



**LANGSTRECKEN
MEISTERSCHAFT
NÜRBURGRING**

Preis 2€

racing news

16. Juli 2016 | 5. Lauf

56. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



Lenkste

Wie ein Rennen in der
VLN geplant, organisiert
und gesteuert wird



Privatangelegenheit: Hausbesuch bei Amateurrennfahrer Rolf Derscheid



Dringende Angelegenheit: Betrachtungen zur Entscheidung der Halbzeitmeisterschaft



Familienangelegenheit: Interview mit Peter Mies über die Erfolgsfahrt von Sohn Alexander





▶▶▶ In der Race Control werden die Streckensicherungskameras des Grand-Prix-Kurses überwacht, die Meldungen der Sportwarte von der Nordschleife aufgenommen und die Einsätze von DMSB-Staffel, Intervention-Cars, E-Units, Rettungswagen und Feuerwehr koordiniert

Auf die Dauer hilft nur Power

Was steckt an Arbeit und Aufwand in der Organisation und Durchführung eines VLN-Rennens? Ein Blick hinter die Kulissen beim „41. DMV 4-Stunden-Rennen“ der Renngemeinschaft Düren gibt Aufschluss. Über 500 Personen sind für das Gelingen der Veranstaltung im Einsatz. Die Vorbereitungen dauern fast ein Jahr.

Die Rechnungen für die gezahlten Nennelder hat er allen Teams zugesandt, damit sie die dem Finanzamt vorlegen können. Und die Dokumente, die der eine oder andere Teilnehmer dringend benötigt, um dem Versicherer einen Unfall auf der Rennstrecke zu melden, hat er ebenfalls verschickt. Er hat auch die Anzahl der gefahrenen Runden eruiert, mit denen die Fahrer den Nachweis für die DMSB Permit Nordschleife erbringen müssen; die waren dieses Mal sogar besonders zahlreich, und so gab es für ihn reichlich zu tun, er musste die per Hand ausgefüllten Fahrerwechselkarten aller Autos einzeln prüfen.

Für Robert Rust liegt das „41. DMV 4-Stunden-Rennen“ gerade elf Wochen zurück; er hat, betont er, „die unheimlich umfangreiche Nacharbeit“ soeben erledigt, und schon ist er mit den Gedanken bei der 42. Auflage der Veranstaltung, die in der VLN die Renngemeinschaft Düren organisiert und durchführt. Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Es dauert nicht mehr lange, ein paar Wochen noch, und Rust versammelt Anfang September die wichtigsten Leute aus dem Verein, die so genannte „Kerngruppe“, wieder in den von der RG Düren angemieteten Räumen eines Privathauses in Merzenich, damit sie „ihr“ nächstjähriges Rennen

angehen, das voraussichtlich erneut irgendwann im April stattfinden wird.

Die Renngemeinschaft Düren, 1963 gegründet, bestritt 1975 auf der Nürburgring Nordschleife ihr erstes Langstreckenrennen, das 1977, beim Start des Langstreckenpokals, ein Lauf der VLN wurde – und es bis heute ist, ohne Unterbrechung. Rust trat der RG Düren 1982 bei und ist seitdem ihr Geschäftsführer; in diesem Jahr war er zum 39. Mal der Veranstaltungs- und Organisationsleiter eines VLN-Laufs.

Es sind die RG Düren und Robert Rust, die, stellvertretend und exemplarisch, die zweckdienlichen Hin-



weise liefern, wenn es um die Recherchefrage geht, was an Arbeit und Aufwand notwendig ist, um in der VLN ein Rennen zu planen und vorzubereiten, zu organisieren und durchzuführen und zu kontrollieren, abzuwickeln und nachzubereiten. Denn in diesem Kontext „herrschen“, wie Karl Mauer, der Generalbevollmächtigte der VLN, gelegentlich erstaunt erfahren muss, „bisweilen doch ziemlich falsche Vorstellungen.“ Sogar bei solchen Leuten, die seit Jahren zur Stammklientel der VLN gehören.

