

# Motorsport und Umwelt

# Kein Grund zur Rechtfertigung

In den 1980er Jahren wurde von Politik und Öffentlichkeit Motorsport und Umwelt zu einem Gegensatz konstruiert. Aus den Reihen engagierter Motorsport-Verfechter konnte diese These entkräftet werden. Der FIM-, DMSB- und DMV-Offizielle Tilman Kluge führt die Umweltdiskussion noch einen Schritt weiter und sagt: Motorsport ist Umwelt.

n Hessen fing alles an. Im Jahr 1985 gab es die epochale erste rot-grüne Landesregierung der Bundesrepublik Deutschland. Unter den an die Grünen vergebenen Ministerämtern wurde Joseph Martin ("Joschka") Fischer zum ersten grünen Umweltminister vereidigt. Das frühere Apo-Mitglied (1998 als Bundesaußenminister und Vizekanzler zu weltweiter Geltung gekommen; heute Unternehmensberater und Lobbyist u.a. für die Energieversorger RWE und OMV, für Siemens und REWE) erließ der "Turnschuhminister" als eine seiner ersten Amtshandlungen den "Fischer-Erlaß" - einen Reigen von Verordnungen, der die Ausübung von Motorsport - vornehmlich abseits öffentlicher Straßen und in der freien Natur weitgehend einschränkte und erschwerte.

Das entsprach damals voll und ganz der Stimmung im Lande: "Motorsport macht Krach, verschwendet Energie und ist für nichts nutze" war das in weiten Bevölkerungsschichten geprägte Klischee. Und: "Motorsport ist gar kein Sport, nur der rechte Fuß oder die rechte Hand wird zum Gasgeben benötigt."

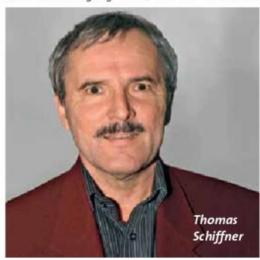
Glücklicherweise ist mit solchen Vorurteilen heute weitgehend aufgeräumt. Für diesen Fortschritt gibt es mehrere Väter: Einer davon heißt mit Sicherheit Michael Schumacher, einer Sebastian Vettel, aber es gibt auch nahezu unbekannte Kämpfer für die gesellschaftliche Anerkennung des Motorsports, Hans Wehner ist einer davon, Der Steuerberater und ehemalige ADAC-Sportleiter erkämpfte in einem Grundsatzurteil die steuerliche Anerkennung des Motorsports als gemeinnützige Sportart. Damit wurde hunderten von Motorsportclubs der Weg zur Gemeinnützigkeit eröffnet, aber auch juristisch bestätigt, dass Motorsport genauso eine Tätigkeit unter Erbringung körperlicher Höchstleistungen darstellt, wie Basketball, Schwimmen oder Marathonlauf, Für solch eine anerkannte Sportart musste und muss die öffentliche Hand die Benutzung geeigneter Flächen ("Umwelt") zur Ausübung des Sports gestatten und sichern.

## Sport als Verfassungsziel

Auch gesetzliche Initiativen wie zum Beispiel die Aufnahme des Sports als ein "Grundrecht" in die hessische Landesverfassung (wieder Hessen!) im Jahr 2002 stellten Meilensteine für eine umweltgerechte Ausübung des (Motor-) Sports dar: "Ar-

tikel 62a. Der Sport genießt den Schutz und die Pflege des Staates, der Gemeinden und Gemeindeverbände."

Die Hoch-Zeit pauschaler Verteufelung des Motorsports durch Politik, Bürgerinitiativen und solcher Bürger, die sich selbst als "Umweltapostel" verstehen, ist vorüber. Aber dennoch sind viele Motorsportstätten in den letzten Jahrzehnten von deutschem Boden verschwunden. Das liegt teils an entzogenen Genehmigungen, an erfolgreichern Klagen von Anwohnern, an schlichtweg ungeeigneten Standorten. Aber meiner Ansicht nach nicht in der Mehrzahl: Nur allzu oft haben Clubs, Veranstalter aus wirtschaftlichen Gründen das Handtuch geworfen. Nicht selten gab es irgendwann keine Genehmigung mehr, weil die Vereine es



jahrzehntelang versäumt hatten, ihr Renngelände in den Flächennutzungsplan eintragen zu lassen. Und auch nicht selten sind Veranstaltungen mit ihren über 70-jährigen Vereinsvorständen gestorben, weil das Nachwuchsproblem (im Ehrenamtsbereich!) nie gesehen werden wollte.

