

20 JAHRE

1997 DEUTSCHER MOTOR SPORT BUND **2017**



„Herzlich willkommen zum 20. Jubiläum des DMSB!“

Liebe Motorsportfreunde,

der Deutsche Motor Sport Bund e. V. feiert im Jahr 2017 sein 20. Jubiläum. Als Dachverband der deutschen Motorsportler hat der DMSB in diesen zwei Jahrzehnten viel erreicht. Sportlich dürfen wir auf etliche WM- und EM-Titel zurückblicken. Es waren in den vergangenen Jahren so viele, dass wir in dieser Sonderausgabe des DMSB-Magazins Vorstart gar nicht erst den Versuch machen, sie alle aufzuzählen. Eines möchte ich aber hervorheben: Trotz aller medialen Aufmerksamkeit sind es nicht nur die Formel-1-Stars Michael Schumacher, Sebastian Vettel und Nico Rosberg, die für Deutschland erfolgreich waren. Auch in Disziplinen wie DTM, Sportwagen, Rallye, Langbahn, Moto3, Trial, SuperMoto und Motoball stellte Deutschland immer wieder die Besten der Besten. Darüber freue ich mich, und allen Titelträgern gebührt ein großes Lob.

In dieser Jubiläums-Sonderausgabe des Magazins Vorstart werden Sie aber nicht nur die sportliche Seite des DMSB kennen lernen, sondern vor allem auch die Säulen der Verbandsarbeit, ohne die Motorsport 2017 undenkbar wäre: Sicherheit auf neuestem Stand, klare Regelwerke und Umweltschutz als Hightech-Thema. Die Grundlagen dazu, dass sich der DMSB in seinem Jubiläumsjahr so vielseitig und stark präsentiert, haben unter anderem die beiden DMSB-Ehrenpräsidenten Hermann Tomczyk und Winfried Urbinger gelegt. Ein Interview mit den beiden „Gründungsvätern“ des DMSB, in dem sie auf die Anfangstage des Verbandes zurückblicken, finden Sie ab Seite 18. Sie stehen stellvertretend auch für die vielen ehrenamtlichen Funktionsträger im DMSB – die rund 3.000 Rennleiter, Kommissare, Schiedsrichter, Zeitnehmer und und und. Ihnen allen möchte ich an dieser Stelle für das Engagement im und für den DMSB und damit für den deutschen Motorsport insgesamt danken. Machen Sie bitte weiter so!

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und freue mich schon jetzt auf die vielen persönlichen Begegnungen im Jubiläumsjahr 2017.

Ihr


Hans-Joachim Stuck
 DMSB-Präsident



Gückwünsche zum Jubiläum **6**



9 Grußwort des DOSB-Präsidenten



12 Historie: 20 Jahre DMSB



Umweltschutz: eine der Säulen des DMSB

24

INHALT

- 2 EDITORIAL** DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck zum 20. Jubiläum des DMSB
- 5 IMPRESSUM** Die Ansprechpartner
- 6 GLÜCKWÜNSCHE** Prominente Piloten und führende Motorsportfunktionäre gratulieren dem DMSB
- 9 GRUSSWORT** DOSB-Präsident Alfons Hörmann über die Entwicklung des Motorsports in Deutschland
- 12 20 JAHRE DMSB** Erfolgreicher Sport durch funktionierende Strukturen
- 17 DMSB** Die Strukturen des Verbandes der deutschen Motorsportler auf einen Blick
- 18 INTERVIEW** Die DMSB-Ehrenpräsidenten Hermann Tomczyk und Winfried Urbinger über 20 Jahre DMSB
- 22 INTERVIEW** DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck blickt auf die Zukunft des Motorsports
- 24 UMWELT** Vom Problemthema zur Zukunftsperspektive
- 26 SICHERHEIT** Die Sicherheit von Fahrern, Fahrzeugen und Rennstrecken steht stets im Fokus



Schnelle Hilfe: DMSB-Staffel **30**



DMSB Academy :
die Universität des Motorsports **36**



32 Die Reglementexperten



40
dmsj: 20 Jahre Nachwuchsförderung

IMPRESSUM

- 30 DMSB-STAFFEL** Die schnelle Eingreiftruppe an der Rennstrecke
- 32 REGLEMENTS** DMSB – Die Reglementmacher in der populären DTM
- 36 DMSB ACADEMY** Zukunftsfähig durch konsequente Qualifikation
- 40 DMSJ** Der Einstieg in die junge Welt des Motorsports
- 41 KOMMUNIKATION** Von der Postwurfsendung zum maßgeschneiderten Informationsportal

Herausgeber: DMSB · Deutscher Motor Sport Bund e.V. · Lyoner Stern
Hahnstraße 70 · 60528 Frankfurt/Main · dmsb@dmsb.de · www.dmsb.de

Verleger: Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH · Lyoner Stern
Hahnstraße 70 · 60528 Frankfurt/Main · Telefon 069 633007-0

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Julia Walter

Redaktion: Michael Kramp · Andreas Münzel · Oliver Neuert · Thomas Straka

Fotos: ADAC · ATP · Audi · AvD · Steve Bauerschmidt · Bildagentur Kräling
Bilster Berg · DMSB · dmsj · DMV · DOSB/Camera4 · Ferrari · FIA · FIM
FIM Europe · Thomas Frey · Gruppe C · Hoch Zwei · ITR · Burkhard Kasan
Oliver Neuert · Nürburgring · Porsche · Kevin Rühle · Nico Schneider
Thomas Suer · Thomas Urner · André Walther · Susi Weber

Anschrift der Redaktion: Pro Motion GmbH · Am Coloneum 4
50829 Köln · Telefon 0221 957434-54 · vorstart@dmsb.de

Grafik, Layout und Produktion: Pro Motion GmbH · Susan Herion-Greeß
Am Coloneum 4 · 50829 Köln · Telefon 0221 957434-24

Druck: Bonifatius GmbH · Karl-Schurz-Straße 26 · 33100 Paderborn

Liebe Motorsportfreunde,

ich möchte im Namen der ganzen FIA-Familie herzlichst zum 20. DMSB-Geburtstag gratulieren. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat sich der DMSB zu einem der größten und aktivsten unserer Sportverbände entwickelt und organisiert einige der prestigeträchtigsten nationalen und internationalen Veranstaltungen weltweit.

Im Jahr 2016 hat der DMSB erfolgreich Läufe zur Formel-1-WM, zur Rallye-WM, zur Langstrecken-WM und zur Rallycross-WM sowie den FIA Formel E Prix in Berlin ausgerichtet. Eine beeindruckende Leistung, der unser Dank und unsere Bewunderung gebührt.

Doch nicht nur der Spitzensport gedeiht in Deutschland. Die Rolle des DMSB in der Organisation der FIA Formel-3-Europameisterschaft und der riesige Erfolg der nationalen Formel-4-Serie sind Beweis für das Engagement auf jeder Ebene der Motorsport-Pyramide.

Von Dragster-Rennen bis zu Truck-Rennen – und natürlich zur DTM, die weiterhin eine der prestigeträchtigsten und härtesten Tourenwagen-Serien der Welt ist. Die Leidenschaft für unseren Sport in Deutschland ist unverkennbar, und ich wünsche dem DMSB weitere solch großartigen Erfolge, wenn der Verband diese hervorragende Arbeit in den kommenden 20 Jahren fortsetzt. Noch einmal danke. Genießen Sie die Feierlichkeiten anlässlich des 20. Geburtstags.

Jean Todt,
FIA-Präsident



Liebe Motorsportfreunde,



es ist mir eine Ehre und eine Freude, dem Deutschen Motor Sport Bund e. V. (DMSB) zum 20. Geburtstag zu gratulieren, den er 2017 feiern wird. Deutschland kann auf eine lange und glänzende Geschichte im Motorradrennsport zurückblicken – mit vielen Champions, Legenden und großartigen Veranstaltungen in den verschiedensten Disziplinen. Die FIM ist ganz besonders stolz darauf, dass sie die Jahreshauptversammlung 2016 und auch die Preisverleihungs-Gala als Gast des DMSB in Berlin abhalten konnte. Der DMSB und seine Vorgänger haben seit jeher eine aktive und proaktive Rolle im Motorradrennsport auf nationaler und internationaler Ebene gespielt und die FIM weiß die Teilnahme seiner hochqualifizierten und enthusiastischen

Vertreter in den FIM-Kommissionen und den Aktivitäten ganz allgemein sehr zu schätzen.

Ich wünsche DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck und allen Mitgliedern des DMSB-Präsidiums, allen Verbandsmitgliedern und Freiwilligen und jenen, die an den zahlreichen Aktivitäten des DMSB teilnehmen, persönlich sowie im Namen der FIM-Vorstands-Direktoren und der gesamten FIM-Familie viel Glück zum 20. Geburtstag, ein erfolgreiches Jahr 2017 und eine großartige Zukunft in der Welt des Motorrad-Rennsports.

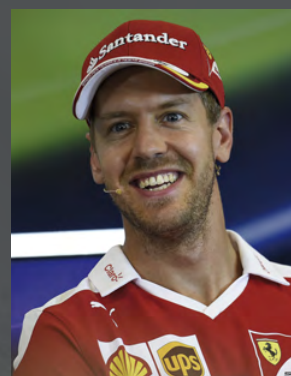
Vito Ippolito,
FIM-Präsident





„Herzlichen Glückwunsch zum 20. Jubiläum. 1997 war ich bei der letzten ONS-Feier, vor dem Übergang zum DMSB, als Dritter der DKM geladen. Seitdem hat sich der Verband stetig weiterentwickelt, es kamen mehr Disziplinen dazu, und vor allem dienen die DMSB-Prädikate vom Kartsport bis zur DTM als wichtige Plattform für den Motorsport in Deutschland. Für die Zukunft wünsche ich mir, dass auch durch die Arbeit des Verbandes der Motorsport als Sport mehr Anerkennung in Deutschland findet.“

Timo Bernhard,
FIA-Langstrecken-Weltmeister und DMSB-Athletenvertreter



„In Deutschland ist die motorsportliche Infrastruktur auch durch den DMSB gut ausgebaut, was jungen Piloten viele Möglichkeiten zur Entwicklung gibt. Auch mich hat der DMSB bereits seit den Anfangstagen meiner Karriere begleitet. Dem DMSB wünsche ich deshalb, dass er auch in Zukunft unserem Sport in Deutschland eine gesunde und gute Basis sichert.“

Sebastian Vettel,
mehrfacher Formel-1-Weltmeister





„Der Deutsche Motor Sport Bund wird 20. Ich gratuliere. Als ich 1981 meine Karriere begann, hieß der Verband noch Oberste Motorradsport Kommission. 1991 und 1996 wurde ich OMK-Motorradsportler des Jahres. Von der Gründung bis 2011 war ich Fahrer des DMSB. Ich erinnere mich an schöne Feiern und Ehrungen, aber auch daran, dass der DMSB einem immer hilfsbereit zur Seite stand, wenn es unterwegs ein Problem gegeben hat.“

Gerd Riss,
mehrfacher Langbahn-Weltmeister



„Seit nunmehr 20 Jahren steht der DMSB höchst erfolgreich im Dienste des nationalen wie auch internationalen Motorsports. Dazu herzliche Gratulation, verbunden mit dem Wunsch für eine weitere gute Zusammenarbeit!“



Wolfgang Srb,
Präsident FIM Europe

„20 Jahre DMSB! Das bedeutet für mich 20 Jahre für und mit aktiven Sportlern, 20 Jahre für den Motorsport, 20 Jahre Hilfe und Unterstützung vor Ort für Aktive, Teams und auch die Kommissare. Für mich war es eine unvergessliche Zeit. Dem DMSB wünsche ich für die nächsten 20 Jahre alles Gute und weiterhin viel Erfolg.“



Max Deubel,
mehrfacher Gespann-Weltmeister

LIEBE MOTORSPORTLERINNEN UND MOTORSPORTLER!

Zu seinem 20-jährigen Bestehen grüße ich den Deutschen Motor Sport Bund e.V. im Namen des gesamten deutschen Sports und auch persönlich sehr herzlich. Der vorliegenden Festschrift wünsche ich guten Erfolg und viele interessierte Leserinnen und Leser.



An mehr als 27 Millionen Mitgliedschaften und 90.000 im DOSB und seinen Verbänden organisierten Vereinen lässt sich die ständig wachsende gesellschaftliche Bedeutung des deutschen Sports belegen. Seine Beiträge zum Gemeinwohl erbringt er in einer gewachsenen selbstverwalteten Struktur aus Mitgliedsverbänden, Landessportbünden und Vereinen. Zu ihr zählen auch die Motorsportler, die 1997 die Voraussetzungen zu ihrer Einbindung in die Einheitssportbewegung schufen.

Seit diesem Zeitpunkt vertritt der DMSB die Interessen des Motorsports im DOSB und in der Öffentlichkeit. Er unterstützt seine Untergliederungen etwa bei Fragen der Gemeinnützigkeit oder der Ausbildung von Übungsleitern, der Organisation von Meisterschaften, der Koordination von Terminen und Veranstaltern. Mit dem gewachsenen Umweltbewusstsein der Bevölkerung und der Entwicklung einer effektiven Umwelt- und Naturschutzgesetzgebung sind die gesellschaftlichen Erwartungen an den Motorsport gewachsen. Die Begutachtung von Strecken und Vereinsaktivitäten und die notwendige Zusammenarbeit mit Behörden, Ämtern, Kommunen und Landkreisen zeigen das Leistungsspektrum und die Potenziale des DMSB in Sportdeutschland eindrucksvoll auf. Darüber hinaus wurde deutlich, wie vielfältig und innovativ sich der neu geschaffene DMSB und seine angeschlossenen Organisationen für ihren Sport einzusetzen in der Lage sind. Die vielfältigen Umweltschutzaktivitäten runden das Gesamtbild ab, sind fachlich fundiert und investieren in die Zukunftsfähigkeit des Motorsports.

