

# „Wir wollen die Teams in den kleineren Klassen finanziell entlasten“

Karl Mauer, der Generalbevollmächtigte der VLN, über das Management der Rennen, die Disziplin der Fahrer auf der Strecke, die Sicherheit an den Boxen und die Neuerungen für die Saison 2017.

*Herr Mauer, am 22. Oktober ging die 40. Saison der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring zu Ende. Nach dem äußerst schwierigen Jahr 2015 hat es der Renngott mit der VLN 2016 wohl besonders gut gemeint.*

Wir hatten 2016 keine Rennabbrüche, wir sind jedes Rennen über die volle Distanz gefahren, wir hatten auch keine gravierenden Unfälle, wir hatten sogar, bis auf marginale Situationen, nicht einmal Verschiebungen im Zeitplan. Mag sein, dass der Renngott seine Finger im Spiel hatte. Aber ich denke, wir haben nach den Geschehnissen im letzten Jahr die angemessenen und zieldienlichen Maßnahmen getroffen, und diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass wir auf das Jahr 2016 als ein Jahr der Stabilisierung und der Konsolidierung zurückblicken können.

*Die VLN ist wieder im Aufwind?*

Was die Nennungen betrifft, lagen wir 2016 leicht über dem Vorjahr. Durchschnittlich hatten wir pro Rennen 158 Teilnehmer, 2015 waren es im Durchschnitt 155. Das ist kein großer Sprung, entspricht aber absolut unseren Erwartungen; das entspricht auch der Grundlage, auf der wir die Nennfelder für 2016 neu angepasst haben.

*Welche speziellen Maßnahmen haben in der abgelaufenen Saison getroffen?*

Zuallererst nenne ich die Modifizierung der Signalgebung bei Zwischenfällen auf der Rennstrecke. Wir haben in Absprache mit dem Fahrgremium, das mittlerweile ja in der ILN integriert ist, eine Regelung gefunden, die das Tempo schrittweise bis auf 60 km/h reduziert. Zwischen der einfachen gelben Flagge und der Code 60-Flagge gibt es eine Zwischenstufe: die doppelte gelbe Flagge mit der Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h. Diese Regelung hat dazu geführt, dass es brutale Bremsvorgänge aus hohen Tempi runter auf 60 nicht mehr gibt; so werden Unfälle, Auffahrunfälle hauptsächlich, vermieden. Das ist der eine Punkt.

*Und der andere?*

Der zweite Punkt ist die personelle Entwicklung in der VLN, an der wir weiter gearbeitet haben. Wir haben heute gute Leute, die standardmäßig die Schlüsselpositionen im Management der Rennen besetzen, vom Leiter der Streckensicherung über die Rennleiter bis zum Vorsitzenden der Sportkommissare. Diese Leute haben im Hintergrund die Situation beruhigen können, was zum Beispiel Proteste und Einsprüche der Teams anbelangt.

*Das Management der VLN-Rennen ist professioneller und effizienter geworden.*

Genau. Wir haben natürlich auch mit der Flaggenregelung heute Instrumente in der Hand, die uns helfen, kritische Situationen, die früher zwangsläufig zum Abbruch eines

Rennens geführt hätten, sicher zu managen. An dieser Stelle spreche ich der ILN, die sich Ende letzten Jahres als Vertretung der Teams und Fahrer firmiert hat, ein Lob aus. Die Vorschläge und Initiativen, die von der ILN ausgegangen sind und von der VLN umgesetzt wurden, haben mit Sicherheit ihren Teil dazu beigetragen, dass die Saison 2016 insgesamt so unproblematisch und rund verlaufen ist.