Die Motorsport-Treibenden und Veranstalter, die sich dem gesellschaftlichen Wandel angepasst haben und ihre Aktivitäten an die Erfordernisse der heute gültigen Normen der Umweltverträglichkeit angepasst haben, sind nicht nur nach wie vor existent, sondern auch erfolgreicher denn je. Es ist sehr viel getan worden in den letzten Jahrzehnten, um Motorsport und Umwelt in Einklang miteinander zu bringen. Aber es gibt auch noch viel zu tun. DMV-Umweltreferent Tilmann Kluge blickt zurück, zieht eine Zwischenbilanz, er zeigt an konkreten Beispielen auf, wo Defizite liegen – und wie man sie beseitigen kann:



# Motorsport ist Umwelt!

otorsport ist Umwelt – Unter diesem Titel hieß es in den "Olsberger Thesen", Motorsport sei sowohl als Leistungssport als auch als Breitensport eine gesellschaftlich traditionell bewährte Umwelt. Die Thesen hatte der DMV im Jahre 2003 auf seiner Jahreshauptversammlung in Olsberg einstimmig verabschiedet.

Dies war sicher nicht eine erste "Umweltverfassung" des Motorsportes in Deutschland. Es war auch nicht die erste "Umweltaktivität" (der DSK installierte bereits 1988 einen Umweltausschuss). Die Thesen waren aber allein schon des Titels wegen eine seitens des organisierten Motorsports vergleichsweise deutlich offensive politische Aussage. Denn der Titel "Motorsport ist Umwelt" war schon deshalb bemerkenswert, weil er auch zu Protesten hätte führen können. Was nicht sein kann, auch nicht sein darf?

Genau im Gegenteil aber wäre und ist eine eventuelle Zurückhaltung seitens des Motorsportes verfehlt, wenn es um öffentliche Aufklärung in Sachen Motorsport geht. Es gibt keinen Grund, warum Motorsport seine Existenz rechtfertigen müsste. Dies gilt für weitgehend jede andere Sportart auch.

#### Urteile und Vorurteile

Denn Motorsport ist eine Sportart, deren Ausführung in Sachen Umweltschutz nach besonderen Anstrengungen verlangt. Das bedarf keiner weiteren Diskussion. Dieser Diskussion müßen sich aber alle jene stellen, die besagte Anstrengungen aus politisch ideologischen Gründen von vornherein ein Scheitern voraussagten. Immerhin waren noch vor zehn Jahren angebliche Beeinträchtigungen von Natur und Tierleben sowie die Belästigung von Mitmenschen für viele Kritiker ausreichender Anlass, einschneidende Beschränkungen oder gar das totale Verbot des Motorsports zu fordern.

Speziell in den 1980er Jahren kam es zu zahlreichen Verboten oder dem Versagen von Genehmigungen. Auch später wurden zum Teil hanebüchene Argumente wie "Reifenabrieb als Gefahr für die Nahrungskette" ins Feld geführt. Solche politischen und bürokratischen Unkenrufe wurden inzwischen, wie sich zeigt, vielfach durch wortwörtlich ökologische Unkenrufe (vgl. Gelbbauchunken-Biotop auf der Motocross-Strecke in Langgöns) abgelöst. Selbst die Mitwirkung des Motorsportes an Naturschutzmaßnahmen (Motocross im Naturschutzgebiet Iffezheimer Sand) darf nicht zur Unvorsicht verleiten.

Denn nach wie vor gibt es politische Versuche,

Motorsport nicht unter dem Begriff "naturverträglicher Sport" zu subsumieren, der als bewegungsorientierte Erholungsform in der freien Landschaft und im Wald ausgeübt werden könnte, sei es im Jahre 2001, 2002, als Motorsport über normale Landschaftsbelastungen hinaus grundsätzlich starke Lärmwirkung sowie Schadstoffeinträge unterstellt wurden, oder erst "kürzlich" 2009. Und nach wie vor heißt es seit 2001 in einem Papier des Beirates für Sport und Umwelt im Bundesumweltministerium, dass der Motorsport nicht zu der naturverträglichen Erholung zähle.

Es kann nicht hingenommen werden, dass in einem amtlichen/offiziellen Statement hinsichtlich des Ursprunges der Motorsport dieser als generell nicht mit dem Naturschutz vereinbar dargestellt wird.

