und Vermögensberatung* - Gabler, 411 – 440; *Rosenfeld, S.*, Wharton Financial Institution Centre 2009, *Life settlements: Signposts to a principal asset class sowie Janarioa, A.V., Naik, N.Y.*, London School of Economics 2013, *Empirical Investigation of Life Settlements: The Secondary Market for Life Insurance Policies*. Als Experte für diesen Markt im deutschsprachigen Raum gilt vor allem *Prof. Dr. Jörg Finsinger*, der Inhaber des Lehrstuhls „Financial Services and Public Utility Management“ an der Universität Wien. Im Handelsblatt *BWL-Ranking* 2014 für das Lebenswerk belegt *Finsinger* den Platz 190 insgesamt und im Bereich *Bankbetriebslehre & Finanzierung* den Platz 14 unter den forschungsstärksten deutschsprachigen Betriebswirten. *Finsinger* hat auch das vom Landesrechnungshof zitierte *Life Settlement Institute in Wien* gegründet und ist deren Geschäftsführer.

Wenn es keine Nachkommen gibt und auch keine durch die Lebensversicherungspolice abgesicherten Verbindlichkeiten bestehen, ergibt es für die Versicherungsnehmer keinen ökonomischen Sinn, die Versicherung beizubehalten. Dass sich die Lebensversicherungsgesellschaften in solchen Fällen „großzügig“ zeigen und einer Kündigung gerne zustimmen und manchmal sogar eine kleine Entschädigung auszahlen, ist ökonomisch mehr als rational. Denn der tatsächliche Wert einer solchen Versicherung bemisst sich als Differenz aus dem Barwert des Auszahlungsbetrages im Todesfall und dem Barwert der bis dahin noch zu zahlenden Prämien. Je geringer die restliche Lebenserwartung ist, umso werthaltiger wird folglich die Versicherungspolice. Insofern kann es nicht verwundern, dass sich ein entsprechender Sekundärmarkt für gebrauchte Lebensversicherungen entwickelt hat. Dieser konzentriert sich vor allem auf ältere Personen (*Senior Life Settlements*), die froh sind, dass sie am Sekundärmarkt ihre nicht mehr benötigten Lebensversicherungen zu einem sehr viel höheren Preis verkaufen können als ihnen die Lebensversicherungsgesellschaft zu zahlen bereit ist. Die jeweiligen Käufer der Police bezahlen die Prämien weiter und erhalten dann nach dem Tod des Versicherten den entsprechenden Auszahlungsbetrag.

Dieser Markt beruht auf einer ausgeprägten Informationsasymmetrie zwischen den Lebensversicherungsgesellschaften einerseits und den Versicherten andererseits. Wüssten alle Versicherten um die tatsächliche Werthaltigkeit ihrer (nicht mehr benötigten) Risikolebensversicherung, dann würden die Lebensversicherungsgesellschaften bei der Rücknahme sehr viel höhere Preise zahlen müssen und ein Sekundärmarkt wäre überflüssig. Dass Lebensversicherungsgesellschaften deshalb ein ökonomisches Interesse daran haben, diesen Sekundärmarkt für (Senior) Life Settlements zu behindern oder gar den Handel mit gebrauchten Lebensversicherungen als „Geschäfte mit dem Tod“ diskreditieren, ist zwar leicht nachvollziehbar, aber dennoch nicht zu rechtfertigen. Schließlich kommt auch (fast) niemand auf die Idee, die Lebensversicherungsgesellschaften selbst in gleicher Weise zu diskreditieren, obwohl ihr Geschäftsmodell – wie auch der Markt für Life Settlements – in ganz wesentlicher Weise auf Sterbetafeln, Lebenserwartungsmodellen und versicherungsmathematischen Gesetzmäßigkeiten beruht. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass die US-amerikanischen Versicherungsgesellschaften den Versicherten die geschaffenen Werte fast vollständig vorenthalten, während ihnen durch den Sekundärmarkt für Life Settlements ein wesentlich größerer Anteil dieser Werte erhalten bleibt. Soweit keine Notlagen ausgenutzt werden, um die am Sekundärmarkt üblichen Kaufpreise

noch zu unterschreiten, gibt es deshalb keinen rationalen Grund, diesen Markt als unmoralische „Spekulation mit dem Tod“ zu diskreditieren.

In ökonomischer Hinsicht stellen Lebensversicherungsgesellschaften eine Branche dar, bei der aufgrund statistischer Gesetzmäßigkeiten der Lebensversicherungsmathematik das spekulative Element (bis auf die Kapitalanlage) so gut wie keine Bedeutung hat. Zwar weist jede einzelne Lebensversicherung für sich genommen aus der Sicht des Versicherungsgebers erhebliche Risiken (und Chancen) auf, nicht jedoch der Abschluss einer Vielzahl von Verträgen. Insofern ist – ökonomisch gesehen – das Lebensversicherungsgeschäft (von der Kapitalanlage abgesehen) weder spekulativ, noch besonders risikobehaftet. Dies gilt – soweit die jeweilige restliche Lebenserwartung der Verkäufer der Policen durch unabhängige Ärzte neutral ermittelt und im Durchschnitt unter Berücksichtigung der zu erwartenden medizinischer Fortschritte korrekt eingeschätzt wird – auch am Sekundärmarkt für gebrauchte Lebensversicherungen.

Ob eine Kapitalanlage als spekulativ anzusehen ist, hängt von der ex-ante-Sicht über den Erwartungswert und die Standardabweichung des Ertrags ab. Unterstellt man ein wirtschaftlich rationales Verhalten, wird üblicherweise nur in Anlagen mit einem positiven Erwartungswert investiert. Je höher bei einem gegebenen Erwartungswert die Standardabweichung ausfällt, desto risikoreicher (und chancenreicher) und damit auch spekulativer wird die Kapitalanlage. Rating-Agenturen sprechen allerdings nur dann von einer spekulativen Anlage (*speculative grade*), wenn eine hohe Ausfallwahrscheinlichkeit vorliegt, was dann der Fall ist, wenn bereits der Erwartungswert negativ ist oder das Verhältnis aus Standardabweichung und Erwartungswert einen definierten Grenzwert überschreitet.

Vergleicht man die Standardabweichung verschiedener Anlageformen wird leicht erkennbar, dass Life Settlements sogar bei relativ niedrigen Erwartungswerten als besonders risikoarm einzuschätzen wären<sup>24</sup>.

Hinzu kommt, dass die Erträge von Life Settlements weder mit anderen Anlageformen noch mit dem Auf und Ab der Konjunktur in signifikanter Weise korreliert sind. Zudem liegen die Erwartungswerte für die Rendite einer Anlage in Life Settlements im Normalfall deutlich über denen anderer Anlageformen<sup>25</sup>.