**Wie haben Sie in den zehn Rennen das Geschehen auf der Strecke wahrgenommen? Wie sah es mit der Disziplin der Fahrer aus?**

Das ist ein Thema, dem wir uns im Kontext des permanenten Verbesserungsprozesses nächstes Jahr schwerpunktmäßig widmen werden. Es ist kein leichtes Unterfangen, denn wir müssen grundsätzlich zwischen absichtlichem, grobfahrlässigem Verhalten und dem berühmten Rennunfall unterscheiden können. Zwischenfälle auf der Rennstrecke zu untersuchen und gerecht zu bewerten, ist eine aufwendige Arbeit. Dazu braucht man Onboard-Aufnahmen, zumindest von den Beteiligten, am besten auch noch von einem Fahrzeug, das hinter ihnen her gefahren ist. Das kann man im zeitlichen Rahmen einer Rennveranstaltung nicht leisten. Häufig werden wir auf solche Zwischenfälle ja auch erst dann aufmerksam, wenn entsprechende Videos auf YouTube zu sehen sind.

**Wie wollen Sie vorgehen?**

Das werden wir in einer Weise in Angriff nehmen, die uns die notwendige Zeit gibt, die Zwischenfälle nach einem Rennen in Ruhe minutiös zu analysieren und auszuwerten, um dann zum folgenden Rennen entsprechend zu reagieren.

**Übeltäter sollen nachträglich bestraft werden?**

Bei diesem Anliegen sind wir derzeit mit dem DMSB im Dialog. Auch der DMSB hat ein Interesse daran, dass ein fairer Umgang unter den Fahrern in einem Rennen auf der Nordschleife herrscht. Wir fordern nicht unbedingt die Bestrafung in Form von Sperren oder in Form von einem nachträglichen Wertungsausschluss. Aber wir sehen unsere Initiative als Akt der Disziplinierung, die zu einem kollegialeren Umgang der Fahrer untereinander führt, die beim Fahrer das Bewusstsein schärft, auf der Rennstrecke eben nicht alles machen zu können, weil er weiß, dass wir ihm auf die Finger schauen und ihn im extremen Fall zur Rechenschaft ziehen. Viele der Zwischenfälle – das erkennen wir, wenn wir sie im Detail auswerten – sind klassische Rennunfälle. Aber manche Unfälle resultieren eindeutig

aus Fahrlässigkeit oder aus einer Reaktion, die der Fahrer mit mehr Besonnenheit hätte unterlassen können.

**Wer wird die Zwischenfälle analysieren und auswerten?**

Das sollte ein Gremium tun, das aus einem Vertreter des Veranstalters, des Rennstreckenbetreibers und des DMSB besteht. Zu diesem Gremium sollte unbedingt auch ein Fahrervertreter gehören. Es ist ganz wichtig, dass bei der Analyse und Bewertung solcher Zwischenfälle auf der Strecke auch jemand dabei ist, der das Geschehen aus der Sicht des Fahrers beurteilen kann.

**Die Saison 2015 war von kontroversen Diskussionen, hitzigen Debatten und verhärteten Fronten um das Thema Sicherheit auf der Nordschleife geprägt. Wie haben Sie die Stimmung in der VLN 2016 wahrgenommen?**

Im Vergleich zu 2015 war in der abgelaufenen Saison eine wesentliche Verbesserung festzustellen. Die Permit für die Nordschleife ist akzeptiert, ihre grundlegenden Prinzipien sind verinnerlicht. Die meisten Fahrer haben eine. Und die, die noch keine haben, wissen, dass sie eine bekommen, wenn sie die Voraussetzungen erfüllen. Das ist inzwischen ein Prozess, der verstanden

liche Sicherheit sowohl für die Teilnehmer als auch für die Besucher herzustellen. Das wird ein Schwerpunkt unserer Arbeit sein.