Dass Organisation und Durchführung eines VLN-Rennens eine gewisse Größenordnung haben müssen, lässt sich ja schon mit dem Blick auf ein paar schlanke Zahlen erahnen. Da ist zum einen die Dimension der Rennstrecke: Der Nürburgring misst in der VLN-Variante (Nordschleife kombiniert mit der Kurzanbindung des Grand-Prix-Kurses) exakt 24,358 Kilometer in der Länge; und er dreht, übrigens, seine Runde über eine Gesamtfläche von etwa 36 Quadratkilometern schönster Eifel, mitten in einem Landschaftsschutzgebiet.

Da ist zum anderen die Dimension des Teilnehmerfeldes: In der Saison 2015, zum Beispiel, waren bei den zehn Rennen der VLN durchschnittlich 155 Rennautos am Start, diese wurden von durchschnittlich rund 150 Teams eingesetzt und von insgesamt etwas über 900 Fahrern pilotiert. Was die Austragung eines Langstreckenrennens mit so einem Teilnehmerfeld auf so einer Rennstrecke also an Ressourcen benötigt, an Personal, an Zeit, an Intelligenz, an Management, an Technik, an Material, an Organisation und Überwachung, sollte doch enorm sein. Die Aufgabe eines Veranstalters wie die der RG Düren in der permanenten Kooperation mit der VLN entwickelt sich so zur hochkomplexen Angelegenheit.

„Die größte Herausforderung“, weiß Karl Mauer, „besteht darin, die richtigen Menschen in der ausreichenden Anzahl zur richtigen Zeit am richtigen Platz zu haben.“ Das größte Kontingent an Personal bilden während einer Veranstaltung, logischerweise, die Sportwarte. Ungefähr 400 von ihnen sind bei

jedem Rennen der VLN im Einsatz, 370 entlang des Grand-Prix-Kurses und der Nordschleife (die insgesamt 207 Posten links und rechts der Strecke sind in 16 Abschnitten zusammengefasst), die restlichen 30 in der Boxengasse. Diese ehrenamtlich tätigen Männer und Frauen gehören knapp 20 unterschiedlichen „Helfergruppen“ an, das sind Marshall-Clubs oder auch Automobilclubs, und sie organisieren sich über die jeweiligen Club-Verantwortlichen und die entsprechenden Abschnittsleiter weitestgehend selbst. Die Abschnittsleiter stimmen sich mit der VLN direkt ab, mit Horst Golombeck, der das Büro der Rennleitung am Nürburgring leitet, oder mit dem Leiter der Streckensicherung, Andreas Mühlenbernd.

Um die Einsätze der Sportwarte und deren Koordinierung muss sich der jeweilige Veranstalter eines VLN-Rennens nicht kümmern, auch nicht um die personelle Besetzung der Rennleitung, der Race Control, der Zeitnahme, der Technischen Abnahme, der Rennverwaltung im Start- und Zielhaus, der Aufsicht im Fahrer-



▶▶▶ Meeting der Organisationsverantwortlichen mit den Sportkommissaren, Vertretern von Rennleitung und Technik am Freitagabend (oben). Dokumentenabnahme und Technische Abnahme (Mitte). Erste Fahrerbesprechung am Freitagabend im Media Centre (unten)

lager; dies sind Aufgaben, die von der VLN gesteuert und erledigt werden. „Die zentralen Positionen in der Rennorganisation sind permanent besetzt“, erläutert Mauer. „Dort arbeiten in der Regel bei allen Rennen immer dieselben Personen; sie verfügen über viel Erfahrung und garantieren für die notwendige Kontinuität und Qualität im Rennbetrieb über die gesamte Saison hinweg.“

Der Verantwortungs- und Gestaltungsbereich jedes der zehn Automobilclubs, die in der VLN ein Rennen ausrichten, ist die Veranstaltung als Ganzes: die monatelange Vorbereitung, die allumfassende sorgfältige Organisation und Durchführung, die Verbindung aller relevanten Bereiche, das Drumherum, die Nachbe-

Ein großes und optimal strukturiertes Teilnehmerfeld ist nicht nur eine besonders lukrative, sondern auch eine besonders diffizile Angelegenheit.