Der Motorsport ist ein bedeutender Teil unserer Gesellschaft und übernimmt eine wichtige Aufgabe in der Freizeitgestaltung vieler Menschen. Der Motorsport lebt dabei nicht allein von charismatischen Fahrern, starken Fahrzeugen und legendären Strecken, sondern auch von der Arbeit der Verbände und Vereine und ihrer vielen ehrenamtlichen Mitarbeiter und dem Engagement seiner Mitglieder, ihrer sportlichen und ihrer technischen Interessen und ihrer Innovationsfreude.

Für die Freunde des Motorsports und den DMSB ist das bevorstehende Jubiläum deshalb ein großes Ereignis. Meine Grüße, meinen Dank und meine Anerkennung verbinde ich mit besten Wünschen an alle Aktiven, das Präsidium sowie an alle haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Erfolg, ein gutes Gelingen aller geplanten Vorhaben und mit der Hoffnung auf einen weiterhin starken Beitrag Ihres Verbandes zum Miteinander. Nur durch die enge Zusammenarbeit aller Partner, die den bisherigen Weg beschritten haben, lassen sich Ziele erfolgreich umsetzen.

Alfons Hörmann,
DOSB-Präsident



„20 Jahre lang hat der Deutsche Motor Sport Bund eindrucksvoll bewiesen: Unter seinem starken Dach können sich die Motorsportler wohlfühlen. Geprägt von einer dynamischen Entwicklung, wird er in der Zukunft vermutlich noch mehr gefordert sein. Der ADAC wünscht ihm an seinem „Geburtstag“ weiterhin ein glückliches Händchen bei der Organisation des Sports, der uns alle so fasziniert.“

Hermann Tomczyk,
ADAC-Sportpräsident



„Der DMSB wird 20 Jahre. So schnell wie sich der Motorsport entwickelt, hat sich auch die ‚Sport-
hoheit‘ bewegt. Oft gibt es viele unterschiedliche Standpunkte, aber am Ende muss der DMSB eine Entscheidung treffen. Das ist keine einfache Aufgabe – Respekt! Alles Gute für die Zukunft und Happy Birthday DMSB.“

Volker Strycek,
AvD-Sportpräsident

„Vor mehr als 100 Jahren haben die Auto- und Motorradfahrer-Verbände begonnen, den Motorsport zu organisieren. Vor 20 Jahren hat der DMSB diese Aufgabe sowie die Interessenvertretung der Motorsportler übertragen bekommen. Ich wünsche mir, dass der DMSB auch in Zukunft so erfolgreich wie bisher arbeiten kann.“

Wilhelm A. Weidlich,
Präsident des DMV



„1997 war nicht nur für den DMSB ein besonderes Jahr, sondern auch für mich. Ich habe damals meinen ersten von mittlerweile sieben Titeln in der Deutschen Rallye-Meisterschaft gewonnen. Der DMSB war also während meiner ganzen Karriere ein treuer Begleiter – und das wird er hoffentlich auch in den nächsten 20 Jahren sein.“



Matthias Kahle,
mehrfacher Deutscher Rallye-Meister

„Der DMSB ist seit der Rückkehr der DTM auf die internationalen Rennstrecken im Jahr 2000 ein starker und verlässlicher Partner der DTM. Ein kompetentes Team sorgt für die Umsetzung eines weltweit einzigartigen Reglements – mit Augenmaß, und vor allem immer fair und neutral. Dafür gebührt den Verantwortlichen ein großes Dankeschön! Weiter so!“



Hans Werner Aufrecht,
Vorsitzender ITR e. V.

„Ich bin sehr beeindruckt von der Arbeit, die der DMSB in meinen 16 DTM-Jahren geleistet hat. Es ist eine große Herausforderung, die Interessen von so vielen starken Motorsport-Persönlichkeiten zu vertreten, und der DMSB hat es fast immer geschafft, die richtigen Entscheidungen zu treffen – Gratulation!“



Mattias Ekström,
WRX-Champion 2016 und
mehrfacher DTM-Champion



ERFOLGREICHER SPORT DURCH FUNKTIONIERENDE STRUKTUREN



Der Deutsche Motor Sport Bund feiert 2017 sein 20. Jubiläum. Eine gute Gelegenheit, zurückzuschauen und die großen Linien in der Entwicklung des Dachverbandes der deutschen Motorsportler Revue passieren zu lassen. Dabei geht es naturgemäß um Siege und Titel, aber auch um die Menschen, die mit ihrem meist ehrenamtlichen Engagement das Rückgrat des DMSB bilden. Denn erfolgreichen Sport kann es nur auf der Basis funktionierender Verbandsstrukturen geben.

Als der DMSB am 8. Juni 1997 in Frankfurt gegründet wurde, hatte Michael Schumacher zwei seiner insgesamt sieben Weltmeistertitel in der Formel 1 bereits eingefahren. Deutschland war nicht nur seit einigen Jahren wiedervereinigt, sondern auch Motorsport-verrückt. Ähnlich wie beim Tennis-Boom, den Boris Becker durch seine Wimbledon-Siege Mitte der achtziger Jahre ausgelöst hatte, wollten damals viele Jungs (und immer mehr Mädchen) eine Rennfahrerkarriere starten. Im Jahr vor der Gründung gab es sogar zwei Formel-1-Grand-Prix auf deutschem Boden. Auf dem Sachsenring fand 1998 der Motorrad-GP statt – die Zuschauer strömten in Massen. Also ein perfekter Zeitpunkt, den Motorsport auf neue Füße zu stellen, um dem damals aktuellen Motorsport-Hype die notwendige Nachhaltigkeit zu geben.

Spannende Gründungsphase

Dennoch war die Gründung des neuen Motorsport-Dachverbandes kein leichtes Unterfangen, galt es doch die verschiedenen Kulturen der bestehenden Automobil- und Motorradsport-Verbände ONS und OMK, der Automobilclubs ADAC, AvD und DMV und natürlich die Interessen der unterschiedlichen Aktiven auf einen Nenner zu bringen. Gleichzeitig sollte die neue Konstruktion von den Weltverbänden FIA und FIM, aber auch vom Deutschen Sport Bund (aus dem später der Deutsche Olympische Sport Bund hervorgehen sollte), anerkannt werden. Eine Mammutaufgabe, wie die heutigen DMSB-Ehrenpräsidenten Hermann Tomczyk und Winfried Urbinger im Doppel-Interview ab Seite 18 beschreiben. Winfried Urbinger, in der DMSB-Gründungsphase AvD-Sportpräsident: „Neben der Verabschiedung einer tragfähigen Satzung mussten Gremien gegründet und eingerichtet werden, Budgetpläne erstellt und nicht zuletzt eine neue Geschäftsstelle eingerichtet werden. Dies alles geschah naturgemäß bei laufendem Betrieb, denn die Motorsportsaison 1997 lief parallel zum Gründungsprozess.“ Ab 1. Januar sollte der neue Verband arbeitsfähig sein – mit fertigen Reglements und Terminkalendern, neuen Formularen und nicht zuletzt neuem Lizenzwesen.

Deutscher Rallye-WM-Lauf auf Top-Niveau

Der neue, kooperative Geist, der die Funktionsträger der verschiedenen Trägervereine des DMSB an einen Tisch gebracht hatte, äußerte sich auch in ganz konkreten Projekten außerhalb der reinen Verbandsarbeit. 2001 bot sich die Chance, aus der nationalen ADAC Rallye Deutschland einen Lauf zur FIA-Rallye-



Weltmeisterschaft zu machen. Die Herausforderung, in möglichst kurzer Zeit eine Rallye auf WM-Niveau zu kreieren, ließ die Rallyeexperten von ADAC und AvD die Kräfte bündeln. Heraus kam eine Veranstaltung, die sich – nach einem zuvor absolvierten Probelauf unter FIA-Beobachtung – im Jahr 2002 auf Anhieb in die Top-Events der internationalen Rallye-Szene einreichte. Der erhoffte positive Einfluss auf die DRM war zwar kleiner als erhofft, aber „die Deutschland“ ist heute nicht mehr aus dem WM-Kalender wegzudenken.



Enge Zusammenarbeit: FIA-Präsident Jean Todt trifft Hans-Joachim Stuck und Hermann Tomczyk.

Definitiv spielte die ADAC Rallye Deutschland beim Einstieg von Volkswagen in die Rallye-WM eine Rolle, schließlich ist ein Heimspiel bei einem solchen Projekt nicht ganz unwichtig. Vier WM-Titel zwischen 2013 und 2016 zeugen von einem glanzvollen Abschnitt in der Historie von Volkswagen Motorsport. Überhaupt zeigte sich die Automobilnation Deutschland während der 20 Jahre des DMSB-Bestehens immer wieder in Bestform. Mehrfache WM-Titel in der Formel 1 für Mercedes, in der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC für Audi und Porsche, Siege in Le Mans für BMW, Audi und Porsche sowie Dakar-Siege und die eben genannten Erfolge in der Rallye-WM für Volkswagen zeigen, das deutsche Ingenieurskunst nach wie vor zumindest im Automobilsport zur Weltspitze zählt.

Die „neue“ DTM: eine Erfolgsstory

Drei dieser Premium-Hersteller, nämlich Audi, BMW und AMG-Mercedes, waren darüber hinaus auch mit einer eigenen Serie überaus erfolgreich – und das nicht nur auf heimischem Terrain. Die DTM kehrte im Jahr 2000 auf die Rennstrecken zurück (in den Anfangsjahren noch mit Opel). An der Wiederbelebung und Weiterentwicklung dieser Tourenwagen-Serie hatte der DMSB großen Anteil. Denn die deutsche Sporthoheit brachte schon in der Entstehungsphase viel Know-how ein, um ebenso spektakuläre wie sichere Fahrzeuge zu vertretbaren Kosten zu produzieren. Über zehn Millionen Zuschauer

verfolgten seit dem Jahr 2000 die Rennen live vor Ort – neben Hunderttausenden, die bei jedem Rennen alleine in Deutschland vor dem TV-Bildschirm sitzen. „Das ist eine echte Erfolgsgeschichte“, bilanziert DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck, der 1990 selbst zum DTM-Meister gekürt worden war. „Neben der Entwicklung des technischen Reglements gemeinsam mit ITR und den Automobilherstellern war unsere DMSB-Mannschaft von Anfang an auch für die Racecontrol und die Umsetzung des Reglements zuständig.“ (Einen ausführlichen Artikel zur Rolle des DMSB in der DTM gibt es ab Seite 32.) Kein Wunder, dass DMSB-Funktionsträger längst auch bei internationalen FIA-Veranstaltungen wie der Formel E oder beim GT-Weltfinale im chinesischen Macau in der Rennleitung zu finden sind.





Seit der Rückkehr der DTM auf die europäischen Rennstrecken spielt der DMSB eine zentrale Rolle in der Racecontrol und bei der Umsetzung des Reglements.

Auch die sportlichen Erfolge der vergangenen beiden Jahrzehnte können sich aus deutscher Sicht sehen lassen. Nicht nur die Automobilhersteller waren sehr erfolgreich, auch deutsche Fahrer erklommen immer häufiger die oberste Stufe des Siegerpodestes. Die Kinder des Schumi-Booms waren zu Beginn des Jahrtausends auf neue Verbandsstrukturen getroffen, die zur Förderung der Talente beitrugen. Vor allem die DKM und die vom DMSB im Rahmen der DTM ausgerichtete FIA Formel 3 Euro Serie (später FIA Formel-3-Europameisterschaft) haben ihren Teil dazu beigetragen, dass aus jungen Motorsportfans auch tatsächlich Talente wurden, die ihren Weg nach ganz oben machten. Neben Michael Schumacher schafften es in der DMSB-Ära auch Sebastian Vettel und 2016 Nico Rosberg bis auf den

Thron der Königsklasse. Weltmeister durften sich aber auch andere nennen: So wurden André Lotterer (2012), Timo Bernhard (2015) und Marc Lieb (2016) WEC-Champions, Michael Bartels, Lucas Luhr, Michael Krumm, Marc Basseng und Markus Winkelhock sicherten sich zwischen 2010 und 2012 die Krone in der FIA-GT1-WM.

Vielfältige Erfolge im Motorradsport

Im Motorradsport waren es zwar weniger die deutschen Hersteller, die auf internationaler Ebene für Furore sorgten, doch an Spitzenfahrern und Titeln herrschte zwischen 1997 und 2016 kein Mangel. Im Gegenteil: In praktisch allen Zweiradsport-Disziplinen feierten deutsche Fahrer Erfolge. Allen voran muss





natürlich der achtmalige Langbahn-Weltmeister Gerd Riss genannt werden. Er dominierte zusammen mit Tom Dunker (Champion 1997) und Robert Barth (2002, 2003, 2005, 2006) die Quertreiber-Szene bis zu seinem offiziellen Rücktritt 2011 zwei Jahrzehnte lang scheinbar nach Belieben und sicherte Deutschland mit seinen Fahrerkollegen zwischen 2007 und 2009 darüber hinaus noch drei Mal den Team-Weltmeistertitel. Fast nahtlos an diese Erfolgsära anschließen konnte sein Sohn Erik, der 2014 und 2016 den Langbahn-WM-Titel holte.