**Welche Maßnahmen wollen Sie ergreifen, um die Sicherheit an den Boxen nachhaltig zu erhöhen?**

Wir haben noch nicht das fertige Gesamtkonzept, aber ein paar Einzelmaßnahmen im Blick. Wir überlegen derzeit, Mindeststandzeiten bei den Boxenstopps, die ja heute bereits für verschiedene Fahrzeugklassen gelten, auch auf andere Klassen anzuwenden. Mit einer Mindeststandzeit könnte man den Ablauf der Arbeiten an den Boxen ent-

**Mit diesen Maßnahmen verbessern Sie die Sicherheit für die Besucher eher marginal.**

Wir werden uns auch mit den Marshalls in der Boxengasse intensiv beschäftigen müssen. Gerade dort brauchen wir die Besten der Besten. Das müssen Menschen sein, die kompetent und geschult sind, die das Geschehen an den Boxen antizipieren und die mit den Besuchern interagieren. Wir werden auch strikt darauf achten müssen, dass die Besucher eine bestimmte Frontlinie – die rote Linie in der Box – nicht mehr überschreiten. Dabei brauchen die Marshalls Fingerspitzenge-

leistung des Bonk-Teams und der Fahrer Alexander Mies und Michael Schrey zu bewerten. Vom sportlichen Verlauf her können wir zufrieden sein. Auffällig war, dass es 2016 – vergleicht man die Saison mit 2015 – eine Zunahme von Fahrzeugen in den höheren Klassen gab, hauptsächlich in der SP9, in der SP-Pro und in der SPX. Und den Cayman-Cup kann man auch dazuzählen.

**Bei den Rennen vier, fünf und sechs, also bei den drei Läufen nach dem 24h-Rennen, gab es eine Sonderregelung für Teams und Fahrer, die zuvor noch nie in der VLN am Start waren. In welchem Maße wurde dieses Angebot genutzt?**

Wir haben diesen Teams einen fünfzigprozentigen Nenngeldrabatt gewährt, um ihnen die Gelegenheit zu geben, in einer etwas ruhigeren Umgebung ein VLN-Rennen zu erleben. Bekanntlich sind ja nach dem 24h-Rennen etwas weniger Teilnehmer am Start. Das Angebot haben in der Spitze sechs Teams angenommen. Manche zweimal, manche auch dreimal. Ich habe mit allen Teams Gespräche geführt, deren Feedback war durchgehend sehr positiv. Es hat sich dabei übrigens herausgestellt, dass nicht das Nenngeld die große Hürde ist, die finanzschwächere Teams von der VLN fernhält – es sind die Einsatzkosten, hauptsächlich der Aufwand an Reifen. Wenn man den Vergleich mit der RCN anstellt, wo ein Team bisweilen wesentlich länger mit einem Satz Reifen auskommt, weil es sich um Leistungsprüfungen und nicht um Rennen handelt, werden in der VLN zwei Satz benötigt – pro Rennen. Daran werden wir für das nächste Jahr noch nichts ändern können, aber ab 2018 sollte das möglich sein.

**Wie wollen Sie das ändern?**

Der DMSB hat die Reifenhersteller aufgefordert, ab 2018 einen Reifen anzubieten, der zwei Stints hält. Mit dem Thema der Reifenlimitierung beschäftigen wir uns in der VLN schon seit geraumer Zeit. Aber wir können ohne Zustimmung und Freigabe eines Reifenherstellers keine Mindestlaufzeiten für Reifen vorschreiben, das geht aus Haftungsgründen schon nicht. Also muss uns die Reifenindustrie entgegenkommen und Reifen anbieten, die eine Mindestlaufzeit garantieren.

**Zeigt sich die Reifenindustrie kooperativ? Sie reduziert ja ihr Geschäft dadurch.**

Ich glaube, wenn der DMSB bei seiner Haltung bleibt und keine Reifen zulässt, die diese Mindestanforderungen nicht erfüllen, wird den Reifenherstellern gar nichts anderes übrig bleiben.



