

Maturaarbeit 2012, Fachschaft Sport, Kantonsschule Sursee

Das Rundstreckenrennverbot

Diskriminierung einer Minderheit in der Schweiz

Verfasserin:

Anja Tschopp

Hofrainstrasse 14

6205 Eich

Betreuerin:

Evelyn Balmer

Rankhof 8

6208 Oberkirch



1. Abstract

In meiner Maturaarbeit, *das Rundstreckenrennverbot – Diskriminierung einer Minderheit in der Schweiz*, geht es darum, besagtes Verbot, speziell in Bezug auf die aktuelle politische, rechtliche und soziale Situation, zu erläutern. Mithilfe von verschiedensten Recherchen, vor allem aber Interviews und Umfragen, wird die im Titel erwähnte These belegt.

Die aktuellen politischen Gegenargumente zum Rennsport werden in einem weiteren Teil widerlegt und die Auswirkungen des Verbotes werden erläutert und diskutiert.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, den fälschlicherweise schlechten Ruf des Rennsportes in der Schweiz zu bereinigen und die Leser über die wirklichen Fakten betreffend dem Rundstreckenrennverbot zu informieren.

Inhalt

1. Abstract	2
2. Vorwort	5
3. Einleitung	6
3.1 Definition der Begriffe „Diskriminierung“ und „Minderheit“	6
4. Das Rundstreckenrennverbot.....	7
4.1 Entstehung.....	7
4.2 Rechtliche Lage.....	7
4.2.1 Gesetzliche Regelung	7
4.2.2 Widersprüche im Gesetz.....	9
4.3 Politische Lage	9
4.3.1 Übersicht über die Argumente.....	9
4.3.2 Bisherige Vorstöße gegen das Rundstreckenrennverbot	11
5. Recherchen und Interviews	13
5.1 Internetrecherchen	13
5.2 Interviews	13
5.2.1 Umfrage.....	13
5.2.2 Experteninterviews	14
5.3 Verkehrs Club Schweiz (VCS).....	14
5.4 Rennstrecken im Ausland.....	15
6. Ergebnisse der Recherchen	16
6.1 Auswertung der Fragebogen.....	16
6.1.2 Bemerkungen der Umfragen-Teilnehmer.....	19
6.2 Ergebnisse der Interviews	20
6.2.1 Tom Lüthi.....	20
6.2.2 Rennteam GB-Racing.....	21
7. Diskussion.....	25
7.1 Die heutige Rechtfertigung des Verbotes	25
7.2 Die Auswirkungen des Verbotes	28
7.3 Nutzungsmöglichkeiten einer Rundstrecke	30
7.4 Beantwortung der Fragestellungen.....	30
7.4.1 Die Soziale Lage	30
7.4.2 Diskriminierung einer Minderheit?	30

8. Eigene Bezugnahme auf die Fragestellungen.....	31
8.1 Die politische und rechtliche Situation des Rundstreckenrennverbots	31
8.2 Die soziale Situation des Rundstreckenrennverbots.....	31
8.3 Diskriminierung einer Minderheit?	32
9. Persönliches Fazit	33
9.1 Was mir gut gelungen ist.....	33
9.2 Womit ich Probleme hatte	33
10. Quellenangaben	34
11. Abbildungsverzeichnis	35
12. Anhang	36

2. Vorwort

Der Rennsport, insbesondere der Motorradrennsport, interessiert mich nun schon seit vielen Jahren und die Übertragungen der Grand Prix Rennen am TV nahmen immer mehr einen festen Platz in meiner Agenda ein. Dass die Rennfahrer ihre Maschinen in Höchstgeschwindigkeiten und unglaublichen Schräglagen immer noch beherrschen können, fasziniert mich. Naturgemäss genügten mir die Bilder am Fernsehen mit der Zeit jedoch nicht mehr: ich wollte ein solches Rennen einmal live sehen. Dass so ein Rennwochenende jedoch mit einem sehr hohen Aufwand verbunden ist, wurde mir erst bewusst, als ich auf das Rundstreckenrennverbot stiess. Ein Verbot von Motorradrennen in der Schweiz? Wie kann so etwas möglich sein? Bald fing ich an zu recherchieren, und nach einiger Zeit ergab sich aus meinen Recherchen die Frage, ob dieses Verbot nicht vielleicht sogar an eine Diskriminierung grenzt?

Auch die Aussagen vieler Bekannten von mir, die oft wie „Motorradsport ist kein richtiger Sport, man sitzt auf den Töff und fährt ein paar Runden“ lauteten, wollte ich nicht gelten lassen. Sehr wohl ist der Motorradrennsport, nicht nur meiner Meinung nach, eine grosse körperliche Anstrengung und fordert viel Fitness, was einem jeder Motorradfahrer, auch ein Amateurrennfahrer, mit Sicherheit bestätigt. Nach folgender Definition des Begriffes Sport: „körperliche Betätigung nach Regeln aus Freude daran oder zur Gesunderhaltung; Gesamtheit der Leibesübungen“¹ kann man also jeglicher Motorsport klar als eine Sportart wie jede andere bezeichnen.

Mit der Maturaarbeit sehe ich eine optimale Gelegenheit, einerseits den Sport an sich zu erklären und die negativen Vorurteile zu vermindern, andererseits aber vor allem der These der Diskriminierung der Motorsportler in der Schweiz und dem Rundstreckenrennverbot auf den Grund zu gehen.

An dieser Stelle möchte ich mich auch bei einigen Personen, die zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben, bedanken. Frau Evelyn Balmer, die mich während der ganzen Entstehungsphase dieser Arbeit begleitet hat und mir immer hilfsbereit zur Seite stand, aber auch meinen Eltern die mich ebenfalls durchgehend unterstützt und mir mit Ihren vielen Kontakten und ihrem Rat immer wieder weiter geholfen haben, möchte ich ganz besonders danken.

Natürlich geht ein grosses Dankeschön auch an alle Interviewpartner und Teilnehmer der Umfrage, ohne die diese Arbeit nicht zu Stande gekommen wäre. Ich durfte in diesen Monaten, in denen ich mich mit der Arbeit beschäftigt habe, sehr viele hilfsbereite Personen kennenlernen. Jedes Mal von neuem zu hören, welch ein Interesse an meinem gewählten Thema vorhanden ist und eine grosse Unterstützung zu bekommen, hat mir immer wieder von neuem Mut gemacht und meinen Ehrgeiz geweckt, diese Möglichkeit zu Nutzen und eine gute Arbeit zu verfassen.

¹,Wahrig Deutsches Wörterbuch', S.1207

3. Einleitung

Das Rundstreckenrennverbot – seit mehr als 50 Jahren hindert es die Schweizer Rennfahrer daran, ihren Beruf oder ihr Hobby im eigenen Land auszuüben. Mehrere tausend Kilometer nehmen Motorsportprofis und Hobbyrennfahrer jährlich auf sich, um ihrer Leidenschaft nachzukommen.

Die einzigen Länder, in denen jemals ähnliche Verbote bestanden, waren Norwegen und Israel. Nachdem man den Motorsport aber in Norwegen wieder vollständig legalisiert und das Verbot im Jahre 2011 auch in Israel aufgehoben hat², ist das Rundstreckenrennverbot der Schweiz heute das einzige, noch geltende Verbot dieser Art weltweit. Viele Leute in der Schweiz sind schlecht oder gar nicht über das Verbot, dessen Vorteile, Nachteile und Auswirkungen und den Rennsport an sich informiert, was es für die betroffenen Rennfahrer und Motorsportfans sehr schwierig macht, in irgend einer Weise gegen das Verbot vorzugehen. Dies mag auch ein Grund dafür sein, warum bisher jegliche Vorstösse dagegen erfolglos waren. Aus diesen Fakten heraus ergeben sich folgende Fragestellungen für diese Arbeit:

Wie ist die aktuelle politische, rechtliche und soziale Situation des Rundstreckenrennverbots?

→ Ist dieses Verbot in der heutigen Zeit überhaupt noch gerechtfertigt?

Und vor allem: Kann man das in der Schweiz geltende Rundstreckenrennverbot als Diskriminierung einer Minderheit bezeichnen?

Die oben genannten Fragestellungen sollen mit Hilfe von diversen Interviews und Recherchen beantwortet und folgende Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Die aktuelle politische, rechtliche und soziale Situation des Rundstreckenrennverbots und dessen Auswirkungen sollen erklärt werden.
- Es soll abgewogen werden, inwiefern man das Verbot als eine Diskriminierung bezeichnen kann.

3.1 Definition der Begriffe „Diskriminierung“ und „Minderheit“

Mit dem Begriff „Diskriminieren“ werden Bedeutungen wie aussondern, unterschiedlich behandeln, herabsetzen, herabwürdigen verbunden. „Diskriminieren“ kommt vom lateinischen „Discriminare“ und bedeutet ursprünglich so viel wie „absondern, trennen“³

Den Begriff der Minderheit definiert man folgendermassen: „in einer Gemeinschaft den übrigen an Zahl unterlegene Gruppe“⁴

Unter „Diskriminierung einer Minderheit“ versteht man also eine Ausschliessung oder eine Unterschiedliche Behandlung von einer Gruppe deren Anzahl Mitglieder derjenigen der Gemeinschaft unterlegen ist.

² <http://de.wikipedia.org/wiki/Motorsport-Verbot>, 09.07.2012

³ ‚Wahrig Deutsches Wörterbuch‘, S. 351

⁴ ‚Wahrig Deutsches Wörterbuch‘, S. 888

4. Das Rundstreckenrennverbot

4.1 Entstehung

Zurückzuführen ist das Rundstreckenrennverbot der Schweiz auf einen Unfall, der sich im Jahre 1955 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans, Frankreich, ereignet hat. 82 Tote waren die Folge einer Kollision zwischen zwei Fahrzeugen, deren Autoteile in die Zuschauertribünen krachten. Auch in der Rennsportszene selbst zog der Unfall



Konsequenzen nach sich. Der grosse Preis von Deutschland wurde noch in derselben Saison abgesagt, der grosse Preis der Schweiz konnte aufgrund des ausgesprochenen Verbotes ebenfalls nicht durchgeführt werden.

Doch der Unfall sollte noch längerfristige Folgen haben: Der Bundesrat veröffentlichte am 24. Juni 1955 einen Entwurf zu einem Bundesgesetz, das für jegliche Motor- und Radsportveranstaltungen eine Bewilligung forderte.

Das Parlament sprach sich jedoch für ein generelles Verbot für Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen aus. Gründe für die Aussprache dieses Verbot waren damals in erster Linie die Verkehrssicherheit und die fehlende Automobilindustrie in der Schweiz, ausserdem seien solche Motorsportanlässe im Rahmen von Grossveranstaltungen nicht notwendig.

Die Schweiz war mit dem Verbot bis vor kurzem jedoch nicht alleine, auch in anderen Ländern gab es Rundstreckenrenn- oder allgemeine Motorsportverbote. In Israel war jeglicher Motorsport untersagt, das Verbot wurde jedoch im Jahre 2011 aufgehoben. In Norwegen wurde der Rallyesport 1972 verboten, was man aber bereits im Jahre 1984 wieder rückgängig machte. Heute ist die Schweiz also das einzige Land mit einem noch geltenden Rundstreckenrennverbot.⁵

4.2 Rechtliche Lage

4.2.1 Gesetzliche Regelung

1955 machte man nach den politischen Verhandlungen folgende Artikel im Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) geltend:

Art. 52 SVG

Sportliche Veranstaltungen

1. Öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen sind verboten. Der Bundesrat kann einzelne Ausnahmen gestatten oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausdehnen; er

⁵ Parlamentarische Initiative - Wiederezulassung von Formel-1-Rennen, Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates vom 22. November 2005

berücksichtigt bei seinem Entscheid vor allem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung

2. Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen, ausgenommen Ausflugsfahrten, bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird.

3. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn:

- a. die Veranstalter Gewähr bieten für einwandfreie Durchführung
- b. die Rücksicht auf den Verkehr es gestattet
- c. die nötigen Sicherheitsmassnahmen getroffen werden
- d. die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist.

4. Die kantonale Behörde kann Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften gestatten, wenn genügende Sicherheitsmassnahmen getroffen sind.

In *Art. 52, Absatz 1* wird das allgemeine Verbot von öffentlichen Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen verboten. Dem Bundesrat wird die Möglichkeit offengelassen, einzelnen Veranstaltungen eine Sonderbewilligung zu erteilen oder andere Motorsportveranstaltungen zu verbieten. Es wird auf die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung hingewiesen.

In *Art. 52, Absatz 2* ist die Bewilligungspflicht von anderen Motor- und Radsportlichen Anlässen niedergeschrieben.

In *Art. 52, Absatz 3* werden die Bedingungen erklärt, die für eine Bewilligung erfüllt sein müssen. Der Veranstalter muss eine Einwandfreie Durchführung garantieren können. Der öffentliche Verkehr muss berücksichtigt werden, die Einhaltung nötiger Sicherheitsmassnahmen ist garantiert und vorausgesetzte Versicherungen sind vorhanden.

Wie in *Art. 52, Absatz 4* geschrieben ist, können Ausnahmen nur gestattet werden, wenn ausreichende Sicherheitsmassnahmen getroffen worden sind.

Art. 94 VRV

Verbotene Veranstaltungen; Ausnahmen

1. Unter das Verbot der öffentlichen Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen fallen alle Rennen, bei denen die gleiche Strecke ununterbrochen mehrmals zu befahren ist, wenn Zuschauer zugelassen sind.

2. Untersagt sind ferner Veranstaltungen, bei denen die Teilnehmer einander gemäss Reglement durch gegenseitige Beschädigung zum Ausscheiden zwingen dürfen (sogenannte Stock-Car-Veranstaltungen u. dgl.) sowie Ballonverfolgungsfahrten auf Zeit.

3. Gestattet sind jedoch mit Bewilligung der kantonalen Behörde Rasenrennen mit Motorrädern, Geschicklichkeits-Wettfahrten im Gelände, Rennen mit besonderen Fahrzeugen von höchstens 250 ccm Zylinderinhalt wie so genannte Karts und Autosloms.

In *Art. 94, Absatz 1* wird ein Rundstreckenrennen definiert. Dieser Definition zufolge fallen Rennen wie ein Bergrennen oder eine Tour de Suisse nicht unter das Rennverbot.

In *Art. 94, Absatz 2* wird das Verbot von Rundstreckenrennen auf noch weitere Arten von Rennveranstaltungen erweitert.

In *Art. 94, Absatz 3* werden einzelne Rennveranstaltungen, die nicht unter das Verbot fallen, genannt. Demnach sind beispielsweise Motocross- oder Go-Kart-Rennen nach wie vor erlaubt.

Außerdem wird der *Artikel 95 des VRV* mit dem Rundstreckenrennverbot in Verbindung gebracht. Dieser ist für die hier gestellten Fragestellungen jedoch nicht relevant.⁶

4.2.2 Widersprüche im Gesetz

Für einen Motorsportprofi wie zum Beispiel Tom Lüthi im Motorradrennsport oder Sébastien Buemi in der Formel-1 ist das Rennfahren ein Beruf (Beruf: „auszuübende Tätigkeit, Erwerb des Lebensunterhaltes, Zugehörigkeit zu einem Erwerbszweig“)⁷.

Die oben genannten Gesetzesartikel hindern jegliche Motorsportprofis aber an dessen Ausübung in der Schweiz, was dem Gesetz der Berufsfreiheit bzw. Wirtschaftsfreiheit widerspricht, das in der Schweizer Bundesverfassung im Artikel 27, Absatz 2 (Wirtschaftsfreiheit) geregelt ist:

„Sie (die Wirtschaftsfreiheit) umfasst insbesondere die freie Wahl des Berufes sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung.“
(Bundesverfassung, Art. 27, Abs. 2)

4.3 Politische Lage

4.3.1 Übersicht über die Argumente...

4.3.1.1 ...Der Rundstreckenrenn-Gegner:

- Eine Wiederzulassung von Rundstreckenrennen in der Schweiz sei umweltpolitisch ein ‚falsches Zeichen‘:
 - Durchführungen von Rundstreckenrennen würden erhöhte Bodenbelastungen nach sich ziehen:
 - Polyaromatische Kohlenwasserstoffe („PAK“ sind giftige Moleküle, die bei unvollständiger Verbrennung von organischem Material (Holz, Treibstoff, etc.) entstehen und Gummierzeugnissen (Pneu) beigemischt werden. Sie können die DNA schädigen und somit die Fortpflanzung beeinflussen und Krebs auslösen können.)⁸ sowie Kadmiumemissionen durch Pneu Abrieb.
 - Zu hohe physische Belastungen des Bodens, zum Beispiel bei einer Nutzung ungesetzter Böden (Wiesen) als temporäre Parkflächen.
 - Rennbetrieb und Publikumsverkehr führe zu einer lokalen Mehrbelastung der Luft durch Schadstoffe wie Stickoxide, Feinpartikel oder Kohlenwasserstoffe.
 - Ebenfalls sei mit erhöhten Emissionen von Treibhausgasen zu rechnen.
 - Diese durch solche Veranstaltungen entstehenden immensen Boden-, Luft- und Lärmbelastungen könnten auch mit den entsprechenden Bewilligungsvoraussetzungen nicht vermieden werden.
 - Eine weitere Folge von Rundstreckenrennen seien schädliche Lärmbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohner in der näheren Umgebung bei Durchführung von Rennen,

⁶ Gesetzesartikel: <http://www.admin.ch>

⁷ „Wahrig Deutsches Wörterbuch“, S. 254

⁸ Fact Sheet: polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Schweizerische Eidgenossenschaft

der sowohl durch den Rennbetrieb an sich als auch durch den Mehrverkehr in der Umgebung der Rennstrecke entstehe. Für das Publikum bestehe darüber hinaus eine Gefahr für die Schädigung des Gehörs.