Auch die Motocross-Sportler waren mit dem Bundesadler auf der Brust erfolgreich: Ken Roczen wurde 2011 Weltmeister der MX2-Klasse. 2012 siegten er, Maximilian Nagl und Marcus Schiffer beim prestigeträchtigen Motocross of Nations im belgischen Lommel. Es war ein einzigartiger Erfolg für eine deutsche Mannschaft. Im Jahr darauf fand das MXoN in Teutschenthal statt und die Organisatoren konnten beweisen, dass die Deutschen nicht nur das Motocross-Bike, sondern auch die Organisation von Großveranstaltungen beherrschen. Ebenfalls auf dem Cross-Bike erfolgreich: Brian Hsu. Er holte 2014 den Junioren-Welt- und nebenbei den MX125-Europameistertitel. Bei den Frauen war es Steffi Laier, deren Leistung besonders hervorsticht. Drei Mal holte die gebürtige Heidelbergerin den WM-Titel der Motocross-Frauen. Ebenfalls einen Titel bei der Frauen-WM konnte sich Trial-Athletin Iris Krämer sichern. 2007 war sie auf dem Gipfel ihrer Karriere und gab ihr Wissen später bei Events wie dem Girls Camp für junge Trialfahrerinnen oder in der FIM-Arbeitsgruppe für Frauen im Motorradsport weiter.

Im Motoball gibt es zwar keinen Weltmeistertitel, dennoch gehört die deutsche Mannschaft zu den Besten der Besten dieser Disziplin. In den Jahren 2000, 2005, 2013 und 2015 (im eigenen Land) bewiesen die DMSB-Ballsportler ihr Talent und konnten sogar die seit Jahrzehnten favorisierten Profisportler aus Russland besiegen. Während viele seiner Zweirad-Kollegen nicht so sehr im Fokus der Medien stehen, sonnte sich Stefan Bradl



2011 in einem viel beachteten Erfolg. Der ehemalige IDM-Pilot wurde Weltmeister der Moto2-Klasse und zeigte damit, dass Deutschland auch im Straßenrennsport Erfolge feiern kann.

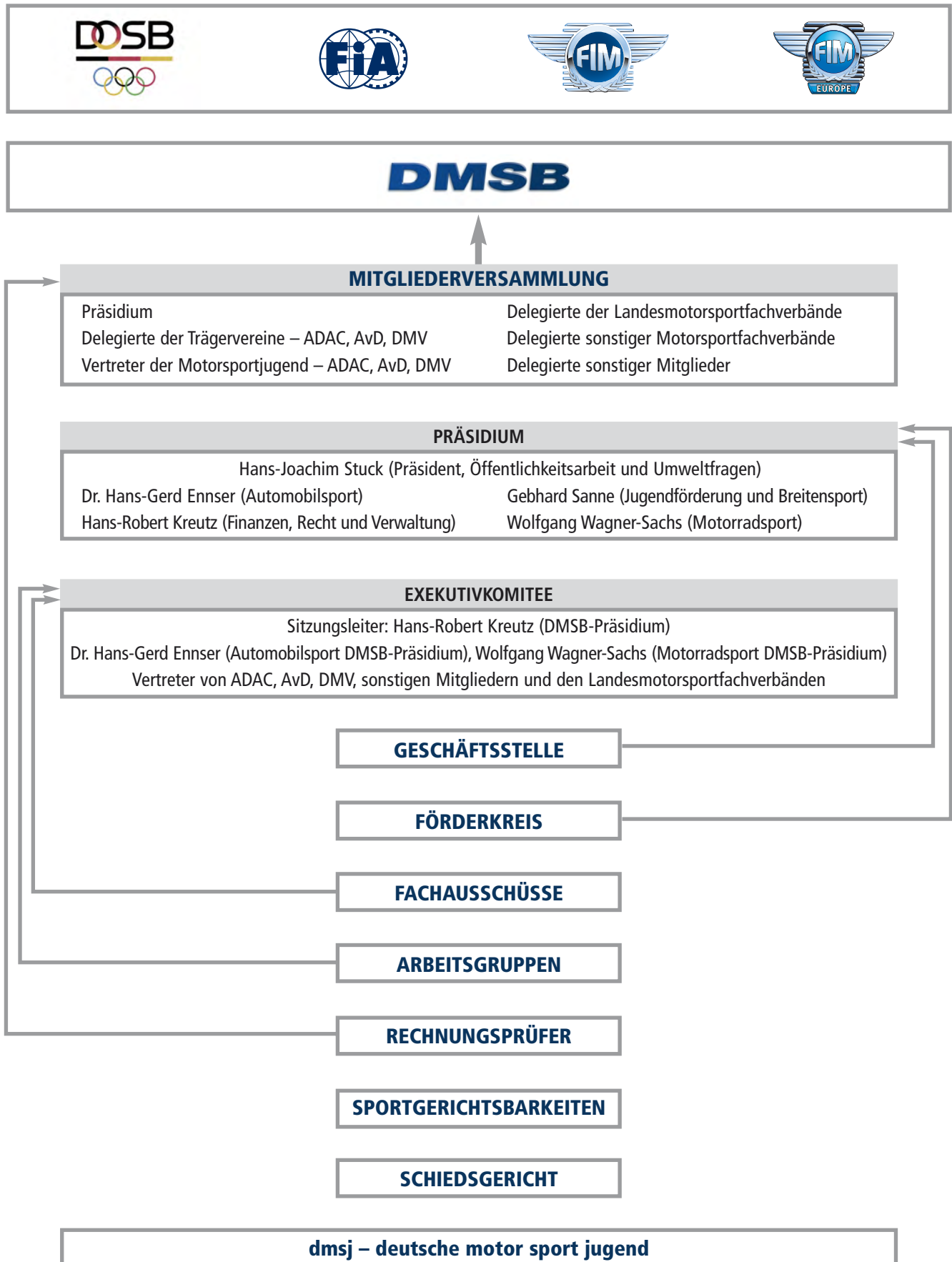
DMSB ist bereit für die Zukunft

So ist die Basis für die Weiterentwicklung des DMSB bestens: Die sportlichen Erfolge der Vergangenheit sind ein Beweis für das große Potenzial, das bei den einheimischen Automobil- und Motorradsportlern vorhanden ist. Nun stellt sich der Verband den aktuellen Herausforderungen, um diese Erfolgsgeschichte fortzuschreiben. Neue Technologien, wie der Boom der Elektrofahrzeuge, das sich weiterentwickelnde Sicherheitsdenken und auch die immer anspruchsvolleren Erwartungen an umweltgerechtes, nachhaltiges Agieren gehören zu den Eckpunkten bei der Zukunftsplanung. Dem stellt sich der DMSB im Jahr seines Jubiläums mit der größten Reform seiner Geschichte. Überarbeitete Strukturen werden ihn fit machen für die Herausforderungen der Zukunft.

Stefan Bradl holte 2011 den Titel in der hart umkämpften Moto2-Klasse der Motorrad-WM.



DER DEUTSCHE MOTOR SPORT BUND E.V. AUF EINEN BLICK



„WIR WOLLTEN DEN MOTORSPORT STÄRKEN“

ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk und der damalige AvD-Sportpräsident Winfried „Winnie“ Urbinger zählten 1997 zu den Gründervätern des Deutschen Motor Sport Bundes. Im Interview blicken die beiden DMSB-Ehrenpräsidenten auf die Anfangstage des Verbandes zurück.



??? *Wenn Sie sich in die neunziger Jahre zurückversetzen, als der DMSB vor seiner Gründung stand: Wie sah die Struktur im deutschen Motorsport damals aus?*

Winfried Urbinger: „Es gab zwei Verbände: die ONS für den Automobilsport und die OMK für den Motorrad sport. Die Automobilclubs AvD und ADAC standen hinter der ONS, der ADAC und der DMV kümmerten sich um den Motorrad sport und bildeten die OMK.“

Hermann Tomczyk: „ONS und OMK saßen zwar beide in Frankfurt im gleichen Gebäude, hatten aber sonst wenig gemeinsam. Um den Motorsport insgesamt zu stärken und nach außen hin schlagkräftiger zu machen, wollten wir damals einen gemeinsamen Dachverband für alle Motorsportler gründen.“

??? *Warum wurden Automobilsport und Motorrad sport zusammengeführt?*

Hermann Tomczyk: „Das war eine der Grundideen, die Wilhelm Lyding, mein Vorgänger als ADAC-Sportpräsident, hatte. Der ADAC war sowieso in den beiden bisherigen Verbänden aktiv, ADAC Ortsclubs bildeten – damals wie heute – das Rückgrat der vielen Hundert Motorsport-Veranstaltungen in Deutschland. Aus heutiger Sicht muss man eigentlich fragen, wieso die beiden Sparten jahrzehntelang getrennt waren – auch wenn uns die zu Recht unterschiedlichen Schwerpunkte im Zwei- und Vierradsport in den vergangenen 20 Jahren immer wieder beschäftigt haben.“

Winfried Urbinger: „Man muss sich mal vorstellen, wie aufwendig das war, zwei Verbände zu unterhalten, die viele Themen doppelt abgedeckt haben. Man denke nur an die Verwaltung oder die Lizenzerteilung. Das war eigentlich an der Praxis vorbei, darum wollten wir den Motorsport zentral organisieren.“

??? *Welche Rolle spielte der Deutsche Sport Bund, der heute Deutscher Olympischer Sport Bund heißt, bei der Ausgestaltung der Verbandsstrukturen?*

Hermann Tomczyk: „Wir wollten mit dem Motorsport ein Teil der gesamtdeutschen Sportfamilie werden. Man hat es heute



fast vergessen: Motorsport war zu dieser Zeit noch keine anerkannte Sportart. Darum musste der neugegründete DMSB erst jahrelang kämpfen. Da war es nur logisch, den neuen Verband so zu organisieren, dass die Struktur der des DSB ähnelte. So wurden etwa Landesmotorsport-Fachverbände gegründet, die in den Bundesländern die Motorsportinteressen vertreten sollten.“

Winfried Urbinger: „Auch die Gründung der dmsj – also der deutschen motor sport jugend – geht übrigens auf diese Anforderung des nationalen Sportverbandes zurück. Wir haben mit DSB-Präsident Manfred von Richthofen lange Verhandlungen geführt, wie die Motorsportstrukturen sein müssten, um Anerkennung auch bei den anderen Sportdisziplinen zu finden.“

??? *Welche Personen spielten in der Gründungsphase neben Ihnen beiden die Hauptrollen, als es darum ging, den DMSB zu formieren und handlungsfähig zu machen?*

Winfried Urbinger: „Vor der Gründung standen sicher ADAC-Sportpräsident Wilhelm Lyding, AvD-Sportpräsident Rolf Moll und DMV-Schatzmeister Herbert Kring als Initiatoren im Vordergrund. Im frisch gegründeten Verband haben Hermann Tomczyk und ich, aber auch Detlef Kramp als erster DMSB-Generalsekretär die wichtigsten Weichen gestellt. Nach der ersten Phase der Ideen und Planungen ging es vor allem um das Tagesgeschäft: die Ausgabe der Lizenzen, die interne Organisation der Verwaltung, der Umzug von der Villa in der Frankfurter Wiesenhüttenstraße in das moderne Bürogebäude im Lyoner Stern.“



??? *Was waren die spannendsten Themen der Anfangszeit?*

Hermann Tomczyk: „Wir mussten die verschiedenen Kulturen der völlig unterschiedlichen Verbände unter einen Hut bringen: ADAC, AvD, DMV sowie Automobil- und Motorrad sportler von ONS und OMK. Das war am Anfang alles andere als einfach. Ich glaube, ich habe in dieser Zeit die längsten Sitzungen meiner Motorsportkarriere hinter mich gebracht. Auch ganz praktische Dinge mussten geregelt werden: Welche Versiche-

Der damalige DMSB-Präsident Torsten Johné (r.) zeichnet seinen Vorgänger Hermann Tomczyk in Anwesenheit von DMSB-Ehrenpräsident Winfried Urbinger 2008 mit der DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant aus.

