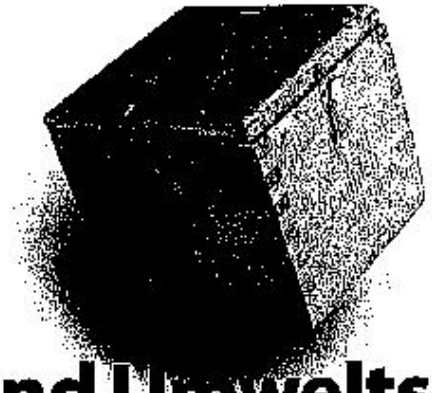

FUNDSTÜCK
Motorsport und Umweltschutz

Tilman Kluge über die Natur- und Landschaftsverträglichkeit motorsportlicher Betätigungen in der freien Natur.

Die unmögliche Tatsache *(Original-Text)*

Palmström, etwas schon an Jahren,
wird an einer Straßenbeuge
und von einem Kraftfahrzeuge
überfahren.

„Wie war" (spricht er, sich erhebend
und entschlossen weiterlebend)
„möglich, wie dies Unglück, ja –:
daß es überhaupt geschah?

Ist die Staatskunst anzuklagen
in bezug auf Kraftfahrwagen?
Gab die Polizeivorschrift
hier dem Fahrer freie Trift?

Oder war vielmehr verboten,
hier Lebendige zu Toten
umzuwandeln, – kurz und schlicht:
durfte hier der Kutscher nicht –?"

Eingehüllt in feuchte Tücher,
prüft er die Gesetzesbücher
und ist alsobald im klaren:
Wagen durften dort nicht fahren!

Und er kommt zu dem Ergebnis:
„Nur ein Traum war das Erlebnis.
Weil", so schließt er messerscharf,
„nicht sein kann, was nicht sein darf."

Christian Morgenstern 1910

Die unmögliche Tatsache *(Rallye-Version)*

Ein Frosch, die Rallyes schon gewohnt,
wird an einer Wegebeuge
und von einem Kraftfahrzeuge
glatt verschont.

„Wie war" (spricht er, sich erhebend
und verwundert weiterlebend)
„möglich, wie die Rettung, ja –
dass sie überhaupt geschah?

Ist die Staatskunst anzuklagen
in Bezug auf Rallyewagen?
Gab die Motorsportvorschrift
hier keinem Fahrer freie Trift?

Oder war vielmehr geboten,
hier Lebendige zu Toten
umzuwandeln, kurz und schlicht
musste hier der Fahrer nicht?"

Nach einem guten Mahl von Egeln
prüft der Frosch diverse Regeln
und ist alsobald im Klaren:
Man musste hier den Frosch totfahren.

Und er kommt zu dem Ergebnis:
„Nur ein Traum war das Erlebnis.
Weil", so schließt er messerscharf,
„nicht sein kann, was nicht sein darf."

Tilman Kluge 2006,
frei nach Christian Morgenstern

Motorsport ist eine Sportart, deren Ausführung in Sachen Umweltschutz besondere Anstrengungen verlangt. Das bedarf keiner weiteren Diskussion. Für diese jedoch besteht umso mehr Anlass, wenn ganz im Sinne von Christian Morgensterns „Die unmögliche Tatsache"[1] angenommen werden sollte, solche Anstrengungen seien von vornherein zum Scheitern verurteilt. Eine entsprechende Adaptation von Morgensterns besagtem Gedicht über den Rallyesport[2] könnte diese Auffassung bestärken, aber nicht notwendigerweise beweisen.

Urteile und Vorurteile über Motorsport sind vielfältig, vor allem, wenn er abseits abgeschlossener Sportstätten stattfindet. Dies gilt beispielsweise für Rallyes und für Enduro-Wettbewerbe. Im Folgenden sollen solche Motorsportarten behandelt werden, die nicht in festen Sportstätten (wie bei der Formel 1) verortet werden können.

Urteile und Vorurteile nehmen vor allem dann bizarre Züge an, wenn ihnen eine vermeintlich offizielle Verbindlichkeit zugemessen wird. Ein prägendes Beispiel solcher Vermeintlichkeiten stellt eine „fachliche Erläuterung zum Begriff der Natur- und Landschaftsverträglichkeit sportlicher Betätigungen in der freien Natur"[3] dar, die der Beirat für Umwelt und Sport beim Bundesumweltministerium (BMU) im Jahre 2001 beschlossen hat. Der unzutreffende Eindruck einer öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeit des Beschlusses wird vor allem durch dessen Veröffentlichung durch das Bundesamt für Naturschutz erweckt.

