



Zukunft Nordschleife

SICHERHEITSKONZEPT 2013

Vorgelegt von:

Marc Hennerici
Diplom Volkswirt
Frankenstraße 3
56727 Mayen

marchennerici@web.de

Foto: Robert Kah| imagertrust

KURZFASSUNG

Ansatz

Eine noch nie da gewesene Leistungsdichte in den Spitzenklassen der VLN-Langstreckenmeisterschaft führt zu der Notwendigkeit, das gegebene Sicherheitskonzept neu zu überdenken.

Ziele

Die Sicherheit der Sportwarte und der Fahrer muss wieder auf ein annehmbares Niveau geführt werden. Die Tatsache, dass der letzte tödliche Unfall bereits drei Jahre zurückliegt, ist pures Glück; ebenso wie die Tatsache, dass in dieser Zeit auf Seiten der Sportwarte keine tödlichen Unfälle zu beklagen waren.

Lösung

Drei wesentliche Sicherheitskomponenten sind unabdingbar, um die Sicherheit signifikant zu erhöhen. Diese werden im Folgenden beschrieben und analysiert. Selbstverständlich werden Kosten entstehen, welche gemeinschaftlich getragen werden müssen.

Die drei Sicherheitskomponenten

Die Komponenten nach Prioritäten zu listen, erscheint bei derart wichtigen und sicherheitsrelevanten Punkten schwierig, dennoch ist dies unter dem oben genannten Kostenaspekt dennoch von Nöten.

- 1. Tempolimits in den Gefahrenbereichen**
- 2. Vorgeschriebene Kamerasysteme in den Teilnehmerfahrzeugen**
- 3. Signalling System und Sicherheitszonen**

EINFÜHRUNG

Fans, Veranstalter und Fahrer sind sich einig darin, dass das nun zu beobachtende Leistungsniveau in der VLN für lange Zeit nur einer Wunschvorstellung entsprach, welcher sich maßgeblich durch die Einführung der GT3-Klasse erfüllt hat. Der VLN und den Teams stehen insbesondere durch diesen Aspekt neue Vermarktungskanäle offen, welche zur Zeit ebenso konsequent wie erfolgreich beschritten werden. Es mag gewisse Kreise geben, welche diese Professionalisierung negativ betrachten, ich tue dies nicht. Um diesen Prozess jedoch aufrecht zu erhalten, sind essentielle Anpassungen auf Seiten des Sicherheitskonzeptes dringend notwendig.

Die Tatsache, dass sich in den letzten Jahren nur sehr wenig geändert hat, stimmt nachdenklich, da die Stimmen immer lauter werden, welche eine Neuausrichtung fordern. Die routinemäßigen Drohungen der Rennleiter bei der morgendlichen Fahrerbesprechung, an dem jeweiligen Wochenende hart durchzugreifen, wirken hilf- und machtlos. Dabei sei an dieser Stelle ausdrücklich gesagt, dass die Einfluss- und Überwachungsmöglichkeiten der Rennleiter äußerst begrenzt sind und die Gründe für die Situation "draußen" auf der Nordschleife daher nicht bei diesen zu suchen sind. Ohnehin geht es nicht um Schuld, sondern um die erforderlichen Anpassungen an Entwicklungen.

Meine Erfahrungen aus den letzten VLN Rennen sind leider verheerend gewesen. Habe ich bis dato die "Profis" oft in Schutz geholt, wenn es um die allseits bekannte Diskussion der "bösen Großen" ging, so hat sich dies meiner Ansicht nach aufgrund der enormen Leistungsdichte im Feld der GT3 drastisch gewandelt. So konnte ich die Vollprofis Jarvis, Collard und Lamy live erleben, wie diese größte Vergehen unter "doppelt Gelb" begingen; leider ohne dafür im Anschluss belangt zu werden. Ich habe zwar kein Probleme damit, diese Fahrer beim Namen zu nennen, dennoch will ich nicht mit der Moralkeule um mich schwingen, denn unter rationalen Aspekten, bin auch ich bei schweren Unfällen immer und immer wieder viel zu schnell unterwegs, bedenkt man, dass sich dort Menschen der Streckensicherung auf der Rennstrecke befinden, welche sich in einer akuten Gefahrensituation befinden. Das gleiche gilt für 95% des restlichen Feldes, egal ob GT3 oder V2-Fahrzeug.

