

KLARTEXT | Der Eignerwechsel bei ProSiebenSat.1 kommt mitten im Umbruch.

Fiese Fragen

Das Eigentümerkarussell bei der börsennotierten Privatsenderkette ProSiebenSat.1 war in den vergangenen zehn Jahren abwechslungsreicher als deren TV-Programm. Erst die Pleite von Besitzer Leo Kirch, dann der geplätzte Einstieg des Springer-Verlags, darauf die Glamourjahre unter US-Investor Haim Saban und zuletzt der Einzug der Finanzinvestoren Permira und KKR. Jetzt planen sie den Ausstieg, und der Senderkette winkt die Freiheit.

Damit tauchen aber unangenehme Fragen auf, die sich auch mögliche Käufer stellen werden. Zwar erzielte der Konzern zuletzt guten Gewinn. Aber die Privatsender verloren letztes Jahr Zuschauer, auch ans Internet, der Markt zersplittert. Zudem haben die Privatsender ein schlechtes Image. Laut Umfrage finden 55 Prozent der Deutschen Sat.1, RTL und Co. unsympathisch.

Auf den Strukturwandel hat ProSiebenSat.1-Chef Thomas Ebeling bereits reagiert. Er verkaufte den Nachrichtensender N24, startete den Frauenkanal Sixx, gründete eine Produktionsfirma und investiert in Digitalgeschäfte. Gleichzeitig muss er verhindern, dass die Hauptmarken ProSieben und Sat.1 weiter an Strahlkraft und Zuschauer verlieren. Denn die Marken sind es, die nach wie vor die Haupteinlöser bringen. Ob es dort gut läuft, darauf werden Investoren achten.

peter.steinkirchner@wiwo.de

GROSSPROJEKTE Peter Ramsauer

»Bizarre Situationen«

Der Verkehrsminister fordert die Projektpartner von Stuttgart 21 auf, eine Lösung zu finden.

Herr Raumsauer, Sie kommen gerade mit einer 50-köpfigen Wirtschaftsdelegation aus dem Irak zurück. Was erwarten die Menschen dort von deutschen Unternehmern und Managern?

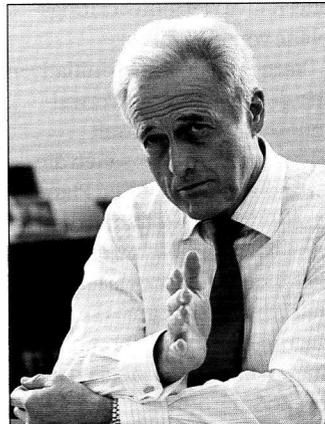
Ramsauer: Auch in dieser Region erfreut sich die hochwertige und zuverlässige deutsche Wirtschaft größter Wertschätzung. In jedem zweiten Satz klingt die ernst gemeinte Erwartung durch, dass wir uns beim irakischen Wiederaufbau engagieren sollen. Das deutsche Interesse steigt auch massiv an. Aber es trifft auf faktische Hürden: Der religiöse Konflikt innerhalb der Bevölkerung ist nicht gelöst, das Sicherheitsproblem ebenfalls nicht.

Sie haben sich auch dafür eingesetzt, dass bei der Sanierung des Staudamms in Mossul ein Milliardenauftrag an Deutschland geht. Was haben Sie erreicht?

Ramsauer: Das ist ein zähes Geschäft. Ich habe dazu bereits vor drei Jahren die ersten Gespräche geführt, aber die Iraker sagen selbst recht offen, dass vieles noch zu langsam vorangeht. Steter Tropfen höhlt den Stein. Wir haben jetzt jedenfalls mehr als einen Fuß in der Tür. **In Deutschland haben Sie selbst mit heiklen Großprojek-**

DEUTSCHE BAHN Fragwürdiges Gutachten

Die Kostensteigerungen bei Stuttgart 21 haben Bahn-Aufsichtsratschef **Utz-Hellmuth Felcht** offenbar veranlasst, möglichen Vorwürfen zuvorzukommen, das Gremium habe



DER WEGBEREITER

Ramsauer, 59, ist seit Oktober 2009 Verkehrsminister. Der CSU trat der Müllermeister und promovierte Betriebswirt 1973 bei.

ten zu tun: dem neuen Berliner Flughafen BER und dem Bahnhofsprojekt Stuttgart 21. Verspielen Wirtschaft und Politik hier den guten Ruf im Ausland?
Ramsauer: Ich erlebe da bizarre Situationen. Im Ausland sollen oft deutsche Ingenieure ran, um ein Scheitern von Projekten noch zu verhindern – siehe Irak. Gleichzeitig aber haben wir bei manchen deutschen Vorhaben Dimensionen erreicht, die das bisher Gewohnte sprengen. Da ist nichts mehr von der Stange, sondern fast jedes Bauteil ein Prototyp. Da wäre weniger

den Vorstand unzureichend kontrolliert. Er beauftragte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC), den Sechs-Punkte-Check unter die Lupe zu nehmen, dem Bahn-Vorstandschef Rüdiger Grube das Großprojekt zurzeit intern unterzieht. Aber ob das erbetene PwC-Testat ausreicht, ist fraglich. Die PwC-Prüfer schrieben nämlich, bei

manchmal mehr. Aber zur Ehrlichkeit gehört auch: Beim BER sind extreme Managementfehler gemacht worden. Die Kostenwahrheit wurde seitens der Geschäftsführung sträflich vernachlässigt.

Deutlich höhere Kosten drohen nun auch bei Stuttgart 21. Stockt der Bund seinen Finanzierungsanteil auf?

Ramsauer: Der Bund steht zu seinen Zusagen. Es gibt klare Verträge, dass der Bund sich mit einem festen Zuschuss von rund 564 Millionen Euro beteiligt. Dabei bleibt es. Es handelt sich bei Stuttgart 21 um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Bahn, die mehrere Partner hat.

Und wenn Baden-Württemberg, Stuttgart und die Bahn bereit wären, mehr zu geben?

Ramsauer: Jetzt ist der Fall eingetreten, bei dem die vertraglich vereinbarte Sprechklausel greift: Bahn, Land und Stadt müssen sich zusammensetzen, wie sie die zusätzlichen Mehrkosten aufbringen wollen.

Stehen die Projektpartner zum Ergebnis der Schlichtung?

Wenn ja, müssen sie auch finanziell Verantwortung tragen. Dieselbe Frage stellt sich beim Filderdialog und der Anbindung des Flughafens. Da darf keiner die Augen vor möglichen Mehrkosten verschließen.

Wird Stuttgart 21 denn gebaut?

Ramsauer: Ja. **Stuttgart braucht eine leistungsfähige Schienenanbindung. Jetzt sind die Projektpartner gefordert, über Lösungswege zu sprechen.**

max.haerder@wiwo.de | Berlin

ihrem Auftrag bestehe „ein höheres Risiko, dass selbst wesentliche Fehler, rechtswidrige Handlungen oder andere Unregelmäßigkeiten nicht aufgedeckt werden“. Ein solches Gutachten, fürchtet ein Kontrolleur, würde ein Richter im Falle von Schadensersatzforderungen kaum als Entlastung des Aufsichtsrats gelten lassen.

reinhold.boehmer@wiwo.de