„Wir hatten bei der DMSB-Gründung das große Ziel, etwas Gemeinsames zu machen. Da stand der Motorsport im Vordergrund und nicht der jeweilige Trägerverein.“

Winfried Urbinger, DMSB-Ehrenpräsident



rungen bieten wir den Aktiven an? Wie müssen die Gremien zusammengesetzt sein, um schlagkräftig agieren zu können? Wer entscheidet über die Prädikate in den einzelnen Motorsportdisziplinen? Die Aufgaben des neuen Verbandes waren weit vielschichtiger als zuvor. Über die Jahre muss ich sagen, dass man einen modernen, zeitgemäßen Verband aufgebaut hat. Das ist kein Vergleich mehr zu den bürokratischen Strukturen der früheren Jahre.“

??? *Wo waren im Rückblick Stolpersteine, die aus dem Weg zu räumen waren?*

Hermann Tomczyk: „Es gab natürlich auch Themen, an denen wir uns aufgerieben haben – rückblickend betrachtet war manches davon unnötig. Wenn ich nur an die Diskussion um die

Namensrechte des Formel-1-Grand-Prix denke, ob das jetzt ein Rennen des ADAC oder des AvD sei. Das kann man heute gar nicht mehr nachvollziehen, wenn man bedenkt, dass wir heuer gar kein Formel-1-Rennen mehr in Deutschland haben.“

Winfried Urbinger: „Ja, die Diskussionen waren manchmal wirklich ermüdend, wenn es um uralte Rechte der beteiligten Automobilclubs ging. Wobei ich sagen muss, dass zwischen Hermann Tomczyk und mir diese Diskussionen auf der persönlichen Ebene sehr viel sachlicher geführt wurden als in manchem Hinterzimmer. Das galt auch für Herrn Kring vom DMV. Wir hatten ja das große Ziel, etwas Gemeinsames zu machen. Da stand der Motorsport im Vordergrund und nicht der jeweilige Trägerverein.“

??? *Sie haben die Entwicklung des DMSB beide als Präsident und später als Ehrenpräsident eng begleitet. Welche Höhepunkte sind Ihnen aus 20 Jahren in Erinnerung geblieben?*

Hermann Tomczyk: „Da gibt es schon einige – sportliche natürlich vor allem. Aber auch die Anerkennung durch den DOSB war wichtig. Außerdem konnten wir über die Jahre unsere Rolle bei der FIA stärken, wir sind dort inzwischen einer der führenden Verbände. DMSB-intern ist aus meiner Sicht die Gründung der DMSB Academy ein echter Meilenstein gewesen. Andere Motorsportnationen schauen sehr genau hin, was uns da gelungen ist – die FIA nutzt diese Strukturen auch. Durch die fundierte Aus- und Weiterbildung in der Academy haben wir auch im Sicherheitsbereich immer wieder Fortschritte gemacht, weil unsere Sportwarte auf Top-Niveau arbeiten.“

Winfried Urbinger: „Für mich ist der Höhepunkt aus all den Jahren die DTM. Die hat eine tolle Entwicklung genommen,



Im Rahmen der Ernennung zum Ehrenpräsidenten überreichte Hermann Tomczyk 2006 Winfried „Winnie“ Urbinger eine Motorradjacke mit dem Ehrentitel.



und daran hat auch der DMSB seinen Anteil. Wir haben uns mit den Verantwortlichen um Hans Werner Aufrecht an einen Tisch gesetzt und immer wieder Lösungen gefunden. Das hat mir persönlich viel Freude gemacht, und das Ergebnis kann sich auch heute noch sehen lassen.“

??? *Wenn Sie auf den DMSB des Jahres 2017 blicken: Sehen Sie Ihre Ziele von damals inzwischen umgesetzt, hat sich manches vielleicht inzwischen überholt?*

Hermann Tomczyk: „Wenn ich auf die Ziele blicke, die ich mir persönlich gesetzt habe, dann konnte Vieles umgesetzt werden – so habe ich es auch bei meinem Abschied als DMSB-Präsident damals formuliert. Wir haben den DMSB als Dachverband gut aufgestellt. Aber die Zeiten ändern sich und mit ihnen auch das Umfeld für den Motorsport. Sicherheit, Versicherungsthemen, Kostenreduzierung: Das sind Dauerthemen. Deswegen wird die Verbandsarbeit nie aufhören. Es gibt auch für die Nachfolger von Winfried Urbinger und mir genug zu tun.“

Winfried Urbinger: „Da stimme ich zu, wir haben sicher viel erreicht. Aber ein Thema liegt mir schon auf dem Herzen, das wir über die Jahre vielleicht nicht genug im Blick gehabt haben: Mir ist die Reglementierung im Motorsport viel zu intensiv. Egal, ob bei der DTM oder in den kleineren Klassen – es gibt immer mehr Regeln. Das ist nicht nur kompliziert für den Zuschauer, sondern oft auch teuer für den Fahrer oder das Team. Diesem Umstand muss der DMSB – und übrigens auch die FIA – aus meiner Sicht wieder mehr Aufmerksamkeit widmen, wenn neue Reglements geschaffen werden.“

??? *Was geben Sie dem DMSB für die nächsten 20 Jahre mit auf den Weg?*

Winfried Urbinger: „Der DMSB muss den Motorsport noch breiter aufstellen und noch mehr Menschen zugänglich machen. Motorsport soll Volkssport bleiben.“

„Wir haben den DMSB als Dachverband gut aufgestellt. Aber die Zeiten ändern sich und mit ihnen auch das Umfeld für den Motorsport. Deswegen wird die Verbandsarbeit nie aufhören.“

Hermann Tomczyk, DMSB-Ehrenpräsident

Hermann Tomczyk: „Ich wünsche dem DMSB, dass er immer wieder Menschen findet, die bereit sind, im Ehrenamt ihre Freizeit zu opfern und ihr Fachwissen einzubringen, um Dinge zu verändern. Denn ohne Veränderung ist der Stillstand programmiert.“



HANS-JOACHIM STUCK:**„WIR STEHEN VOR EINER SPANNENDEN ZUKUNFT“**

Hans-Joachim Stuck ist seit 2012 Präsident des DMSB. Der ehemalige Sportwagen-Weltmeister, DTM-Champion und Formel-1-Pilot wirft im Jubiläumsinterview einen Blick auf die Zukunft des Motorsports.



??? *Der DMSB feiert in diesem Jahr sein 20. Jubiläum. Wo wird der Motorsport in weiteren 20 Jahren stehen?*

Hans-Joachim Stuck: „Ganz ehrlich? Ich habe keine Ahnung. Als der DMSB gegründet wurde, kamen gerade die ersten Diesel bei Langstreckenrennen in Mode. Ich selbst habe 1998 auf einem Diesel-BMW das 24h-Rennen auf dem Nürburgring gewonnen. Damals konnte niemand auch nur im Entferntesten vorhersehen, welche großen Erfolge der Dieselmotor etwa in Le Mans noch einfahren sollte. Heute ist die Motorsport-Szene im wahrsten Sinne des Wortes ‚elektrisiert‘ vom Motorsport mit Hybrid- und Elektromotoren. Wer heute sagt, er wisse, wo die Reise der Mobilität im Allgemeinen und im Motorsport im Besonderen hingeht, der sollte Prophet werden.“

??? *Trotzdem muss sich ein Verband auf die Anforderungen der Zukunft einstellen. Wie machen Sie das?*

Hans-Joachim Stuck: „Selbstverständlich, aber die Planungshorizonte sind natürlich in Wirklichkeit kleiner. Drei Jahre, fünf Jahre: Da sind Prognosen realistisch. Wichtig ist vor allem, unser Umfeld zu analysieren, Trends zu erkennen und die eigenen Informationen mit anderen abzugleichen. Für mich sind dabei drei Kernbereiche wichtig. Erstens: Wie entwickeln sich die Wünsche unserer Lizenznehmer? Die sind für mich als Präsident aller deutschen Motorsportler natürlich die wichtigste Gruppe. Hier muss ich, müssen wir beim DMSB immer unser Ohr mitten im Geschehen haben. Zweitens: Welche gesellschaftlichen Prozesse gibt es, die mit Motorsport zu tun haben? Denken Sie nur daran, wie sich das Freizeitverhalten der aktiven Sportler, aber auch der TV-Zuschauer und Veranstaltungsbesucher in den vergangenen Jahren geändert hat. Drittens: Welche Trends gibt es in der Industrie? Wenn wir im Motorsport V8-Motoren toll finden, die Automobilindustrie sich aber in den nächsten zehn Jahren auf E-Mobilität fokussiert, werden uns auf Dauer die Partner abhanden kommen.“

??? *Um mit dem wichtigsten Bereich zu beginnen: Welche Wünsche sehen Sie bei den Lizenznehmern konkret im Vordergrund?*

Hans-Joachim Stuck: „Das ist natürlich vielschichtig. Wir haben aber zum Beispiel in den vergangenen Jahren wahrgenommen, dass sich die Lizenznehmer mehr Mitbestimmung wünschen. Für 2017 haben wir diesen Wunsch in konkrete Änderungen umgesetzt. Aber es gibt auch andere Punkte, an die man jedes Jahr wieder ran muss. Das Spannungsfeld zwischen Sicherheit und Kostenbewusstsein ist so ein Thema. Einerseits brauchen wir maximale Sicherheit – von der Einsteigerklasse bis zum Profisport. Andererseits müssen wir darauf achten, dass Breitensport bezahlbar bleibt, denn Sicherheit kostet meistens Geld. Dieses Verhältnis müssen wir in jedem Jahr neu austarieren.“

??? *Und welche gesellschaftlichen Themen sehen Sie mit Wirkung auf den Motorsport?*

Hans-Joachim Stuck: „Die Digitalisierung macht auch vor dem Motorsport nicht halt. Allein die Smartphone-Nutzung hat unser aller Leben in den vergangenen zehn Jahren stark verändert. Informationen sind jederzeit verfügbar. Das heißt aber auch, dass alles tatsächlich sofort online sein muss. Rennergebnisse im Internet, Twitter-Nachrichten mit Statements der Fahrer, am liebsten Live-Bilder auf dem Smartphone, wie im Fußball längst üblich. Da hinken wir in vielen Motorsport-Disziplinen ein bisschen hinterher. Wenn wir aber für Fans und damit auch Sponsoren attraktiv bleiben wollen, müssen wir hier Gas geben. Die DMSB-App, die 2017 kommt und in der ersten Ausbaustufe vor allem für Lizenznehmer gedacht ist, geht schon in diese Richtung. Sie wird passgenau nur die Informationen aufs Smartphone schicken, die für den Leser auch relevant sind. Ein ganz anderes gesellschaftliches Thema ist das Ehrenamt. Immer weniger Menschen – da geht es Kirchen und Parteien

genauso wie den Sportverbänden – wollen sich neben dem Beruf dauerhaft für ein Projekt engagieren. Unser Sport ist aber relativ komplex und benötigt daher viele ehrenamtliche und vor allem gut ausgebildete Helfer. Da müssen wir ansetzen, damit der Motorsport auch für Ehrenamtler attraktiv bleibt.“

„Wer weiß, vielleicht verschwimmen Virtual Reality auf der Playstation und Racing auf einer Rennstrecke ja irgendwann?“

Hans-Joachim Stuck, DMSB-Präsident

??? *Sie nannten auch die Industrie als wichtigen Partner für die Gestaltung der Zukunft ...*

Hans-Joachim Stuck „Der Wettbewerb, den wir heute Motorsport nennen, wurde an dem Tag erfunden, als das zweite Automobil fertig gestellt wurde. Seit diesem Tag ist ‚die Industrie‘ – also Automobil- und Motorradhersteller – im Motorsport aktiv. Zunächst kamen viele technische Innovationen vom Motorsport auf die Straße, später trat der Wettbewerb in den Vordergrund, aber auch Aspekte wie die Ausbildung von Ingenieuren und Technikern. Mit der E-Mobilität spielt das Thema ‚Innovation‘ künftig wieder eine größere Rolle. Der Motorsport kann hier technischer Vorreiter und zugleich Botschafter einer neuen Form der Fortbewegung sein. Das ist eine Riesenchance, die ich gerne mit den Partnern auf Hersteller- und Zuliefererseite nutzen würde.“

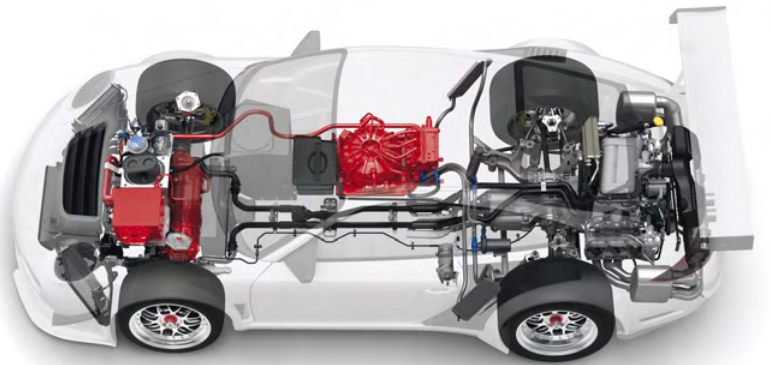
??? *Sind Elektrofahrzeuge nicht ein riesiges Reizthema in der Motorsportszene?*

Hans-Joachim Stuck: „Natürlich reißt uns heute noch nicht jedes Rennen mit Elektrofahrzeugen vom Hocker. Da geht es mir wie vielen eingefleischten Fans. Schließlich gehöre ich einer Generation von Rennfahrern an, in der Racing ganz viel mit Sound zu tun hatte. Aber gerade deshalb müssen wir die Motorsport-Zukunft – auch die elektrische – gestalten. Aktuell steht gerade das autonome Fahren vor dem Durchbruch. Wer weiß, vielleicht verschwimmen Virtual Reality auf der Playstation und Racing auf einer Rennstrecke ja irgendwann? Ich habe gerade in diesem Bereich sicher nicht alle Antworten, aber es wird Zeit, dass wir uns im Motorsport die richtigen Fragen nach der Weichenstellung für die Zukunft stellen. Vielleicht sollten wir so etwas wie einen ‚Fachausschuss Motorsport der Zukunft‘ gründen – abseits vom Tagesgeschäft, konzentriert auf die nächsten 20 Jahre DMSB. Denn wir stehen vor einer spannenden Zukunft.“



UMWELT UND NACHHALTIGKEIT: VOM PROBLEMTHEMA ZUR ZUKUNFTSPERSPEKTIVE

Motorsport und Umweltschutz – das war noch in den 80ern ein scheinbar unvereinbares Gegensatzpaar. Während auf Seiten der Umweltschützer die „Verherrlichung“ der „sinnlosen Raserei“ und die scheinbare Energievergeudung kritisiert wurden, stand auf der anderen Seite die Meinung, dass die „Ökospinner“ ohnehin durch nichts zu überzeugen seien. Es bedurfte viel Aufklärungsarbeit und einer ganzen Reihe von Maßnahmen, um in den vergangenen Jahrzehnten aus der früheren Gegnerschaft ein überaus fruchtbares Zusammenwirken zu entwickeln. Eine zentrale Rolle übernahm dabei der DMSB-Fachausschuss Umwelt, der sich als wertvoller Taktgeber für das heutige Ziel des „Clean Racing“ erwies.