Nach den Vorgaben des § 4 des Bundesnaturschutzgesetzes[4] (BNatSchG) soll jeder „nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege beitragen und sich so verhalten, dass Natur und Landschaft nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt werden". Würde diese Vorgabe eingehalten, wären sportliche Betätigungen natur-

und landschaftsverträglich, es sei denn, sie erfolgten mittels Verbrennungsmotoren. Dieses letzte Negativkriterium von insgesamt sieben beziehe sich auf die unmittelbare Ausübung der sportlichen Aktivität. Nicht eingeschlossen seien die An- und Abreise sowie unmittelbar für die Sportausübung notwendige Hilfsgeräte.

So entledigte sich der Beirat weitgehend unbemerkt seiner Bringschuld, z.B. weitergehende Ausführungen über winterwochenendliche Verkehrsstaus in Richtung der Wintersportregionen vorzulegen.

In der Allgemeinheit ist es oftmals unbekannt, dass vor allem Bundesregierungen die klassische Struktur von Regierung und Parlament durch eine beträchtliche Zahl von Beiräten und Kommissionen ergänzen und damit so manche Kompetenz eines Fachministeriums zu dessen Verdruss zumindest partiell „outsourcen". Empfehlungen solcher Gremien aber können allenfalls einer Regierung helfen, ersetzen aber nicht rechtsstaatlich zulässige oder gebotene Regelwerke wie Gesetze und Rechtsverordnungen. Nur diese weisen die erforderliche Allgemeinverbindlichkeit auf.

§4 BNatSchG (s.o.) eröffnet jedem die Möglichkeit, sich, bzw. seinen Sport, also auch Motorsport, eigenverantwortlich dahingehend zu prüfen und so zu planen, dass er die Vorgaben des §4 BNatSchG einhält. Der Gesetzgeber hatte 2002 trotz des bereits auf dem politischen Markt befindlichen Beschlusses des Beirats für Sport und Umwelt bewusst darauf verzichtet, irgendeine Sportart im Gesetz von vornherein als natur- und landschaftsunverträglich zu stigmatisieren. Der Beirat für Umwelt und Sport hatte dies 2001 ohne Not, aber umso mehr nach der Devise, dass nach seinem Gusto „nicht sein kann, was nicht sein darf", getan. Insoweit hat er sowohl dem Motorsport als auch dem Gesetzgeber einen Bärendienst erwiesen.

Als Kontrapunkt sei der Titel der „Olsberger Thesen"[5] des Deutschen Motorsportverbands (DMV) ins Feld geführt:

Motorsport ist Umwelt

Demnach sei Motorsport eine mit dem Naturschutz vereinbare Umwelt. Sportliche Betätigungen in der freien Natur dienten, so auch der Motorsport, in der Regel der Erholung sowie dem Natur- und Landschaftserlebnis. Werden bei ihrer Ausübung die Vorgaben u.a. des §4 Bundesnaturschutzgesetz eingehalten, seien auch motorsportliche Betätigungen natur- und landschaftsverträglich. Motorsport werde dort betrieben, wo er mit den Belangen des Naturschutzes und denen sportlicher Betätigung abgestimmt werden könne.

Letzteres verlange besondere Kenntnisse der Motorsportler über den Naturschutz wie auch besondere Kenntnisse der Ansprechpartner über den Motorsport, sei es in der Legislative oder in den Fachbehörden (vor allem Naturschutzbehörden). So seien Motorport und Naturschutz kein Gegensatz. Wie jeder andere Sportler, so müsse auch ein Motorsportler fair zur Natur sein, also Natur schützen. Genauso müssten aber jene, die die Natur beruflich oder ehrenamtlich vor Schäden bewahrten, fair mit Motorsportlern umgehen, in diesem Sinne also sportlich sein.

Es erfordert in Sachen Sport und Umwelt offensives Denken, um derlei Selbst- und Naturbewusstsein in den Reihen von Motorsportlern weiter zu etablieren.