- Der Bau von Rundstrecken stehe überdies nicht im Einklang mit den raumplanerischen Zielen der Schweiz. Die Infrastrukturen hätten Auswirkungen auf die Landschaft.
 - Solche Veranstaltungen würden dem Konzept des Schweizerischen Tourismus zuwiderlaufen, welcher mit dem Angebot von Naturerlebnissen wirbt.
- Der Betrieb einer Rennstrecke würde Probleme mit jugendlichen Rasern auf Schweizer Straßen verursachen.
- Die Schweiz verfüge über keine an einer Rennstrecke/Teststrecke interessierte Automobilindustrie⁹

4.3.1.2 ...Der Rundstreckenrenn-Befürworter:

- Diese Diskriminierung der Motorsportler sei längst nicht mehr haltbar. Seit dem Erlass dieses Verbots im Jahre 1955 haben sich die Voraussetzungen gründlich verändert. (Beispiel Sicherheit: Schutz der Piloten und des Publikums wird heute sehr groß geschrieben 'entsprechende Vorschriften sind schon vor langer Zeit in Kraft getreten'.)
- Die Zivile Autoindustrie profitiert heute von den Fortschritten der Sicherheitstechnologie in der Formel-1.
- Es bestehen zahlreiche Autozulieferbetriebe, die für ihre Erprobungen ebenfalls oft auf Anlagen im Ausland ausweichen müssen. Schließlich besitze die Schweiz auf dem Gebiet der Alternativantriebe eine ausgesprochen aktive Industrie, deren Produkte längst höhere Geschwindigkeiten erreichen und somit ebenfalls auf geeignete Testgelände angewiesen sind.
- Großveranstaltungen in Form von Rundstreckenrennen tragen ein enormes wirtschaftliches Potential mit sich.
- Auch ohne prestigeträchtige Aufhänger sind bereits seit längerer Zeit interessierte Investoren vorhanden, die sich am Bau einer oder mehrerer Pisten beteiligen würden.
 - Dieses wirtschaftliche Potential würde auch zahlreiche neue Arbeitsplätze bedeuten.
- Des Weiteren hätte der Betrieb einer Rennstrecke und dessen Infrastruktur positive wirtschaftliche Auswirkungen auch auf andere Branchen, so auch auf den Tourismus.
- Aus verkehrserzieherischen Gründen sollte darauf geachtet werden, dass Motorsportveranstaltungen von entsprechenden Informationskampagnen zur Unfallverhütung sowie von Verkehrskontrollen auf den Zufahrtswegen begleitet werden um allfälligen negativen Wirkungen von Rundstreckenrennen entgegen zu wirken.
- Eine Kollision mit dem Recht der europäischen Union könnte ausgeschlossen werden.
- Die Schweiz ist heute das einzige Land in Europa mit einem Rundstreckenrennverbot
- Alljährlich legen Schweizer Motorsportler für Trainings- und Rennzwecke tausende Kilometer zurück, weil die Schweiz keine eigene Rundstrecke besitzt. Auch Kurse zur Förderung der Fahrzeugbeherrschung oder Testfahrten welche sich nur auf einer vollwertigen Rennstrecke

⁹ Parlamentarische Initiative - Wiedermehrlassung von Formel-1-Rennen, Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates vom 22. November 2005

durchführen lassen, müssen im umliegenden Ausland durchgeführt werden. Dies ist sowohl volkswirtschaftlich als auch ökologisch ein Unsinn.

- Das bestehende Verbot kommt auch einer Diskriminierung einer ganzen Sportart gleich und ist weltweit einmalig. Die Schweiz hat immer wieder hervorragende Spitzensportler im Motorsport, so beispielsweise aktuell in der Person von Tom Lüthi und natürlich in der Formel 1 durch das hochkarätige Sauber-Team. Nicht zu vergessen auch das Team um den Schweizer Eskil Suter, das heute der größte Lieferant für Motorrad-Chassis in der Motorrad Weltmeisterschaft (MotoGP, Moto2 und Moto3) ist.¹⁰

4.3.2 Bisherige Vorstöße gegen das Rundstreckenrennverbot

Das Rundstreckenrennverbot war zwar lange nicht in der gesamten Bevölkerung akzeptiert, trotzdem dauerte es aber ganze 50 Jahre, bis der erste Versuch gemacht wurde, das Rundstreckenrennverbot aufzuheben. Inzwischen gab es bereits mehrere politische Vorstösse in Form von zwei Initiativen und einer Petition. Nationalräte wie Ulrich Giezendanner oder Walter Wobmann haben sich schon um eine Aufhebung des Verbotes bemüht, bisher jedoch erfolglos.

Initiative 2003: Wiedezulassung von Formel-1-Autorennen in der Schweiz

Die Initiative mit der Forderung von der Wiedezulassung von Formel-1-Rennen in der Schweiz, und somit der Aufhebung des Rundstreckenrennverbots, wurde im am 21. März 2003 von Ulrich Giezendanner eingereicht. Die Abstimmung im Nationalrat fiel mit 88 zu 75 Stimmen positiv für die Aufhebung des Rundstreckenrennverbots aus. Der daraufhin ausgearbeitete Gesetzesentwurf der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, der die entsprechende Änderung der Art. 52, SVS vorsah, wurde mit 14 zu 8 Stimmen (bei einer Enthaltung) von der Kommission gutgeheissen. Der Ständerat aber lehnte die Initiative ab, wodurch sie bis heute nicht mehr thematisiert wurde.¹¹

Initiative 2010: Aufhebung des Rundstreckenrennverbots in der Schweiz

Die Initiative, die am 01.10.2010 nicht nur von Walter Wobmann, sondern auch von Christian Wasserfallen und Dominique De Buman eingereicht worden ist, forderte eine gänzliche Aufhebung des Art. 52 SVG, indem das Verbot von öffentlichen Rundstreckenrennen festgehalten ist.

Die Initiative sprach sich jedoch nicht, wie ihr Vorläufer im Jahre 2005, direkt für die Wiedereinführung von Formel-1 Rennen aus. Man hatte seit der Initiative von 2003 eingesehen, dass Formel-1-Rennen in der Schweiz in absehbarer Zeit wahrscheinlich nicht ermöglicht werden können, und beschränkte die zweite Initiative gegen das Rundstreckenrennverbot somit gänzlich auf die Aufhebung des Art. 52 des Strassenverkehrsgesetzes, in welchem das Verbot der Rundstreckenrennen festgehalten ist. Die Bewilligungen für mögliche, darauf folgende Motorsport Events lägen danach bei den Kantonen. Die Kommission bat nach ihrer Sitzung vom 28.03.2011 mit 10 zu 9 Stimmen darum, der Initiative Folge zu leisten.

¹⁰ Parlamentarische Initiative - Wiedezulassung von Formel-1-Rennen, Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates vom 22. November 2005, Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen, Walter Wobmann

¹¹ Parlamentarische Initiative; Wiedezulassung von Formel-1-Rennen; Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, 22.11.2005

Nachdem diese zweite Initiative vorerst, deutlicher als die erste, vom Nationalrat angenommen wurde, lehnte sie der Ständerat daraufhin erneut ab. Die Initiative wurde zur Kommission zurückgereicht. Begründet wurde der Vorstoss unter anderem mit bei Punkt 3.3.1.2 genannten Argumenten.¹²

Petition 2011: Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen

Mit 71'400 Unterschriften reichte der Nationalrat Walter Wobmann 2011 seine Petition ein. Fundiert hatte er diese mit Argumenten die unter anderem ebenfalls bei Punkt 3.3.1.2 enthalten sind. Die Petition wurde jedoch bis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht wirklich behandelt. Die bisher einzige Reaktion war ein Kommissionsentscheid vom 31. Januar 2011, der sich mit 10 zu 9 Stimmen für die Aufhebung des Rundstreckenrennverbotes aussprach und bei diesem Entscheid auch auf die von Walter Wobmann eingereichte Petition und die vorherigen Initiativen des Jahres 2010 verwies.¹³

¹² Sendung „Sportcorner“ vom 11.02.2012, Schweiz 5 (ab 20:00 min.)

¹³ Sendung „Sportcorner“ vom 11.02.2012 und Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen, Walter Wobmann

5. Recherchen und Interviews

Die Datenerhebung für diese Maturaarbeit begrenzt sich vor allem auf Internetrecherchen und Interviews. Da keine eigenen Messungen zu Umweltfragen, Lärmbelastungen etc. durchgeführt werden konnten, wurde vor allem auf vorhandene Statistiken und Dokumente zurückgegriffen, die von den verschiedenen Interviewpartnern zur Verfügung gestellt wurden.

5.1 Internetrecherchen

Die Internetrecherchen stellten den Anfang der gesamten Datenerhebung dar.

Zur Verschaffung eines Überblickes über die Situation des Rundstreckenrennverbots, wurde auch vor den spezifischen Recherchen zum Thema dieser Arbeit viel zum Rundstreckenrennverbot im Allgemeinen recherchiert.

Besagte Recherchen führten schließlich zu den Namen der beteiligten Politiker, wie etwa Ulrich Giezendanner oder Walter Wobmann, zu beteiligten Personen wie unter anderem diejenigen von Vorsitzenden verschiedener Automobil- oder Motorradvereine der Schweiz, aber auch zum Rennteam „GB-Racing“, die einen großen Beitrag an Informationen für diese Arbeit weiterleiten konnten. Die genannten Politiker gaben Auskünfte über bereits unternommene Initiativen und Petitionen, woraus die Argumente zusammengefasst werden konnten.

Die Vorsitzenden der verschiedenen Vereine konnten sehr weiterhelfen, was die Sportartenvergleiche betrifft, unter anderem stellte der Direktor von Autosport Schweiz in diesem Zusammenhang die Broschüre „Motorsport – trotz allem!“ (Herausgeber: Automobil Club Schweiz) zur Verfügung. Auch die Informationen über die Rechtliche Lage wurden hauptsächlich durch Internetrecherchen gefunden. Die Gesetzesartikel des SVG und VRV sind in der Initiative von 2005 (Ulrich Giezendanner) aufgelistet. Die Berichte über politische Vorstöße konnten der Internetseite www.parlament.ch entnommen werden.

Wie oben bereits erwähnt konnten auch einige Interviewpartner durch Recherchen im Netz, andere aber auch durch persönliche Kontakte ausfindig gemacht werden. Um an aktuelle Informationen betreffend Politik, rechtliche Lage und Auswirkungen des Verbotes zu kommen, wurden verschiedene Personen kontaktiert, die in den jeweiligen Bereichen tätig sind.

5.2 Interviews

5.2.1 Umfrage

Um den Ruf des Motorsports, des Rundstreckenrennverbots und die allgemeine Meinung zu den Argumenten Befürworter bzw. Gegner des Rundstreckenrennverbots zu erläutern, wurde mit 30 Personen, die nach Alterskategorien ausgewählt wurden, eine Umfrage durchgeführt.

Je 10 Personen (fünf Frauen und fünf Männer) der Alterskategorien 18-30 (Kategorie W1 bzw. M1), 30-50 (Kategorie W2 bzw. M2) und 50+ (Kategorie W3 bzw. M3) füllten den Fragebogen aus.

Dieser enthält Fragen zur Kenntnis des Rundstreckenrennverbots, zur Meinung zu den Argumenten und zu einer möglichen Aufhebung des Rundstreckenrennverbots.

Die befragten Personen wurden per Zufall ausgewählt. Dies deshalb, weil damit ein Überblick der allgemeinen Situation und Information der Bevölkerung betreffend dem Rundstreckenrennverbot verschafft werden sollte. Durchgeführt wurde die Umfrage einerseits an einem Nachmittag in Luzern, wo Passanten in der Hertensteinstrasse ohne jegliches Auswahrverfahren angesprochen und befragt wurden, andererseits mit ebenfalls zufällig ausgewählten Bekannten.

Aus den Antworten wurde der Durchschnittswert berechnet, welcher in den Diagrammen im 6. Kapitel (Ergebnisse) dargestellt ist.

5.2.2 Experteninterviews

Tom Lüthi

Durch einen Vorsitzenden (Andreas Greil) einer Sponsorenfirma des „Interwetten Paddock Moto2 Racing Team“, dem Rennteam von Tom Lüthi, konnte der Kontakt zu Fabienne Kropf, der Lebenspartnerin und Managerin von Tom Lüthi hergestellt werden. Durch diesen Kontakt konnte Tom Lüthi einen Fragebogen in Form eines Interviews zu dieser Arbeit ausfüllen. Die Antworten des Motorradrennfahrers und ehemaligen 125 ccm Weltmeisters gewähren einen Einblick in die Auswirkungen des Verbots auf den Profi-Rennsport, welche relevant sind für die allgemeinen Auswirkungen des Verbots auf Sportler und Beteiligte der Motosport-Szene.



Abb. 2 Tom Lüthi

„GB-Racing Switzerland“

Wir sind 4 Jungs aus dem Kanton Zug die durch das Motorradfahren zusammengefunden haben. Nun möchten wir unser Können auf der Rennpiste ausleben und hoffen auf eine erfolgreiche Zeit!

(Auszug Homepage GB-Racing)



Abb. 3 Michael Ghilardi vom GB-Racing Team Switzerland

Ebenfalls durch Internetrecherchen wurde das Rennteam „GB-Racing Switzerland“ ausfindig gemacht. Auch sie waren zu einem Interview bereit, das sogar persönlich mit drei der vier Mitglieder durchgeführt werden konnte. Das Interview mit den Hobby-Rennfahrern war sehr aufschlussreich und gab viele Auskünfte über die Auswirkungen des Verbots auf den Nachwuchs des Motorradrennsportes in der Schweiz.

5.3 Verkehrs Club Schweiz (VCS)

Auch eine Stellungnahme der Rundstreckenrenn-Gegner sollte in dieser Arbeit zur Geltung kommen. Dazu wurde der Verkehrs Club der Schweiz kontaktiert jedoch stieß die Anfrage für Informationen beim VCS auf keine Reaktion. Die Argumente der Gegner wurden somit, wie bei Punkt 4.3.1.1 erwähnt, dem Bericht zur Initiative von Ulrich Giezendanner entnommen.

5.4 Rennstrecken im Ausland

Um die Auswirkungen bereits bestehender Rennstrecken auf die Region und die da lebende Bevölkerung zu erläutern, wurden die Verwaltungen der Rennstrecken in Deutschland (Rennstrecke Sachsenring) und England (Rennstrecke Silverstone) kontaktiert. Jedoch gab es auch bei diesen Anfragen keine Reaktion.

6. Ergebnisse der Recherchen

6.1 Auswertung der Fragebogen

Die Umfrage dient hauptsächlich dazu, die aktuelle soziale Situation des Rundstreckenrennverbots zu klären. Im Gesamten wurden 30 Personen befragt, zu jeder Kategorie je 5.


Ein Exemplar eines Umfragebogens ist im Anhang zu finden.