„Wichtig ist, dass die Fahrer im Bewusstsein in die Rennen gehen, dass sie unter Beobachtung stehen und dass sie, wenn sie sich wirklich erkennbar daneben benehmen, dafür zur Rechenschaft gezogen werden.“



**Sie sind auf Aufnahmen der Onboard-Kameras angewiesen, da Ihnen für die 20,832 Kilometer lange Nordschleife bekanntlich die Außenansicht fehlt. Laufen Sie da nicht Gefahr, dass Sie nur punktuell ahnden können und somit in gewisser Weise dem Unrecht Vorschub leisten? Viele Übeltäter werden Ihnen durch die Lappen gehen.**

Unrecht Vorschub zu leisten, müssen wir unter allen Umständen vermeiden. Es ist heute so: Die meisten Teilnehmer fahren mit Onboard-Kameras. Und wir brauchen das bewegte Bild. Mit den Aussagen der Fahrer alleine kommen wir nicht weiter. Die Entscheidung kann am Ende nur auf Basis des bewegten Bildes gefällt werden. Wenn wir das nicht haben, kommen wir nicht zu einem gerechten Ergebnis. Aber wichtig ist, dass die Fahrer in dem Bewusstsein in die Rennen gehen, dass sie unter Beobachtung stehen und dass sie, wenn sie sich wirklich erkennbar daneben benehmen, mit hoher Wahrscheinlichkeit dafür zur Rechenschaft gezogen werden.

und angenommen wird. Wir sind weg von den Slow Zones, mit denen ja niemand zufrieden war. Und wir haben, wie schon gesagt, eine funktionierende Flaggenregelung in kritischen Unfallsituationen. Insofern haben sich die Diskussionen, die wir 2015 hatten, erledigt. Man muss allerdings jetzt aufpassen, dass man nicht selbstgefällig und bräsig wird. Es gibt noch viel, viel, viel zu tun. Aber die Dinge, die uns im letzten Jahr beschäftigt haben, kann man abhaken und sich auf andere Themen konzentrieren, die bisher nicht im Fokus waren.

**Welche Themen sind das?**

Was wir im nächsten Jahr viel stärker beachten müssen, ist die Situation an den Boxen. Dass die Boxen und, zeitweise, die Boxengasse für Besucher zugänglich sind, wird von allen, insbesondere auch von den Teams, die Gäste an der Strecke haben, sehr geschätzt. Das ist ein Alleinstellungsmerkmal der VLN, um das uns manch anderer Veranstalter beneidet. Aber es ist auch eine sehr große Herausforderung, die bestmög-

spannter und ruhiger gestalten. Wir könnten so ein wenig Druck vom Kessel nehmen.

**Soll es noch andere Maßnahmen geben?**

Wir überlegen auch, das Betanken mittels Tankkannen nicht mehr zuzulassen. Dazu hat die ILN einen guten Vorschlag gemacht. Es gibt mittlerweile schon bei Serienfahrzeugen ein Verschlussystem, das ohne Tankdeckel auskommt. Dabei überwindet man mit der Zapfpistole zwei federbelastete Klappen im Tankstutzen, die automatisch wieder zuschnappen, wenn die Pistole abgezogen wird. Außerdem ist die Tankkanne inzwischen auch überflüssig; sie wurde ja früher dazu genutzt, um unterschiedliche Benzinmengen durch eine Kalibrierung in der Tankkanne zu egalisieren. Das ist heute nicht mehr notwendig, weil für alle Autos, die mittels Tankkanne betankt werden, eine Mindeststandzeit vorgeschrieben ist. Wir setzen uns mit Macht dafür ein, die Tankkannen zu verbieten. Die VLN befindet sich mit der ILN und den betroffenen Teams bei diesem Thema in guter Gesellschaft.

fühl und kommunikative Kompetenz in der Ansprache der Leute, die bisweilen überhaupt keine Ahnung zu haben scheinen, in welche Gefahren sie sich begeben, wenn sie mit dem Rücken zu einem herannahenden Rennauto da stehen und mit ihren Handys Fotos oder Videos machen.