24 Vgl. Rosenfeld, S., a.a.O., 26. ff.

25 Vgl. z.B. die Studie von Janarioa, A.V., Naik, N.Y., a.a.O., 29, nach der der interne Zinsfuß von Life Settlements im Zeitraum von 2001 bis 2011 im Durchschnitt bei 12,5% lag und in 2010 und 2011 sogar auf 18,8% bzw. 18,3% angestiegen ist.

Tabelle 2: Das Risiko von Life Settlements im Vergleich zu anderen Anlageformen

<b>Standardabweichungen als Risikomaß</b>				
<b>Life Settlements</b>	<b>Aktien</b>	<b>Festverzinsliche Wertpapiere</b>	<b>Immobilien</b>	<b>Rohstoffmärkte</b>
<b>0,00026</b>	<b>0,05939</b>	<b>0,02439</b>	<b>0,13036</b>	<b>0,12076</b>

Quelle: Rosenfeld, S., a.a.O., S. 26

Die tatsächlich erzielbare Rendite hängt wiederum davon ab, ob sich der Anleger an entsprechenden Fonds beteiligt oder ob er selbst investiert. Fonds bieten für Kleinanleger den Vorteil, dass eine ausreichende Zahl von Policen angekauft werden kann um das verbleibende Risiko durch das Ausnutzen des Gesetzes der großen Zahl zu minimieren, weisen allerdings den Nachteil auf, dass nur noch ein Teil der Erträge bei den Zeichnern des Fonds ankommt. Der andere Teil dient zur Finanzierung der Kosten des Fonds und der Gewinne der Gesellschaft, die den Fonds auflagt. Die im Bericht des Rechnungshofs aus dem Papier des Life Settlement Instituts zitierten Renditen von 7% - 8% beziehen sich auf solche Anlagen in Fonds. Wie sich dem Papier des LSI allerdings zweifelsfrei entnehmen lässt, handelt es sich dabei (wie immer bei solchen Angaben) um jährliche Renditen und nicht etwa – wie der Rechnungshof aus unerfindlichen Gründen unterstellt – um eine Rendite für die Gesamtlaufzeit eines solchen Modells, die üblicherweise bei rd. 10 Jahren liegt. Die Konsequenzen des Übersehens der Abkürzung p.a. für die Belastbarkeit der „überschlägigen Betrachtung“ des Rechnungshofs liegen auf der Hand, denn eine Rendite von 8% p.a. über einen Zeitraum von 10 Jahren erhöht ein Anfangsvermögen von 100 Euro auf einen Endwert von 215,89 Euro und nicht – wie der Rechnungshof meint – lediglich auf 108 Euro.

Der Rechnungshof hat des Weiteren übersehen, dass es dem Finanzierungspartner IPC/Pinebeck<sup>26</sup> in dem geplanten Modell nicht darum ging, sich als Anleger

26 Ohne dies in diesem Beitrag vertiefen zu können, sei darauf hingewiesen, dass die IPC S.A. im September 2008 durch die Pinebeck S.A. ersetzt wurde. Der Grund lag darin, dass im Internet die Behauptung kursierte, dass es eine Verbindung der IPC zur mexikanischen Drogen-Mafia gäbe. Die von der Nürburgring GmbH veranlasste Überprüfung ergab zwar, dass diese Behauptung nachweislich falsch war, dennoch war es für die Nürburgring GmbH aus Reputationsgründen unakzeptabel, mit einer Firma zu-

an einem solchen Fonds zu beteiligen. Das Ziel war vielmehr, selbst als Käufer eines umfangreichen Portfolios an SLS aufzutreten und die Refinanzierung entweder über einen Kredit oder die Auflage eines Fonds zu realisieren. Die dadurch erzielbaren Renditen (ohne Kreditzinsen) liegen dadurch deutlich höher und lassen sich – wie auch die jeweilige Standardabweichung – mit Hilfe entsprechender Simulationsrechnungen ermitteln.

Da der private Finanzierungspartner IPC zwar über ein renditeträchtiges Modell, aber nur über geringe eigene Mittel verfügte, wären seine Aussichten zur Erlangung einer entsprecheneigenen Refinanzierung gleich Null gewesen, denn die potenziellen Geldgeber ziehen es – soweit sie den Markt kennen – natürlich vor, entweder selbst zu investieren oder eigene Fonds aufzulegen. Die innovative Idee des Finanzierungspartners, die mit Hilfe entsprechender Kapitalmarktexperten entwickelt wurde, lag nun darin, die Finanzierung der Nürburgring-Investitionen in den Mittelpunkt zu rücken und das SLS-Modell nur noch als Vehikel zu benutzen. Dieser Ansatz, der natürlich auch gemeinsame Präsentationen mit der Nürburgring GmbH erforderte, stand deshalb zunächst einmal im wirtschaftlichen Interesse der IPC. So lautete z.B. die Überschrift über der vom LSI vorgenommene Simulationsrechnung, die als Kalkulationsbasis für den Fonds diente, den das Bankhaus Oppenheimer (New York) zur Refinanzierung auflegen wollte: „Simulation for Nuerburgring Real Estate Investment Project, May 4, 2009“<sup>27</sup>.

Dieser ungewöhnliche und kommunikativ zweifelsohne nur schwer handhabbare Finanzierungsansatz war allerdings aus der Sicht der Nürburgring GmbH nur dann hinreichend attraktiv, wenn er mit einem erheblichen Kostenvorteil verbunden war. Nach längeren Verhandlungen und unter Einschaltung fachkundiger Berater (insbesondere der Kanzleien Redeker und Clifford&Chance) wurde ein aus der Sicht der Nürburgring GmbH äußerst vorteilhaftes Finanzierungsmodell entwickelt. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats wurde am 01.07.2008 vertraglich vereinbart, dass die IPC das Nießbrauchrecht an den von der Nürburgring GmbH zu errichtenden Immobilien erwirbt und die Nürburgring GmbH als Generalübernehmer für einen Festbetrag von 135 Mio. Euro die im Projekt „Nürburgring 2009“ vorgesehenen Anlagen errichtet. Für einen Zeitraum von 11 Jahren pachtete die Nürburgring GmbH diese Anlagen bei einem jährlichen Pachtpreis von 5

sammenzuarbeiten, über die im Netz solche Behauptungen kursierten. Deshalb trat auf Wunsch der Nürburgring GmbH die neugegründete Pinebeck S.A. in die Verträge der IPC S.A. ein.

27 *LSI-Life Settlement Institute Vienna-Austria*, 2009, Simulation for Nuerburgring Real Estate Investment Project (unveröffentlicht).

Mio. Euro und erhielt die Option, nach 11 Jahren für einen Betrag von 50 Mio. Euro ein Rückkaufsrecht wahrzunehmen. Darüber hinaus sollte die Nürburgring GmbH bei einem Zustandekommen dieser Finanzierung eine Erfolgsprämie von 6 Mio. Euro zahlen, auf die alle bis dahin erbrachten finanziellen Vorleistungen der Nürburgring GmbH angerechnet wurden.