Punkteverteilung:

1: nein **2:** Eher nein **3:** Eher ja **4:** ja

Kategorien:

M1 Männer, 18 bis 30-jährig

W1  Frauen, 18-30 jährig

M2 Männer, 30 bis 50-jährig

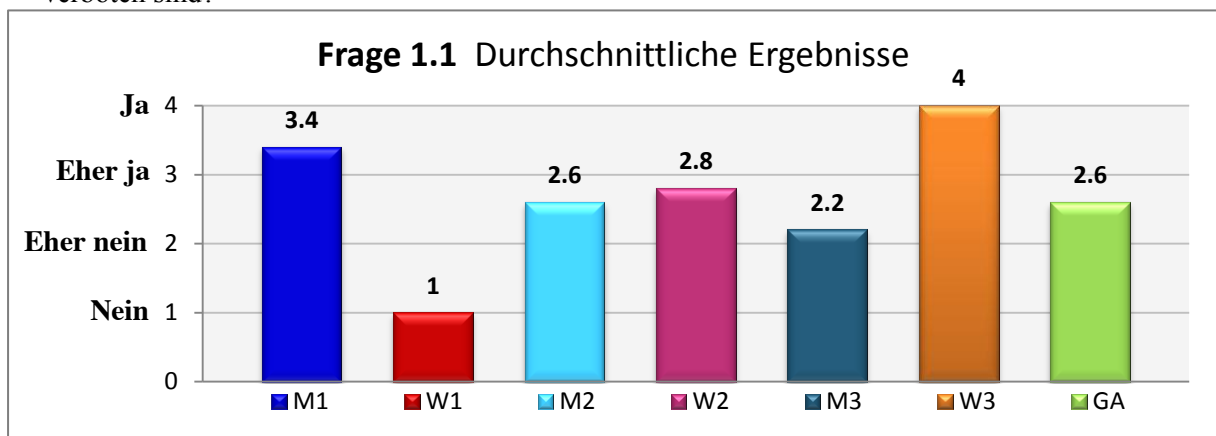
W2 Frauen, 30 bis 50-jährig

M3 Männer, älter als 50 Jahre

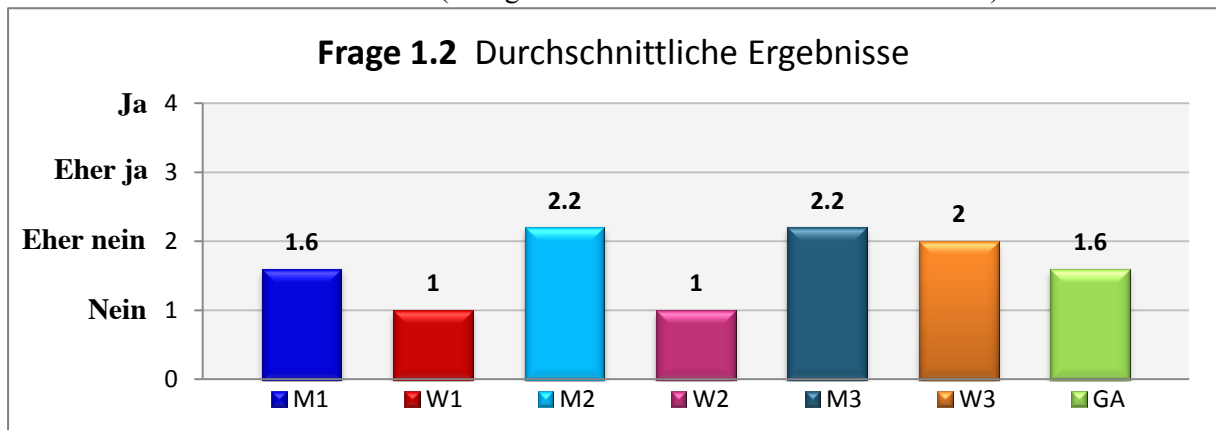
W3 Frauen, älter als 50 Jahre

GA  Gesamtauswertung

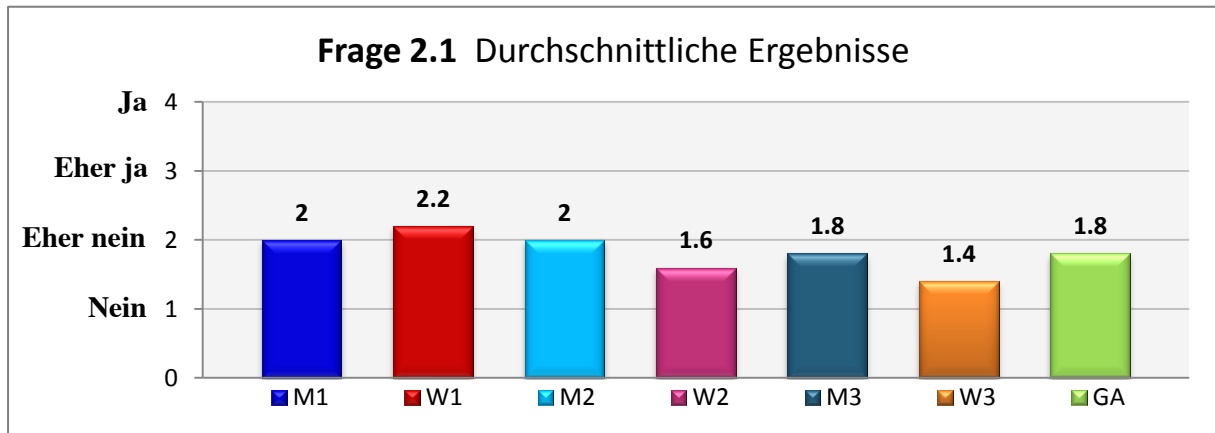
1.1 Ist Ihnen bekannt, dass die Schweiz weltweit das einzige Land ist, indem Rundstreckenrennen verboten sind?



1.2 Wissen sie warum und seit wann? (Wie gut weiss man über das Verbot bescheid?)



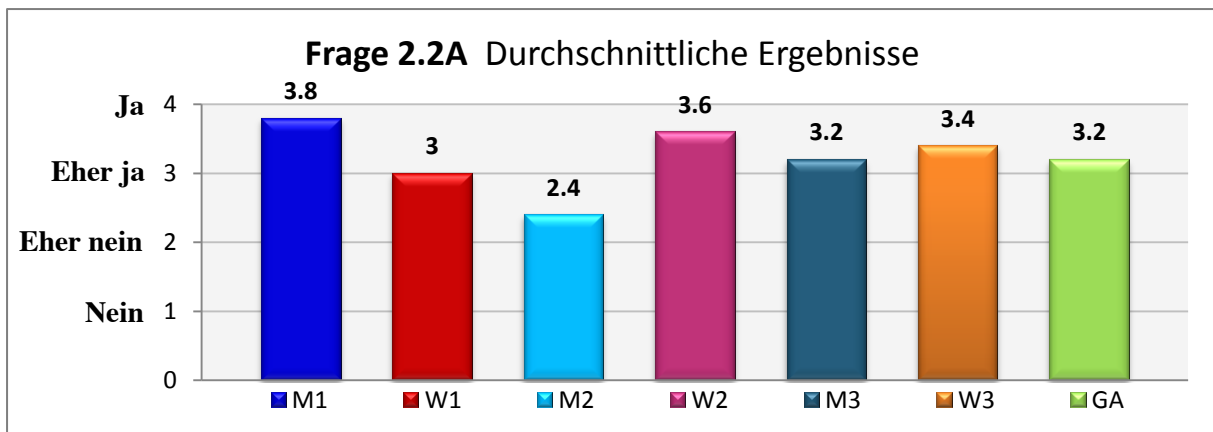
2.1 Finden Sie es durch die Argumente der Rundstreckenrennen-Gegner gerechtfertigt, dass einem Schweizer Sportler die Möglichkeit genommen wird, seinen Beruf in seinem eigenen Land auszuüben? (Argumente sind dem Fragebogen beigelegt.)



2.2A „Derartige Strecken könnten in der Schweiz bei weitem nicht nur für Rennen und Trainings genutzt werden. Vielmehr eignen sie sich auch für Kurse zur Hebung der Verkehrssicherheit, spielen sich doch gewisse Situationen des täglichen Motorfahrzeugverkehrs bei Geschwindigkeiten ab, die nur auf einer entsprechend ausgestatteten Piste gefahrlos erreicht werden können.“

(Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen, Walter Wobmann)

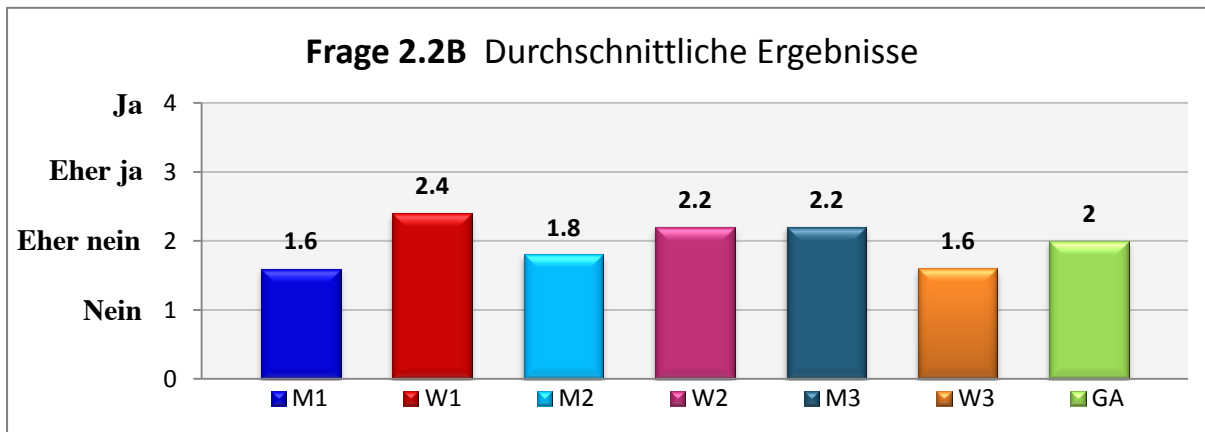
Stimmen Sie dieser Aussage, in Verbindung mit dem Rundstreckenrennverbot, zu?



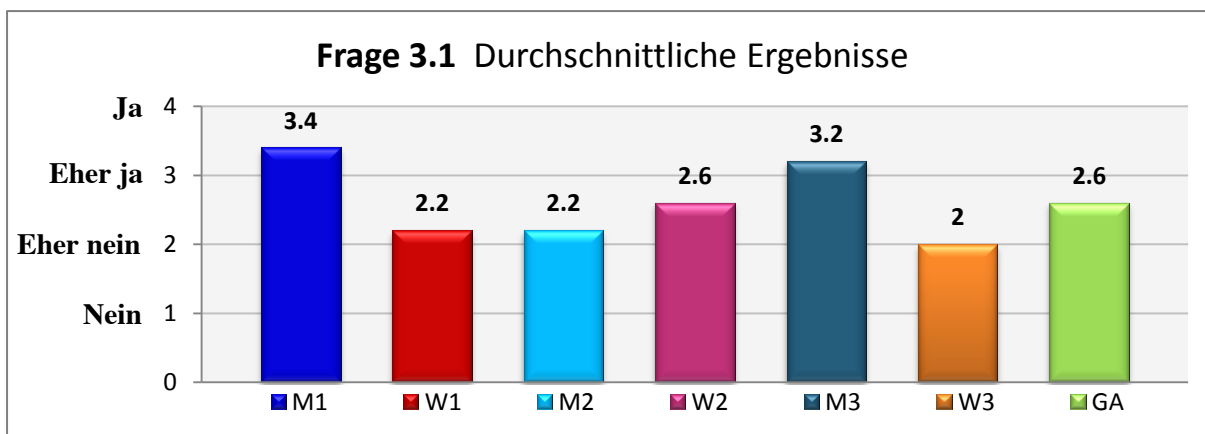
2.2B „Im Rahmen von Grossveranstaltungen kann es auch zu physischen Belastungen des Bodens kommen beispielsweise bei der Nutzung ungefestigter Böden als temporäre Parkflächen. Die Böden werden dadurch verdichtet, was die Versickerung von Niederschlägen und das Pflanzenwachstum beeinträchtigt.“

(Parlamentarische Initiative - Wiederezulassung von Formel-1-Rennen, Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, 2005)

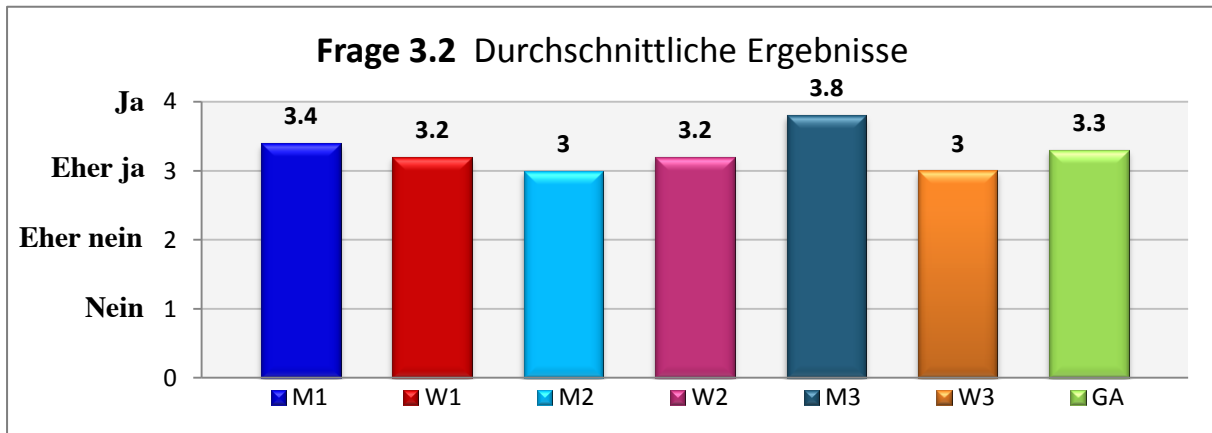
Stimmen sie dieser Aussage, in Verbindung mit dem Rundstreckenrennverbot, zu?



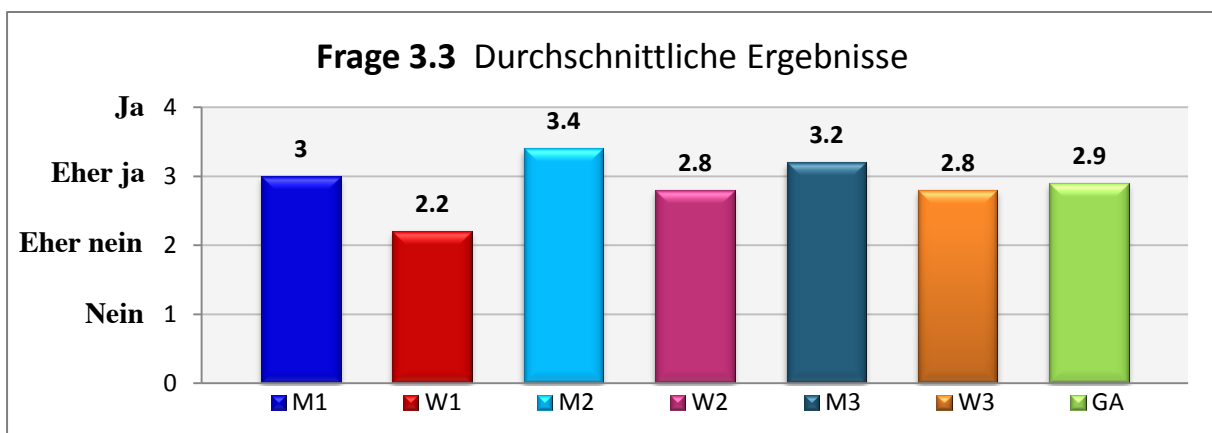
3.1 In der Schweiz ist die Berufsfreiheit ein Grundrecht, das jedem Menschen das Recht gibt, seinem Beruf frei zu wählen und auszuüben. Könnte man das Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz also als Diskriminierung der Motorsport-Profis sehen? (Beispiel: Tom Lüthi)



3.2 Jeder Spitzensportler, ob Skirennfahrer, Tennisspieler oder eben Motorsportler, braucht seine Sponsoren. Durch dieses Verbot ist der Motorsport in der Schweiz sicherlich weniger populär. Es macht es den besagten Sportler also schwerer, Sponsoren zu finden, da ihr Wert als Werbeträger negativ beeinflusst wird. Stimmen Sie dieser Aussage zu?



3.3 Sollte es zu einer Volksbefragung zum Thema ‚Aufhebung des Rundstreckenrennverbots‘ kommen, wie würden Sie abstimmen? Sollte das Verbot ihrer Meinung nach aufgehoben werden?



6.1.2 Bemerkungen der Umfragen-Teilnehmer

Folgende Aussagen und Bemerkungen haben Teilnehmer der Umfrage während der Befragung angebracht. Da der Fragebogen anonym ausgewertet wurde, werden bei den untenstehenden Zitaten keine Namen genannt. Die Namen sind der Autorin der Arbeit jedoch bekannt.

„Pro“ Rundstreckenrennen

„Das Argument der Sicherheit, das damals als einer der Hauptgründe für die Erhebung des Verbotes genannt wurde, ist meiner Meinung nach heutzutage haltlos. Auch bezogen auf andere Rennstrecken weltweit, das Unglück von Le Mans war einmalig. Auf so ein Unglück hin gleich eine ganze Sportart zu verbieten ist nicht gerechtfertigt. Ausserdem müsste man nach diesem Vorgehen auch viele andere

Sportarten verbieten. Beispielsweise Flugshows, auch da hat es schon Unfälle gegeben, bei denen Zuschauer ums Leben kamen.

Man hätte in der Schweiz zu wenig Platz für eine Rundstrecke? Alle unsere Golfplätze brauchen weitaus mehr Platz als es eine einzige Rundstrecke brauchen würde.“

„Wegen einer Katastrophe diese Sportart zu verbieten ist ganz einfach nicht fair und grenzt an eine Diskriminierung. Dass es ein schlimmes Ereignis ist streite ich nicht ab, aber in anderen Sportarten hat es ebensolche Katastrophen gegeben, wenn nicht sogar noch schlimmer – trotzdem sind sie heute noch erlaubt.