Kaum jemand wird, gefragt nach der Befindlichkeit der Familie, antworten, er verhaue nicht seine Ehefrau. Er wird (hoffentlich) antworten, man lebe in Harmonie miteinander. Anders ist das stellenweise immer noch im Motorsport. Nach wie vor bekunden einige Motorsportler, gefragt nach der Befindlichkeit des Motorsportes, man ruiniere nicht die Natur, anstatt das Selbstbewusstsein an den Tag zu legen, um sagen zu können, man betreibe seinen Sport in Harmonie mit der Natur. Umwelten und Motorsport müssen sich quasi „gegenseitig befruchten"[6]. So ist besonders positiv zu vermerken, dass ein Verein auf seiner Internetseite die eigene Verantwortung wie folgt formuliert: „Wir bedanken uns bei den ... Behörden ... und sind uns unserer Verantwortung bewusst."[7]

Umgekehrt ist es nach wie vor nicht verwunderlich, dass die Devise des DMV „Motorsport ist Umwelt" (s.o.) außerhalb des Verbands nur geteilte Zustimmung fand, denn sie könnte zu Widerspruch im grünen Lager im weiteren Sinne führen. Aber genau diesem Widerspruch und den damit verbundenen Diskussionen muss sich der Motorsport stellen. Vor allem muss unterschieden werden zwischen kritischen Nachfragen und prinzipieller Ablehnungsbürokratie.

Umgang mit Behörden

Bürokratie ist vor allem dann gegeben, wenn eine Behörde nicht in der Lage oder sogar nicht willens ist, ihr Handeln inhaltlich und rechtlich zu begründen. Im Interesse sportlicher Fairness liegt die Feststellung, dass nicht jeder bürokratische Verdruss *mit* Behörden, sondern auch *von* Behörden zu verantworten ist. Beispiele für Fälle, in denen Behörden fair handelten, was in der überwiegenden Mehrheit der Fälle positiv zu vermerken ist:

- Im für ein Bergrennen vorgesehenen Terrain brütet u.a. zu bestimmten Jahreszeiten der Schwarzstorch. Der Motorsportverein soll nachweisen, dass seine Veranstaltung (vor allem die Zuschauerströme) diese besonders geschützte Art nicht behelligt.[8]
- Im für eine Rallye vorgesehenen Terrain leben zu bestimmten Jahreszeiten u.a. der Schwarzstorch und der Neuntöter. Der Motorsportverein meldet sich erst drei Tage vor Veranstaltungsbeginn. Die Behörde lehnt ab.[9]
- Im für eine Rallye vorgesehenen Terrain liegen „Natura-2000"-Gebiete[10]. Die Behörde verlangt ausführliche Gutachten, betroffen sind über 20 Arten.[11]
- In Zuge der „Rallye Deutschland" (ca. 250.000 Zuschauerbewegungen), einem Weltmeisterschaftslauf, verlangte eine Behörde ein „Monitoring", also eine wissenschaftliche Begleitung der ökologischen Situation vor und nach der Veranstaltung[12]. Inzwischen, fünf Jahre später, betreibt der Veranstalter von sich aus zusammen mit einer Hochschule weitergehende Untersuchungen.
- Eine Behörde verlangt umfassende Antragsunterlagen von der Beschreibung der Sportart über Naturschutzbelange bis hin zur Ersatzbeschilderung von unterbrochenen Fuß- und Radwanderwegen.[13]
- Eine Behörde akzeptierte einen unvollständigen Antrag, macht aber bei der Genehmigung z.T. unsinnige Auflagen. Der Veranstalter musste sich das selbst zuschreiben, hätte er doch einen tauglichen Antrag vorlegen und sich die einvernehmlich mit der Behörde erfolgte nachträgliche Nachbesserung ersparen können.

Einige Beispiele, vor allem das vorletzte, mögen unbequem oder sogar überzogen erscheinen. Andererseits können Vereine in der Mehrzahl der Fälle offensiv (s.o.) zeigen, dass sie ihr Metier auch außerhalb des rein sportlichen Regelements beherrschen. Und letztendlich kommt es einer Behörde sehr zupass, wenn ihr im Grunde eine „perfekte" Planung vorliegt, die entsprechend wenig Verwaltungsaufwand verlangt.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass viele Behörden eine Genehmigung einer Motorsportveranstaltung auch gegenüber politisch höheren Instanzen vertreten müssen. Dies ist zwar im Grunde unzulässig, weil politisches Kalkül und möglicherweise daraus erwachsende Erlasse nichts, die anzuwendenden Gesetze und Verordnungen hingegen alles ausmachen müssten. Es kann aber zumindest nicht schaden, den Sinn einer geplanten Motorsportveranstaltung umso überzeugender und offensiver darzustellen.

Bei **Bergrennen** wird mit Serienfahrzeugen wie auch mit speziell für diesen Wettbewerb konstruierten Fahrzeugen eine mehr als 1,5 km lange, möglichst kurvenreiche, bergauf führende Strecke mit Zeitwertung bewältigt. In der Regel handelt es sich um eine öffentliche Straße.