Daher ist die einzige Lösung ein verbindliches Tempolimit in den Gefahrenzonen einzuführen. Diese Forderung steht aufgrund ihrer Relevanz ganz oben in der Priorität meiner Sicherheitsforderungen!

DIE DREI SICHERHEITSKOMPONENTEN

1. Tempolimit

Rennfahrer werden egal wie nachsichtig und verantwortungsbewusst sie sein mögen, immer den Anreiz haben, in einer Gelbzone die Geschwindigkeit etwas schneller zu gestalten, als der direkte Gegner. Sie möchten profitieren, seien es nur zwei oder drei km/h, welche sie schneller fahren, als der Konkurrent. Man stelle sich nur einmal vor, die Geschwindigkeit in der Boxengasse sei grundsätzlich frei, man würde den Fahrern in der Fahrerbesprechung nur nahelegen, doch bitte langsam zu fahren, Vorsicht walten zu lassen und doch bitte möglichst 60km/h zu fahren, ohne dies zu kontrollieren. Man kann sich leicht ausmalen, worin dieses Experiment enden würde. Fakt ist, dass es einfach keinen Sinn macht, an die Vernunft der Rennfahrer zu appellieren, wenn man das Verhalten unter Gelb in den Griff bekommen möchte. Man muss keine Vorlesungen über Anreizsysteme gehört haben, um dem zuzustimmen - gesunder Menschenverstand reicht aus.

Daher ist ein Tempolimit bei schweren Unfällen, bei welchen die Präsenz von Sportwarten oder Streckensicherungsfahrzeugen im Gefahrenbereich notwendig sind, die einfachste und fairste Lösung für dieses Problem. Man kann sich lange darüber streiten, welche Geschwindigkeit in welcher Situation angemessen ist, man sollte nur nicht aufgrund unterschiedlicher Meinungen in diesem Punkt die Diskussion beenden und stattdessen so weiter machen wie bisher. Aus meiner Sicht, wären zwei Geschwindigkeiten, 60km/h und 100 km/h angemessen, um 80% der Gefahrensituationen gerecht zu werden.

Um diese Tempolimits zu überprüfen, müssen Radarguns zum Einsatz kommen. Um die Kostenseite im Auge zu behalten, steht die Frage im Raum, wie eine sinnvolle Allokation der Radarguns gewährleistet werden kann. Würde man auf einer "blank page" ein Konzept erstellen, wäre es mit Sicherheit das sinnvollste, an jedem Posten eine Radargun zu positionieren. Jedoch könnte dies den Kostenrahmen dieses Sicherheitskonzeptes sprengen. Gegebenenfalls wäre es möglich, die Streckensicherungsfahrzeuge, welche während der größeren Unfälle immer vor Ort sind, mit jeweils einer Radargun auszustatten. Das Problem wäre dann jedoch, dass die Fahrer wüssten, dass solange keine Streckensicherungsfahrzeug vor Ort ist, auch keine Geschwindigkeitskontrolle droht.

Alternativ dazu wäre es vorstellbar, dass die Rennfahrzeuge selbst über ein Anzeigesystem, seien es LED-Lichter oder aber sogar LED-Anzeigen, ihre Geschwindigkeit anzeigen, bzw. mittels zweier Lichter dargestellt wird, dass das Fahrzeug sich gerade mit einer Geschwindigkeit von weniger als 100km/h bzw. weniger

als 60 km/h bewegt. Eine weitere Alternative, welche ich für die sinnvollste halte, wird im dritten Abschnitt in Zusammenhang mit den Sicherheitszonen aufgezeigt.

Für die Teilnehmer der meisten Fahrzeuge, ließe sich neben dem Pit-peed-Limiter einfach ein zweiter Limiter installieren, welcher dann auf die entsprechende Geschwindigkeit programmiert wäre.

Die Fragen, welche sich in dem Zusammenhang stellen, sind an einem Runden Tisch zusammen mit dem DMSB zu klären.

2. Kamerasystem

Im Gegensatz zu den modernen Rennstrecken, besitzt die Nordschleife keine vollständige Kameraabdeckung, was dazu führt, dass der Rennleitung die Hände gebunden sind, da sie einzig und allein auf die Meldungen der Sportwarte angewiesen sind, welche aufgrund der häufigen und schwierigen Unfallsituationen ohnehin oftmals überfordert sind. Die Kosten, die nötig wären, eine komplette Videoüberwachung auf der Nordschleife zu ermöglichen, stehen jedoch in keinem Verhältnis.