„Würde man dem Argument der Bodenbelastung Folge leisten: Man müsste jegliche Grossanlässe verbieten, ob das ein Schwingfest, ein Fussballmatch, ein Open Air oder ein Reit-Concours ist. Bei allen Grossveranstaltungen hat man diese Bodenbelastungen.“

„Die Parkflächen werden ja nicht Tag und Nacht genutzt, das Argument der Bodenbelastung überzeugt mich deshalb eher nicht.“

„Wo, wenn nicht auf einer Rennstrecke, sollten die Jungen Fahrzeuglenker der Schweizer Strassen die Möglichkeit bekommen, ihr Fahrzeug einmal richtig herauszufordern? Etwa auf den öffentlichen Strassen?“

„Contra“ Rundstreckenrennen

„81 Tote Menschen ist eine hohe Zahl. So etwas sollte mit allen Mitteln verhindert werden.“

„Ich denke, dass die Schweiz zu wenig Platz (Boden in dieser Grösse) hat, um eine Rennstrecke zur Verfügung zu stellen. Wir wohnen so „aufeinander“ und haben zu wenige Erholungsräume in Nähe der Städte. Und z.B. Deutschland ist ja in kurzer Zeit erreichbar.“

6.2 Ergebnisse der Interviews

Im folgenden Teil sind Ausschnitte der beiden Interviews mit dem Motorradprofi Tom Lüthi und den Nachwuchsrennfahrern des Schweizer Teams ‚GB-Racing‘ zu finden. Erwähnt sind jedoch nur diese Fragen beziehungsweise Antworten, welche für die Fragestellungen relevant sind. Die Interviews im vollen Umfang sind der Arbeit im Anhang beigelegt.

6.2.1 Tom Lüthi

Der Fragebogen, der persönlich von Tom Lüthi ausgefüllt wurde, informiert darüber, was das Schweizer Rundstreckenrennverbot auf den Profisport für Auswirkungen hat.

Frage: Beeinflusst das Rundstreckenrennverbot deine Suche nach Schweizer Sponsoren? Hast du dafür ein Beispiel?

Antwort von Tom Lüthi: Auf gewisse Art schon. Ein konkretes Beispiel ist schwer. Aber mir fehlt sicher die Gästepattform im eigenen Land, wenn man das z.B. mit einem Hockeyclub vergleicht.



Abb. 4 Tom Lüthi

Welchen Einfluss hat das Verbot auf deinen Wert als Werbeträger in der Schweiz?

Meine Popularität wird mit einer guten Medienarbeit und den TV Übertragungen auf SF gut unterstützt. Aber eventuell wäre meine Sportart noch weiteren Menschen „näher“, wenn ich in der Schweiz fahren und es ein Lauberhornrennen für Töfffahrer in der Schweiz geben würde.

Würde eine Aufhebung des Rundstreckenrennverbots den Aufwand (Reisen ins Ausland für Trainings, fehlende Teststrecken in der Schweiz etc.) reduzieren?

Für mich würde das keinen grossen Unterschied machen. Meine Saison beginnt früh und daher im Süden. Ausserdem sind die Rennen der WM ja eh im Ausland. Aber für kleinere und nationale Teams im Motorradsport könnte das auf jeden Fall viele Ausgaben und Aufwände reduzieren!

Es geht jedoch bei diesem Verbot für mich in erster Linie nicht nur um den Rennsport!!! Viel wichtiger wäre es, dass auf diesen Strecken Fahrsicherheitstrainings und Kurse durchgeführt werden könnten. Das würde der Sicherheit auf der Strasse sehr dienen!

Das Verbot hindert dich an der Ausübung deines Berufes in der Schweiz – Siehst du es also ein Stück weit als eine Diskriminierung?

Ich empfinde es als ein Privileg Motorradrennfahrer zu sein und sicher nicht als Diskriminierung. Klar kann ich in der Schweiz nicht mit meinem Motorrad trainieren und da habe ich sicher Nachteile z.B. gegenüber einem spanischen Fahrer. Aber zu meinem Job gehört noch ganz viel mehr als Motorrad zu fahren. Aufbau und Fitnesstraining, die ganze Medienarbeit etc. ist in der Schweiz gut machbar.

Wie beurteilst du das Argument der Gegner bezüglich der zusätzlichen Umweltbelastung bei Motorsportanlässen?

Der Ruf der GP Rennen ist schlechter als die Wirklichkeit! Dieser zu schlechte Ruf wirkt sich aber zum Teil direkt und negativ auf die Sponsorensuche aus.

6.2.2 Rennteam GB-Racing

Das Interview mit den Fahrern Micha und Kelly Brugger und Thomas Nussbaumer des nationalen Rennteams „GB-Racing“ aus Zug diente der Informationssuche zu den Auswirkungen des Rundstreckenrennverbotes auf Hobbyfahrer, die noch nicht die Privilegien der Weltmeisterschaft und den Ruf als „Sport Promi“ geniessen können. Michael Ghilardi, ebenfalls Mitglied des Rennteams, konnte beim Interview leider nicht anwesend sein.

Die untenstehenden Antworten auf die Interviewfragen sind Zusammenfassungen der

Antworten aller drei Interviewpartner. Einzelne Individuelle Aussagen sind gekennzeichnet.

Die Fahrer bezeichnen sich mehrheitlich als Hobby-Rennfahrer. Die Ausnahme ist Michael Ghilardi, der seine Ausbildung im Gegensatz zu den anderen Fahrern bereits abgeschlossen hat und somit mehr Zeit dem Rennfahren widmen kann. In der Schweizermeisterschaft konnte er diese Saison (2012/2013) bereits seine ersten Spitzenresultate verbuchen.



Abb. 5: das GB-Racing Team; hinten (v.l.): Michael Ghilardi, Kelly Brugger; vorne (v.l.): Micha Brugger, Thomas Nussbaumer

Ab nächster Saison (2013/2014) haben sich jedoch alle Mitglieder zum Ziel gesetzt, aktiv an der Schweizermeisterschaft mitzukämpfen und regelmässig an den Rennen teilzunehmen. Das grosse Ziel der Zukunft ist die Teilnahme an der Superbike-WM.

Frage: Wie finanziert ihr das Ganze? (Selber/Sponsoren/...)

GB-Racing: Das Budget des ganzen Teams für eine Saison liegt bei etwa 300'000 CHF. Wir müssen allerdings viele Kompromisse eingehen um mit diesem Budget durchzukommen. Man kann die Kosten einer Saison auch ohne weiteres für einen Fahrer alleine auf 320'000 CHF bringen. Der grösste Teil davon wird aus eigener Tasche bezahlt, Sponsoren haben wir im Moment eher wenige. Es beschränkt sich auf Dienstleistungen, wie zum Beispiel das Lackieren der Motorräder, das wir inzwischen nicht mehr bezahlen müssen, oder Vergünstigungen bei Trainingslager im Ausland etc., oder kleine Spenden-Summen aus Goodwill.

Es ist allerdings geplant, dass wir bis Ende dieser Saison einen grossen Schritt vorwärts machen, was das Sponsoring betrifft. Wir haben ein Sponsorendossier fertiggestellt und sind jetzt auf der Suche nach grösseren Sponsoren.

Wäre die Suche nach Sponsoren für euch ohne Rundstreckenrennverbot einfacher? (Beeinflussung des Verbots auf einen Motorsportler als Werbeträger?)

Ja, ganz sicher. Man kennt den Motorsport in der Schweiz ganz einfach nicht. Was bringt es einer Schweizer Firma wenn sie uns sponsert und wir unsere Rennen in Tschechien, Deutschland, Spanien oder Frankreich fahren. Wenn wir Sponsoren finden, dann Firmen, die auch Sitze im Ausland haben. Das wäre ohne das Verbot ganz sicher um einiges einfacher.

Man würde ohne das Verbot auch schneller zu einer gewissen Popularität kommen, was wiederum die Suche nach Sponsoren erleichtert und den Wert als Werbeträger hebt. Ohne Popularität hat man ja noch so ziemlich gar keinen Wert als Werbeträger. Es ist schwierig den Nachwuchs eines Sportes zu fördern, wenn man diesen Sport hier nicht einmal ausüben darf.

Als kleiner Beleg der Unbedeutsamkeit unseres Sportes in der Schweiz: Sogar der Veranstalter der Schweizermeisterschaft ist ein Deutscher!

Wie oft müsst ihr jährlich für ein Training ins Ausland und welche Aufwände bringt das mit sich?

Etwa einmal pro Monat sind wir sicher im Ausland zum Trainieren, Rennen ausgeschlossen. Teilweise gehen wir auch schon 2 oder 3 Tage vor einem Rennbeginn zur Strecke, um vorher noch Trainieren zu können. Wie teuer all die Reisen ins Ausland sind kann man nicht genau sagen. Es betrifft aber sicher die Benzin-Kosten, den Lohnausfall für die Zeit die man fehlt, Hotel, Bus, Autobahnkosten, Verpflegung etc. Der Zeitaufwand ist natürlich je nach Rennstrecke unterschiedlich. Die am nächsten gelegene Strecke ist doch noch 500 km entfernt, teilweise ist man aber bis zu zwei oder drei Tagen unterwegs. (Beispiel: Spanien) Was die Arbeit betrifft gehen sicher mal alle Ferien für den Rennsport drauf. Meistens macht man halt noch Überstunden, um diese dann kompensieren zu können und vielleicht mal zwei, drei Tage früher ins ‚Wochenende‘ zu gehen.

Wie würde euer Trainingsaufwand (auch Kosten, Zeit,...) verändert werden bei einer Aufhebung?

Wie viel es bei den Kosten ausmacht, dass wir für jedes Training ins Ausland müssen, ist schwer zu sagen. Wahrscheinlich wären es etwas um die 10-15%, was für unsere Verhältnisse schon sehr hilfreich wäre. Den Zeitaufwand würde es sicher um gut die Hälfte reduzieren. Somit wäre auch der Konflikt mit der Arbeitszeit weitgehend gelöst, und das Problem mit dem Lohnausfall für die Zeit die man unterwegs ist (wenn man nur die Ferien für den Motorsport „opfert“ ist das noch lange nicht genug) wäre längst nicht mehr so dramatisch.

Das Verbot hindert die Motor-Profis an der Ausübung ihres Berufes in der Schweiz – Kann man es also ein Stück weit als eine Diskriminierung sehen?

In einem gewissen Sinne ja – es gibt heutzutage keine wirklich schlagkräftigen Argumente mehr, warum alle möglichen Risikosportarten in der Schweiz erlaubt sind, nur der Motorsport nicht. Wahrscheinlich ist es einfach eine Gewohnheitssache. Man hatte den Motorsport jetzt so lange nicht mehr in der Schweiz, und allen, die es nicht betrifft (was ja ‚leider‘ die Mehrheit ist), geht es ja trotzdem gut. Viele sagen sich einfach: ‚es wird schon seine Gründe haben warum das verboten ist. Auch wenn man sie selber nicht kennt.

Hat dieses Verbot einen Einfluss auf das Image des Motorsportes in der Schweiz? (Obwohl man als absoluter Spitzenfahrer die genau gleichen charakterlichen Stärken, Durchhaltewillen, Leistungsvermögen usw. erbringen muss wie jeder andere Spitzensportler auch...)

Wahrscheinlich ist es eine Art Teufelskreis zwischen dem Verbot und dem Image des Sportes. Der Motorsport hat einen schlechten Ruf weil er verboten ist, und die Leute wollen das Verbot nicht aufheben, weil der Sport eben einen schlechten Ruf hat. Man müsste die Leute einfach aufklären, man muss den Sport populärer machen, und den Leuten zeigen, dass dieser Sport keineswegs schlechter ist als jeder andere. Das ist den Leuten in der Schweiz einfach nicht bewusst. Viele Leute wissen nicht was es bedeutet, ein Rennen zu fahren, auch was die körperliche Anstrengung betrifft. Der Ruf des Sportes ist sicher schlechter als er in Wirklichkeit ist!

Wie beurteilt ihr das Argument der Sicherheit? Ist der Rennsport wirklich so viel gefährlicher als andere Risikosportarten, die in der Schweiz erlaubt sind? (Beispiel: Skirennen, Bergsteigen, ...)

Nein, ist er ganz sicher nicht. Ein Abfahrtsrennen im Skisport ist mindestens genauso gefährlich, wenn nicht sogar noch gefährlicher. An einem Fussballmatch ist man als Zuschauer weitaus mehr gefährdet als an einem Motorradrennen. Das Polizeiaufgebot ist längst nicht so gross, und an einem Motorrad-Event findet man höchst selten randalierende Fans. Von randalierenden Fans an Fussballspielen muss man ja gar nicht erst anfangen.

Micha: „Es ist sicher eine Risikosportart, das streite ich nicht ab. Aber auch Skifahren oder Bergsteigen ist eine Risikosportart, ausserdem ist sich jeder Fahrer bewusst, dass die Gefahr auf der Strecke verletzt zu werden grösser ist, als wenn man einfach nur spazieren geht. Und im öffentlichen Verkehr Motorrad zu fahren ist sicherlich noch viel gefährlicher als auf der Rennstrecke.“

Wie beurteilt ihr das Argument der Gegner bezüglich der zusätzlichen Umweltbelastung bei Motorsportanlässen?

Diejenigen Schweizer, die das Rennfahren wirklich als eine Leidenschaft sehen, kommen, sofern sie die finanziellen Mittel dafür haben, dieser Leidenschaft trotz dem Verbot nach, nur halt eben im Ausland. Man schiebt das ‚Problem‘, wie es die Renn-Gegner nennen, einfach aufs Ausland ab – was auch es ja auch nicht löst.

Ausserdem gibt es Vorschriften für Fahrzeuge mit denen man Rennen fährt. Ein Formel1-Auto ist, was die Emissionen betrifft, keineswegs vergleichbar mit einem normalen PW, es ist um einiges sauberer. Ausserdem werden gerade solche Rennmaschinen auch für Forschung und Tests benutzt, was umweltfreundliche Maschinen betrifft. Es wird ja auch heute schon viel mit Rennmaschinen (Prototypen) geforscht und auf Rennstrecken getestet, auch was die Sicherheit angeht.

Micha: „Ausserdem ist doch bald sowieso jeder Fleck der Schweiz verbaut. Wenn an einem Ort, der für eine Rennstrecke geeignet wäre, keine Rennstrecke gebaut wird, wird es da bald ein Wohngebiet oder vielleicht eine Autobahn geben – haben wir dann an diesem Ort weniger Umweltbelastung?“

Kelly: „Ausserdem gibt es genug alte Fluggelände oder Flughäfen, die sich für eine Rennstrecke eignen würden. Und man hätte sicherlich weniger Lärmbelastung mit einer Rennstrecke als mit einem Flughafen.“

Kommentar zu dem Vorwurf der Lärmbelastungen?

Bei einer Rennstrecke hat man vielleicht drei Mal im Jahr einen grösseren Event, bei dem man ein wenig Lärmbelastung hätte, aber selbst da gibt es Grenzen (Grenzen der Lärmbelastung bei einem Rennen der SM: 105 DB), ausserdem sind die modernen Tribünen der Rennstrecken heute so gebaut, das kaum noch lärm nach aussen dringt. Man hat also bei einem Rennen sicher weniger Lärmbelastung als man es bei einem Open-Air-Konzert hätte. Das restliche Jahr über würde die Strecke für Kurse, Trainings und Tests benutzt werden, wo man wenn es hoch kommt vielleicht einmal den Lärmpegel einer Autobahn erreicht (und auch das eher selten), wenn man überhaupt etwas davon hört. Eines ist sicher: gehörschädigend ist das Ganze sicher nicht!

7. Diskussion

7.1 Die heutige Rechtfertigung des Verbotes

Die die besagten Internetrecherchen, aber auch durch viele Aussagen Teilnehmern der Umfrage und von Interviewpartnern konnten einige Fakten und Aussagen zusammengetragen werden, welche den Argumenten der Rundstreckenrenn-Gegner kontern.

Zum Thema Rundstreckenrennverbot gibt es heute sicherlich schlagkräftigere und vor allem gerechtfertigte Argumente FÜR eine Aufhebung. Dazu hier noch einmal eine Gegenüberstellung und Zusammenfassung der wichtigsten Argumente von Gegnern und Befürwortern.