Bei **Enduro-Wettbewerben** kommen für den Straßenverkehr zugelassene Motorräder zum Einsatz, mit denen längere Passagen in schwierigem Gelände zu bewältigen sind. Maßgeblich ist auch die gefahrene Zeit innerhalb eines recht komplizierten Reglements.

Beispiele für wenige, aber zum Teil krasse Fälle, in denen Behörden unfair bürokratisch handelten:

↗ Eine lokale Polizeibehörde lehnt ein Bergrennen ab, weil das negative Auswirkungen auf Jugendliche habe. Die Behörde ist vorbelastet, weil in einer benachbarten Kreisstadt regelmäßig illegale Autorennen stattfinden. Den fachlichen Beweis hinsichtlich der geplanten Veranstaltung bleibt die Behörde schuldig.[11]

↗ Eine Naturschutzbehörde lehnte eine Rallye wegen Reifenabrieb, der in die Nahrungskette geraten könnte, ab. Der motorsportliche Dachverband besorgte sich bei einem Hersteller einen Reifen-Testbericht, übersandte ihn an die Behörde und verlangte genauere Daten hinsichtlich des Abriebes. Die Behörde nahm ihre Ablehnung zurück.

↗ Manchmal kommen auch Heimtücke und rechtliche Feinheiten zum Zuge. Eine Behörde meinte, nach Maßgabe einer Landschaftsschutzverordnung sei Motorsport verboten. Tatsächlich aber ist danach Motorsport nur *ohne Genehmigung* verboten.[15]

↗ Eine Behörde lehnte ein Bergrennen mit der Begründung ab, Zuschauer würden bestimmte Biotope zertrampeln. Tatsächlich aber plante der Veranstalter, die Zuschauer per Shuttle von den Biotopen fernzuhalten. Die Behörde blieb bei ihrer Darstellung, denn „die Gerichte hätten so entschieden": Was nicht sein kann …

↗ Eine Behörde führt 30 seltene Arten als Ablehnungsgrund für eine Rallye an. Diese hatte am gleichen Ort (militärisches Übungsgelände) zuvor mehrere Jahre lang stattgefunden. Der Veranstalter legte Widerspruch ein, denn die 30 seltenen Arten hätten kaum innerhalb eines Jahres wie „Phoenix aus der Asche" auftauchen können und seien auch aufgrund der militärischen Nutzung des Geländes an Fahrzeugaufkommen adaptiert. Die Zuschauerlenkung erfolge restriktiv.[16]

Manche Begegnung mit Bürokraten wird auf diese Weise, wie sich zeigt, zum Abenteuer. Nicht zuletzt wird oft ins Feld geführt, grundsätzlich sei z.B. in Naturschutzgebieten Motorsport nicht möglich, auch wenn er in der lokalen Schutzverordnung nicht ausdrücklich verboten ist. In solchen Fällen muss bei den betroffenen Entscheidern in Erinnerung gebracht werden, dass Genehmigungsbehörden nicht über Grundsätze zu entscheiden haben, sondern in der Regel der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber. Begrenzt haben gerichtliche Urteile Richtlinienwirkung. Entscheidend ist also vielmehr der jeweilige Einzelfall. Wäre also ein Schutzgebiet vor allem durch seltene Pflanzen charakterisiert, hätten diese vom Motorsport, wenn er auf den Wegen betrieben wird, nichts zu befürchten.

Was tun?

Diese Frage stellt sich genau gegenteilig zum Tenor des gleichnamigen Werkes von Lenin[17], der sich bewusstes Handeln seiner Klientel ohne eine Vordenkerinstanz nicht vorstellen konnte. Motorsportler brauchen erst recht keine Vordenker staatlicher oder anderer selbsternannt übergeordneter Provenienz, wenn sie sich nicht selbst von der Natur und ihrer Umwelt entfremden. Diese Entfremdung wird vermieden, wenn und weil Motorsportler in überwiegendem Maße:

➔ ihre Umwelt(en) bewusst erkennen und Verantwortung für sie tragen,

➔ ihren Sport als Teil einer sozialen Umwelt und als einen Sport wie jeden anderen ansehen, der eine spezifische Aufmerksamkeit hinsichtlich der Belange von Natur und Umwelt erfordert,

➔ dafür sorgen müssen, dass, soweit feste Sportanlagen betroffen sind, gerade diese Teil einer umweltgerechten Gesamtplanung sind oder werden (vgl. EMAS[18], Zertifizierung der Stadt Uddevalla unter Einbeziehung der lokalen Motocross-Strecke),