Der sich aus diesem Finanzierungsmodell ergebende Barwertvorteil gegenüber einer konventionellen Finanzierung lag – je nach Kalkulationszinssatz – zwischen 50 und 60 Mio. Euro. Nachdem die Baukosten explodierten, wurde in einem Nachtrag am 11.05.2009 vereinbart, dass sich die Finanzierung von 135 Mio. Euro auf 200 Mio. Euro erhöhen sollte und die Jahrespacht sowie der Rückkaufwert proportional anzupassen seien. Für die zu zahlende Erfolgsprämie wurde ein Anstieg von 6 auf 8 Mio. Euro vereinbart. Aus dieser Vertragsänderung ergab sich gegenüber einer konventionellen Finanzierung ein Anstieg des Barwertvorteils auf 75 bis 90 Mio. Euro.

Die oben zitierte Simulationsrechnung des LSI bezog sich auf die Konditionen und Randbedingungen des Fonds, den das Bankhaus Oppenheimer im Jahr 2009 zur Refinanzierung des geplanten SLS-Modells auflegen wollte. Entsprechend der Vereinbarungen mit dem Bankhaus Oppenheimer wurde in dieser Simulation unterstellt, dass die vom Fonds eingesammelten Gelder und evtl. notwendige ergänzende Kredite mit 8% p.a. zu verzinsen sind. Das untersuchte Portfolio umfasste 940 Policen mit einem Auszahlungswert von zusammen 3 Mrd. \$. Für den Ankauf wurde ein Betrag von 512 Mio. \$ benötigt und für die Finanzierung der Nürburgring-Immobilien (zum damaligen Wechselkurs und einschließlich Mehrwertsteuer) 247 Mio. \$. Da in den ersten Jahren die zu zahlenden Prämien und Zinsen die jeweiligen Auszahlungen aus Lebensversicherungen übertreffen, mussten auch diese Differenzen im Finanzierungsvolumen berücksichtigt werden. Der maximale Finanzierungsrahmen wurde deshalb auf 1,35 Mrd. \$ festgelegt. Das Portfolio war so strukturiert, dass auf eine optimale Mischung der weiteren Lebenserwartungen geachtet wurde, wobei fast zwei Drittel der Policen auf eine restliche Lebenserwartung von sieben und acht Jahren entfielen. Wie in der Lebensversicherungsmathematik üblich, wurden für die Simulation die Wahrscheinlichkeitsverteilungen durch entsprechende *Weibull*-Verteilungen modelliert. Um auch extreme Konstellationen einzubeziehen, wurden multiple Monte Carlo Simulationen mit jeweils 10.000 Iterationen durchgeführt.

Das Ergebnis der Simulationsrechnung zeigte, dass selbst in der Fondsvariante bei einem zu zahlenden Zinssatz von 8% die Überschüsse nach 10 Jahren zwischen minimal 197 Mio. \$ und maximal 426 Mio. \$ bei einem Mittelwert von

298 Mio. \$ lagen. Aus der Sicht der IPC kamen noch die 105 Mio. Euro hinzu, die von der Nürburgring GmbH als Pacht bzw. für den Rückkauf zu entrichten waren. Selbst wenn auf eine Aufzinsung dieser Beträge verzichtet wird und ein Wechselkurs nach 10 Jahren von 1:1 unterstellt wird, konnte die IPC/Pinebeck – trotz der auch für die Nürburgring GmbH sehr vorteilhaften Konditionen – mit einem verbleibende eigenen Gewinn von mindestens 300 Mio. \$ kalkulieren. Ohne dies mathematisch näher begründen zu müssen, wären diese Gewinne der IPC/Pinebeck bei einem Refinanzierungszinssatz von 4,25%, wie ihn am 15.05.2008 die B&B MMC *Urs Barandun* für einen entsprechenden Kredit zusagte, nochmals deutlich angestiegen.

Dass das SLS-Modell nicht realisiert werden konnte liegt deshalb nicht – wie der Rechnungshof fälschlicherweise behauptet – an einer mangelnden Rentabilität des Modells, sondern ausschließlich daran, dass kurz hintereinander im Juni und Juli 2009 sowohl die Refinanzierungsvariante über Oppenheimer, als auch die über die B&B MMC scheiterten, wenn auch aus völlig unterschiedlichen Gründen.

Beide Varianten hatte die IPC/Pinebeck seit Mai 2008 nach vorne getrieben, wobei der Finanzierungsweg über die B&B MMC rein wirtschaftlich für die IPC/Pinebeck wegen des niedrigeren Zinssatzes deutlich attraktiver und – so schien es – auch schneller zu realisieren war.

Die B&B MMC forderte allerdings in ihrem Kreditangebot über 1,2 Mrd. \$ als Voraussetzung die Bildung eines Bardepots über 10% dieser Summe, also 120 Mio. \$ bzw. 80 Mio. Euro. Sie begründete diese Forderung damit, dass die von ihr vertretenen Finanzinvestoren einen solchen Nachweis der Finanzstärke grundsätzlich zur Bedingung machen würden. Die IPC/Pinebeck war nicht in der Lage, diese Forderung zu erfüllen. Deshalb erklärte die Nürburgring GmbH ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Bildung eines solchen Bardepots, war aber ihrerseits auf eine Refinanzierung aus dem Liquiditätspool des Landes angewiesen. Nachdem mit Hilfe der Kanzleien Redeker und Clifford&Chance eine absolut sichere Anlageform gefunden war und intensive Recherchen über die B&B MMC sowie Urs Barandun nach Auskunft der Nürburgring GmbH, die ihrerseits von der Kanzlei Redeker beraten wurde, zu keinen negativen Erkenntnissen geführt hatten, wurde im September 2008 bei der LLB in Zürich ein solches Bardepot gebildet. Der Zugriff auf dieses Depot und die entstehenden Erträge lag ausschließlich bei der Nürburgring GmbH.

Obwohl die B&B MMC eine schnelle Auszahlung des Kredits zugesagt hatte, gelang es ihr bis Ende November 2008 nicht, die Finanzierung umzusetzen. Als

Begründung wurde von ihr u.a. auf die Finanzmarktkrise hingewiesen, was aufgrund der damaligen Schockwellen durch die Insolvenz von Lehman Brothers am 15.09.2008 zumindest nicht völlig abwegig erschien. Dennoch löste die Nürburgring GmbH das Bardepot wieder auf und teilte *Urs Barandun*, dem Eigentümer und Geschäftsführer der B&B MMC mit, dass ein erneuter Anlauf voraussetze, dass zuvor das Vorhandensein der Kreditmittel nachgewiesen werden müsse.