Die einzige effektive Möglichkeit, der Rennleitung ein Instrument zur Umsetzung ihrer sportgesetzlich aufgetragenen Verantwortlichkeit an die Hand zu geben, ist ein obligatorisches Kamerasystem in allen Rennfahrzeugen. Somit hat die Rennleitung die Möglichkeit, analog zum internationalen Motorsport, sich diskussionswürdige Situationen im Nachhinein per Video anzuschauen und gegebenenfalls an die Sportkommissare zu übergeben. Per Mitteilungssystem über die Zeitenmonitore informiert die Rennleitung die Teams, welche Startnummern ihre SD-Speicherkarten nach dem Rennen abzugeben haben. Lässt das jeweilige Team eine Frist von beispielsweise 30 Minuten nach dem Rennen verstreichen, so muss es mit den entsprechenden Sanktionen rechnen.

Es ist unbestritten, dass hier ein zeitlicher Mehraufwand nötig ist. Uns sei an dieser Stelle daher noch einmal ins Gedächtnis gerufen, dass diese ganze Diskussion mit dem Ziel geführt wird, in Zukunft keine unnötigen Menschenleben zu riskieren. Aus meiner Sicht kann da der zeitliche Aufwand kein relevanter Aspekt sein, ein entsprechendes System abzulehnen. Der Wunsch ist einhellig gewesen, die VLN zu professionalisieren, in dem Zusammenhang darf die Rennleitung der aktuellen Entwicklung in Nichts zurückstehen. Auch die Frage, ob ein permanenter Renndirektor nicht sinnvoller wäre, darf an dieser Stelle einmal gestellt werden.

Was die Kosten betrifft, so darf man davon ausgehen, dass man den Teilnehmern ein entsprechendes Kamerasystem für unter 1.000€ innerhalb eines Rahmenvertrags zur

Verfügung stellen kann. In Relation zu den Gesamtbudgets, welche in der VLN nötig sind, verbitte ich eine Diskussion darüber, ob dies den Teams zuzumuten sei.

Die einzig wirklich ernstzunehmende Frage ist, wer ein Fehlverhalten anzeigen darf. Unter den Teilnehmer würde diese Möglichkeit mit Sicherheit zum denunzieren verführen. Hier bin ich mir nicht ganz sicher, welchen Weg man bestreiten sollte.

3. Signalling System und Sicherheitszonen

Eine weitere zu klärende Komponente ist die des Signalling System und den Sicherheitszonen. Diese Komponente steht in unmittelbaren Zusammenhang zu Punkt 1, den Tempolimits. Wo beginnt eine Sicherheitszone, in welcher ein Tempolimit besteht, und wo endet diese Sicherheitszone. Ebenso ist zu klären, wie diese Sicherheitszone mittels eines Signalling System den Teilnehmern angezeigt wird.

Zwei grundsätzliche Möglichkeiten bieten sich an. Die erste wäre, generell alle Posten in dieses System einzubinden. Wenn beispielhaft an Posten 155 ein Unfall geschehen ist, welcher den Einsatz eines Tempolimits von 100km/h, sowie die Einrichtung einer Sicherheitszone erfordert, so könnte an Posten 153 angezeigt werden, dass ab Posten 154 eine Tempo-100 Sicherheitszone beginnt. Enden würde diese dann ab Posten 156 mit dem Einsatz der grünen Flagge. Diese Möglichkeit unter Berücksichtigung aller Posten beschreibt den Idealzustand ohne Beachtung der Kosten.

Möchte man dieses Signalling moderner Weise mittels eines LED-Anzeigesystem gestalten, so würde dies entsprechende Kosten mit sich führen. Allerdings wäre das System dann ebenso für den Einsatz beim 24h Rennen zu verwenden. Der Nachteil dieses Idealmodells besteht darin, dass ein solches Signalling System an jedem Posten zu installieren wäre. Hinzu kommt die notwendige Schulung der Sportwarte, deren Koordination für ein solches System deutlich besser funktionieren muss als dato.