**Wie bewerten Sie die Saison 2016 in ihrem sportlichen Verlauf?**

Ein weiteres Mal haben wir einen VLN-Gesamtsieger, der aus einer der unteren Fahrzeugkategorien kommt, was mir persönlich immer gut gefällt. Und auch auf den folgenden Plätzen in der Meisterschaft rangieren Fahrer aus kleineren Klassen. Eine Überraschung ist für mich die Tatsache, dass der Gewinner der VLN 2016 aus einem Cup kommt. Ich war bisher immer der Meinung, ein Cup hat zwar eine Menge Autos, man kann also viele Punkte holen, aber es gibt erfahrungsgemäß nie eine Fahrerpaarung, die einen Cup dominiert. Das war aber in diesem Jahr der Fall. Umso höher ist die

**Lassen Sie uns über 2017 reden. Welche Änderungen wird es in der VLN geben?**

Generell wollen wir mit einer moderaten Weiterentwicklung der VLN den grundsätzlich positiven Trend von 2016 fortsetzen. Das Nenngeld werden wir erneut anpassen. Für alle Teams, die 2017 ein Auto in den Klassen V1 bis V4, VT1 und VT2, H2 und TMG GT 86 Cup einsetzen, werden die Kosten etwas geringer: Pro Lauf und Fahrzeug zahlen sie zukünftig 500 statt 600 Euro. Dafür wird in der SP9 das Nenngeld zumindest partiell nochmals erhöht. In der GT3-Klasse werden wir 2017 drei Sieger küren: in der Profi-Wertung, der Pro-Am-Wertung und der Gentlemen-Wertung. Und das Nenngeld pro Auto richtet sich dann nach der jeweiligen Fahrerkonstellation. Das Nenngeld für ein Auto in der Profi-Wertung liegt bei 4.500 Euro und für ein Auto in der Pro-Am-Wertung bei 3.500 Euro, dem Satz, der 2016 für alle Fahrzeuge in den Klassen SP9, SP-Pro und SPX galt. Das Nenngeld für die GT3-Autos, die ausschließlich von Amateuropiloten und Gentlemen Driver gefahren werden, haben wir auf 3.000 Euro pro Lauf festgelegt. Wir werden 2017 keine Jahresnennungen mehr anbieten, die Teilnehmer müssen von Rennen zu Rennen nennen.

**Was wird 2017 in der VLN noch neu sein?**

An wirklich Neuem planen wir die systematische Entwicklung von zwei Klassen, die wir für die VLN in der weiteren Zukunft für wichtig halten. Das ist zum einen die GT4, also die Klasse SP10. Und das ist zum anderen die separate Klasse für die TCR-Autos. In der GT4-Klasse nehmen wir uns fest vor, von vornherein die Fehler zu vermeiden, die wir in der GT3-Klasse gemacht haben.

**Welche Fehler waren das?**

Zum einen: Werkseinsätze. Zum anderen: Entwicklungsreifen. Je mehr Hersteller sich mit der Entwicklung von GT4-Fahrzeugen beschäftigen, desto größer wird deren Interesse sein, das Potenzial der Autos auf der Rennstrecke unter Beweis zu stellen. Und wie werden die Hersteller das Potenzial ihrer Autos unter Beweis stellen? Sie setzen die besten Piloten, ihre Werksfahrer ein. Punkt eins. Und Punkt zwei: Sie verwenden die besten Reifen, möglicherweise solche, die man sonst gar nicht kaufen kann. Zumindest an diesen beiden Punkten wollen wir ansetzen. Wir werden in der GT4 keine Werksteams und auch keine Werksfahrer zulassen. Und wir werden einen Einheitsreifen vorschreiben. Auf diese Weise wollen wir eine unnötige Kostenexplosion und eine Chancenungleichheit vermeiden.