Nach erneuten Gesprächen ab Januar 2009 legte *Barandun* im Februar 2009 Bankauszüge eines potenziellen Kreditgebers über 3 Mrd. \$ und eine Bestätigung der kontoführenden Bank über die Richtigkeit dieser Auszüge vor. Mit diesem potenziellen Kreditgeber hatten zuvor auch Mitarbeiter der Nürburgring GmbH Gespräche geführt und waren zu dem Ergebnis gekommen, dass mit den vorgelegten Dokumenten die Bedingung eines vorherigen Nachweises der Finanzierung erfüllt sei.

Nach vorheriger Information des Rechnungshofs (am 04.03.) und des Landtages (am 05.03.) durch den Autor dieses Beitrags bildete die Nürburgring GmbH am 06.03.2009 bei der LLB in Zürich erneut ein vor Zugriffen Dritter geschütztes Bardepot im Wert von 120 Mio. \$ bzw. (aufgrund des veränderten Wechselkurses) 95 Mio. Euro, das wiederum durch einen entsprechenden Kredit beim Liquiditätspool des Landes refinanziert wurde.

Auch dieses Mal kam die Finanzierung im zugesagten Zeitraum bis Anfang Mai 2009 nicht zustande. Die Nürburgring GmbH kündigte deshalb an, das Bardepot wieder abzuziehen. Bevor die gesetzte Frist verstrichen war, legte die B&B MMC allerdings die Kopie einer SWIFT-Information über eine in den nächsten Tagen erfolgende Überweisung der zugesagten Mittel aus den USA vor. Eine Verbuchung auf dem Konto der B&B MMC bei der LLB wurde danach spätestens bis zum 21.05. erwartet. Am 20.05.2009 kündigte allerdings die LLB der Nürburgring GmbH ihr Konto und ließ keine Einzahlungen mehr zu. Als Begründung gab die Bank an:

„... . Diskretion ist für die Liechtensteinische Landesbank (Schweiz) AG, welche hauptsächlich im Private Banking tätig ist, oberstes Gut. In den letzten Wochen wurde hingegen mehrfach in verschiedenen Pressemedien die Nürburgring GmbH erwähnt und auch in Verbindung mit unserem Institut gebracht. Diese öffentlichen Meldungen haben nun aufgrund ihrer Häufigkeit ein Ausmaß angenommen, welches mit der Geschäftspolitik und den Geschäftsgrundsätzen unseres Institutes nicht mehr vereinbar ist.“

Diese Kündigung war insofern nachvollziehbar und erfolgte nicht einmal unerwartet, weil die von der LLB gegebene Begründung uneingeschränkt zutraf.

Sowohl die Opposition im Landtag, als auch eine Vielzahl von Medien sorgten für eine ununterbrochene Folge von skandalisierenden Veröffentlichungen, die aus der Sicht von Banken und Geschäftspartnern der Nürburgring GmbH, die in das Projekt in irgendeiner Form involviert waren, als unerträglich empfunden werden mussten. So finden sich z.B. in Bezug auf die geplante SLS-Finanzierung im Onlinedienst der Zeitschrift „Stern“ vom 12.02.2009 die folgenden Aussagen:

- Abenteuerliche Finanzierung
- Hoch spekulative Fonds
- Am 17. September 2008 eröffneten die Nürburgring-Manager bei der Liechtensteinischen Landesbank (LLB) in Zürich ein Konto mit der Nummer 15340674
- Keine Beachtung des Geldwäscheverbots

Zahlreiche weitere regionale und überregionale Medien formulierten seit dem Februar 2009 ähnliche Unterstellungen und Behauptungen. Die dadurch entstandenen Schäden für die Nürburgring GmbH und das Land wirken bis heute nach. Denn neben der LLB haben sich im Mai und Juni 2009 noch zwei weitere wichtige Banken aus Reputationsgründen aus von ihnen zugesagten Geschäften im Zusammenhang mit der Finanzierung von „Nürburgring 2009“ zurückgezogen. So sagte die italienische Bank für Trient und Bozen am 11.05.2009 aufgrund der anhaltenden öffentlichen Diskussionen über den Nürburgring entgegen allen vorherigen Zusicherungen einen Konsortialkredit mit der rheinland-pfälzischen ISB zur Finanzierung der Investitionen der MSR ab (Details hierzu in Kap. V).

Das US-amerikanische Bankhaus Oppenheimer sagte aufgrund der Veröffentlichungen über den Nürburgring ebenfalls kurzfristig den am 19.06.2009 in New York geplanten Termin zur Unterzeichnung des bereits vorher paraphierten Vertrages zur Refinanzierung des SLS-Geschäfts über einen aufzulegenden Fonds ab. Die Vertreter der Pinebeck S.A. und der Ryss & Lynx Ltd. aus Dubai, die das SLS-Portfolio zusammenstellen und managen sollte, hielten sich zum Zeitpunkt der Absage des Termins bereits in New York auf. Dass diese Absage nicht etwa an einer mangelnden Wirtschaftlichkeit des Modells lag, ergibt sich bereits daraus, dass der damals beim Bankhaus Oppenheimer zuständige und in der Zwischenzeit zu einer anderen Bank gewechselte Manager sogar noch Ende 2013 dem Geschäftsführer von Ryss & Lynx anbot, die geplante Finanzierungslösung für die Nürburgring-Investitionen nunmehr erneut aufzugreifen und umzusetzen<sup>28</sup>.

28 Die entsprechende E-Mail liegt dem Autor dieses Beitrags vor.

Seitens der Nürburgring GmbH war aufgrund der von *Barandun* vorgelegten SWIFT-Information beabsichtigt, das Bardepot spätestens am 21.05. 2009 aufzulösen, wenn bis dahin keine Finanzierung zustande gekommen ist. Durch die Kündigung des Kontos durch die LLB war jedoch eine neue Situation entstanden, denn nun musste es sich die Nürburgring GmbH zurechnen lassen, dass die Finanzierung noch nicht erfolgen konnte. Es galt also zunächst eine neue Kontoverbindung in der Schweiz bekommen, was sich aufgrund der im Internet für jedermann bzw. jede Bank nachlesbaren Behauptungen über die Nürburgring GmbH und das SLS-Modell, die die Grenzen der Verleumdung bei weitem überschritten, als ausgesprochen schwierig darstellte, am 04.06.2009 aber dennoch gelang.