Argument der Rundstreckenrenn-Gegner:

Die Wiedermulassung von Rundstreckenrennen, der somit wahrscheinlich Folgenden Bau einer Rundstrecke und die Durchführung von Motorsport-Events seien umweltpolitisch ein „falsches Zeichen und hätten gravierende umweltbelastende Folgen. (Siehe Argumente der Umwelt- und Bodenbelastung, P. 3.3.1.1)

Argument der Rundstreckenrenn-Befürworter:

Das eine Rundstrecke Umweltbelastungen hervorruft, streitet niemand ab. Die Emissionen der an den Rundstreckenrennen beteiligten Fahrzeuge machen jedoch nur einen sehr kleinen Teil der Gesamtemissionen eines Grossanlasses dieser Art aus. Der größte Teil ist dem Mehrverkehr der Besucher und der umliegenden Infrastruktur zuzuschreiben, der bei einem Grossanlass, sei es ein Open-Air, Schwingfest, Fussball- oder Eishockeymatch, genauso vorhanden ist. Der Aufwand von Treibstoff des Begleittross der Tour de Suisse beispielsweise liegt bei ca. 40'000 Liter. Die Tour de France, die als drittgrößtes Sportereignis weltweit zählt und ihre Etappe auch teilweise auf Schweizer Boden austrägt, weist folgende Zahlen auf: rund 5'000 Personen im Tour-Tross, 180 Fahrzeuge der Werbekampagne (ca. 600 Personen), die sich über 12 km erstreckt. Auf der gesamten Strecke eine Zuschauerzahl von etwa 12 Mio. und 23'000 Polizisten, die für Ordnung sorgen. Am Zielort einer Tour de France Etappe werden mit den Mitgliedern des Tour-Trosses, den Fahrern und deren Teams und den Medienschaffenden knapp 8'500 Übernachtungen gezählt. Und das alles für circa 200 Teilnehmer.¹⁴ Weitere Beispiele: Die Pistenfahrzeuge des Engadiner Skimarathons verbrauchen während des ganzen Anlasses rund 20'000 Liter Treibstoff. Der Treibstoffverbrauch von beteiligten Fahrzeugen an einem Bergrennen liegt bei 360-400 Liter.¹⁵ Im Vergleich zu anderen sportlichen Grossanlässen ist der Treibstoffverbrauch an einem Motorsportanlass also keineswegs erhöht. Es ist in diesem Sinne nicht fair, diese Belastungen bei allen Sportart-Events zu dulden, den Motorsport aber deshalb zu verbieten.

Auch die Auswertung der Frage 2.2B des Fragebogens, der bei 2.0 und somit der Antwort „eher nein“ liegt, ergibt ein Resultat, welches zeigt, dass die Mehrheit der Befragten dem Argument der

¹⁴ Radio DRS, Sendung „heute Morgen“ von 07.07.2012

¹⁵ Broschüre „Motorsport - Trotz allem!“ ACS

Bodenbelastungen nicht zustimmt.

Events einer Rennstrecke würden durch den dadurch entstandenen Mehrverkehr in der näheren Umgebung erhebliche Lärmbelastungen für Anwohnerinnen und Anwohner zur Folge haben und könnten für Zuschauer sogar gehörschädigend sein.

Die maximal erlaubten Höchstwerte auf einer Rennstrecke liegen beispielsweise bei der Schweizermeisterschaft bei 115 dB/A¹⁶. Dies sind aber Grenzwerte, die nur selten erreicht werden, der durchschnittliche Lärmpegel liegt tiefer. Nach aussen ist der Geräuschpegel einer Rennstrecke sicher nicht gehörschädigend, nicht zuletzt weil er auch durch die Tribünen um die Strecke herum abgeschirmt wird. Für Zuschauer und Rennfahrer werden Gehörschütze angeboten und schlussendlich hat jeder, der sich auf eine Rennstrecke begibt eine gewisse Selbstverantwortung. Befragt man Bewohner der Umgebung einer Rennstrecke, werden höchst selten die Anlässe auf der Rennstrecke als größte Lärmbelastung empfunden, sondern viel mehr beispielsweise die Kirchenglocken.¹⁷

Tatsächlich ist der Zugverkehr heute eine der Lärmquellen, die die Grenzen der Lärmbelastung bei weitem überschreitet, was aber durch neue Messmethoden ganz einfach verschleiert wurde: Die Lautstärke an einem Bahngleis wird alle 5 Minuten gemessen. Unabhängig davon, ob gerade ein Zug die Gleise passiert oder nicht. Dass dieser Durchschnittswert unter dem Grenzwert liegt ist klar. Würde man den Lärmpegel aber auch an einem Motorsportevent nach dieser Methode messen, wäre der Durchschnittswert auch da deutlich tiefer.¹⁸

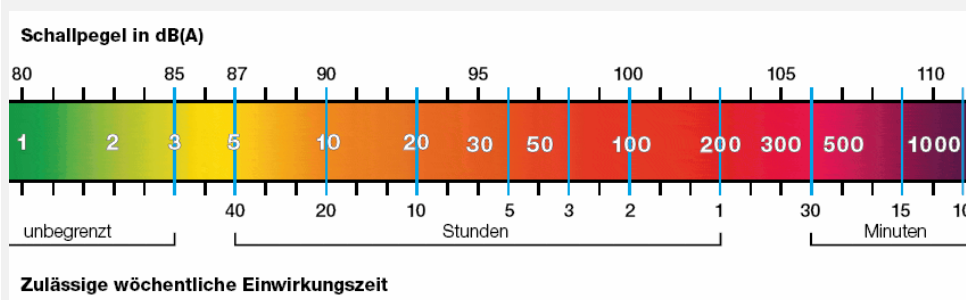


Abb. 6 Information über Verträglichkeit von Lärm

Eine Rennstrecke in der Schweiz würde nicht den raumplanerischen Methoden der Schweiz entsprechen. Ausserdem sei die Bodenverfügbarkeit in der Schweiz zu klein für eine Rennstrecke.

Projekte für eine Rennstrecke in der Schweiz wären keine Neuheit: Bereits im Jahre 2010 gab es im Wallis ein Projekt, dass den Bau einer solchen Anlage im Sinn hatte. Sogar die umliegende Bevölkerung hat dem damaligen Projekt bereits provisorisch zugestimmt.

Ausserdem könnte die durch eine Rennstrecke vorhandene Infrastruktur durchaus auch für andere Zwecke und Events genutzt werden.

Und wieder ist der Vergleich zu anderen Sportarten angebracht: Eine Rennstrecke würde

¹⁶ Reglement Supermoto 2012 (FMS)

¹⁷ Motorsport – Trotz Allem, ACS

¹⁸ Motorsport – Trotz Allem, ACS

wahrscheinlich einen Platz von ca 1 km² (Fläche der Rennstrecke in Misano Italien) bis 2.5 km² (Fläche der Rennstrecke in Losail, Qatar) in Anspruch nehmen. Die Fläche eines Golfplatzes, von denen wir in der Schweiz dutzende haben, liegt beispielsweise beim Golfplatz in Hünenberg bei etwa 1.2 km², beim Golfplatz in Hildisrieden sogar bei circa 1.7 km² ¹⁹.



Abb. 8 Golfplatz in Hünenberg



Abb. 7 Rennstrecke Misano, Italien

„81 Tote Menschen ist eine hohe Zahl. So etwas sollte mit allen Mitteln verhindert werden.“

Dass eine Zahl von 81 Toten dramatisch ist, spielt niemand herunter. Jedoch ist der Motorradrennsport nicht der einzige Sport, bei dem Menschen ums Leben kamen, wofür es nicht nur ein Beispiel gibt: Fussballspiel in Peru, am 24. Mai 1964: Zwei Minuten vor Schluss gibt der Schiedsrichter Perus ein Ausgleichstor nicht. Unruhe bricht aus, 318 Tote, mehr als 500 Verletzte sind die Folge. England, am 15. April 1989: Fans versuchen, sich auf eine bereits überfüllte Tribüne zu drängen, Menschen werden gegen die Begrenzungszäune gequetscht, 95 Tote, mehr als 200 Verletzte.²⁰ Dies sind nur 3 von dutzenden Katastrophen an Sportanlässen, die hier aufgelistet werden könnten.

Beim Motorsport sind die Sicherheitsvorschriften heute so gegeben, dass eine Wiederholung eines solchen Ereignisses wie in Le Mans schon fast unmöglich ist. Ganz im Gegensatz dazu, gibt es Ausschreitungen dieser Art an Fussballspielen, mit dutzenden von Verletzten und Todesopfern, sogar noch heute. Auch bei diesem Argument wird wieder an die Fairness bei der Behandlung der Motorsportler gegenüber anderen Sportlern appelliert.

Eine Rennstrecke und somit Motorsportevents hätten negative Auswirkungen auf den Schweizer Tourismus.

Das der Schweizer Tourismusverband vor allem mit Naturerlebnissen wirbt ist richtig. Aber gerade in Phasen in der der Tourismus eine Krise durchläuft, wie es im Moment der Fall ist, ist es wichtig, den Touristen ein breites Angebot an Attraktionen bieten zu können. Die Alpen, welche den wahrscheinlich grössten Teil der besagten Naturerlebnisse darstellen, haben an der Gesamtfläche der Schweiz einen Anteil von rund 48 Prozent²¹, was einer Fläche von knapp 20'000 km² entspricht. Bei dieser Grösse ist doch so eine Rundstrecke ein ziemlich kleiner Teil, der trotzdem eine grosse

¹⁹ Sämtliche Strecken und Flächen wurden auf Google Earth ausgemessen

²⁰ <http://www.rp-online.de/sport/fussball/die-schlimmsten-stadion-katastrophen-aller-zeiten-1.565821>

²¹ Wikipedia, Artikel „Schweiz“, P.1 Geographie (05.07.2012)

neue Touristenattraktion darstellen würde.

Dass die Schweiz mit grossen Sportereignissen den Tourismus anziehen will, wäre nichts Neues. Im Jahr 2012 führte die achte Etappe der Tour de France ins Schweizerische Pruntrut. Die Gemeinde im Kanton Jura liess es sich einiges kosten, den Zielort der Tour de France zu sein, sieht es aber als „einmalige Chance“, den Tourismus anzulocken, ja sogar um Französische Zuzügler nach Pruntrut zu holen, ungeachtet den riesigen Aufwänden und damit verursachten Emissionen, Lärmbelastungen etc..

Vermehrte Raserei auf Schweizer Strassen könnte eine Folge von Motorsportevents in der Schweiz sein.

Wäre dieses Argument schlagkräftig, müsste man auch Angst haben, Boxkämpfe könnten Schlägereien auf der Straße auslösen, oder Schützenfeste würden zu Schießereien führen.²² Oft werden Kampfsportarten als Anti-Aggressions-Trainings angesehen. Kann man also die Möglichkeit zum Schnellen Fahren, die man auf einer Rennstrecke hat ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden, nicht auch als einer Art Anti-schnelles-Fahren-Training sehen? Ein Beleg dafür ist die Aussage eines Schweizer Nachwuchs Rennfahrers im Motorrad sport:

Nur schon durch unser Renn-Team hat die Schweiz vier Raser weniger auf ihren Straßen, weil wir durch das Rennfahren die Möglichkeit haben, unsere Leidenschaft zum schnellen Fahren auf den Rennstrecken auszuleben.

(Micha Brugger, GB Racing Zug, Auszug Interview)

Sogar von der Polizei wird dieser Vorwurf als haltlos bezeichnet/erachtet. Jegliche Messungen auf den Straßen in der Nähe von Rennanlässen ergaben keineswegs eine Erhöhung der Geschwindigkeitsübertretungen vor oder nach den Events.²³

Die Auswertung der Umfrage ergibt ebenfalls ein Resultat, das genau das Gegenteil dieses Vorwurfes belegt. Mit einem Durchschnittswert von 3.2 (3 = Eher ja) stimmen die Teilnehmer der Aussage zu, dass eine Rennstrecke auch Kursen zur Hebung der Verkehrs dienen würde. Bekanntlich sind vor allem junge Männer, die den Führerschein gerade erst erhalten haben, gefährdet, sich auf der Strasse übermütig zu verhalten. Doch genau diese Kategorie stimmt der besagten Aussage mit einem Durchschnittswert von 3.8 (4 = ja) am deutlichsten zu.

Das Rundstreckenrennverbot ist mit den aktuellen Argumenten also eindeutig nicht mehr gerechtfertigt. Das Zeigt auch die Frage 2.1 des Fragebogens. Der Durchschnittswert bei der Frage, ob das Verbot mit den aktuellen Argumenten noch gerechtfertigt sei, liegt bei 1.8 (1 = nein; 2 = eher nein). Alle Durchschnittswerte der einzelnen Kategorien liegen unter 2.5, besonders deutlich sind dabei die Werte der Frauen von 30-50 Jahren (1.6) und der Kategorie 50+ (1.4).

7.2 Die Auswirkungen des Verbotes

Auf die Popularität des Motorsportes und der Sportler

²² Motorsport – Trotz allem!, ACS

²³ Motorsport – Trotz allem!, ACS

Eine Auswirkung ist, wahrscheinlich unbestritten, die Popularität des Sportes in der Schweizer Gesellschaft. Bei der Auswertung der Umfrage kann man aber nicht einmal von einer Mehrheit sprechen, die überhaupt weiss, dass die Schweiz als einziges Land ein Rundstreckenrennverbot hat. Der Durchschnittswert beträgt hier 2.6, was fast genau dem Mittelwert zwischen den Antworten ‚ja‘ und ‚nein‘ entspricht. Erstaunlich hierbei ist, dass mit Ausnahme der Alterskategorie 18-30, die Frauen diejenigen waren, die eher Kenntnis davon hatten als die Männer.

Eindeutiger ist jedoch das Resultat der Frage nach der Kenntnis über die Begründung des Rundstreckenrennverbots. Gleich bei zwei Kategorien (W1 und W2) sind alle Antworten mit ‚Nein‘ ausgefallen. Auch in den anderen Auswertungen ist der Durchschnitt nie höher als 2.2 (2= eher nein). Der Gesamtdurchschnitt zeigt eine Zahl von 1.6. (1=nein, 2= eher nein)

Deutlich sind auch die Antworten zur Frage 3.2 (Jeder Spitzensportler, ob Skirennfahrer, Tennisspieler oder eben Motorsportler, braucht seine Sponsoren. Durch dieses Verbot ist der Motorsport in der Schweiz sicherlich weniger populär. Es macht es den besagten Sportler also schwerer, Sponsoren zu finden, da ihr Wert als Werbeträger negativ beeinflusst wird. Stimmen sie dieser Aussage zu?). Der Durchschnittswert keiner Kategorie beträgt weniger als 3 (=eher ja), der Gesamtdurchschnitt ist 3.3.

Das Verbot hat also negative Auswirkungen auf den Wert eines Motorsportlers als Werbeträger, was von der Aussage der Mitglieder des Nachwuchs-Rennteam „GB-Racing Switzerland“ noch einmal bestätigt wird:

„Man kennt den Motorsport in der Schweiz ganz einfach nicht. Was bringt es einer Schweizer Firma wenn sie uns sponsert und wir unsere Rennen in Tschechien, Deutschland, Spanien oder Frankreich fahren. Wenn wir Sponsoren finden, dann Firmen, die auch Sitze im Ausland haben. Die Suche nach Sponsoren wäre ohne das Verbot ganz sicher um einiges einfacher.“

Auf Profi- und Nachwuchssportler

Auf den Aufwand, den Profirennsportler haben, hat das Verbot wenig Einfluss, was auch von Tom Lüthi bestätigt wird (siehe Interview). Gravierender ist die Auswirkung jedoch auf nationale Teams und Nachwuchsteams. Durch die verminderte Popularität des Sportes und den erschwerten Umständen wird es einem Nachwuchsskirennfahrer sehr schwer gemacht, seiner Leidenschaft nachzukommen.

Es geht jedoch bei diesem Verbot in erster Linie nicht nur um den Rennsport! Sehr wichtig wäre es auch, dass auf diesen Strecken Fahrsicherheitstrainings und Kurse durchgeführt werden könnten. Das würde der Sicherheit auf der Strasse sehr dienen!

Auf die Wirtschaft

Hier ist der Spiess umzudrehen: Das Verbot hat keinen direkten Einfluss auf die Wirtschaft, was eine Aufhebung des Verbotes aber sehr wohl hätte, und zwar im positiven Sinne! Ein Beispiel eines Bergrennens unterstreicht dies: Beim Gurnigel-Rennen im Kanton Bern bezahlt der Organisator rund CHF 100'000.- an die Region, was sich auf Löhne für Gemeindeangestellte, Billet Preise, Entschädigungen für Land- und Waldbesitzer, etc. bezieht. Nicht beachtet sind hierbei die zusätzlichen Gewinne die das Gastgewerbe und die Kleinbetriebe der Region in dieser Zeit vor und während des

Anlasses verbuchen.²⁴ Ein Motorsportevent ist also klar ein wirtschaftlicher Vorteil für die ganze Region.

7.3 Nutzungsmöglichkeiten einer Rundstrecke

Fälschlicher Weise wird eine Rundstrecke oft nur mit Rennveranstaltungen verbunden. Natürlich sind diese Veranstaltungen ein Teil davon, wichtig ist hierbei aber auch die anderen Nutzungsmöglichkeiten einer Rennstrecke zu erwähnen:

Eine Rennstrecke kann sehr gut für Tests von Technischen Erneuerungen dienen. Neue Fahrzeuge und Innovationen können so, ohne Gefährdung von anderen Personen, mit hohen Geschwindigkeiten geprüft werden. Ebenfalls kann man die Strecke für Kurse zur Kontrolle des eigenen Fahrzeuges nutzen. Wo sollen junge, oder auch nicht mehr so junge, Neulenker lernen, ihr Fahrzeug bei hohen Geschwindigkeiten zu kontrollieren ohne dabei jemanden zu gefährdet, wenn nicht auf einer Rennstrecke? Ausserdem kann die Infrastruktur einer Rennstrecke auch für andere Möglichkeiten genutzt werden, nur ein Beispiel dafür ist das Open-Air „Rock am Ring“ das jährlich am Nürburgring in Deutschland stattfindet.