GT3-Porsche mit Energierückgewinnungssystem

Die Forderung nach dem „Umweltschutz“ ist heute zu einer weitaus präziseren Zielsetzung geworden. „Nachhaltigkeit“ ist das Stichwort – und der DMSB fordert und fördert dazu neue Lösungen. Motor dieser Entwicklung ist ein Gremium, das schon in den Gründertagen des DMSB eingerichtet wurde: Der „Fachausschuss Umwelt“ des Verbandes hat wichtige Weichenstellungen eingeleitet und begleitet. Er war und ist entscheidend daran beteiligt, den deutschen Motorsport zu einem Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit zu machen.

Ausschussvorsitzender war von Beginn an der Diplomphysiker Dr.-Ing. Karl-Friedrich Ziegahn, der in über 25 Jahren als aktiver Motorsportler sowohl die Perspektive hinter dem Lenkrad kennen gelernt hat, als auch die Arbeit in Motorsportgremien oder in der Organisation von Motorsport-Events. „Die drei essenziellen Handlungsfelder bei jeder Umweltthematik sind Organisation, Technik und Infrastruktur“, beschreibt er. „Auf jedem dieser Felder wurden in den vergangenen 20 Jahren entscheidende Fortschritte erzielt.“ Um dies noch besser zu würdigen und mit Leuchtturm-Projekten Anregungen und Vorbilder zu geben, vergibt der DMSB jedes Jahr den Umweltpreis. Die Liste der Preisträger dokumentiert auch, wie vielfältig die Anstrengungen für

ressourcenschonenden Motorsport sind und wie komplex heute entsprechende Projekte sein können. So wurden 2015 und 2016 mit dem Bilster Berg Drive Resort und der Motocross-Anlage des MSC Grevenbroich zwei Sportstätten geehrt, die mit teilweise enormem Aufwand zeigen, wie gut Motorsport und Umweltschutz harmonieren können.

Umweltschutz ist im DMSB fest verankert

Der Umweltpreis ist nur ein kleiner Teil der Maßnahmen. Längst ist das Bekenntnis zum Umweltschutz in den Strukturen fest verankert. „Die Selbstverpflichtung des DMSB, dieses Thema zur Kernaufgabe und zur ‚Chefsache‘ zu machen, ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Signal“, erläutert Dr.-Ing. Karl-Friedrich Ziegahn. „Seit der DMSB-Gründung ist das Thema direkt dem Ressort des Präsidenten zugeordnet. Der Fachausschuss Umwelt liefert dazu als Expertengremium die Fachkompetenz. Wegweisend war auch die Entwicklung und Einführung der DMSB-Umweltrichtlinien. Dr.-Ing. Ziegahn erklärt: „So etwas hatte bis dahin kein anderer deutscher Sport-Dachverband.“ Eine bereits lange eingeführte Maßnahme ist die obligatorische Benennung eines Umweltbeauftragten für jede Motorsportveranstaltung. Auch das ist im organisierten deutschen Sport ein-

zigartig. Er berichtet mit einer standardisierten Umweltkontrollliste von der jeweiligen Veranstaltung. Und auch die seit 2002 jährlich veranstaltete Umweltfachtagung gehört zu den Maßnahmen, mit denen das Thema in den Strukturen und im Handeln des DMSB fest verankert wird.

Mehr als pure Koexistenz

Aus der früheren Gegnerschaft zwischen Umweltschutz und Motorsport ist so längst mehr geworden als eine friedliche Koexistenz. Nachhaltiges Wirtschaften – die Schlüsselformel für die Zukunft der ganzen Menschheit – ist im Motorsport letztlich eine Kernfrage. Dr.-Ing. Karl-Friedrich Ziegahn bringt es auf eine einfache Formel: „Im Motorsport geht es immer

darum, mit beschränkten Ressourcen – etwa dem Tankinhalt, der Batteriekapazität oder einem Minimalgewicht – das maximale Ergebnis zu erzielen. Effizienz ist sozusagen in den Genen des Motorsports sichtbar. Und das ist eine Schlüsselfrage für die Zukunft.“ Bei zunehmend technisierten Straßenfahrzeugen gibt es dabei auch eine Tendenz, dass die Themen Verkehr, Mobilität und Motorsport sich entkoppeln.

Dem Motorsport könnte dabei aber noch eine wichtige Rolle zufallen: Er könnte sich zum mächtigen Werbeinstrument für nachhaltiges Wirtschaften entwickeln. „Motorsport ist Emotion und



„Umweltschutz ist beim DMSB ‚Chefsache‘. Es ist eines der Ressorts des Präsidenten – ein überaus wichtiges Signal. Der Fachausschuss Umwelt liefert dazu als Expertengremium die nötige Fachkompetenz.“

**Dr.-Ing. Karl-Friedrich Ziegahn,
Vorsitzender Fachausschuss Umwelt**

Wettbewerb“, beschreibt Dr.-Ing. Ziegahn. Er begeistert dabei Menschen, die hier demonstrieren bekommen, dass Hybrid- und E-Antriebe faszinierende Hightech sind, mit denen obendrein Sport betrieben werden kann. „Er bietet aber auch eine Plattform, um neue Konzepte schnell und unter extremen Druck zu erproben“, sagt Ziegahn. All diese Aspekte machen ihn zu einem möglichen Labor, Testfeld und auch Werbeträger für Technologien. Doch im Kern steht dabei auch für den Ausschussvorsitzenden das Bekenntnis zum Spaß an der Sache. „Motorsport muss eigentlich mit solch einem Nutzen gar nicht begründet werden“, so Ziegahn. „Wir betreiben ihn, weil wir ihn einfach aufregend finden.“

DMSB-UMWELTPREIS: DIE PREISTRÄGER SEIT 2001

- 2001 Motorclub Haßloch e. V. im ADAC (umweltgerechte Organisation)
- 2002 AMC Hohe Aßlitz e. V. im ADAC Sonnefeld (umweltgerechte Clubanlage)
- 2003 HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG (Dieselpartikelfilter für den Motorsport)
- 2004 MSC Rund um Zschopau e. V. im ADAC (umweltgerechte Organisation)
- 2005 ADAC Mittelrhein und München (Umweltschutz bei der ADAC Deutschland-Rallye)
- 2006 MSC Gaildorf e. V. (umweltgerechte Motocross-Anlage)
- 2007 MSC Braach 1980 e. V. im ADAC (Jugendkart mit alternativem Antrieb)
- 2008 kom enterprise GmbH (Cross-Motorrad mit Elektroantrieb)
- 2009 Kartsport Club Dresdner Verkehrsbetriebe e. V. im DMV (Elektroantrieb für Karts)
- 2010 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Hybridantrieb im GT-Sport)
- 2011 MSF Idstedt e. V. im ADAC, AC Nordfriesland e. V. im ADAC, MSC Nordmark Kiel e. V. im ADAC (Sport-Audit und EMA-Zertifizierung)
- 2012 Grüner Lausitzring (Umweltkonzept mit erneuerbaren Energien und Recycling)
- 2013 MSC Osnabrück e. V. im ADAC (Elektro-Berg-Cup)
- 2014 MSC Schlüchtern e. V. im ADAC (Energetische und umweltgerechte Clubhaus-Modernisierung)
- 2015 Bilster Berg Driving Resort (Natur- und umweltgerechte Motorsport- und Testanlage)
- 2016 MSC Grevenbroich (Mikro-Bioreservate im Off-Road-Gelände)

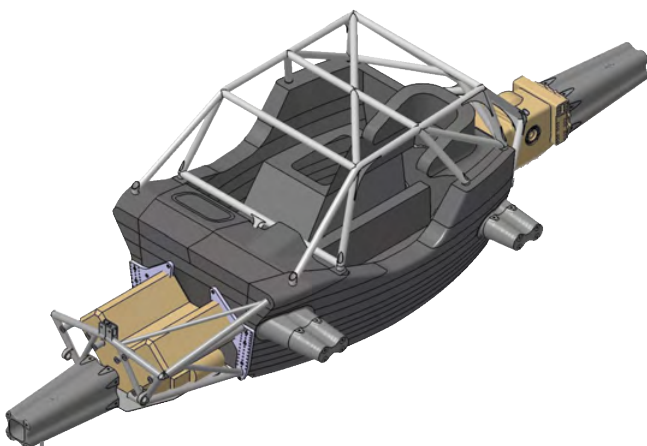




SICHERHEIT IM FOKUS

Das Thema Sicherheit ist einer der zentralen Grundpfeiler der Arbeit des DMSB. Egal, ob es um die Sicherheit von Fahrzeugen, Fahrern oder Rennstrecken geht: Der Dachverband der deutschen Motorsportler arbeitet auf höchstem Niveau sehr eng mit dem FIA Institute für Motorsport-Sicherheit zusammen.

Die gute Zusammenarbeit des DMSB mit dem Weltverband FIA zahlte sich beispielsweise bei der Definition von Sicherheitsstandards für die jüngste Generation der DTM-Fahrzeuge aus. Bei der Konstruktion wurden die Erkenntnisse der aktuellen Sicherheitsforschung des FIA Institute für Motorsport-Sicherheit berücksichtigt. Während in der DTM zuvor ein Gitterrohrrahmenchassis mit implementierter Sicherheitszelle verwendet wurde, wird seit der DTM-Saison 2012 mit dem optimierten Kohlefaser-Monocoque ein Überrollkäfig aus hochfestem Stahl direkt verbunden. Die einheitlichen Sicherheitsstrukturen, die der DMSB gemeinsam mit den in der DTM engagierten Herstellern erarbeitete, setzten neue Maßstäbe im Tourenwagensport. Zugleich führte der DMSB in der DTM auch die sogenannte „Incident Cam“ ein, die neben dem Fahrer positioniert ist. Diese zeichnet Bilder aus der Fahrerperspektive auf und trägt in Kombination mit der Datenaufzeichnung zu einer besseren Analyse bei einem Unfall bei.



Das Kohlefaser-Monocoque der DTM setzte neue Maßstäbe im Tourenwagensport.

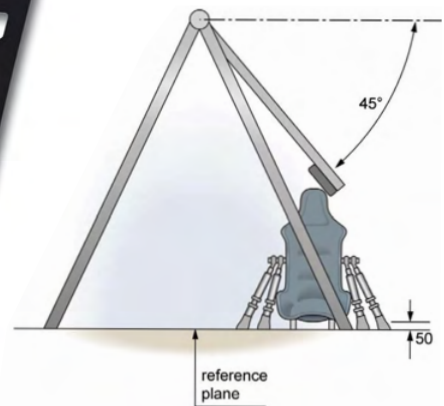
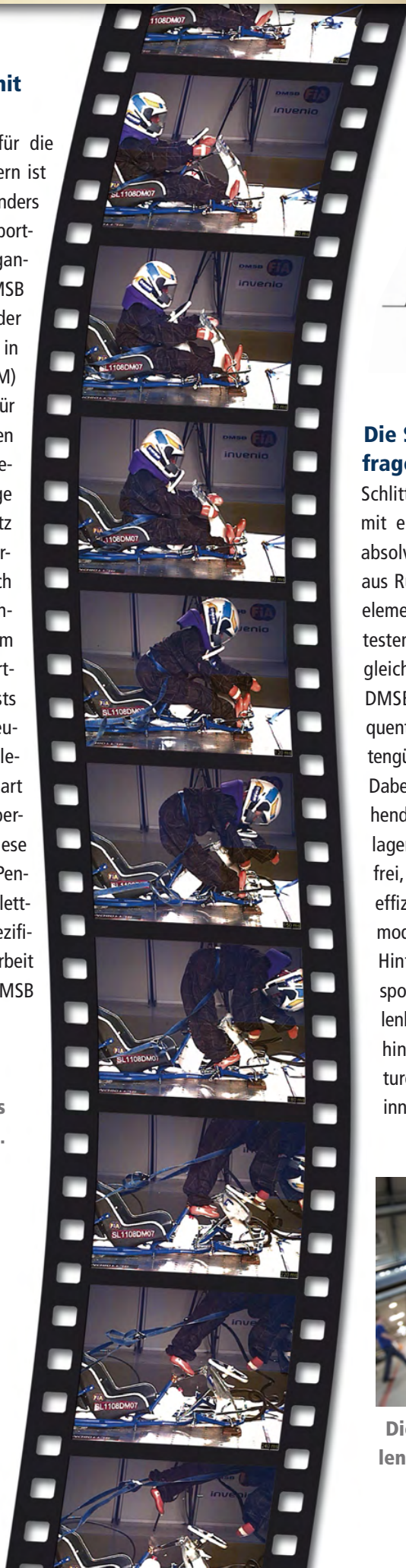
Die „Incident Cam“ hilft in der DTM auch bei der Unfallanalyse.