reitung. Die Renngemeinschaft Düren, in dieser Saison Veranstalter des zweiten Laufes am 30. April, war für die Ausschreibung, die Nennung und die Dokumentenabnahme zuständig, für alle bürokratischen Abläufe also und mithin für die direkte Kommunikation mit den Teams und den Fahrern, sie verstärkte personell bestimmte Bereiche des Rennbetriebs wie die Rennleitung etwa oder die Technische Abnahme, sie sorgte, gewohnt routiniert, für den reibungslosen Ablauf der gesamten Veranstaltung. „Wir müssen den totalen Überblick haben“, stellt Rust klar, „sonst herrschen Stress und Chaos.“

Die herrschten nicht. Dafür sorgte „ein großer Pool“ an erfahrenen, zuverlässigen, engagierten Mitarbeitern, Helfern, Unterstützern. Bestand die „Kerngruppe“ aus gut zehn Mann, Leuten auf den Schlüsselpositionen des Vereins wie Schatzmeister, Sportleiter oder Materialwart, so wuchs die Mannschaft um den Veranstaltungs- und Organisationsleiter (und Rennsekretär) am letzten April-Weekend auf gut 70 Personen an; somit war fast jedes zweite der fast 150 Mitglieder zählenden RG Düren am Nürburgring im Einsatz.

„Aufgrund der jahrzehntelangen Tätigkeit als Veranstalter hat die RG Düren eine eigene komplette Organisationsstruktur für ein Rennen und die erforderlichen Personalressourcen dazu“, berichtet Rust (der bis zu seiner Pensionierung als leitender Mitarbeiter einer kommunalen Finanzverwaltung tätig war). Somit ist die RG Düren, im Gegensatz zu anderen Automobilclubs, auch kaum auf externe Verstärkung angewiesen; nur sechs Leute des Dortmunder-Motorsport-Clubs band der Organisationsleiter 2016 in sein Team ein, vornehmlich für Aufgaben in der Dokumentenabnahme.

Es sind über die vielen Jahre durchweg meist dieselben Leute, mit denen Robert Rust, der von 2008 bis 2011 auch als Geschäftsführer der VLN fungierte, das „DMV 4-Stunden-Rennen“ der RG Düren „stemmen“ kann, die Fluktuation ist ziemlich gering. „Wir sind Hobbyisten“, unterstreicht er, „Ehrenamtler, die das, was sie tun, gerne tun.“ Sehr gerne tun. Es ist der Enthusiasmus der Leute der RG Düren wie aller anderen, die sich in der VLN und für die VLN auf dem Nürburgring einsetzen und dafür ihre Freizeit opfern und, mitunter, sogar Urlaub nehmen, es ist deren Leidenschaft für den Motorsport, deren Liebe zur Nürburgring Nordschleife und zur VLN, auf die sich Robert Rust und seine Vereinskameraden der RG Düren verlassen müssen, und mit ihnen die VLN und ihre Mitglieder, die Rennteams und ihre Fahrer, das Publikum und die Medien.

Ein Langstreckenrennen auf der Nordschleife zu organisieren und durchzuführen, ist Jahr um Jahr eine sehr große Herausforderung für die RG Düren (wie für jeden anderen Club). „Wir haben ja nur einen Schuss, und der muss sitzen“, pointiert Rust. Also gilt es, die gemachten Erfahrungen nicht von Rennen zu Rennen, sondern von Saison zu Saison weiter zu transportieren. Langzeiterfahrungen, die den Leuten der RG Düren dabei helfen, auch größere Starterfelder zu managen. „Seit vielen Jahren haben wir die Veranstaltung mit den meisten Teilnehmern“, konstatiert Rust. Bekanntlich nutzen viele professionelle und semiprofessionelle Teams die ersten Läufe der VLN, um sich auf das 24h-Rennen vorzubereiten. Insgesamt 184 Nennungen nahm die RG Düren dieses Jahr entgegen, darunter die von 26 GT3-Autos und acht Autos in der Klasse SPX.