7.4 Beantwortung der Fragestellungen

Die Fragestellungen zur politischen und rechtlichen Situation und die Auswirkungen des Verbotes konnten bereits vorgängig geklärt werden. Noch offen sind die Fragen zur sozialen Lage des Rundstreckenrennverbots und ob dieses als Diskriminierung einer Minderheit betrachtet werden kann.

7.4.1 Die Soziale Lage

Auf diese Fragestellung bezieht sich hauptsächlich die Umfrage. Das Verbot kann man nicht als allgemein bekannt bezeichnen, die Gründe des Verbots somit schon gar nicht. Jedoch fällt das Fazit der gesamten gestellten Fragen eher positiv für der Motorsport aus: bei keiner Frage sind die Befragten mehrheitlich gegen das Rundstreckenrennverbot. Die Mehrheit der Befragten sieht das Rundstreckenrennverbot mit den heutigen Argumenten nicht mehr gerechtfertigt. Die Auswertung zur Frage 3.3, „Sollte es zu einer Volksbefragung zum Thema ‚Aufhebung des Rundstreckenrennverbots‘ kommen, wie würden sie abstimmen? Sollte das Verbot ihrer Meinung nach aufgehoben werden?“, zeigt ein Resultat das bei der Antwort „eher ja“ liegt. Die Mehrheit der Befragten würde der Aufhebung des Verbotes also zustimmen.

7.4.2 Diskriminierung einer Minderheit?

Die Motorsportler sind in der Schweiz unbestritten eine Minderheit. Diese Minderheit ist, um nach allen in dieser Arbeit genannten Fakten zu urteilen, eindeutig anders behandelt als andere Gruppen von Sportlern. Urteilt man nach den beiden bei Punkt 2.1 erwähnten Definitionen der beiden Begriffe kommt man zu einer klaren Antwort, die die Diskriminierung einer Minderheit klar bestätigt!

²⁴ ACS, S.8 (Motorsport – Trotz Allem)

8. Eigene Bezugnahme auf die Fragestellungen

8.1 Die politische und rechtliche Situation des Rundstreckenrennverbots

Die politische Situation ist meiner Meinung nach im Moment sehr unsicher. Es gibt viele Regungen bei den politischen Gegnern des Verbotes und es wird immer schwieriger für die Verteidiger des Verbotes, dieses zu bewahren und die Argumente glaubwürdig zu verkaufen. Die Argumente gegen den Rennsport und gegen eine Rundstrecke in der Schweiz weder immer schwächer und das Verbot ist längst überholt. Es ist, denke ich, nur noch eine Frage der Zeit, bis die Argumente für den Rennsport und gegen das Verbot auch in der Bevölkerung und somit in einer Abstimmung überwiegen werden.

8.2 Die soziale Situation des Rundstreckenrennverbots

In der Gesellschaft gibt es noch immer viele Gegner, die sich gegen eine Aufhebung des Verbots einsetzen. Dies liegt, meiner Ansicht nach, jedoch nicht an der Tatsache, dass die Argumente der Verbots-Befürworter wirklich schlagkräftiger sind, sondern daran, dass die Schweizer Bevölkerung schlicht und einfach zu wenig informiert wird und sie an der Gewohnheit, also am Verbot von Rundstreckenrennen, festhalten und keine Veränderungen wollen.

Dass die Popularität des Rennsportes in der Schweiz negativ von dem Verbot beeinflusst ist, ist schon nur mit der Tatsache belegt, dass an der Schweizer Motorradmeisterschaft ein Deutscher Verband beteiligt ist. *(Die Schweizer Strassen-Meisterschaft (SWISS MOTO RACING – kurz SMR) geht seit 2011 mit der Einbindung in die deutsche «DMV Rundstrecken Championship» (DRC, dmv-rundstrecken-championship.de), organisiert vom erfahrenen Veranstalter BIKE PROMOTION (www.bike-promotion.de), neue Wege.²⁵).*

Würde man mehr Initiative ergreifen, der Gesellschaft die Auswirkungen des Verbotes und die Probleme die dieses für viele Sportler hervorbringt, näher bringen, würde mit Sicherheit ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung seine Meinung ändern und für eine Aufhebung des Verbotes stimmen. Dem Rennsport wird von dessen Gegner in der Schweiz ein ungerechtfertigt schlechter Ruf verliehen, was überhaupt nicht der Wirklichkeit entspricht. Es ist eine gewagte Aussage aber ich denke, dass diejenigen, die sich gegen eine Aufhebung stellen, dies entweder aus Angst vor Veränderungen tun oder aus dem Grund, dass sie nicht wissen wovon sie sprechen und sich keine Gedanken darüber machen, was dieses Verbot für andere Personen in der Schweiz für Auswirkungen hat! Denn die Soziale Situation bezieht sich nicht nur den Ruf des Verbotes in der Bevölkerung, sondern genauso auf die Auswirkungen, auf welche im Kapitel 7 Bezug genommen wurde. Diese Auswirkungen sind mit den Argumenten, welche gegen den Rennsport sprechen, längst nicht mehr gerechtfertigt. Es wird Zeit, dass das Schweizer Gesetz den zeitlichen Umständen angepasst wird und das Verbot aufgehoben wird. Wie sonst wäre es zu erklären, dass nicht ein anderes Land weltweit zur heutigen Zeit noch ein vergleichbares Gesetz hat? In keinem Land unterliegt der Rennsport einem solch schlechten Ruf wie in der Schweiz. Wären die Argumente gegen diesen Sport wirklich gerechtfertigt, würden wir damit nicht alleine dastehen.

²⁵ Auszug Homepage ‚Swiss Moto Racing‘

8.3 Diskriminierung einer Minderheit?

Für mich ist die Beantwortung dieser These klar: Das Rundstreckenrennverbot in der Schweiz ist eindeutig eine Diskriminierung einer Minderheit. Bereits vor meinen Recherchen für diese Arbeit war ich der Meinung, dass das Verbot einer Diskriminierung entspricht. Die Nachforschungen, Umfragen und Interviews haben meine Meinung nur noch verstärkt und Unterstützt. Gerade in einem zivilisierten Land wie der Schweiz ist es nicht denkbar, dass man eine Minderheit der Schweiz gegenüber anderen ungerechtfertigt so ungerecht behandelt.

9. Persönliches Fazit

9.1 Was mir gut gelungen ist

Die Beantwortung meiner gesetzten Zielsetzungen ist mir, denke ich, gut gelungen. Ich konnte sehr viel über das Rundstreckenrennverbot, dessen Hintergründe und Auswirkungen erfahren. Die Erarbeitung der Informationen und Beantwortungen war nicht immer leicht, ich konnte aber den Arbeitsprozess durch das nötige Interesse stets im Gange halten.

Seit ich vom Rundstreckenrennverbot erfahren habe, hatte ich eine klare Meinung darüber. Die erhaltenen Resultate haben mich durchaus in meiner vorherigen Meinung bestätigt und mir einige weitere Fakten geliefert, die meine Meinung sogar noch gestärkt haben. Das Verbot ist heute eindeutig nicht mehr gerechtfertigt und die Argumente die gegen den Motorsport sprechen zum grössten Teil haltlos. Viele Bekannte von mir waren anfangs vom Rundstreckenrennverbot überzeugt. Es gelang mir jedoch, sie mit den genannten Fakten umzustimmen. Diese Erfahrungen haben mir gezeigt, dass die bisherigen Ablehnungen der politischen Vorstösse einzig und alleine mit der mangelnden Information der Bevölkerung über den Sport und das Rundstreckenrennverbot zu begründen sind. Ich hoffe, dass ein paar wenige Gegner dieses beeindruckenden Sportes mit dieser Arbeit von dessen Wiedereinführung überzeugt werden können.

9.2 Womit ich Probleme hatte

Ich denke, wirkliche Probleme bei der Bearbeitung meiner Maturaarbeit hatte ich wenige. Es stellte sich teilweise als schwierig heraus, an die Informationen zu kommen und die Tatsache, dass ich auf viele Interviews und Antworten von Politikern und Sportlern angewiesen war und ich teilweise gar keine Antwort erhielt und vergeblich wartete, forderte viel Geduld.

Die Datenerhebung durch die Fragebögen war teilweise sehr langwierig, und beanspruchte sehr viel Zeit. Oft stiess ich auch auf negative Reaktionen, was wahrscheinlich jeder kennt, der schon einmal Umfragen auf offener Strasse durchgeführt hat.

Schlussendlich kann ich aber positiv auf meine Arbeit zurückblicken und sagen, dass ich viele gute Erfahrungen gemacht habe und ich einige Leute kennengelernt habe, die mich sehr gut unterstützten.

10. Quellenangaben

1. Automobil Club Schweiz: *Motorsport – Trotz allem!*
2. ETH Zürich: *Automobilindustrie Schweiz – Branchenanalyse 2008*
3. Fédération Motocyclisme Suisse: *Reglement Supermoto 2012*
4. Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, 2005: *Bericht Parlamentarische Initiative - Wiedergulassung von Formel-1-Rennen*
5. Schweizerische Eidgenossenschaft: *Fact Sheet: polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe*
6. <http://de.wikipedia.org/wiki/Schweiz#Gebirge> (09.07.2012)
7. <http://de.wikipedia.org/wiki/Motorsport-Verbot> (09.07.2012)
8. <http://swiss-moto-racing.ch/index.php?page=846> (02.10.2012)
9. http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_01/a52.html
10. http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_11/a95.html
11. <http://www.emmencenter.ch/de/medien/meldungen/2011-11-16-Autogrammstunde-Tom-Luethi.php> (05.07.12)
12. <http://wdict.net/de/gallery/unfall+beim+24-stunden+rennen+von+le+mans+1955/n/3/> (09.07.2012)
13. http://www.laermorama.ch/m4_ohrenschoetzen/gefahr_w.html (04.07.2012)
14. <http://maps.google.ch/maps?hl=de&tab=wl> (10.07.2012)
15. <http://www.motogp.com/de/photos/2010/Moto2+riders+Thomas+Lthi+and+Andrea+Iannone> (10.07.2012)
16. <http://www.gb-racing.ch/index2.php> (10.07.2012)
17. <http://www.rp-online.de/sport/fussball/die-schlimmsten-stadion-katastrophen-aller-zeiten-1.565821> (02.20.2012)
18. <http://www.123people.ch/s/elias+l%C3%BCthi>
19. Radio DRS: *Sendung „heute Morgen vom 07.07.2012“*
20. TV-Sender Schweiz 5: *Sendung „Sportcorner“ vom 11.02.2012*
21. viSybility
22. Wobmann, W.: *Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen*
23. Wobmann, W.: *10 Gründe für die Wiedereinführung von Motorrennen*
24. Wahrig Deutsches Wörterbuch

11. **Abbildungsverzeichnis**

Titelbild Hintergrund: Tom Lüthi, Quelle: [11]

 Schweizerkarte und Rundstrecke: Bildbearbeitung und Zusammenstellung von
 Bildausschnitten (A. Tschopp)

Abb. 1 Bild des Unfalls in Le Mans, 1955[12]	7
Abb. 2 Tom Lüthi [15]	14
Abb. 3 Michael Ghilardi vom GB-Racing Team Switzerland [21].....	14
Abb. 4 Tom Lüthi [18]	20
Abb. 5: das GB-Racing Team; hinten (v.l.): Michael Ghilardi, Kelly Brugger; vorne (v.l.): Micha Brugger, Thomas Nussbaumer [21]	21
Abb. 6 Information über Verträglichkeit von Lärm [13].....	26
Abb. 7 Rennstrecke Misano, Italien [14].....	27
Abb. 8 Golfplatz in Hühnenberg [14].....	27

12. Anhang

Beispiel eines Fragebogens

Umfrage zum Rundstreckenrennverbot in der Schweiz

1. Teil

	Ja	Eher Ja	Eher nein	Nein	Keine Antwort
1.1 Ist Ihnen bekannt, dass die Schweiz weltweit das einzige Land ist, in dem Rundstreckenrennen verboten sind?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2 Wissen Sie warum und seit wann?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3 Sind Sie der Meinung, man sollte bzw. könnte dieses Verbot aufheben?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4 Ausschlaggebend für die Erhebung des Verbotes war ein Unglück in Le Mans (F) im Jahre 1955, bei dem 81 Menschen ums Leben kamen. Man sah die Sicherheit und die Verkehrserziehung des neuen SVG gefährdet. Eine weitere Begründung war das fehlende nationale Interesse an Rundstreckenrennen. Finden Sie diese Argumente in der heutigen Zeit schlagkräftig genug, um gegen die Aufhebung des Rundstreckenrennverbotes anzukommen?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weitere Anmerkungen:

2. Teil

2.1

Finden sie es durch die Argumente der Rundstreckenrennen-Gegner gerechtfertigt, dass einem Schweizer Sportler die Möglichkeit genommen wird seinen Beruf in seinem eigenen Land auszuüben? (Argumente sind dem Fragebogen beigelegt)

Ja	Eher Ja	Eher nein	Nein	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.2A. „Derartige Strecken könnten in der Schweiz bei weitem nicht nur für Rennen und Trainings genutzt werden. Vielmehr eignen sie sich auch für Kurse zur Hebung der Verkehrssicherheit, spielen sich doch gewisse Situationen des täglichen Motorfahrzeugverkehrs bei Geschwindigkeiten ab, die nur auf einer entsprechend ausgestatteten Piste gefahrlos erreicht werden können.“
(Quelle: Petition des Verbotes zum Rundstreckenrennen, Walter Wobmann)

Stimmen sie dieser Aussage, in Verbindung mit dem Rundstreckenrennverbot, zu?

Ja <input type="checkbox"/>	Eher Ja <input type="checkbox"/>	Eher Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
-----------------------------	----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------

Weitere Anmerkungen:

2.2B. „Im Rahmen von Grossveranstaltungen kann es auch zu physischen Belastungen des Bodens kommen beispielsweise bei der Nutzung ungefestigter Böden als temporäre Parkflächen. Die Böden werden dadurch verdichtet, was die Versickerung von Niederschlägen und das Pflanzenwachstum beeinträchtigt.“

(Quelle: Parlamentarische Initiative - Wiedenzulassung von Formel-1-Rennen, Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, 2005)

Stimmen sie dieser Aussage, in Verbindung mit dem Rundstreckenrennverbot, zu?

Ja <input type="checkbox"/>	Eher Ja <input type="checkbox"/>	Eher Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
-----------------------------	----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------

Weitere Anmerkungen:

3. Teil

3.1

In der Schweiz ist die Berufsfreiheit ein Grundrecht, das jedem Menschen das Recht gibt, seinem Beruf frei zu wählen und Auszuüben. Könnte man das Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz also als Diskriminierung der Motorsport-Profis sehen? (Beispiel: Tom Lüthi)

	Ja	Eher Ja	Eher nein	Nein	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.2

Jeder Spitzensportler, ob Skirennfahrer, Tennisspieler oder eben Motorsportler, braucht seine Sponsoren. Durch dieses Verbot ist der Motorsport in der Schweiz sicherlich weniger populär. Es macht es den besagten Sportler also schwerer, Sponsoren zu finden, da ihr Wert als Werbeträger negativ beeinflusst wird. Stimmen sie dieser Aussage zu?

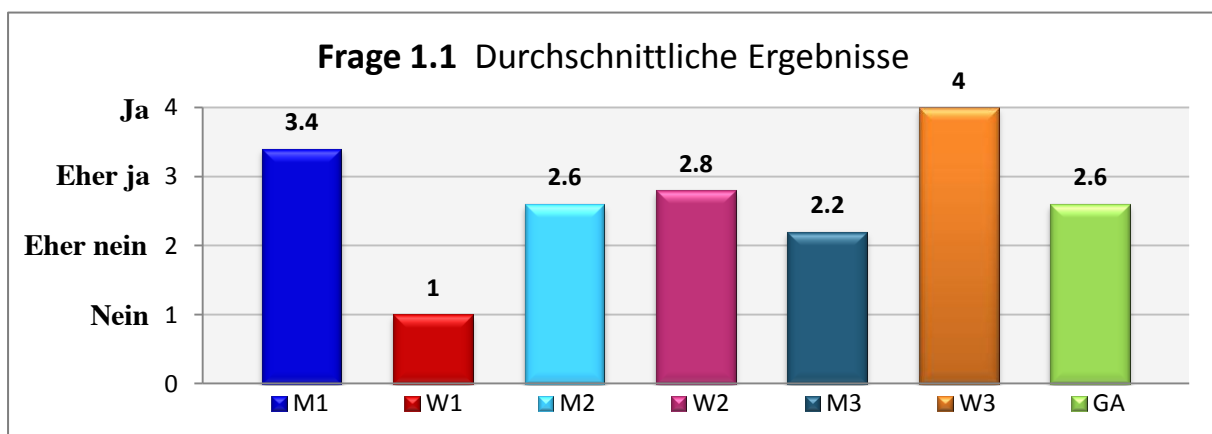
	Ja	Eher Ja	Eher nein	Nein	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.3

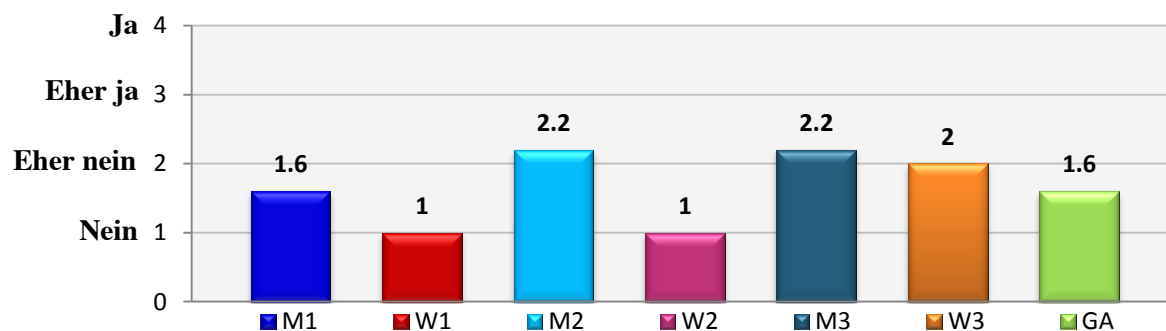
Sollte es zu einer Volksbefragung zum Thema ‚Aufhebung des Rundstreckenrennverbots‘ kommen, wie würden sie abstimmen? Sollte das Verbot ihrer Meinung nach aufgehoben werden?