Bei alledem werden umwelttechnische Fortschritte im Motorsport fast vergessen, wie zum Beispiel, dass hochleistungsfähige Partikelrussfilter für Diesel-Rennfahrzeuge 2002 erprobt und 2003 bereits in der Meisterschaft vorgeschrieben wurden. Der internationale Motorsportverband FIA hat diese deutsche Entwicklung zur Grundlage seines Reglements gemacht.

#### DMSB-Umweltrichtlinien

An der eigentlichen "Umweltverfassung" arbeitete der DMSB schon seit Anfang dieses Jahrhunderts. Nach Erprobungszeiten traten sie ebenfalls im Jahre 2003 in Kraft. Sie sind inzwischen Standard für (fast) alle nationalen und

Die Motorsport-Verbände haben viel für die Umwelt getan

MotoCross ... in die Landschaft integriert



Besondere Kenntnisse der Motorsportler über den Naturschutz sind ebenso wichtig wie Kenntnisse der Gesetzgeber und Fachbehörden über den Motorsport internationalen Motorsportveranstaltungen in Deutschland. Sie sind ein zusammenfassendes und den Ausschreibungen oder Ausführungsbestimmungen einzelner Disziplinen übergeordnetes Regelwerk, das für den gesamten deutschen Motorsport umweltrelevante Grundprinzipien festlegt. Der Inhalt erstreckt sich vor allem auf Veranstaltungsmanagement (einschließlich entsprechender Check-Listen) vom Bodenschutz bis zum Zuschauermanagement. Nach wie vor nicht hinreichend synchronisiert sind die Umweltnormen der FIM mit wesentlich unverbindlicheren Aussagen der FIA.

## Eigenverantwortung

Motorsport wird dort betrieben, wo er mit den Belangen des Naturschutzes und den Belangen sportlicher Betätigung abgestimmt werden kann.

Das verlangt besondere Kenntnisse der Motorsportler über den Naturschutz wie auch besondere Kenntnisse der Ansprechpartner über den Motorsport, sei es in der Gesetzgebung oder in den Fachbehörden (vor allem in den Naturschutzbehörden).

Motorport und Naturschutz sind keine Gegensätze. Wie jeder andere Sportler muss auch ein Motorsportler fair zur Natur sein, also die Natur

schützen. Genauso müssen jene, die die Natur beruflich oder ehrenamtlich vor Schäden bewahren, fair mit Motorsportlern umgehen, in diesem Sinne also sportlich sein.<sup>2</sup>

#### **Gute Praxis**

Die Rallye Deutschland war und ist das Beispiel für die großräumige Synthese erfolgreicher Berücksichtigung ökologischer und motorsportlicher Belange. Hier setzt sich fort, was schon in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts einen wesentlichen Teil des Rallyemanagements ausmachte, nämlich ein Aufkommen begeisterter Zuschauer in sechsstelliger Höhe. Gerade im Bereich von FFH-Biotopen waren sie, nicht aber der angeblich störende Lärm das Problem, dessen Lösung den meisten umweltfachlichen Aufwand erforderte. Bei der Organisation des ersten WM-Laufes 2001 hatte sich bewiesen. dass die Kombination "Motorsport ist Umwelt" für den Motorsport Erfolge gezeitigt hat, wenn Motorsportler im Genehmigungsverfahren offensiv, also nicht das Handeln der Behörden abwartend, agiert haben. Immerhin wurde das Zuschauermanagement Gegenstand einer Diplomarbeit und die Rallye wurde auch deswegen mit dem Umweltpreis des DMSB ausgezeichnet. Dies findet auch internationale Anerkennung.

#### Zuschauer

Zur umweltgerechten Zuschauerlenkung gehört, dass bei einer Motorsportveranstaltung Sportler und Zuschauer gemeinsam dazu beitragen, dass Umwelt keinen Schaden nimmt. Zuschauer sollen sich als Gäste der Motorsportler zuhause fühlen, sich aber auch so verhalten.

Am Nürburgring wurden die jährlichen Abfallmengen zwischen 2000 und 2003 um 40 Prozent reduziert. Dazu trugen Mehrwegbecher für Getränke, verursacherbezogene Müllgebühren sowie organisatorische Maßnahmen wie zum Beispiel die deutliche Trennung von Park- und Campingplätzen bei. Generell zeigt sich, dass eine ausreichende Ausstattung mit Abfallbehältern und Lautsprecherdurchsagen, man möge sie auch benutzen, Erfolg haben. Dennoch, manchen Zeitgenossen muss man selbst den Gebrauch einer Mülltonne erläutern ...