Zwischenzeitlich hatte *Barandun* der Geschäftsführung der Nürburgring GmbH als Finanzierungsquelle einen US-Amerikaner namens *Pierre S. du Pont* genannt, der – so *Barandun* – zur bekannten DuPont-Dynastie gehören würde, aber selbst sehr öffentlichkeitsscheu wäre. *Du Pont* sendete derweil (der Sendungsverlauf konnte seitens der Nürburgring GmbH verfolgt werden) von seinem Wohnsitz Beverly Hills aus etliche Blankoschecks und eine im amerikanischen Generalkonsulat in Zürich zu beglaubigende Unterschriftsvollmacht für *Urs Barandun*. Parallel hatte *du Pont* zum Nachweis der Liquidität einen Kontoauszug über 138 Mio. \$ bei der Wells Fargo Bank übermittelt. Damit erschien am 16. Juni 2009 die lang erwartete Finanzierung über das SLS-Modell hinreichend gesichert, so dass der Landtag und die Öffentlichkeit entsprechend informiert wurden. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass es bis zur endgültigen Umsetzung der Finanzierung noch zwei bis drei Wochen dauern würde, da die jeweiligen Compliance-Untersuchungen der Banken zeitaufwändig wären. Am 29.06.2009 stellte *Barandun* dann einen Scheck über 67 Mio. \$ und am 03.07.2009 einen weiteren über 33 Mio. \$ zugunsten der Nürburgring GmbH aus. Am Abend des 03.07.2009 wurde der Autor dieses Beitrags von der NL Mainz der LBBW darüber informiert, dass der eingereichte Scheck über 67 Mio. \$ nicht werthaltig sei, weil das zugehörige Konto bei der Wells Fargo Bank nicht annähernd das Guthaben aufweisen würde, das zur Deckung des Schecks notwendig wäre. Nachdem diese Information bis zum Abend des 06.07.2009 nicht entkräftet werden konnte, trat der Autor dieses Beitrags am 07.07.2009 vom Amt des Finanzministers zurück. Die Begründung lag darin, dass es nach dieser öffentlich zelebrierten äußerst peinlichen Blamage nicht mehr vorstellbar erschien, die für das Amt des Finanzministers notwendige Glaubwürdigkeit in absehbarer Zeit wiederzugewinnen.

Um die Hintergründe der gescheiterten Finanzierung über die B&B MMC aufzuklären, beschloss – noch auf Anregung des Autors – der damalige Mini-

sterrat am 07.07.2009 die Einschaltung der Staatsanwaltschaft Koblenz. Deren spätere Ermittlungen ergaben, dass die Schecks tatsächlich nicht gedeckt waren und auch andere Konten von *Pierre S. du Pont* bzw. der ihm gehörenden Firmen bei der Wells Fargo Bank nur geringfügige Guthaben aufwiesen. Der Strafprozess vor dem Landgericht Mainz wegen des Verdachts der Urkundenfälschung gegen *Barandun* ließ allerdings aufgrund des äußerst zögerlich durchgeführten Ermittlungsverfahrens bis Anfang 2015 auf sich warten. Im Prozess stellte sich dann heraus, dass die genaue Identität des *Pierre S. du Pont* sowie die Hintergründe und Motive des Handelns von *Barandun*, der von der Nürburgring GmbH im Übrigen zu keinem Zeitpunkt Geld bekommen hatte, offensichtlich bis heute nicht aufgeklärt sind und wichtige Zeugen nicht vernommen worden waren. Daraufhin musste der Strafprozess zunächst ergebnislos abgebrochen werden.

## V. Bau und Finanzierung des Investitionsanteils der Motor Sport Resort Nürburgring GmbH

Bis Anfang Mai 2008 gab es keinerlei negative Informationen über den von der MSR verantworteten privaten Teil des Projekts „Nürburgring 2009“. Dann teilte *Kai Richter*, der Geschäftsführer der Mediinvest und der MSR, dem Autor telefonisch mit, dass die Bank für Tirol und Vorarlberg (BTV) zwar für das zuerst zu errichtende Hotel einen Kredit über 26 Mio. Euro ausreichen wollte, aber zuvor eine Bankbürgschaft über 6 Mio. Euro verlange. *Richter* bat in diesem Telefonat um einen Ratschlag, an welche rheinland-pfälzische Bank er sich für eine solche Bürgschaft wenden könne.

Der Autor vermittelte ihm daraufhin – wie in vielen vergleichbaren Fällen – einen Gesprächstermin bei der Investitions- und Strukturbank des Landes (ISB). Dort wurde die Überlegung entwickelt, dass sich die RIM, eine Tochtergesellschaft der ISB, mit einer stillen Einlage von 4 Mio. Euro an der Mediinvest beteiligen könne. Als Sicherheit sollte die Mediinvest ihre Anteile an der MSR an die RIM abtreten.

Eine bankmäßige Überprüfung des Businessplans der MSR und der regionalwirtschaftlichen Bedeutung durch die ISB/RIM führte zu dem Ergebnis, dass es sich um ein wirtschaftlich tragfähiges und regionalwirtschaftlich förderungswürdiges Projekt handelte. Die Bilanz der Mediinvest wurde von der ISB/RIM nach einem standardisierten Verfahren analysiert und erhielt die Ratingnote „sehr gut“. Die Konditionen für die stille Einlage wurden so festgelegt, dass sie oberhalb der von der EU festgelegten Referenzwerte lagen. Die eigene Refinanzierung der RIM

erfolgte durch die ISB und wurde – wie in solchen Fällen fast immer – durch eine entsprechende Bürgschaft des Landes abgesichert.

Im September 2008 strebte die Finanzmarktkrise mit der Insolvenz von *Lehman Brothers* ihrem Höhepunkt entgegen. Dies führte dazu, dass die österreichische BTV sich nicht mehr in der Lage sah, die beiden weiteren Teilprojekte „Gastronomiezentrum Grüne Hölle“ und „Feriendorf Drees“ zu finanzieren. Aus der Sicht der MSR wäre ein Verzicht oder eine Verschiebung durchaus vertretbar gewesen, nicht jedoch aus der Sicht der Nürburgring GmbH. Die Besucher aus diesen Einrichtungen waren in die Businesspläne der Nürburgring GmbH eingerechnet worden und die gemeinsame Einrichtung des bargeldlosen Zahlungssystems wäre ohne diese beiden weiteren Teilprojekte der MSR unwirtschaftlich geworden.

In Krisensitzungen im Finanzministerium wurde Anfang Oktober 2008 beraten, welche kurzfristigen Lösungsmöglichkeiten bestehen. Da damals die Nürburgring GmbH und die Pinebeck S.A. davon ausgingen, dass die SLS-Finanzierung über die B&B MMC unmittelbar bevorsteht und die parallelen Gespräche mit dem Bankhaus Oppenheimer ebenfalls positiv verliefen, bot die Pinebeck S.A. an, nach der Realisierung ihrer eigenen Finanzierung mit einem Kredit über 59 Mio. Euro die Projekte der MSR auszufinanzieren. Zu einem späteren Zeitpunkt – nach der Realisierung eines zweiten SLS-Geschäfts – sollten die Immobilien der MSR dann nach dem gleichen Modell finanziert werden wie die Immobilien der Nürburgring GmbH und damit der Nürburgring GmbH ein weiterer Barwertvorteil von 50 – 60 Mio. Euro zuwachsen. Um die Werthaltigkeit der MSR nochmals in aktualisierter Form zu überprüfen, vergab die Nürburgring GmbH einen Auftrag an die Bonner Wirtschaftsprüfungsgesellschaft DHPG, den Businessplan der MSR zu überprüfen, die Kapitaldienstfähigkeit zu ermitteln und eine Unternehmensbewertung vorzunehmen. Um abzusichern, dass auch die Immobilien der MSR bis zum Rennen der Formel I im Juli 2009 in Betrieb gehen können, sicherte die Nürburgring GmbH die notwendige Zwischenfinanzierung mit einem Kredit über 3 Mio. Euro ab.