	Ja	Eher Ja	Eher nein	Nein	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

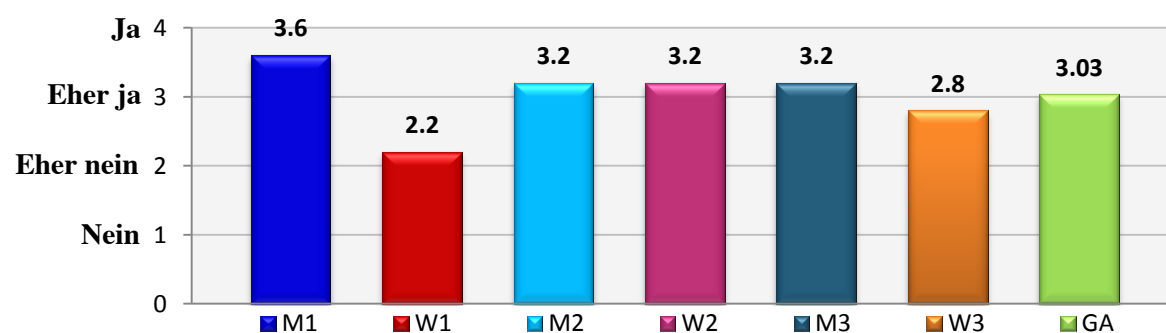
Gesamte Auswertungen der Umfrage



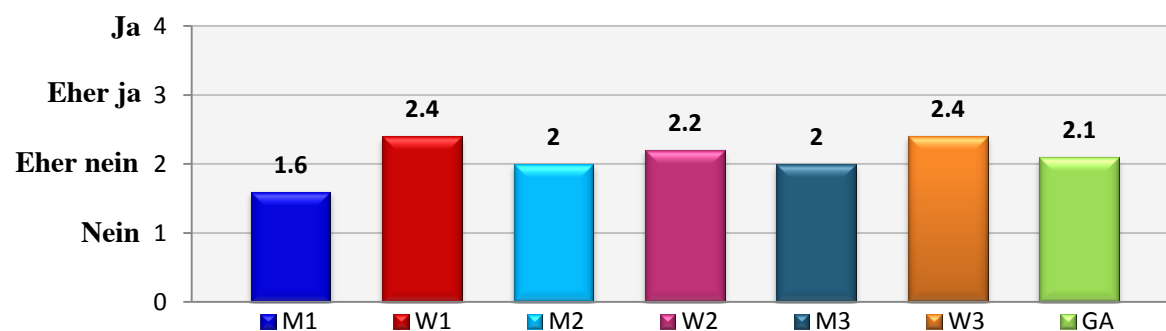
Frage 1.2 Durchschnittliche Ergebnisse



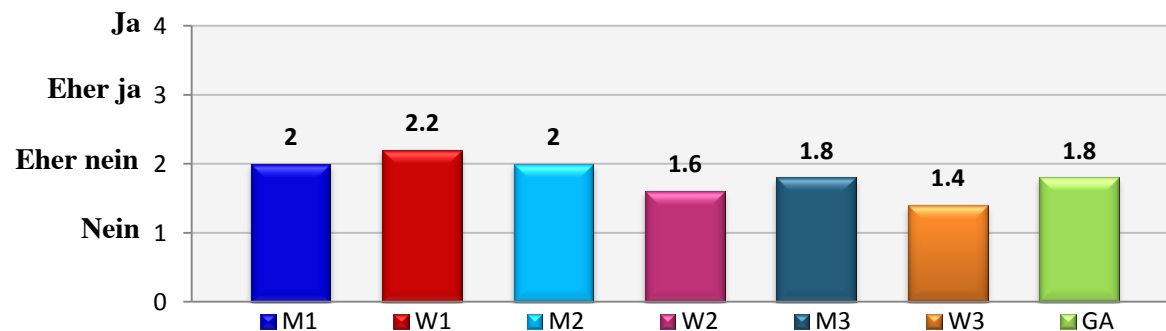
Frage 1.3 Durchschnittliche Ergebnisse

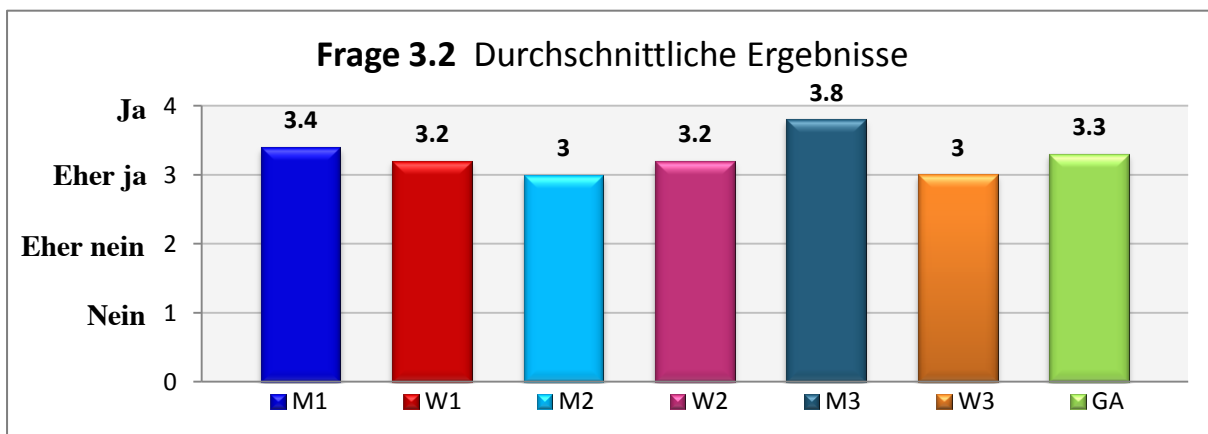
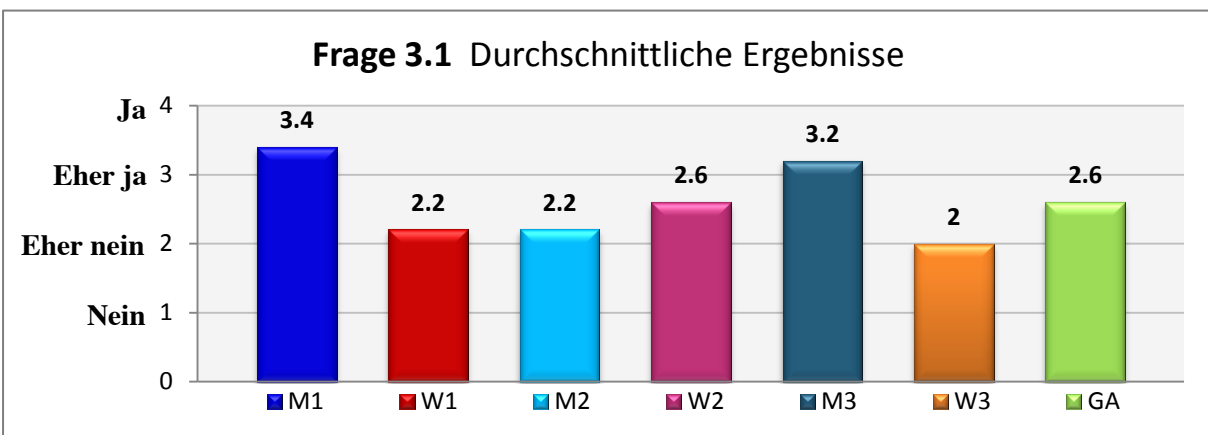
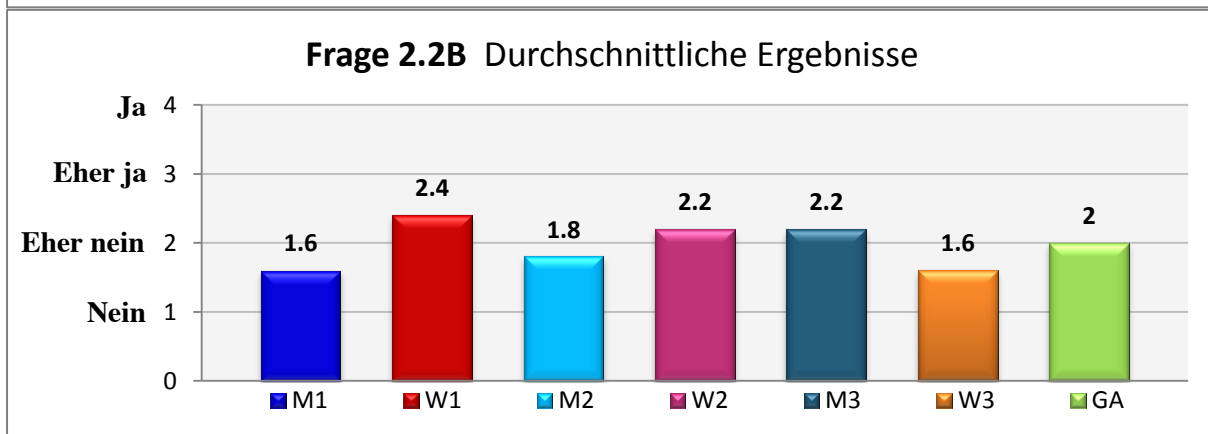
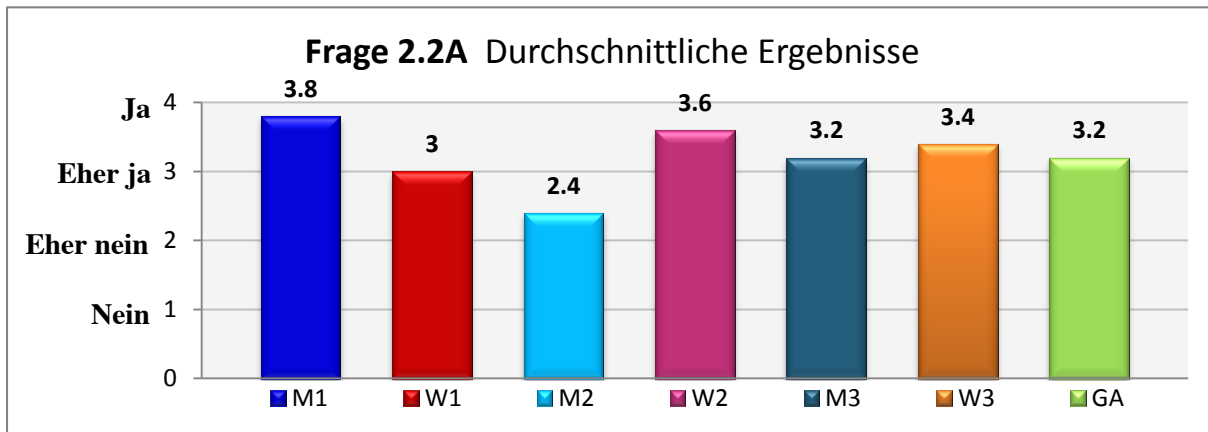


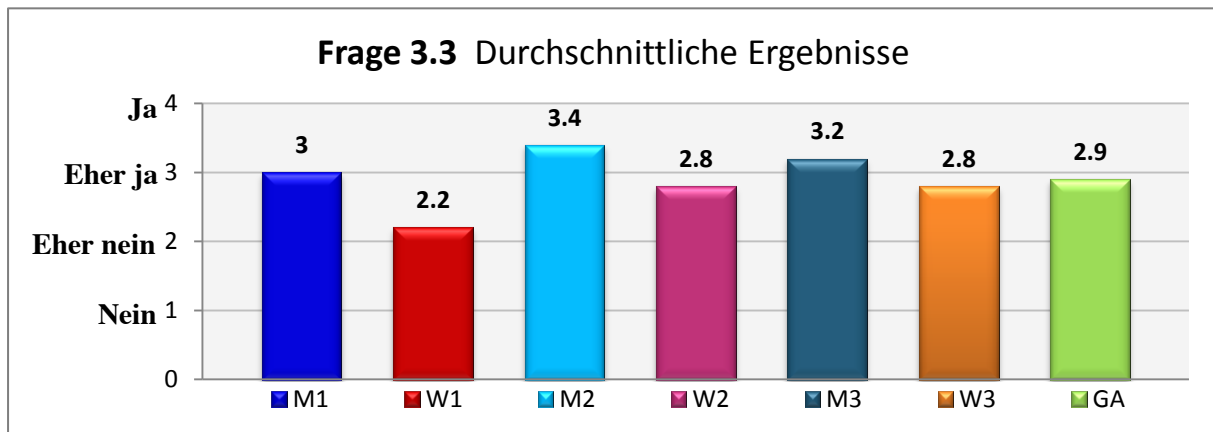
Frage 1.4 Durchschnittliche Ergebnisse



Frage 2.1 Durchschnittliche Ergebnisse







Vollständiges Interview GB-Racing

Betreibt ihr den Motorradrennsport ausschliesslich als Hobby oder seid ihr schon fast ‚Profi-Sportler‘?

Kelly: „Im Moment würde ich uns als ‚Viertel-Profi‘ bezeichnen. Wir absolvieren diesen Frühling alle (ausser Michael Ghilardhi, der aber bereits ein ‚halb-profi‘ ist) unsere LAP’s und können uns deshalb noch nicht voll und ganz dem Rennalltag widmen.“

„Unser Ziel ist es aber definitiv ab der nächsten Saison mehr Rennen zu fahren und auch bereits nicht mehr 100% zu arbeiten, um mehr Zeit den Motorradrennen widmen zu können. Das ganz grosse Ziel ist es einmal in der Superbike-WM zu fahren, eventuell sogar MotoGP Rennen in der Moto2 Klasse. Bis dahin ist es allerdings noch ein weiter Weg – zuerst einmal wollen wir es in der Schweizer Meisterschaft ganz nach oben schaffen.“

Wie finanziert ihr das Ganze? (Selber/Sponsoren/...)

„Das Budget des ganzen Teams für eine Saison liegt bei etwa 300'000 CHF. Wir müssen allerdings viele Kompromisse eingehen um mit diesem Budget durchzukommen. Man kann die Kosten einer Saison auch ohne weiteres für einen Fahrer alleine auf 320'000 CHF bringen. Der grösste Teil davon wird aus eigener Tasche bezahlt, Sponsoren haben wir im Moment eher wenige. Es beschränkt sich auf Dienstleistungen, wie zum Beispiel das Lackieren der Motorräder, das wir inzwischen nicht mehr bezahlen müssen, oder Vergünstigungen bei Trainingslager im Ausland etc., oder kleine Spenden-Summen aus Goodwill.

Es ist allerdings geplant, dass wir bis Ende dieser Saison einen grossen Schritt vorwärts machen, was das Sponsoring betrifft. Wir haben ein Sponsorendossier fertiggestellt und sind jetzt auf der Suche nach grösseren Sponsoren. „

Wäre die Suche nach Sponsoren für euch ohne Rundstreckenrennverbot einfacher? (Beeinflussung des Verbots auf einen Motorsportler als Werbeträger?)

„Ja, ganz sicher. Man kennt den Motorsport in der Schweiz ganz einfach nicht. Was bringt es einer Schweizer Firma wenn sie uns sponsert und wir unsere Rennen in Tschechien, Deutschland, Spanien oder Frankreich fahren. Wenn wir Sponsoren finden, dann Firmen, die auch Sitze im Ausland haben. Das wäre ohne das Verbot ganz sicher um einiges einfacher. Man würde ohne das Verbot auch schneller zu einer gewissen Popularität kommen, was wiederum die Suche nach Sponsoren erleichtert und den Wert als Werbeträger hebt. (Ohne Popularität hat man ja noch so ziemlich gar keinen Wert als

Werbeträger).