Aufwändige Kart-Crashtests mit modernen Dummies

Sicherheitsforschung ist aber nicht für die Königsklassen des Motorsports, sondern ist auch im Nachwuchsbereich ganz besonders sinnvoll. Hier geht die deutsche Motorsporthoheit auf Nummer sicher. In den vergangenen 20 Jahren kümmerte sich der DMSB ganz besonders um die Sicherheit der Nachwuchspiloten. So ist heutzutage in der Deutschen Kart-Meisterschaft (DKM) ein neues Videoüberwachungssystem für die Racecontrol im Einsatz und bietet den Startern die Perspektive auf noch sichereren und faireren Sport. Um wichtige Erkenntnisse für einen besseren Schutz der Nachwuchspiloten zu erhalten, führten das FIA Institute und der DMSB auch aufwändige Versuchsreihen und Crashtests durch. So wurde beispielsweise im Vorfeld der Einführung des hohen Kart-sicherheitsstuhls bei dynamischen Tests auf der DEKRA-Versuchsanlage in Neumünster, in sogenannten „Full-Scale-Crashtests“, ein komplettes Rennkart inklusive Motor und Dummy zum Überschlag gebracht. Mittlerweile wurde diese aufwändige und teure Methode durch Pendelschlag-Versuche bei der DEKRA in Klettwitz ersetzt. Die dazugehörige FIA-Spezifikation wurde übrigens in Zusammenarbeit zwischen dem FIA Institute und dem DMSB erarbeitet.

In der DKM sorgen Videokameras für Sicherheit.



Die Sicherheitsexperten hinterfragen bestehende Strukturen

Schlitten-Crashversuche wurden auch 2008 mit einem homologierten Bambini-Chassis absolviert, um ein von der Invenio GmbH aus Rüsselsheim entwickeltes Deformationselement zwischen Lenkrad und Lenksäule zu testen. So konnte für die frühere und vergleichsweise teure und wartungsintensive DMSB-Sicherheitslenksäule durch konsequente Forschung und Entwicklung eine kostengünstigere Alternative eingeführt werden. Dabei ist die neue Sicherheitslenkung (bestehend aus Deformationselement und Ausreißlager) nicht nur preiswerter und wartungsfrei, sondern zugleich auch signifikant effizienter und leichter als das Vorgängermodell. Egal, ob Sicherheitswesten, stabile Hinterachsen, Heckauffahrschutz, Frontspoiler, hohe Sitze oder DMSB-Sicherheitslenkung: Die Sicherheitsexperten des DMSB hinterfragen generell bestehende Strukturen und entwickeln unvoreingenommen innovative Lösungen.



Die alternative Kart-Sicherheitslenkung wurde intensiv getestet.



Airfences: Luftgefüllte Polster an den Banden schützen die Bahnsportler bei Stürzen.

Schutzvorrichtungen und Airfences

An den Rennstrecken wurden in den vergangenen Jahren neben den vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen für Zuschauerbereiche insbesondere die Sicherheitseinrichtungen direkt an der Rennstrecke konsequent weiterentwickelt: Neben den Auslaufzonen wurden im Automobilsport insbesondere die Dreifach-Leitplanken und Mauern (1. Schutzlinie), der FIA-Zaun (2. Schutzlinie) sowie das Zuschauerrückhaltesystem (3. Schutzlinie) regelmäßig begutachtet und an aktuelle Anforderungen angepasst. Im Motorradsport kommen heute zudem sogenannte Airfences zum Einsatz. Das sind luftgefüllte Polster, eine Art „Airbag“ an Banden im Bahnsport zum Schutz bei Stürzen. 75 Zentimeter aufgepumpte Sicherheit bei einem Aufprall. Egal, ob Automobil- oder Motorradsport: Potenzielle Gefahrenpunkte müssen gesondert abgesichert werden.

Geschwindigkeitskontrolle via GPS

Außerdem achteten die DMSB-Experten bei den turnusmäßigen Streckenabnahmen stets darauf, dass alle Streckenposten ohne Gefährdung der Sportwarte der Streckensicherung eingerichtet wurden. Ein innovatives Projekt für mehr Sicherheit auf der Nürburgring-Nordschleife – gerade auch für die Sportwarte der Streckensicherung – ist die Kontrolle von Geschwindigkeitslimits per Satellitenortung. Hierbei sind die Fahrzeuge auf der längsten Rennstrecke der Welt mit einem GPS-Sender ausgestattet, der im Millisekundentakt Daten registriert: Zeit, Position und Speed werden exakt aufgezeichnet und per Mobilfunknetz in die Rennleitung übertragen. „Die GPS-Ortung ist ein Riesenschritt in Sachen Sicherheit und Fairness“, fasste Christian Schacht, der das innovative Projekt als DMSB-Generalsekretär begleitete, zusammen. „Denn die Mehrzahl der Fahrer ist sich durchaus bewusst, warum es wichtig ist, das Tempo bei Gelbphasen zu drosseln – aber schon ein einziger Ausreißer genügt, um unnötige Gefahr zu produzieren und zudem den Wettbewerb zu verzerren. Dem wirken wir mit dem neuen GPS-System entgegen. Es hat die Disziplin auf der Strecke verbessert und die Arbeit der Streckenposten sicherer gemacht: Aus unserer Sicht ist diese Technik damit ein voller Erfolg.“ Eine weitere Innovation auf der Nordschleife war 2013 der erste Einsatz von sogenannten Flagmastern beim 24h-Rennen. Insbesondere an unübersichtlichen Stellen unterstützen seitdem helle LED-Blinklichter die Gelben Flaggen der Sportwarte. Damit ist noch besser gewährleistet, dass die Teilnehmer die Signale am Streckenrand auch bei Nebel oder Dunkelheit wahrnehmen können.



Geschwindigkeitskontrolle via GPS auf der Nordschleife erhöht auch die Sicherheit für die Sportwarte der Streckensicherung.





Aufwändige Asphaltierungsmaßnahmen: Im Vorfeld der Saison 2016 wurden unter anderem Bodenwellen auf der Nordschleife beseitigt.

Umfangreiches Maßnahmenpaket für die Nürburgring-Nordschleife

Nach einem tragischen Unfall auf der Nordschleife in der Saison 2015 wurde in den vier Arbeitsgruppen „Sportreglement“, „Fahrer“, „Technik“ und „Strecke“ intensiv an einem Maßnahmenpaket gefeilt – mit Erfolg: Zahlreiche Neuerungen ermöglichten es, dass es auf der Nordschleife auch weiterhin spektakulären Sport mit attraktiven Fahrzeugklassen geben wird. Dazu hatte zum Beispiel der Rennstreckenbetreiber in der AG „Strecke“ gemeinsam mit Sicherheitsexperten eine detaillierte Planung erar-

beitet, die mit der Streckenkommission des Motorsport-Weltverbandes FIA abgestimmt wurde. Ihre Umsetzung stellte sicher, dass die Streckenlizenz auch weiterhin für Top-Fahrzeugklassen wie die GT3-Kategorie gilt. Um diese Basis für den hochklassigen Rennbetrieb zu schaffen, wurde bis zum Saisonbeginn 2016 eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt, die für Fahrer und Zuschauer zu mehr Sicherheit führten. Neben der Beseitigung von Bodenwellen gehörten dazu die Einrichtung von zusätzlichen Sicherheitszonen sowie die Installation zusätzlicher Leitplanken und FIA-Zäune an bestimmten Stellen. Ergänzende Maßnahmen sind in den kommenden Jahren geplant – denn Sicherheit ist im Motorsport kein Zustand, sondern ein immerwährender Prozess.



In der „Grünen Hölle“ wurden FIA-Sicherheitszäune installiert.



DMSB-STAFFEL:**DIE SCHNELLE EINGREIF-
TRUPPE**

Die DMSB-Staffel ist die schnelle Eingreiftruppe, wenn es auf der Strecke zu Unfällen oder technischen Defekten kommt. Sie wurde 1972 gegründet und hatte ihren ersten Einsatz am 7./8. April 1973 beim Jim-Clark-Gedächtnisrennen auf dem Hockenheimring. Die Prunkstücke waren damals die zwei R-Wagen vom Typ Porsche Carrera und Porsche 914/6 im vollen Rennttrimm. Damit waren die Helfer fortan in der Lage, im Falle eines Falles während des Rennens relativ schnell am Unfallort einzutreffen. Bis heute hat sich der DMSB stets auf die geänderten Bedingungen eingestellt, um beste Sicherheitsstandards zu gewährleisten.

Nach dem Vorbild der DMSB-Staffel wurden mobile Rettungstruppen in anderen Ländern gegründet.

Wer in ein Rennauto steigt oder als Co-Pilot im Rallyefahrzeug oder Seitenwagen Platz nimmt, dem steht bei einem Unfall Hilfe schnell und auf höchstmöglichem Niveau zur Verfügung. Die Mitglieder der DMSB-Staffel sind nach einer Meldung der Streckenposten schnell vor Ort und liefern der Race Control präzise Informationen über die Situation an der Unfallstelle. Falls nötig, fordern die Sicherheitsexperten des DMSB zusätzliche medizinische Hilfe an.

Rasante Entwicklung

Die Idee einer mobilen Rettungstruppe des damaligen Fahrervertreters Herbert Linge unter dem Dach der DMSB-Vorgängerorganisation ONS entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einer Sicherheitseinrichtung mit weltweiter Vorreiterrolle. Seit Anfang der 70er Jahre hat sich der Motorsport rasant weiterentwickelt, und auch heute gelten die Sicherheitsstandards im deutschen Motorsport im internationalen Vergleich als hervorragend. Der DMSB betrachtet es als seine Kernaufgabe, das professionell hohe Niveau zu halten und auch in Zukunft weiterzuentwickeln.





Gründervater: Herbert Linge (l.) hatte 1972 die Idee, eine Sicherheitsstaffel zu gründen.

Deshalb wird die Organisation und (Infra-)Struktur der Rettungsorganisationen stets an die aktuellen Entwicklungen im Motorsport angepasst. So wurden die früheren R-Wagen durch die Einführung des neuen Medical Cars ersetzt. Das Medical Car ist nun mit einem erfahrenen Notfall-Mediziner und einem Rettungsassistenten besetzt, der gleichzeitig auch als Fahrer agiert. Die Fahrzeuge werden jeweils vor Ort mit einem vom DMSB entwickelten Rettungssatz zur Bergung und Brandbekämpfung sowie einem Rettungssatz zur medizinischen Versorgung ausgerüstet.

Aber nicht nur an der Rundstrecke ist die DMSB-Staffel im Einsatz. Im Rallyesport sitzt die medizinische Hilfe an der Wertungsprüfung im Medical Intervention Car (MIC). Zum Know-how

seiner Besatzung gehören deshalb Motorsport- und Rettungsskills, die bei der DMSB Academy geschult werden. Ein besonderes Augenmerk wird zum Beispiel auf die Gefahren bei Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben und die entsprechenden Schutzmaßnahmen gelegt.



„In puncto Ausrüstung und Ausbildung hatte die Staffel immer schon hohe Ansprüche, um auch für Extremsituationen auf der Rennstrecke gewappnet zu sein. Das hat sich von 1973 bis heute nicht geändert.“

Niels Wittich, Leiter DMSB-Staffel

Hochspezialisiertes Extrication-Team zur Bergung von Verletzten

Seit einigen Jahren sind zudem zwei neue Staffelfahrzeug-Typen im Einsatz, die die bekannten S-Wagen abgelöst haben. Es handelt sich dabei um zeitgemäße Weiterentwicklungen dieser bislang gebräuchlichen Fahrzeuge, die für die Erstversorgung der Rennautos optimal ausgestattet sind. Sie haben Bergematerial und Feuerlöschgeräte an Bord. Liegengebliebene Rennfahrzeuge können sie schnellstmöglich aus der Gefahrenzone bis zur nächsten Parktasche schleppen. Als Fast Intervention Unit (FIU) ist ein SUV im Einsatz, das mit jeweils drei Personen besetzt ist. Bei der Heavy Duty Unit (HDU) handelt es sich um einen Transporter, der mit vier Personen besetzt ist. Die medizinisch optimale Bergung von Verletzten aus dem Fahrzeug ist die Aufgabe der Extrication-Teams aus Ärzten und Rettungsassistenten. Die Ausrüstung wird von der jeweiligen Besatzung vor dem Einsatz in das Fahrzeug eingebaut.

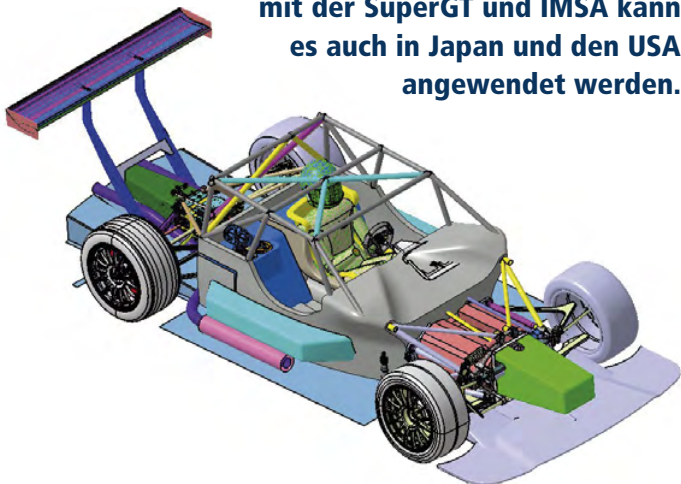
Das DMSB-Medical-Car gewährleistet eine effiziente Erstversorgung am Unfallort.



DMSB: DIE REGLEMENTMACHER



Die DTM ist die bekannteste und hochrangigste Rennserie in Deutschland, und der DMSB ist in der Tourenwagenserie nicht nur als „Schiedsrichter“ im Einsatz. Das seit 2012 gültige aktuelle Technische Reglement der DTM wurde unter Federführung des DMSB gemeinsam mit den beteiligten Herstellern entwickelt und markierte vor allem im Bereich der Sicherheit einen Quantensprung. Das Konzept der sichersten Tourenwagen der Welt wurde sogar noch exportiert, dank Kooperationsvereinbarungen des DTM-Trägervereins ITR mit der SuperGT und IMSA kann es auch in Japan und den USA angewendet werden.