Ein Rennveranstalter soll schon aus Eigennutz ein berechtigtes Interesse haben, als "guter Nach-





bar" aufzutreten, denn ungelöste Konflikte mit Anwohnern können auf Dauer zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Motorsportbetriebs führen. Vielmehr muss gute motorsportliche Praxis ein sportliches Genuss-Angebot für die Bevölkerung sein. Gänzlich misslungen war daher ein Text im Programmentwurf einer Enduro-Veranstaltung, das Rennen fände am Samstag statt, damit sich die Anwohner am Sonntag vom Lärm erholen könnten (es blieb beim Entwurf).

Ganz im Gegenteil hat die schwedische Stadt Uddevalla ein am östlichen Stadtrand gelegenes Motocross-Gelände sogar in ihre EMAS-Umweltzertifizierung integriert.

In Veranstaltungsprogrammen sollten behördliche Anordnungen im Grunde nicht erwähnt werden, wenn die damit verbundene Regel auch durch die reine Vernunft oder das Sportrecht begründet ist. Denn beides zeugt von sportlicher Eigenverantwortung. Dem, der seinen Abfall nur deshalb nicht in die Natur wirft, weil es die Behörden nachlesbar verboten haben, dem ist in Sachen Umwelt kaum zu helfen.

So bedauerlich es ist, kann es umgekehrt nicht schaden, bei internationalen Veranstaltungen sogar auf deutsches Umweltstrafrecht hinzuweisen.

## Sportler

Dass sich Motorsportler beispielhaft zu verhalten haben, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Es geht nicht um die Erfüllung von abstrakten Normen, es geht um Erhaltung von Umwelt und Motorsport.

Mitgeführtes Zubehör wie "Umweltmatten" muss daher (zumal inzwischen auch als Werbeträger geeignet) genauso selbstverständlich sein wie Bodenschutz unter Behältern mit "kritischen" Flüssigkeiten. Hierbei muss es sich zunehmend durchsetzen, dass Behälter mit Anhängeetiketten und Angabe des Inhaltes gekennzeichnet werden.

Das kann sowohl bei der Bekämpfung von Bodenverunreinigungen wie auch z.B. bei der Behandlung von Augenverletzungen wertvolle Zeit einsparen. Ein fürsorglicher Veranstalter wird für "Vergessliche" ggf. "Umwelt-Zubehör" anbieten. Ein Waschplatz sollte ebenfalls zum Standard gehören. Wie für Zuschauer muss auch für die Sportler ein

effektives Müllmanagement angeboten werden.

## Was noch geschah...

2002 hatte sich eine politische Partei gegen die Aufnahme des Sportes als zu förderndes Ziel in die Hessische Verfassung ausgesprochen. Denn dies (wie am 22. September 2002 geschehen) könne auch zu Beantragungen von Motorsportveranstaltungen in Naturschutzgebieten führen. Für qualifizierten Motorsport konnte das kein Grund zu Aufregung, sondern nur zur Gelassenheit sein.

# ... und geschehen wird

Denn in der Gewissheit, es besser zu wissen, werden Motorsportler auch künftig mit gutem Grund am richtigen Platz zur Stelle sein. Sie haben dies seitdem immer wieder bewiesen und werden es auch wieder gemeinnützig, nämlich zum Nutzen der Allgemeinheit und deren Umwelt, beweisen.

**TEXT UND FOTOS: TILMANN KLUGE** 



Motocross: "wilder" Waschplatz

Super Plus, aber ohne Bodenschutz



# Tilman Kluge

Tilman Kluge, geboren am 13. Oktober 1952 in Göttingen, ist geprüfter Landwirt, studierte in Gießen Agrarwissenschaften und Philosophie. Er wohnt in Bad Soden am Taunus und ist heute Fachbereichsleiter Umwelt im hessischen Hochtaunuskreis. Autor und Coautor von circa 60 wissenschaftlichen Werken. Kluge ist Umweltbeauftragter des Deutschen Motor-

sport Verbandes, Obmann Umwelt des ADAC Hessen-Thüringen, Environmental Official der FIM und Mitglied der Umweltkommission des Deutschen Motorsportbundes (DMSB). Eigene Internetseiten sind u.a. www.schwarzgruen. de und www.igsz.eu/Impuls\_TILMAN\_KLUGE5. htm.