Die zweite Variante entspricht im Grunde genommen nur einer abgespeckten Version des oben beschriebenen Modells. Dazu ist eine Aufteilung der Nordschleife in Sektoren nötig, die sich aber z.B. an den Hauptposten orientieren könnte. Mindestens aber sollte die Nordschleife bei einer Rundenzeit von 7 Minuten für einen GT3-Rennwagen über mehr als 14 Sektoren bestehen, was einer Sektorzeit unter grüner Flagge von etwa 30 Sekunden entspräche. So wären dann auch deutlich weniger LED-Anzeigen nötig, in dem Fall demnach nur 14.

Das Problem, welches allerdings dann ungelöst wäre, hängt mit der Länge der Sektoren zusammen. Ist beispielhaft ein entsprechender Unfall in der ersten schnellen Links am Metzgesfeld geschehen, so wäre z.B. ab dem Hauptposten 9 ein Tempolimit von z.B.

100km/h vorgeschrieben. Da die Kurve und der Unfall aber bereits ca. 150m hinter dem Hauptposten 9 ist, müssten die Teilnehmer nach passieren der Unfallstelle trotz freier Strecke noch bis Breidscheid das Tempolimit halten, da sich erst dort der Hauptposten 10 befindet. Dieses Problem kann man jedoch leicht beheben, indem man die grüne Flagge einfach ab dem nächsten Posten nach dem Unfall zeigt und die Geschwindigkeit somit wieder freigegeben ist.

Das charmante an der zuvor genannten Lösung, dass für eine gesamte Sicherheitszone ein Tempolimit gilt, liegt jedoch darin, dass man anhand der Sektorzeiten ohne weitere Hilfsmittel Rückschlüsse auf die Geschwindigkeit der Teilnehmer ziehen kann. Die Rennleitung hätte dann für jeden Sektor die entsprechenden Zeiten vorliegen, welche entweder bei Tempo-60 oder aber bei Tempo-100 nicht unterschritten werden dürfen. All die aufgeführten Probleme im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsmessung, welche unter Punkt 1 besprochen wurden, wären damit gelöst und man hätte mit diesem Modell zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Das Problem, dass die Fahrzeuge jedoch weiter ein Tempolimit einhalten müssten, obwohl die Unfallstelle entweder noch weit entfernt ist, oder aber bereits hinter einem liegt und man dennoch nicht beschleunigen darf, lässt sich nur dadurch lösen, indem man die Sektoren kleiner macht, d.h. deren Anzahl erhöht, was aber wiederum erhöhte Kosten zur Konsequenz hat.

FAZIT

Wir haben in der Analyse gesehen, dass die Kostenproblematik ein ständiger Begleiter des Themas Sicherheitskonzept ist.

Ich darf dennoch bezweifeln, dass sich die dazu notwendigen Kosten auch nur annähernd auf dem Niveau bewegen würden, welches für die Errichtung des zum Teil auf atemberaubende Art und Weise mangelhaft installierten Sicherheitszaun nötig war. Bedenkt man allerdings, dass es sich um eine langfristige Zukunftsinvestition handelt, welche den Erhalt des Rennbetriebs auf der Nordschleife nachhaltig sichern kann, dann sollte man sich der Notwendigkeit dieser Investition im Klaren sein.

Im Übrigen würde der Sicherheitszaun an einer der gefährlichsten Stellen auf der Nordschleife, der Außenseite der Mutkurve, der Sicherheit auf der Nordschleife ebenfalls gut zu Gesicht stehen. Wer sich dort über die Leitplanke überschlägt, dem ist nur ein guter Flug zu wünschen.

Schlusswort

Als Kind des Nürburgrings und Ureifeler, ist es für mich eine ganz besondere Herzensangelegenheit, dass diese Rennstrecke auch kommenden Generationen erhalten bleibt. Den Spass und das Gefühl, mit einem GT3 Rennwagen die Rennstrecke zu erkämpfen, ist unbeschreiblich. Es ist sicherheitstechnisch nichts gegen diese schnellen Rennwagen auf der Nordschleife einzuwenden, lediglich der enorme Wettkampf und die atemberaubende Entwicklung der VLN erfordert ein allseitiges Umdenken. Ich würde mir wünschen, wenn dieses Papier dazu beiträgt, den Stein, welcher ohnehin schon am Rollen ist, noch ein bißchen mehr anzustoßen.

Marc Hennerici