Derart viele „große Autos“ fahren, besonders nach der Reformie-



Organisationsleiter Robert Rust und RG Düren-Schatzmeister Bernd Burkhardt

Neun Monate Vorbereitung Die Etappen bis zum Rennen

September 2015

- Festlegung der Struktur der Organisation

November 2015

- Bekanntgabe der Eckdaten der Ausschreibung
- erste Budgetplanung auf Basis der Starterzahl im vorangegangenen Rennen

Januar 2016

- erstes Meeting der Kerngruppe der Organisation
- Verteilung der Hauptaufgaben
- Veröffentlichung der Kurzausschreibung

Februar 2016

- erstes Meeting des kompletten Organisationsteams

März 2016

- Fertigstellung des Zeit- und Organisationsplans

Anfang April 2016

- Finalisierung des Budgetplans auf Basis der tatsächlichen Teilnehmerzahl

Mitte April

- zweites Meeting des 70-köpfigen Organisationsteams

28. April 2016

- Eintreffen der Clubmitglieder am Nürburgring
- Aufbau des Fahrerlagers beginnt

30. April 2016

- 41. DMV 4-Stunden-Rennen

Anfang Mai 2016

- Manöverkritik mit allen Mitgliedern der RG Düren im Rahmen des monatlichen Clubabends



▶▶▶ Innerhalb von 90 bis 120 Minuten haben die bis zu 150 Teams ihre Plätze im Fahrerlager bezogen (oben). Andreas Mühlenbernd koordiniert als permanenter Leiter der Streckensicherung den Einsatz der Sportwarte an der 24,358 Kilometer langen Nordschleife

rung der Nenngeldstruktur im letzten Winter, natürlich reichlich Geld in die Kasse des Veranstalters. Nachdem die RG Düren die Abgaben an die VLN (für die Miete der Strecke und Streckenmodule wie Fahrerlager und Parkplätze, für Versicherungen, für die Maßnahmen der Sicherheit) bezahlt und die Rechnungen des DMSB und der externen Dienstleister beglichen hat, bleibt ihr eine ausreichende Summe, mit der sie einerseits ihren Beitrag zum Finanzausgleich mit den weniger privilegierten Veranstaltern der VLN leistet und andererseits ihr gesamtes Jahresbudget als eingetragener Verein (für die Jugendarbeit etwa) generiert.

Damit sind die Gesamtkosten eines Rennens noch nicht überschlagen. Die VLN als Dachorganisation stellt allen Veranstaltern überdies zentrale Leistungen in einer Jahreshöhe von rund 650.000 Euro zur Verfügung, etwa für Produktion und Übertragung von TV-Beiträgen, Livestream, DVB-T, Radio Nürburgring, Gebühren und andere von der VLN in Auftrag gegebene Dienstleistungen.

Ein großes und optimal strukturiertes Teilnehmerfeld ist nicht nur eine besonders lukrative, sondern auch eine besonders diffizile Angelegenheit. „Schwierig macht die Organisation eines VLN-Rennens die

Das größte Kontingent an Personal bilden während einer Veranstaltung die Sportwarte. Etwa 400 von ihnen sind bei jedem Rennen der VLN im Einsatz.

heterogene Zusammensetzung der Teilnehmer, wie sie in dieser Spreizung bei keinem anderen Rennen, in keiner anderen Rennserie existiert“, gibt Mauer zu bedenken. Am einen Ende der Starterliste hat die VLN-Teil-

nehmer, die auf absolutem Profi-Level auf allen Rennstrecken dieser Welt unterwegs sind; am anderen Ende hat sie Teilnehmer, die auf reinem Amateur-Level noch nirgendwo anders gefahren sind als auf der Nordschleife. Mauer erklärt: „Die unterschiedlichen Teilnehmertypen stellen natürlich völlig unterschiedliche Ansprüche und haben auch völlig unterschiedliche Vorstellungen davon, wie so ein Rennen abzulaufen hat.“ Und Rust bestätigt: „Alle Teilnehmer unter einen Hut zu bringen und sie zufriedenzustellen, ist wohl die größte Herausforderung.“ Da sind kommunikative Kompetenz und ein sensibles Händchen, gelegentlich aber auch sehr klare Ansagen gefragt.