Nachdem sich das SLS-Geschäft wider Erwarten weiter verzögerte, kam im November 2008 erneut die RIM ins Spiel. Sie beteiligte sich mit einer weiteren stillen Einlage über 10 Mio. Euro an der Mediinvest und sicherte sich über die Eintragung entsprechender Grundschulden ab.

Anfang Dezember 2008 war der erste Anlauf der SLS-Finanzierung über die B&B MMC gescheitert und die Alternative über das Bankhaus Oppenheimer

erschien aufgrund der damaligen Zinsstrukturen noch nicht umsetzbar. Von daher wurde nunmehr alternativ die Überlegung entwickelt, dass sich die RIM mit einer weiteren stillen Einlage von 15 Mio. Euro engagiert und die restliche Finanzierung über die dann noch notwendigen 30 Mio. Euro durch einen Konsortialkredit (70% von einer noch zu suchenden Bank, 30% von der ISB) erfolgen sollte. Zwischenzeitlich lag auch das Gutachten der DHPG vor. Danach wies die MSR im Durchschnitt der ersten zehn Jahre eine jährliche Kapitaldienstfähigkeit von 8,1 Mio. Euro auf, und für den Unternehmenswert wurde eine Bandbreite zwischen 85,0 und 113,5 Mio. Euro ermittelt.

Auf dieser Basis teilte die von der Firma Geisler & Trimmel (Gesellschafterin der MSR) angesprochene Bank für Trient und Bozen (BTB), eine Tochtergesellschaft der Intesa San Paolo, bereits im Dezember 2008 der ISB mit, dass sie an einer solchen Finanzierung sehr interessiert sei. Nach weiteren Verhandlungen erklärte die BTB am 21.01.2009 ihre Absicht zur Übernahme eines Anteils von 21 Mio. Euro an der geplanten Konsortialfinanzierung von 30 Mio. Euro). Gleichzeitig valutierte sie bereits vorab 3 Mio. Euro an die Firma Geisler & Trimmel, so dass die MSR den Zwischenfinanzierungskredit der Nürburgring GmbH zurückzahlen konnte.

Der Autor informierte daraufhin – nachdem ihn zuvor alle Beteiligten von der Vertraulichkeit entbunden hatten – am 22.01.2009 den Wirtschaftsausschuss und den Haushalts- und Finanzausschuss des Landtages in ausführlicher Weise über den Stand des Baus und der Finanzierung des gesamten Projekts „Nürburgring 2009“ und stellte dabei auch das bestehende bzw. beabsichtigte Engagement der ISB/RIM bei der Finanzierung der MSR im Umfang von insgesamt 38 Mio. Euro im Detail dar.

Das Zustandekommen der Konsortialfinanzierung ließ aber weiter auf sich warten, wobei die BTB bis Ende April gegenüber der ISB keinen Zweifel daran aufkommen ließ, dass sie zu ihrer Zusage stehe. Am 11.05.2009 kam jedoch die überraschende Mitteilung über die Ablehnung des Kredits, die von der Bank wie folgt begründet wurde: *„Die Ablehnung erfolgt nicht aus wirtschaftlichen oder banktechnischen Gründen, sondern aufgrund politisch/strategischer Überlegungen des zustimmungsberechtigten Gremiums.“* Die gegen das Nürburgringprojekt gerichteten Medienkampagnen hatten somit im Sinne einer *self-fulfilling prophecy* ihr Ziel erreicht und verhindert, dass sich eine weitere private Bank (neben der BTB) an der Finanzierung der MSR beteiligte.

Da ein Baustopp der MSR-Projekte für die Nürburgring GmbH gravierende und die ISB/RIM bzw. das Land katastrophale finanzielle Auswirkungen gehabt

hätte, blieben somit nur noch zwei Finanzierungsalternativen. Entweder gelang es der Pinebeck S.A., ihre SLS-Finanzierung zu realisieren und dann auch die MSR zu übernehmen, oder die ISB/RIM musste das Projekt mit weiteren stillen Einlagen durchfinanzieren. Am 14.05.2009 wurden die Vorsitzenden und Wirtschaftssprecher der Fraktionen des Landtages vom Autor über die neue Lage und – für den Fall, dass die SLS-Finanzierung nicht zustande kommen sollte – das notwendige weitere Engagement der ISB/RIM informiert. Die Teilnehmer an dieser Sitzung waren sich darüber einig, dass ein Baustopp wegen der damit verbundenen gravierenden Schäden für die Nürburgring GmbH und die ISB/RIM bzw. das Land zu verhindern sei.

Schon drei Tage zuvor, bereits am 11.05.2009, wurde in jeweils zwei Varianten (Finanzierung über die Pinebeck S.A. bzw. über die ISB/RIM) eine erste entsprechende Vereinbarung geschlossen, der am 06.06. und am 03.07. (ebenfalls in jeweils zwei Varianten) zwei detaillierte notarielle Verträge folgten. Da die Finanzierung über die Pinebeck S.A. letztlich nicht zustande kam, interessiert an dieser Stelle nur die Variante der Finanzierung über die ISB/RIM. Die bisherigen Anteilseigner verpflichteten sich in diesen Verträgen ihre Anteile an der MSR zum Nominalwert von 45.000 Euro an eine von der Nürburgring GmbH und der RIM noch zu gründende Gesellschaft zu verkaufen und dabei Gesellschafterdarlehen von 6 Mio. Euro mit einem Besserungsschein zu stunden. Diese Verträge wurden notariell geschlossen und konnten jederzeit seitens der ISB/RIM durch einseitige Erklärungen in Kraft gesetzt werden. Damit waren die Forderungen der ISB/RIM gegenüber der Mediinvest bzw. der MSR zugleich auch bestmöglich abgesichert, weil die ISB/RIM für den Fall einer drohenden Insolvenz der MSR jederzeit das Heft des Handelns an sich reißen konnte. Im Gegenzug verpflichtete sich die ISB/RIM zur Durchfinanzierung des Vorhabens. Am Ende, d.h. bis zur Fertigstellung der MSR-Immobilien am 05.07.2009, ergaben sich aus dieser Durchfinanzierung stille Einlagen der RIM bei der Mediinvest von insgesamt 85,5 Mio. Euro.

## **VI. Weitere Entwicklung des Nürburgrings nach dem 07.07.2009**

Nach dem Rücktritt des Autors vom Amt des Finanzminister und der Eröffnung von „Nürburgring 2009“ am 09.07.2009 wurde es aufgrund der Baukostenexplosion im Bereich der Immobilien der Nürburgring GmbH notwendig, erneut eine Standortbestimmung vorzunehmen und einen wirtschaftlich gangbaren Weg für die weitere Zukunft des Unternehmens zu entwickeln.

Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Projekts „Nürburgring 2009“ wurde deshalb Ende 2009 nochmals und in aktualisierter Form durch ein entsprechen-

des Gutachten der Markt- und Strukturforschungsgesellschaft empirica untersucht<sup>29</sup>. In diesem Gutachten, das im Februar 2010 vom Wirtschaftsministerium veröffentlicht wurde, sind die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Nürburgrings mit und ohne das Projekt „Nürburgring 2009“ verglichen worden.

*Tabelle 3: Regionalwirtschaftliche Effekte von „Nürburgring 2009“*

<b>Gesamteffekte im Jahr 2011 unter Berücksichtigung der katalysierten Effekte des Gewerbegebietes</b>			
	Nürburgring ohne NR 09	Nürburgring mit NR 09 - verhalten	Nürburgring mit NR 09 - dynamisch
<b>Erwerbstätige (VÄ)</b>	1.313	1.905	2.357
<b>Produktionswert (Mio. €)</b>	170,2	228,6	298,3
<b>Bruttowertschöpfung (Mio. €)</b>	96,9	128,1	167,5
<b>Fiskalische Effekte (Mio. €)</b>	21,0	33,4	42,7

*Quelle:* Heyn, T. Abraham, T. und Knoth, R., a.a.O., S. 2.

Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen, dass sich die regionalwirtschaftliche Einschätzung des Projekts „Nürburgring 2009“ gegenüber früheren Untersuchungen kaum verändert hatte. Nach wie vor wurden durch die Umsetzung des Projekts – je nach weiterer Entwicklung – zwischen 600 und 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze, eine zusätzliche jährliche Wertschöpfung zwischen 31 und 70 Mio. €, sowie zusätzliche Einnahmen der öffentlichen Hand zwischen 12 und 22 Mio. € erwartet. Bei einer regionalwirtschaftlichen Betrachtung versprach das Projekt Nürburgring 2009 deshalb auch noch aus der sehr viel präziseren Perspektive des Jahres 2010 einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Region zu leisten.

Um auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht mehr Klarheit zu erhalten und die angemessenen strategischen Entscheidungen zu treffen, wurde durch die Nürburgring GmbH im September 2009 die Beratungsgesellschaft Ernst&Young eingeschaltet. Sie entwickelte ein völlig neues Konzept, mit dem die Synergieeffekte zwischen den beiden Teilprojekten der Nürburgring GmbH und der MSR besser ausgeschöpft werden sollten. Ernst&Young empfahl die Zusammenfassung der beiden Teilprojekte in einer Hand und eine Trennung von Eigentum und Betrieb.

29 Vgl.: Heyn, T. Abraham, T. und Knoth, R., a.a.O.

Das Land und die Nürburgring GmbH übernahmen diese Vorschläge. In der Folge erwarb die Nürburgring GmbH zusammen mit der RIM für einen Euro die restlichen Anteile von 90% an der MSR, wobei die bisherigen Eigentümer 6 Mio. Euro Gesellschafterdarlehen mit Besserungsschein stunden mussten. Im Prinzip entsprach dieser Kaufvertrag deshalb dem bereits am 03.07.2009 notariell beurkundeten Optionsvertrag. Der komplette Betrieb wurde ab dem 01.05.2010 auf eine neue Betreibergesellschaft übertragen. Die Betreibergesellschaft mit dem Namen Nürburgring Automotive GmbH (NAG) gehörte jeweils zur Hälfte der bereits zuvor bei der MSR engagierten Mediinvest GmbH und der Lindner Unternehmensgruppe GmbH & Co. Hotel KG, die bereits bisher für die MSR als Betreiber tätig war. Der Betriebspachtvertrag sah (nach einer Einschwingphase) eine Mindestpacht von 15 Mio. Euro vor. Die Ablösung der Kredite der Nürburgring GmbH beim Liquiditätspool und der Kredite der MSR bei der Mediinvest und bei Banken erfolgte durch einen Kredit der ISB über insgesamt 330 Mio. Euro. Dieser wurde vom Land beauftragt und verbürgt. Die Konditionen waren so festgelegt worden, dass nach der Einschätzung des Landes und externer Berater die aufgrund europäischer Vorgaben berechneten Referenzzinssätze eingehalten bzw. sogar leicht überschritten wurden.

Ernst&Young kam aufgrund umfangreicher Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass dieses Modell betriebswirtschaftlich tragfähig wäre. Auf der Ebene der Besitzgesellschaft sollten danach – nach anfänglichen Verlusten – ab dem Jahr 2016 Gewinne entstehen, die sich bis zum Jahr 2030 auf jährlich 17,5 Mio. Euro steigern würden. Dabei wurde unterstellt, dass die Formel I weiter in alternierender Form stattfinden, aber die jeweiligen Verluste vom Land getragen werden sollten.

Schon in 2011 kam es zu ersten Unstimmigkeiten zwischen der Besitz- und der Betreibergesellschaft. Nachdem diese Auseinandersetzungen eskalierten, beschloss der Ministerrat im Februar 2012, dass der Vertreter des Landes in der Gesellschafterversammlung der Nürburgring GmbH darauf hinwirken solle, dass der Betriebspachtvertrag aufgrund ausstehender Pachtzahlungen außerordentlich gekündigt werden solle. Die NAG vertrat in diesem Streit jedoch die Meinung, dass sie ihren Verpflichtungen nachgekommen sei, wohingegen die Besitzgesellschaft die vertraglich zugesagten Leistungen gegenüber der NAG nur teilweise erbracht hätte. Dementsprechend reichte die NAG gegen die Kündigung Klage beim Landgericht Koblenz ein.

Im März 2012 teilte die EU-Kommission mit, dass sie prüfe, ob sie ein Beihilfeverfahren einleiten wolle. Da sich die Liquiditätsprobleme der Nürburgring

GmbH immer weiter verschärften, meldete das Land bei der EU-Kommission eine Rettungsbeihilfe an. Nachdem die Kommission mitteilte, dass mit einer kurzfristigen Zustimmung nicht zu rechnen sei, beschloss der Ministerrat am 18.07.2012, dass die Vertreter des Landes in der Gesellschaftsversammlung darauf hinwirken sollten, dass wegen der drohenden Zahlungsunfähigkeit ein Insolvenzantrag gestellt wird. Die Nürburgring GmbH beantragte daraufhin am 20.07.2012 beim zuständigen Amtsgericht die Durchführung eines Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung. Einen Tag später beschloss die EU-Kommission die offizielle Eröffnung eines Beihilfeverfahrens.