➔ fachlich zusammentragen, was zu tun ist, um Motorsport als Teil einer in sich harmonisierenden Umwelt stattfinden zu lassen, so z.B. maßgeblich erfolgt in den Umweltrichtlinien des DMSB[19] und alljährlichen Fachtagungen der DMSB-Umweltkommission,

➔ für jede Disziplin des Motorsports das richtige Terrain auswählen, um aus eigener Verantwortung heraus, also nicht primär der rechtlichen Bestimmungen wegen[20], Umweltbeeinträchtigungen auf das geringste Maß zu reduzieren,

➔ Veranstaltungen umfassend, also nicht nur motorsportfachlich, planen und die Ergebnisse betroffenen Zeitgenossen (also nicht nur Genehmigungsbehörden) gegenüber nachvollziehbar und offensiv darstellen.

Wer hingegen nicht sagt, was er will, muss nicht nur im Motorsport damit rechnen, bewusst missverstanden zu werden. Möglicherweise ist auch die wenig wahrheitsfördernde „Political Correctness" im Spiel.

Denn was nicht sein kann … ■

Tilmann Kluge ist diplomierter Agraringenieur und Fachbereichsleiter Umwelt im Hochtaunuskreis (www.hochtaunuskreis.de). Er ist zudem Umweltbeauftragter des DMV, Mitglied der Umweltkommission des DMSB und Lizenzinhaber als Environmental Official der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM). In *Novo83* beschrieb er in seinem Artikel „Schwachwindläufer: Landschaft als Fehlinvestition" neue Irrwege der Windenergienutzung. Der vorliegende Beitrag gibt die persönliche Sicht des Autors wieder.

Anmerkungen

1 Chr. Morgenstern: „Die unmögliche Tatsache", Palmström-Lieder, Berlin 1910.

2 T. Kluge: „Die unmögliche Tatsache (Rallye-Version)" frei nach Christian Morgenstern, Bad Homburg 2006.

3 Beirat für Umwelt und Sport beim Bundesministerium für Umwelt: „Naturschutz und Reaktorsicherheit", Natur- und landschaftsverträglicher Sport, Bonn 2001.

4 Stand 2005, BGBl I 2002, S. 1193, zuletzt geändert 21.6.05 BGBl I S. 1818.

5 DMV, „Olsberger Thesen", Jahreshauptversammlung, Olsberg 2003.

6 K. P. Ziegahn: „Clean racing – Motorsport und Umweltschutz befruchten sich gegenseitig", Congr. Race-Tech 2004, Garching 2004.

7 MSF Frammersbach (Trialteam), Frammersbach 2004 ff.

8 Nach Abstimmung mit Fachleuten und/oder Einreichung entsprechender Gutachten konnte die Veranstaltung so geplant werden, dass den Interessen des Natur- und Umweltschutzes genügt wurde.

9 Die Lage der Dinge machte es aus vernünftigen Gründen nicht möglich, wesentliche Belange des Naturschutzes zu prüfen, was eine Ablehnung rechtfertigt.

10 Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.92 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 v. 22.7.92, S. 7; RL 97/62/EG – ABl. Nr. L 305 v. 8.11.97, S. 42, VO (EG) 1882/03 – ABl. Nr. L 284 v. 31.10.03, S. 1.

11 Nach Abstimmung mit Fachleuten und/oder Einreichung entsprechender Gutachten konnte die Veranstaltung so geplant werden, dass den Interessen des Natur- und Umweltschutzes genügt wurde.

12 ebd.

13 ebd.

14 Das Verfahren befindet sich im Rechtsstreit.

15 Nach Abstimmung mit Fachleuten und/oder Einreichung entsprechender Gutachten konnte die Veranstaltung so geplant werden, dass den Interessen des Natur- und Umweltschutzes genügt wurde.

16 ebd.

17 V. I. Lenin: *Was tun?*, München 1902.

18 Environmental Management Audit System, Verordnung (EWG) Nr. 1863/93 v. 29.6.93, Verordnung (EG) Nr. 761/2001 (EMAS II).

19 Deutscher Motorsportbund (www.dmsb.de): „Umweltrichtlinien" in der aktuellen Fassung, Frankfurt 2005.

20 Vgl. z.B. §61 Hessisches Naturschutzgesetz idF v. 17.10.05, GVBl. I, S.674.

Eine **Rallye** findet auf mehreren Wertungsprüfungen auf sportlich anspruchsvollen Strecken statt, die in möglichst kurzer Zeit zu durchfahren sind. Verbunden sind sie durch Verbindungsetappen. Diese sind nach den Vorschriften der StVO zu durchfahren.