Klare Ansagen sind selbstverständlich auch intern notwendig. Und die finden sich im so genannten „Rennordner“, der so etwas wie das obligatorische Kursbuch für ein VLN-Rennen ist. „Wir haben den Vorteil, dass die Rennen und die ganze Veranstaltung nach einem bestimmten Grundmuster ablaufen, an dem sich die Veranstalter orientieren. Es handelt sich



▶▶▶ Dietmar Busch und Andreas Thamm warten vor der Startaufstellung des „41. DMV 4-Stunden-Rennens“ auf ihren Einsatz: 18 Minuten vor dem offiziellen Start des Rennens fahren sie im Führungsfahrzeug vor der ersten Startgruppe in die Einführungsrunde

um ein mehr oder weniger genormtes Verfahren“, bekräftigt Mauer.

Robert Rust und „seine“ RG Düren entnehmen dem „Rennordner“ alle Vorgaben, Vorschriften, Vordrucke, die sie für „Rennplanung und Rennaufbau“ benötigen. Der „Rennordner“ sagt, wer wann wo zu sein oder wer wen wie in welchem Falle zu benachrichtigen hat; er bestimmt, mit wie vielen Flaggen-sätzen, Besen und Feuerlöschern die Streckenposten zu versorgen, Ausfälle in Training und Rennen zu melden oder Enthafte-erklärungen auszufüllen sind. Der „Rennordner“ war übrigens ein veritabler Stehordner, als er Mitte der 1990er-Jahre eingeführt wurde; er ist, gewissermaßen, die Masterarbeit von Horst Golombeck, der auch für die Belegung des Fahrerlagers und den Bezug der Boxen zuständig ist. Seit 2001 gibt es das Kompendium nur noch in digitaler Form, er hat ein Datenvolumen von zirka 1,2 Gigabyte und beinhaltet 100 Dateien (was schätzungsweise 400 DIN A4-Seiten ausgedruckten Papiers entspricht).

Ein VLN-Rennen ist, im Grunde genommen, eine Eintagesveranstaltung, die am Samstag in der Früh um sechs Uhr beginnt und am Samstag-abend um 20 oder 21 Uhr endet. Der minutiös ausgearbeitete, 16 Seiten lange „Zeit- und Organisations-

materials und der Schlüssel von der Nürburgring Betreiber-Gesellschaft“.

In der Tat können die Teams bereits am Donnerstagabend ihre zugewiesenen Plätze im Fahrerlager beziehen. „Das ist eine Goodwill-Geste der CNG“, erzählt Mauer, „denn die VLN mietet das Fahrerlager erst ab Freitag früh.“ Am Freitag gibt es die Test- und Einstellfahrten, auf der Grand-Prix-Strecke (wenn die VLN Veranstalter ist), auf Grand-Prix-Strecke plus Nordschleife (wenn die CNG Veranstalter ist); zudem beginnt die Dokumentenabnahme um 11 Uhr und um 13 Uhr die Technische Abnahme.

So ist die VLN-Veranstaltung für die meisten Teilnehmer und für viele der über 500 Mitglieder der Organisation de facto längst auf zwei Tage angewachsen. Für Robert Rust ist der VLN-Lauf der RG Düren hingegen „schon lange eine Jahresbeschäftigung“. Nach dem Rennen ist eben vor dem Rennen. ■

Egon Zeimers

550 Personen im Einsatz Die Manpower der Organisation*

| | |
|-----|---|
| 70 | Veranstaltungsorganisation |
| 14 | Rennleitung und Verwaltung |
| 25 | Race Control |
| 4 | Sportkommissare |
| 4 | Zeitnahme |
| 15 | Technik / Technische Abnahme |
| 18 | Ordner Fahrerlager / Fahrerlagerzufahrt |
| 400 | Sportwarte |

* Die Zahlen beziehen sich auf das „DMV 4-Stunden-Rennen“ und können im Vergleich zu anderen VLN-Veranstaltungen leicht variieren.

plan“ der RG Düren für das „41 DMV 4-Stunden-Rennen“ (dessen Rohversion Bestandteil des „Rennordners“ ist) begann allerdings mit diesem Eintrag: Donnerstag, 28. April 2016, 13 Uhr – „Entgegennahme des Abspermate-