Ende November 2012 wurde der Betriebspachtvertrag im Rahmen eines Vergleichs beendet<sup>30</sup>, so dass die insolvente Nürburgring GmbH über eine von ihr neu gegründete Tochtergesellschaft (Nürburgring Betriebsgesellschaft GmbH) den vollständigen Betrieb für alle Einrichtungen im Eigentum der Nürburgring GmbH übernahm. Aus der Sicht des Insolvenzverwalters Prof. Dr. Dr. *Thomas B. Schmidt* und des Sachwalters *Jens Lieser* war damit der Weg für die Suche nach Investoren im Rahmen eines für März 2013 anstehenden Bieterverfahrens frei. In Abstimmung mit der EU-Kommission sollte dieses Verfahren transparent, diskriminierungsfrei, europaweit und EU-konform stattfinden. Trotz des laufenden Insolvenzverfahrens wurde für 2013 nochmals ein Vertrag mit *Ecclestone* über die Ausrichtung der Formel I am 07.07.2013 abgeschlossen und im Oktober 2013 – gut vier Jahr nach der Einweihung von Nürburgring 2009 – sogar noch der *Ring Racer* als schnellste Achterbahn Europas für den Publikumsverkehr gestartet. Zudem verkündeten der Insolvenz- und der Sachwalter, dass nunmehr erstmals alle Gebäude und Anlagen des Komplexes „Nürburgring 2009“ voll funktionsfähig und alle Mängel beseitigt worden wären.<sup>31</sup>

Am 11.03.2014 vermeldeten der Insolvenzverwalter und der Sachwalter, dass die neugegründete *capricorn Nürburgring GmbH* nach einem europaweiten Investorenprozess alle Vermögenswerte der Nürburgring GmbH erworben hätte<sup>32</sup>. Das Transaktionsvolumen liege bei über 100 Mio. Euro, wovon bis zu 25 Mio. Euro für neue Investitionen vorgesehen seien. Der Erwerber würde die Vermögenswerte zum 01.01.2015 übernehmen, habe aber ein Rücktrittsrecht für den Fall, dass die EU-Kommission ihn mit möglichen Beihilferückforderungen in Anspruch nehmen wolle.

30 Vgl. die Presseerklärung von Sachwalter *Lieser* vom 27.11.2012.

31 Vgl. die Presseerklärung von Sachwalter *Lieser* vom 31.10.2013.

32 Vgl. die Presseerklärung von Sachwalter *Lieser* vom 11.03.2014.

Am 01.10.2014 verkündete die EU-Kommission ihre Entscheidung im Beihilfeverfahren. Danach hat es nach Meinung der Kommission durch das Land Rheinland-Pfalz am Nürburgring eine Vielzahl von Verstößen gegen das europäische Beihilferecht gegeben. Die nach Meinung der Kommission zu Unrecht gewährten Beihilfen von insgesamt 456 Mio. Euro seien von den jeweils Begünstigten zurückzufordern. Gleichzeitig teilte die Kommission mit, dass der Investorenprozess EU-konform verlaufen sei und deshalb der neue Eigentümer von Rückzahlungsforderungen verschont bliebe. Diese Entscheidung hat allerdings bisher noch keine Rechtskraft erlangt, weil sie noch nicht in deutscher Sprache vorliegt und der Bundesrepublik Deutschland offiziell noch nicht zugegangen ist.

Die eingetretene Zeitverzögerung von mehr als sechs Monaten seit dem 01.10.2014 dürfte wohl kaum auf eine Überlastung des Übersetzungsdienstes der EU-Kommission, sondern vor allem auf die zwischenzeitlichen Ereignisse zurückzuführen sein. Denn nur wenige Tage nach der Verkündung dieser Entscheidung wurde auch offiziell bekannt<sup>33</sup>, dass der Erwerber seine bereits seit Monaten fällige 2. Kaufpreisrate schuldig geblieben war und eine neugegründete Nürburgring Holding AG, an der u.a. der russische Unternehmer *Viktor Kharitonin* beteiligt ist, die Mehrheit an der capricorn Nürburgring GmbH erworben und die Finanzierung der 2. und 3. Rate sichergestellt hätte. Diese Entwicklung verstärkte die bereits vorher erhobenen Bedenken von unterlegenen Bietern gegen das Verkaufsverfahren nochmals, so dass sich die EU-Kommission aktuell mit mehreren Beschwerden auseinandersetzen muss. Ob es bei der bisherigen Entscheidung der Kommission bleibt oder ein neuer Verkaufsprozess durchgeführt werden muss, ist z. Zt. noch nicht absehbar. Zudem haben mehrere Beschwerdeführer, darunter auch das US-amerikanische Unternehmen Nexovation, das nach eigener Angabe einen Kaufpreis von 150 Mio. Euro geboten hatte, für den Fall der Bestätigung des Beschlusses der EU-Kommission vom 01.01.2014 entsprechende Klagen gegen diesen Beschluss angekündigt.

Gleichzeitig wird erkennbar, dass der wirtschaftliche Niedergang des Nürburgrings unaufhaltsam fortschreitet. Die äußerst erfolgreiche und traditionsreiche Veranstaltung „Rock am Ring“ ist vom Nürburgring wenige Kilometer weiter nach Mendig abgewandert. Der Versuch, ein eigenes Rockfestival „Grüne Hölle Rock“ zu veranstalten, findet so gut wie kein Zuschauerinteresse und dürfte – falls das Festival 2015 überhaupt noch stattfindet – in den Folgejahren nicht mehr wiederholt werden. Am augenfälligsten ist jedoch das Scheitern der Ver-

33 Vgl. die Presseerklärung von Sachwalter *Lieser* vom 30.10.2014.

handlungen mit *Ecclestone* über die Formel 1. Im Jahr 2015 findet somit erstmals seit 1960 in Deutschland kein Formel I-Rennen statt. Aus heutiger Sicht muss deshalb befürchtet werden, dass die Formel I auch in Zukunft nicht mehr an den Nürburgring zurückkehren wird.

Die dadurch zu erwartenden gravierenden wirtschaftlichen Folgen für die Region um den Nürburgring waren schon im Jahr 2002 der Hauptgrund, das Projekt „Nürburgring 2009“ zu entwickeln. Wie heute unschwer festgestellt werden kann, ist der damals eingeschlagene Weg in desaströser Weise gescheitert. Mit dem Wissen von heute wäre es sinnvoll gewesen, wenn diesen Versuch gar nicht erst unternommen, sondern bereits damals ein Verkaufsprozess für den Nürburgring in Gang gesetzt worden wäre. Im Jahr 2002, also zu Zeiten der SPD/FDP-Koalition, wäre allerdings ein solcher Verkaufsprozess schon politisch nicht durchsetzbar gewesen und auf erbitterten Widerstand in der Region gestoßen. Von daher wäre zum damaligen Zeitpunkt wohl nur die Variante „langsames Siechtum“ infrage gekommen. Es darf allerdings bezweifelt werden, dass die Landespolitik diese Variante auf Dauer durchgehalten hätte.