Schon beim Start der ersten DTM-Ära 1984 war die DMSB-Vorgängerorganisation ONS als Regelhüter mit an Bord, eine Rolle, die der DMSB nach seiner Gründung 1997 auch beim Comeback der Serie zum Jahr 2000 übernahm. Die Entwicklung des komplett neuen Technischen Reglements für die Saison 2012, in der BMW als dritter Hersteller neben Audi und Mercedes-Benz in die Serie zurückkehrte, war aber ein ganz anderes Kaliber: Der DMSB koordinierte und moderierte den jahrelangen Entstehungsprozess.



Das mit dem Überrollkäfig aus Stahl verbundene Monocoque aus Kohlefaser und die Crashelemente rund um die Cockpitkiste schützen die DTM-Fahrer.

Renndirektor Sven Stoppe ist für den korrekten Ablauf der DTM-Rennen verantwortlich

Gemeinsam am Tisch

Erstmals saßen bei der Erarbeitung des Reglements nicht nur Vertreter des DMSB in seiner Rolle als Regulierungs- und Überwachungsinstanz sowie des DTM-Trägervereins ITR, sondern auch der bereits involvierten und am Einstieg interessierten Hersteller in unzähligen Meetings mit am Verhandlungstisch. Am Ende gelang etwas, was zuvor schwer möglich erschien. Die an den Gesprächen beteiligten Automobilhersteller stellten eigene Interessen hinter das gemeinsame Ziel der Serie zurück und ermöglichten unter anderem dadurch die Rückkehr von BMW in die DTM. Die Münchner holten 2012 als Einsteiger gleich alle drei möglichen Titel.

Das Ziel bei der Entwicklung der mit leichten Anpassungen noch heute eingesetzten Generation von DTM-Rennwagen war zum einen eine wirksame Beschränkung der Kosten, zum anderen die größtmögliche Sicherheit der Fahrzeuge. Der Schlüssel, um beides zu erreichen, war die Verwendung rund 50 einheitlicher Bauteile, die den finanziellen Aufwand im gewünschten Rahmen halten, aber die Entwicklungsmöglichkeiten und Abgrenzungswünsche der Hersteller erhalten. Denn die Einheitsbauteile wie zum Beispiel Getriebe, Kohlefaser-Monocoque mit Stahlkäfig oder der Heckflügel nehmen keinen Einfluss auf die Präsentation der eigenen Marke.



Neues Reglement findet auch den Weg nach Japan

Für die Pflege des Reglements ist ein gemeinsames Steering Committee der Hersteller, der ITR und des DMSB sowie im Zuge der Internationalisierung auch der Verbände aus Japan und den USA zuständig. Zunächst hatte es Ende 2012 eine Vereinbarung der ITR mit der japanischen GTA gegeben, die das vom DMSB mitentwickelte Reglement übernahm und inzwischen in der SuperGT-Serie bereits verwendet – auch schon mit einem neuen Motorenreglement, das in der DTM noch einmal verschoben worden ist.

Das einheitliche Monocoque aus Kohlefaser, das direkt mit dem Überrollkäfig aus hochfestem Stahl verbunden ist und ähnlich wie bei Formel-Fahrzeugen auch den Fahrersitz mit integriert, ist



ITR-Chef Hans Werner Aufrecht (r.) in Japan mit dem GTA-Vorsitzenden Masaaki Bandoh.





zugleich auch das Herzstück des weit über die geltenden Vorschriften hinaus gehenden Sicherheitskonzeptes. Um diesen Käfig herum sind definierte Crash-Elemente an Front, Heck und den Seiten der Fahrzeuge angebracht, die bei Unfällen die auftretenden Kräfte absorbieren.

Beim Schwerpunkt Sicherheit arbeitet der DMSB eng mit dem FIA Institute für Motorsport-Sicherheit zusammen

Zudem wird bei einem Aufprall der Fahrerkopf durch eine definierte Schaumschicht in der Kopfstütze geschützt, die so gestaltet ist, dass der Sichtbereich des Fahrers nicht eingeschränkt ist, aber dennoch eine maximale Schutzwirkung erreicht wird. Bei der Entwicklung dieses Konzeptes arbeiteten die DMSB-Experten eng mit dem FIA Institute für Motorsport-Sicherheit des Automobil-Weltverbandes zusammen. Damit ein Fahrer nach einem Unfall besser versorgt und falls nötig leichter aus seinem Fahrzeug geborgen werden kann, sind die Einstiegsöffnung auf der Fahrerseite und die bewährte Dachklappe großzügiger dimensioniert worden. Auch die Erreichbarkeit des Piloten über die Beifahrerseite wurde verbessert.

Eingebunden ist der DMSB außerdem in das Sportliche Reglement, das alles rund um den Ablauf der Rennen, Qualifying- und Rennformate oder Regeln und gegebenenfalls auch Strafen für die Fahrer definiert. Zur Kontrolle der Einhaltung dieser Regeln, aber auch aller Vorgaben des Technischen Reglements ist der DMSB bei jeder DTM-Veranstaltung mit



einem großen Team vor Ort. Chef der Rennleitung ist als permanenter Renndirektor Sven Stoppe, der seine Erfahrung auch als Beirat in die DMSB Academy einbringt. Er sorgt für den sportlich fairen Ablauf der Rennen und wird dabei immer von jeweils einem ehemaligen Rennfahrer als Race Consultant beraten. Unterstützt wird Stoppe von Niels Wittich, der unter anderem als Starter fungiert und während der Rennen als Safety Delegate für die Streckensicherung und die DMSB-Staffel verantwortlich ist.

Darüber hinaus stellt der DMSB den Technischen Delegierten Christian Schmidt, der mit seinen Technischen Kommissaren alle Fahrzeuge auf Konformität mit den Regeln prüft. Sie haben am gesamten Rennwochenende jederzeit wachsame Augen auf die Fahrzeuge, besonders auffällig wird das im Parc fermé. Dort müssen zum Beispiel die Fahrer direkt nach dem Rennen auf die Waage, ebenso später ihre Autos, um die Einhaltung der Mindestgewichte zu überwachen. Im Parc fermé dürfen die Teams nicht an ihren Autos arbeiten, bis sie von den Kommissaren begutachtet und freigegeben worden sind.

Sollten Schmidt und seine Kollegen Regelverstöße entdecken, kommen die Sportkommissare zum Einsatz, die während der Rennen als eine Art „Oberschiedsrichter“ fungieren. Dazu kommen noch ein Zeitnahmeobmann sowie ein Sprecher der Rennleitung, der gegenüber Medienvertretern und dem TV-Partner Entscheidungen der Rennleitung oder der Sportkommissare erläutert, und nicht zuletzt Safety-Car-Fahrer Jürgen Kastenholz. Als DMSB-Delegierter ist Christian Schacht vor Ort quasi der „Teamchef“ der DMSB-Mannschaft.





Doch auch die medizinische Betreuung ist ein wichtiges Thema für den DMSB. Der renommierte Arzt Dr. Michael Scholz ist als Medizinischer Delegierter bei den DTM-Rennen vor Ort, um bei der Versorgung von Verletzten Spitzen-Standards zu garantieren. So koordiniert er etwa auch an jedem Rennwochenende eine Extrication-Übung, bei der speziell vom DMSB geschulte Rettungsteams die Bergung von Verletzten mit möglichen Wirbelsäulenschäden trainieren.

Zum bekannten Bild auf einer Rennstrecke gehört nicht zuletzt auch die DMSB-Staffel. Die schnelle Eingreiftruppe ist immer dann gefragt, wenn während des Rennens Fahrzeuge geborgen werden müssen und erledigen diesen Job schnell und professionell in enger Absprache mit der Rennleitung.

DMSB ist als Regelhüter wichtiger Bestandteil der DTM

Als Regelhüter und Schiedsrichter, aber auch bei der Entwicklung des Reglements ist der DMSB ein wichtiger Bestandteil der DTM, was DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck stolz macht: „Es ist eine besondere Ehre für den DMSB, in einer international beachteten Serie wie der DTM nicht nur wichtige Schlüsselstellen in der Rennleitung zu besetzen, sondern gemeinsam mit der ITR und den Herstellern in einem wohl beispiellosen Prozess ein so erfolgreiches Reglement mitentwickelt zu haben. Dass dieses Reglement auch in anderen Motorsportländern Zustimmung findet, empfinde ich als Auszeichnung für die geleistete Arbeit.“



ZUKUNFTSFÄHIG DURCH QUALIFIKATION



DMSB
academy

Die DMSB Academy schult Sportwarte heute nicht nur zentral in Homberg/Ohm (Foto unten), sondern auch dezentral an Rennstrecken wie dem Nürburgring (Foto oben).



Wer als Veranstalter Motorsport-Events organisiert, der sieht sich vor einer immer komplexeren Herausforderung. Immer komplizierter wird die Technik vieler Renngeräte, die Sicherheitsstandards werden laufend weiter entwickelt, viele Aufgabenfelder werden auch an Rennstrecke und Rallyepiste zunehmend technisiert. Ohne ein Team von gut ausgebildeten Experten ist das kaum zu schaffen. Die DMSB Academy ist seit ihrer Gründung im Jahr 2013 ein nicht mehr wegzudenkender Baustein, wenn es darum geht, die Zukunftsfähigkeit des deutschen Motorsports sicherzustellen.

Auch das Angebot für die zumeist ehrenamtlich tätigen Sportwarte hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend geändert und folgt längst einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung: Zum früher selbstverständlichen ehrenamtlichen Engagement gibt es heute sehr viele Alternativen wie die Freizeit gestaltet werden kann. Für den Motorsport bedeutete dies, dass das motorsportliche Ehrenamt inhaltlich und strukturell aufgewertet werden musste, um neuen Nachwuchs zu finden und die besten Köpfe nicht zu verlieren.

Durch DMSB Academy wurde Aus- und Weiterbildung neu strukturiert

Dass diese Entwicklung kein rein deutsches Phänomen ist, zeigte ein Förderprogramm der FIA: Die Auslobung von Fördergeldern über das FIA Officials Safety Training Programme war eine Initialzündung, die die Erstfinanzierung sicherte. Parallel damit hatte im DMSB längst ein Umdenken begonnen, das mit der Wandlung des Verbandes von der „Motorsport-Behörde“ hin zu einem modernen Dienstleister einherging. „Bildung ist ein hohes Gut“, fasst Sven Stoppe, Beiratsvorsitzender der DMSB Academy, zusammen. „Wir standen und stehen vor der Aufgabe, unsere Sportwarte fit für immer verantwortungsvollere Aufgaben zu machen.“ Dazu war zunächst ein Lernprozess auch auf der Seite des DMSB notwendig – er führte zur Idee, die Aus- und Weiterbildungsangebote im deutschen Motorsport neu zu strukturieren – in einer zentralen Bildungseinrichtung, die auf modernste Methoden und Techniken baut: die DMSB Academy.

Die zuvor von Präsenzveranstaltungen und Frontalunterricht geprägten Ausbildungsinhalte wurden dazu einer Radikalkur unterzogen. Heute wird bei der Vermittlung von Inhalten in vielen Bereichen auf zeit- und ortsunabhängiges Lernen (Blended Learning) gesetzt. Der Einsatz von neuen Medien ist ebenfalls ein Standard. Dazu wurde eine Online-Plattform eingerichtet, die einen virtuellen Campus bietet: Webinare, das Arbeiten mit Videomaterial, Fragebögen am PC ausfüllen – heute eine Selbstverständlichkeit beim Lernen und Lehren. Dazu kommt die Möglichkeit zum Austausch – etwa mit dem Dozenten oder auch mit Teilnehmern eines Seminars und anderen Sportwarten. Diese Vernetzung schafft eine eigene Community, die zur Erweiterung und Vertiefung des Kenntnisstandes beiträgt. Und die weitere Entwicklung ist bereits eingeleitet: Künftig wird die DMSB-App auch Ausbildungsinhalte direkt auf das Smartphone von Lizenznehmern und Sportwarten übermitteln.



Christian Schacht (r.) erhielt 2013 als DMSB-Generalsekretär die offizielle Urkunde des FIA Institute aus den Händen von Gérard Saillant.

Spezifisches Motorsport-Fachwissen wird vermittelt

Die DMSB Academy zielt mit diesem Konzept nicht nur auf die Aus- und Fortbildung von Sportwarten. Auch die eigenen Referenten sollen ein Umfeld vorfinden, in dem sie ihre Fähigkeiten weiterentwickeln können. „Unsere ‚Train the Trainer‘-Philosophie trägt dazu bei, die Ausbilder weiter zu qualifizieren“, erklärt Dr. Julia Walter, die als DMSB-Abteilungsleiterin Jugend & Bildung an der Gestaltung der DMSB Academy maßgeblich beteiligt war. „Während andere Sportverbände viele Inhalte durch das Engagement externer Coaches vermitteln lassen können, geht es in der DMSB Academy ganz wesentlich um sehr spezifisches Fachwissen, das wir zum Glück mit einem Kreis exzellenter Dozenten abdecken können. Um ihnen auch die methodischen und didaktischen Fähigkeiten zu geben, das Wissen zu vermitteln, setzen wir stark auf ihre Fortbildung.“ Seit dem Jahr 2015 werden die Referenten von der DMSB Academy deshalb gezielt weitergebildet, um das Ausbilderzertifikat des DOSB zu erlangen.



Als FIA Medical Regional Training Provider (MRTP) schult der DMSB auch medizinische Einsatzkräfte aus anderen Ländern.