**Für die TCR gibt eine eigene Klasse.**

Die TCR ist ein Format mit großer Zukunft. Vom Grundgedanken her gibt es Parallelen zur GT3 und zur GT4, die ebenfalls nahezu unverändert national wie international eingesetzt werden. Die Möglichkeit, die Autos weltweit zum Einsatz bringen zu können, ist der Hauptgrund, weshalb so viele Hersteller auf den TCR-Zug aufspringen. So existiert nicht nur ein großes Angebot an Neufahrzeugen für Kundenteams, es werden in Zukunft auch vermehrt gebrauchte Rennautos auf den Markt kommen, und für die ist die VLN ein sehr gutes Einsatzfeld. Wir erwarten mit der TCR eine teilnehmer- und wettbewerbsstarke Klasse in der VLN.

**Müssen die TCR-Autos für den Einsatz in der VLN technisch angepasst werden?**

Es sind nur wenige Anpassungen notwendig. Die VLN erarbeitet mit der Engstler

Motorsport GmbH, die Rechteinhaber der TCR in Deutschland ist, die Eckdaten des Reglements für die VLN-Klasse aus. Dabei steht vor allem die Absicht im Vordergrund, die Einsatzkosten in einem für Privatteams vertretbaren Rahmen zu halten. Deshalb werden wir auch für die TCR in der VLN einen Einheitsreifen vorschreiben.

**Was versprechen Sie sich davon, in der GT3-Klasse drei unterschiedliche Wertungen einzuführen?**

Wir erhoffen uns, dass dadurch mehr GT3-Autos in der VLN an den Start gehen, vor allem GT3-Autos der ersten Generation, mit denen man gegen die neuen Autos keine Erfolgchancen hat. Mit einer Gentlemen-Wertung wollen wir zudem Privatfahrer die Möglichkeit bieten, mit einem GT3-Auto an der VLN teilzunehmen. Und, mal ganz ehrlich: Wir versprechen uns davon natürlich auch höhere Nenngeldeinnahmen. Die brauchen wir, um die Teams in den unteren Nenngeldkategorien zu entlasten. Es enttäuscht mich immer, dass viele Kritiker, die an der VLN ihr Mütchen kühlen, diesen Mechanismus offenbar bewusst ignorieren. Wir wollen die Teams in den kleineren Klassen wirklich finanziell entlasten. Und das können wir nur, indem wir uns dort, wo das Geld in größerem Umfang zur Verfügung steht, mehr Geld holen. Das akzeptieren erstaunlicherweise die Teams, die mit großen Budgets arbeiten; sie animieren die VLN sogar, diesen Gedanken weiterzuführen. Nur, ich wiederhole mich, diejenigen, die in den Krümeln suchen, weigern sich offenbar, diesen Mechanismus zu erkennen und zu akzeptieren.

**Diese ewigen Kritiker – oder sind es penetrante Nörgler – behaupten ja auch, dass die VLN gar keine Breitensport-Serie mehr sei.**

Ich weiß nicht, ob es einen Manuel Metzger oder einen Christian Krognos oder einen Victor Bouveng oder einen Tim Scheerbarth oder einen Patrick Assenheimer oder eine Daniela Schmid ohne die VLN heute in einem GT3-Rennauto gäbe. Mir ist keine andere Rennserie auf der ganzen Welt bekannt, in der sich eine Fahrerin oder ein Fahrer mit außergewöhnlichem Talent aus einer der untersten Fahrzeugklassen bis auf GT3-Level hochfahren könnte – und von dort teilweise sogar den Sprung in andere Rennserien mit hohem Niveau schafft. Insofern habe ich überhaupt kein Problem mit der GT3 in der VLN. Wir müssen nur, wie eingangs erwähnt, dafür sorgen, dass ein entsprechend respektvoller Umgang untereinander auf der Rennstrecke herrscht und dass gewisse Grenzen nicht überschritten werden. ■



*„In der GT4 werden wir keine Werksteams und auch keine Werksfahrer zulassen. Und wir werden einen Einheitsreifen vorschreiben. Auf diese Weise wollen wir eine unnötige Kostenexplosion vermeiden.“*