Intensive Zusammenarbeit mit Hochschulen

Mit dem nun erreichten Stand an personeller, technischer und struktureller Ausstattung ist die DMSB Academy fit für die Zukunft. Und für die gibt es gleich mehrere Ziele. Eines davon: die weitere Internationalisierung. Bereits seit Mitte 2013 ist die DMSB Academy als FIA Institute-approved Regional Training Provider dazu berechtigt, auch die Funktionsträger anderer

Heute ergänzen neue Medien das Lernen mit und auf dem Papier.



nationaler Motorsport-Dachverbände (ASN) auszubilden. Ende 2014 kam die FIA-Zulassung als Medical Regional Training Provider hinzu. Seitdem werden auch Angehörige der Rettungsorganisation im Motorsport auf internationaler Ebene ausgebildet. Auch die technischen und inhaltlichen Grundlagen der Ausbildung, die online bereitgestellt werden, sollen immer weiter ausgebaut werden. „Wir können als Motorsportler sehr häufig nicht auf externes Material zurückgreifen“, beschreibt Sven Stoppe. „Deshalb muss viel Bild- und Videomaterial für die nationale und internationale Nutzung von uns maßgeschneidert erstellt werden. Das ist ein bedeutender finanzieller und technischer Aufwand.“ Und auch an der personellen Basis wird weiterhin gefeilt. Die Gewinnung qualifizierter Sportwarte und ihre Ausbildung ist ein weiterer Baustein im Zukunftskonzept. Sie sollen sich etwa als Förderkandidaten gezielt entwickeln können und auf künftige Einsätze – womöglich auch auf internationaler Bühne – vorbereitet werden. In diese Richtung zielt auch die Zusammenarbeit mit Hochschulen, die in mehreren Projekten läuft. Richtungweisend ist dabei die Kooperation mit dem Fachbereich BWL der Hochschule Kaiserslautern im berufs begleitenden Studiengang „Motorsport-Management“. Hier waren Vertreter der DMSB Academy bereits im Gründungsbeirat des Studienganges vertreten.

ERSTE HILFE: ERSTE KLASSE!

Die rasante Entwicklung in der medizinischen Forschung macht auch vor dem Motorsport nicht halt: Neue Erkenntnisse in der Notfallmedizin führten in den vergangenen Jahren zu einer grundlegenden Umgestaltung der Rettungskräfte im Motorsport. Die DMSB Academy ist auch im internationalen Vergleich dabei richtungweisend. Als FIA-Institute-approved Medical Regional Training Provider (MRTP) werden von ihr medizinische Einsatzkräfte aus ganz Europa ausgebildet.



Die Rettung von Verletzten ist Teamwork.

Ein Meilenstein war die Neustrukturierung der medizinischen Einsatzkräfte, die heute bei der DMSB Academy auf ihre spezifischen Aufgaben hin geschult werden. Bahnbrechend war in diesem Zusammenhang die Einführung des RTTLS-Konzepts. Hinter diesem Kürzel – es steht für „Race Track Trauma Life Support“ – steht ein Konzept zur strukturierten und Prioritäten-orientierten Versorgung von Schwerstverletzten bei Motorsportveranstaltungen. Alle Teile

Internationale Extrication-Teams trainierten am Nürburgring auch an einem Audi-LMP1 aus der FIA-WEC.



der Rettungskette sollen so agieren, dass die Unfallfolgen reduziert werden und die Versorgung vom ersten Moment an optimal ist. Vom Marshal am Unfallort und Arbeit des Extrication-Teams über die Besetzung des Medical Centers bis zum Medizinischen Einsatzleiter.

„All diese Kräfte agieren im Fall der Fälle als Teil eines großen Teams, dessen Mitglieder nicht nur intensiv geschult wurden, sondern auch immer wieder die Zusammenarbeit trainieren müssen“, sagt Dr. Michael Scholz, DMSB-Verbandsarzt Automobil. „Die im deutschen Motorsport tätigen Ärzte, Rettungssanitäter und alle anderen Akteure der Rettungskette werden in der DMSB Academy nach einheitlichen Vorgaben geschult. Dabei fließen nicht nur Erfahrungen aus dem deutschen Motorsport ein, sondern durch ein Netzwerk von FIA-Ärzten immer mehr auch internationales Know-how.“

Die Ausbildung erfolgt mit größter Praxisorientierung und bereitet auf die spezifischen Aufgaben an der Rennstrecke vor. So wurde etwa im Jahr 2015 erstmals ein Lehrgang für 15 neue Besatzungsmitglieder von Medical Cars auf dem Nürburgring veranstaltet. 2016 stand an gleicher Stelle ein „Extrication Day“ auf dem Programm. 75 Teilnehmer aus fünf Nationen übten dabei unter anderem an Rennwagen aus der FIA-Langstreckenweltmeisterschaft WEC und der DTM. Solche Lehrgänge mit großem Praxisanteil machen die medizinische Versorgung an deutschen Rennstrecken vorbildlich und sorgen dafür, dass die bei der DMSB Academy ausgebildeten Rettungskräfte auch auf internationaler Ebene gesuchte Experten sind.

dmsj deutsche motor sport jugend **DER EINSTIEG IN DIE JUNGE WELT DES MOTORSPORTS**

Die dmsj (deutsche motor sport jugend) ist die eigenständige Jugendorganisation des DMSB. Sie kümmert sich um die Belange des Nachwuchses im deutschen Motorsport und agiert als fest verankertes Bindeglied in der deutschen sport jugend des DOSB (Deutscher Olympischer Sport Bund).

Die dmsj organisiert nicht nur Events für Motorsport-Einsteiger, sondern auch komplette Meisterschaften: Motorsportler bis zum vollendeten 18. Lebensjahr kämpfen in verschiedenen Disziplinen um den Titel Deutscher Jugend-Meister. „Die dmsj bietet für Kinder und Jugendliche eine ganze Reihe abwechslungsreicher Möglichkeiten, sich sportlich und ehrenamtlich zu engagieren“, sagt Jürgen Hieke, seit 2011 Vorsitzender der dmsj. „Die Jugendorganisation bietet damit heute den idealen Unterbau für Motorsportler und Funktionäre, die morgen als Erwachsene auf und neben der Rennstrecke oder im Ehrenamt aktiv sind.“

Impulse in Aus- und Weiterbildung der Trainer

Im Bereich der Aus- und Weiterbildung der Trainer setzt die dmsj durch eine enge Zusammenarbeit mit den Landesmotorsportfachverbänden (LMFV) und den Trägervereinen des DMSB wichtige



Impulse. Eine fundierte Ausbildung von Trainerinnen und Trainern, die auch vom DOSB anerkannt wird, ist der entscheidende Baustein, um Jugendliche bestmöglich zu trainieren und zu fördern. Die Ausbildung hat sich im Laufe der Zeit weiterentwickelt und erfolgt heute modular als Präsenzunterricht in Verbindung mit einer Blended-Learning-Plattform nach bundesweit einheitlichen Kriterien und ist zweizügig: Während im Breitensport die Trainer viele Vereinsmitglieder betreuen sollen, ist die Ausbildung im Leistungssport darauf ausgerichtet, Talente zu erkennen und zu fördern – und das speziell für den Zweirad- bzw. Vierradsport. So betreuen entsprechend qualifizierte Trainerinnen und Trainer die Kadermitglieder in den Junior-Teams. Seit seiner Gründung fördert der DMSB erfolgreich junge und talentierte Motorsportlerinnen und Motorsportler in den dmsj-Junior-Teams. Im Jubiläumsjahr werden talentierte Kinder und Jugendliche im Bahnsport, Enduro, Motocross, Roadracing und Trial gefördert. Die dmsj-Fachberater begleiten und betreuen darüber hinaus die jugendlichen Teilnehmer bei Europameisterschaften und Weltmeisterschaften.

Internationale Jugendarbeit im Motorsport

Bei der Jugendarbeit kooperierte die dmsj mit anderen Spitzenverbänden und organisierte gemeinsame Projekte. Neben nationalen Trainingslagern für den Motorsport-Nachwuchs richtete die dmsj auch internationale Jugendcamps aus. Im Juli 2011 war die Jugendorganisation des DMSB zum ersten Mal Gastgeber eines internationalen Jugend-Speedway-Trainingscamps. 2017 haben junge Motocross-Piloten aus Deutschland die Möglichkeit, an einem Sportlerausaustausch mit Russland teilzunehmen.



„Die dmsj bietet für Kinder und Jugendliche eine ganze Reihe abwechslungsreicher Möglichkeiten, sich sportlich und ehrenamtlich zu engagieren. Die Jugendorganisation bietet damit heute den idealen Unterbau für Motorsportler und Funktionäre, die morgen als Erwachsene auf und neben der Rennstrecke oder im Ehrenamt aktiv sind.“

Jürgen Hieke, dmsj-Vorsitzender

Nachwuchsgewinnung und Talentförderung auch im Ehrenamt

Auch das Thema „Junges Engagement“ steht bei der dmsj im Fokus. Jugendliche können bei der Jugendorganisation ehrenamtlich aktiv werden, ohne in ein „Amt“ gewählt worden zu sein. „Im dmsj-Volunteam wird dem Nachwuchs ein langsames Hineinwachsen in die vielfältigen Ehrenämter im Motorsport ermöglicht“, so Jürgen Hieke. „Hier können junge Menschen ihre Persönlichkeit ebenso entwickeln, wie durch das Angebot interessanter Freiwilligendienste im Motorsport.“ Der DMSB wurde 2015 vom Bundesamt für Familie und zivilgesellschaftliche Aufgaben offiziell als Einsatzstelle im Bundesfreiwilligendienst anerkannt.



AUF EINEN BLICK

Die dmsj-Meisterschaften

- dmsj – Deutsche Kart-Slalom-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Junioren-Slalom-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Junioren-Autocross-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Junioren-Rallycross-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Jugend- bzw. Junioren-Enduro-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft
- dmsj – Deutsche Mini- bzw. Pocket-Bike-Meisterschaft

DMSB-KOMMUNIKATIONSKANÄLE:

VON DER POSTWURFSSENDUNG ZUM MASSGESCHNEIDERTEN INFORMATIONSPORTAL

Die zwei Dekaden des Bestehens des DMSB brachten nicht nur im Motorsport viele Neuerungen. Denn die vielleicht wichtigste war die Wandlung der Informationstechnologie: Dominierten bei der Gründung des Verbandes noch Telefon, Telefax und Brief den Kontakt zwischen Lizenznehmern und DMSB, so wandelten sich im Zuge der digitalen Revolution auch die Kommunikationswege der deutschen Motorsportler radikal.

Im Jahr vor der DMSB-Gründung halbierte T-Online den Minutenpreis für die Internetnutzung radikal: von zehn auf fünf Pfennige. Auch E-Mails gab es seitdem kostenlos – zuvor hatte der Konzern zehn Pfennig pro versendeter Elektro-Post verlangt. Was heute zum Schmunzeln anregt, macht auch bewusst, was sich in der Zwischenzeit getan hat: Heute ist es selbstverständlich, dass Lizenznehmer über das Netz jederzeit die aktuellsten Informationen aus ihrer Motorsportdisziplin recherchieren können.

Dennoch gab es auch Konstanten – so etwa das DMSB-Magazin Vorstart, das zweimonatlich alles Wichtige zusammenfasst. Hinzu kommen die jährlich erscheinenden Handbücher, die ebenfalls als Druckwerk verlegt werden. Als zuverlässige Quelle und Nachschlagewerk sind sie für viele Motorsportler unersetzlich. Selbstverständlich ist aber auch: Vorstart und Handbücher sind über die DMSB-Homepage auch als Download-Dokumente mit praktischer Suchfunktion verfügbar.



DMSB-Websites informieren rund um die Uhr

Daneben gab es Neuerungen, die den Kontakt verbesserten. Dazu gehörte die Homepage, die immer wieder weiterentwickelt wurde. Heute sind unter der Adresse www.DMSB.de zwei Bereiche zu finden, die jede wichtige Frage rund um den Motorsport beantworten: In der Rubrik „Alles über Motorsport“ finden sich Informationen für die breite Öffentlichkeit, während der Bereich „Infos für Aktive“ alle Informationen für aktive Sportler und Veranstalter enthält. Daneben bietet das Lizenznehmerportal mein.DMSB.de einen umfassenden Service, wenn es um Lizenzen, Veranstaltungsgenehmigungen und viele weitere Prozesse geht. Die dritte wichtige Säule im Homepage-Verbund: www.DMSB-academy.de. Hier wird das gesamte Angebot der „Universität des Motorsports“ aufbereitet.

Neu ab 2017: die DMSB-App

Aktuelle Informationen frei Haus gibt auch über den monatlichen E-Mail-Newsletter, der an jeden Lizenznehmer in Deutschland versendet wird. Einen weiteren Schritt in der Digitalisierung macht der DMSB im Jubiläumsjahr: Die neue DMSB-App wird die Informationen und Inhalte für Lizenznehmer künftig zielgenau bereitstellen. Ab Ende Januar steht die App im App-Store oder bei Google Play zur Verfügung. Der große Vorteil: Jeder Nutzer erhält auf Wunsch nur noch die Informationen zu seiner jeweiligen Disziplin, also etwa aktuelle Reglements und Bulletins, aber auch Meldungen über sportliche Erfolge und Ergebnisse. So wird die DMSB-App zum maßgeschneiderten Portal für jeden Motorsportler.



DMSB

Deutscher Motorsport Bund e.

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e. V.
Hahnstraße 70
60528 Frankfurt am Main