Es ist schwierig den Nachwuchs eines Sportes zu fördern, wenn man diesen Sport hier nicht einmal ausüben darf. (Sogar der Veranstalter der Schweizermeisterschaft ist ein Deutscher!!)“

Wie oft müsst ihr für ein Training ins Ausland (pro Jahr)?

„Etwa einmal pro Monat sind wir sicher im Ausland zum Trainieren, Rennen ausgeschlossen. Teilweise gehen wir auch schon 2 oder 3 Tage vor einem Rennbeginn zur Strecke, um vorher noch Trainieren zu können.“

Aufwand? (Kosten, Zeit, Konflikt mit Arbeit etc.)

„Wie teuer all die Reisen ins Ausland sind kann man nicht genau sagen. Es betrifft aber sicher die Benzin-Kosten, den Lohnausfall für die Zeit die man fehlt, Hotel, Bus, Autobahnkosten, Verpflegung etc. Der Zeitaufwand ist natürlich je nach Rennstrecke unterschiedlich. Die am nächsten gelegene Strecke ist doch noch 500 km entfernt, teilweise ist man aber bis zu zwei oder drei Tagen unterwegs. (Beispiel: Spanien). Was die Arbeit betrifft gehen sicher mal alle Ferien für den Rennsport drauf. Meistens macht man halt noch Überstunden, um diese dann kompensieren zu können und vielleicht mal zwei, drei Tage früher ins ‚Wochenende‘ zu gehen.“

Wie würde euer Trainingsaufwand (auch Kosten, Zeit,...) verändert werden bei einer Aufhebung?

„Wie viel es bei den Kosten ausmacht, dass wir für jedes Training ins Ausland müssen, ist schwer zu sagen. (wahrscheinlich ca. 10-15%) Den Zeitaufwand würde es aber sicher um gut die Hälfte reduzieren. Somit wäre natürlich auch der Konflikt mit der Arbeitszeit weitgehend gelöst, und das Problem mit dem Lohnausfall für die Zeit die man unterwegs ist (wenn man nur die Ferien für den Motorsport „opfert“ ist das noch lange nicht genug) wäre längst nicht mehr so dramatisch.“ (Micha: „Wenn ein Randy Krummenacher im Jahr 20‘000 CHF Lohn bekommt, ist das schon sehr viel. Solange man das Level der WM also noch nicht erreicht hat, kann man sich nicht wirklich einen Lohn erhoffen.“)

Hättet ihr, gäbe es das Rundstreckenrennverbot nicht, bessere Chancen gehabt, ‚Vollprofis‘ zu werden?

„Wahrscheinlich schon. Wir arbeiten zwar noch immer darauf hin, einmal Vollprofis zu sein, wir wären aber sicher schon weiter mit unserer Karriere, wenn wir mehr Trainingschancen in der Schweiz gehabt hätten.“

Das Verbot hindert die Motor-Profis an der Ausübung ihres Berufes in der Schweiz – Kann man es also ein Stück weit als eine Diskriminierung sehen? →Berufsfreiheit!

(„Berufsfreiheit ist das Grundrecht, seinen Beruf frei zu wählen und auszuüben. (...)In der Schweiz schützt das in Art. 27 der Bundesverfassung 18. April 1999 gewährleistete Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit die freie wirtschaftliche Betätigung in einem umfassenden Sinn. Gewährleistet werden dadurch auch die Berufswahlfreiheit, die Berufszugangsfreiheit und die Berufsausübungsfreiheit sowohl rechtlich als auch faktisch. Der umfassende Schutz der Wirtschaftsfreiheit, der vorher in Art. 31 der Verfassung von 1874 gewährleistet war, geht in seinem Schutzbereich über das hinaus, was in Deutschland und anderen Ländern unter Berufsfreiheit verstanden wird und gerade darin zeigt sich der ordnungspolitische Grundentscheid der Schweiz für

eine freiheitliche Wirtschaftsordnung, der auch in weiteren Vorschriften (Art. 94, 26, 96 Abs. 1) der Bundesverfassung zum Ausdruck gebracht wird.“ Auszug Wikipedia – Berufsfreiheit)

„In einem gewissen Sinne ja – es gibt heutzutage keine wirklich schlagkräftigen Argumente mehr, warum alle möglichen Risikosportarten in der Schweiz erlaubt sind, nur der Motorsport nicht. Wahrscheinlich ist es einfach eine Gewohnheitssache. Man hatte den Motorsport jetzt so lange nicht mehr in der Schweiz, und allen die es nicht betrifft (was ja ‚leider‘ die Mehrheit ist) geht es ja trotzdem gut. Viele sagen sich einfach: ‚es wird schon seine Gründe haben warum das verboten ist.‘“
Auch wenn man sie selber nicht kennt.“

Hat dieses Verbot einen Einfluss auf das Image des Motorsportes in der Schweiz? (Obwohl man als absoluter Spitzenfahrer die genau gleichen charakterlichen Stärken, Durchhaltewillen, Leistungsvermögen usw. erbringen muss wie jeder andere Spitzensportler auch...)

„Wahrscheinlich ist es eine Art Teufelskreis zwischen dem Verbot und dem Image des Sportes. Der Motorsport hat einen schlechten Ruf weil er verboten ist, und die Leute wollen das Verbot nicht aufheben, weil der Sport eben einen schlechten Ruf hat. Man müsste die Leute einfach aufklären, man muss den Sport populärer machen, und den Leuten zeigen, dass dieser Sport keineswegs schlechter ist als jeder andere. Das ist den Leuten in der Schweiz einfach nicht bewusst.“

Eines der am meisten genannten Argumente gegen Rundstreckenrennen ist die Sicherheit. Wie beurteilt ihr als Rennfahrer die Sicherheit bei einem Rundstreckenrennen (vor allem für die Fahrer, aber auch für das Publikum, Aussenstehende etc.)?

Auch verglichen mit der Sicherheit anderer Sportarten die in der Schweiz erlaubt sind und ausgeübt werden (wie Skirennen, Bergsteigen, ...) – ist der Rennsport wirklich so viel gefährlicher als alle anderen Sportarten, dass ein Verbot damit gerechtfertigt ist?

„Nein, ist er ganz sicher nicht. Ein Abfahrtsrennen im Skisport ist mindestens genauso gefährlich, wenn nicht sogar noch gefährlicher.“

Micha: „Es ist sicher eine Risikosportart, das streite ich nicht ab. Aber auch Skifahren oder Bergsteigen ist eine Risikosportart, ausserdem ist sich jeder Fahrer bewusst, dass die Gefahr auf der Strecke verletzt zu werden grösser ist, als wenn man einfach nur spazieren geht. Und im öffentlichen Verkehr Motorrad zu fahren ist sicherlich noch viel gefährlicher als auf der Rennstrecke.“

„Zur Gefährdung des Publikums: Ich würde sagen als Zuschauer an einem Fussballmatch ist man weitaus mehr gefährdet als an einem Motorradrennen. Das Polizeiaufgebot ist längst nicht so gross, und an einem Motorrad-event findet man höchst selten randalierende Fans. Von randalierenden Fans an Fussballspielen muss man ja gar nicht erst anfangen.“

(Man kann sich überall verletzen → im Fussball mindestens genauso viele Verletzte!)

Wie beurteilt ihr das Argument der Gegner bezüglich der zusätzlichen Umweltbelastung bei Motorsportanlässen?

„Diejenigen in der Schweiz die Rennen fahren, tun dies auch trotz dem Verbot, wenn es für sie finanziell möglich ist, halt einfach im Ausland. Man schiebt das ‚Problem‘ (das unserer Meinung nach eigentlich keins ist) einfach aufs Ausland ab – was auch es ja auch nicht löst.

Ausserdem gibt es Vorschriften für Fahrzeuge mit denen man Rennen fährt. Ein Formel1-Auto ist, was die Emissionen betrifft, keineswegs vergleichbar mit einem normalen PW, es ist um einiges sauberer. Ausserdem könnten gerade solche Rennmaschinen auch für Forschung und Tests benutzt

werden, was umweltfreundliche Maschinen betrifft. Es wird ja auch heute schon viel mit Rennmaschinen (Prototypen) geforscht und auf Rennstrecken getestet, auch was die Sicherheit angeht.“

Micha: „Ausserdem ist doch bald sowieso jeder Fleck der Schweiz verbaut. Wenn an einem Ort, der für eine Rennstrecke geeignet wäre, keine Rennstrecke gebaut wird, wird es da bald ein Wohngebiet oder vielleicht eine Autobahn geben – haben wir dann an diesem Ort weniger Umweltbelastung?“

Kelly: „Ausserdem gibt es genug alte Fluggelände oder Flughäfen, die sich für eine Rennstrecke eignen würden. Und man hätte sicherlich weniger Lärmbelastung mit einer Rennstrecke als mit einem Flughafen.“

„Bei einer Rennstrecke hat man vielleicht drei Mal im Jahr einen grösseren Event, bei dem man ein wenig Lärmbelastung hätte, aber selbst da gibt es Grenzen (Grenzen der Lärmbelastung bei einem Rennen der SM: 105 DB), ausserdem sind die modernen Tribünen der Rennstrecken heute so gebaut, das kaum noch lärm nach aussen dringt. Man hat also bei einem Rennen sicher weniger Lärmbelastung als man es bei einem Openair-Konzert hätte. Das restliche Jahr über würde die Strecke für Kurse, Trainings und Tests benutzt werden, wo man wenn es hoch kommt vielleicht einmal den Lärmpegel einer Autobahn erreicht (und auch das eher selten), wenn man überhaupt etwas davon hört. Eines ist sicher: gehörschädigend ist das Ganze sicher nicht!“

War das Rundstreckenrennverbot bei eurer Entscheidung, ins Rennbusiness einzusteigen, ein Thema?

„Man musste sich natürlich Gedanken darüber machen, wie man es finanziert. All diese Trainings im Ausland sind ja auch nicht gratis. Aber ein Hindernis was es für uns persönlich nie. Wir mussten und auch von Anfang an bewusst sein, dass die ganzen Ferien und die Freizeit draufgehen wird, aber wenn es wirklich eine Leidenschaft ist, und man es wirklich will, das ist man gerne bereit, das in Kauf zu nehmen.“

Ist das Verbot ein immer wiederkehrendes Thema in der Motorsportszene?

„Die meisten Rennfahrer haben sich halt damit abgefunden und es akzeptiert. Es ist aber schon ab und zu ein Thema und man träum manchmal davon wie schön es wäre, eine Rennstrecke praktisch ‚vor der Tür‘ zu haben.“

Denkt ihr die Popularität des Sportes und der Motor-Sportler wird durch das Verbot beeinflusst?

„Der Motorsport hat sicher einen schlechten Ruf was die Umwelt betrifft. Viele Leute wissen nicht was es bedeutet, ein Rennen zu fahren (auch körperlich). Der Ruf des Sportes ist sicher schlechter als er in Wirklichkeit ist!“

„Rennfahrer sitzen nur auf ihrem Motorrad und drehen Runden, das ist keine körperliche Anstrengung.“ Solche Aussagen höre ich sehr viel im Zusammenhang mit meiner Arbeit. Gerade diesen Leuten will ich erklären, dass das eben nicht der Fall ist. Wie reagiert ihr auf solche Aussagen?

„setz du mol uf ne Töff und fahr es paar Rondene – noch spötistens 5 Minute besch kabott!“

Worauf kommt es bei einem erfolgreichen Rennen an, was sind die wichtigsten Aspekte und was muss der Fahrer dabei leisten? Welche körperliche Fitness benötigt man, um Rennen auf einem solchen Niveau zu fahren? Ist das Fitnesstraining ein grosser Bestandteil eures gesamten Trainingsplans?

„Konzentration und Kondition – Nach einem Rennen über 20 Runden ist man geistig und körperlich kaputt. Verpasst man einmal den Bremspunkt weil man unkonzentriert ist hat man schon einige Sekunden verloren.“

Micha: „Die Anforderungen der Fitness im Rennsport gehören sicher zu den grösseren, verglichen mit anderen Sportarten.“

„Es ist sehr viel Training nötig, auch im Alltag, nicht nur am Wochenende auf der Strecke.“

Weitere Bemerkungen der Interviewpartner:

- Möglichkeit einer ökologisch modernen Rennstrecke („Grüne Rennstrecke“, Solarbetrieb etc.)
- Arbeitsplätze, Hotels etc.
- Es könnte eine Art „Multifunktionale Rennstrecke“ sein. Auch Möglichkeit eines Openairs bei der Rennstrecke, Infrastruktur ist ja vorhanden. Hotelanlagen, Restaurants etc.)

Betreffend Raser (Argument: Rennen fahren verleitet Jugendliche zum Rasen)

- Jeder der einen Hang zum Rasen hat, tut dies sowieso, ob mit oder ohne Rennstrecke. Jeder der die Rennstrecke besucht, ist nur da, weil er gerne schnell fährt. Er geht auf die Rennstrecke um schnell zu fahren, er fährt nicht schnell, weil er auf eine Rennstrecke geht. Und diejenigen die das danach auf den Strassenverkehr übertragen, die wären auch ohne Rennstrecke gerast. Es ist eine reine Charakter-Sache. (Micha: „Nur durch uns hat die Schweiz schon drei Raser weniger auf der Strasse, weil wir die Möglichkeit haben, uns auf der Rennstrecke ‚auszutoben‘ und das nicht mehr im Strassenverkehr tun müssen.“)

Vollständiges Interview Tom Lüthi

Beeinflusst das Rundstreckenrennverbot deine Suche nach Schweizer Sponsoren? Hast du dafür ein Beispiel?

Auf gewisse Art schon. Ein konkretes Beispiel ist schwer. Aber mir fehlt sicher die Gästeplattform im eigenen Land, wenn man das z.B. mit einem Hockeyclub vergleicht.

Welchen Einfluss hat das Verbot auf deinen Wert als Werbeträger in der Schweiz?

Meine Popularität wird mit einer guten Medienarbeit und den TV Übertragungen auf SF gut unterstützt. Aber ev. Wäre meine Sportart noch weiteren Menschen „näher“, wenn ich in der Schweiz fahren und es ein Lauberhornrennen für Töfffahrer in der Schweiz geben würde.

Würde eine Aufhebung der Rundstreckenrennverbots den Aufwand (Reisen ins Ausland für Trainings, fehlende Teststrecken in der Schweiz etc.) reduzieren?

Für mich würde das keinen grossen Unterschied machen. Meine Saison beginnt früh und daher im Süden. Ausserdem sind die Rennen der WM ja eh im Ausland. Aber für kleinere und nationale Teams im Motorradsport könnte das auf jeden Fall viele Einnahmen und Aufwände reduzieren!

Es geht jedoch bei diesem Verbot für mich in erster Linie nicht nur um den Rennsport!!! Viel wichtiger wäre es, dass auf diesen Strecken Fahrsicherheitstrainings und Kurse durchgeführt werden könnten. Das würde der Sicherheit auf der Strasse sehr dienen!

Das Verbot hindert dich an der Ausübung deines Berufes in der Schweiz – Siehst du es also ein Stück weit als eine Diskriminierung?

(„Berufsfreiheit ist das Grundrecht, seinen Beruf frei zu wählen und auszuüben. (...) In der Schweiz schützt das in Art. 27 der Bundesverfassung 18. April 1999 gewährleistete Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit die freie wirtschaftliche Betätigung in einem umfassenden Sinn. Gewährleistet werden dadurch auch die **Berufswahlfreiheit, die Berufszugangsfreiheit und die Berufsausübungsfreiheit sowohl rechtlich als auch faktisch**. Der umfassende Schutz der Wirtschaftsfreiheit, der vorher in Art. 31 der Verfassung von 1874 gewährleistet war, geht in seinem Schutzbereich über das hinaus, was in Deutschland und anderen Ländern unter Berufsfreiheit verstanden wird und gerade darin zeigt sich der ordnungspolitische Grundentscheid der Schweiz für eine freiheitliche Wirtschaftsordnung, der auch in weiteren Vorschriften (Art. 94, 26, 96 Abs. 1) der Bundesverfassung zum Ausdruck gebracht wird.“ *Auszug Wikipedia – Berufsfreiheit*)

Ich empfinde es als ein Privileg Motorradrennfahrer zu sein und sicher nicht als Diskriminierung. Klar kann ich in der Schweiz nicht mit meinem Motorrad trainieren und da habe ich sicher Nachteile z.B. gegenüber einem spanischen Fahrer. Aber zu meinem Job gehört noch ganz viel mehr als Motorrad zu fahren. Aufbau und Fitnesstraining, die ganze Medienarbeit etc. ist in der Schweiz gut machbar.

Hat dieses Verbot einen Einfluss auf das Image deines Berufes in der Schweiz? (Obwohl du als absoluter Spitzenfahrer die genau gleichen charakterlichen Stärken, Durchhaltewillen, Leistungsvermögen usw. erbringen musst wie jeder andere Spitzensportler auch?)

Nein

Eines der am meisten genannten Argumente gegen Rundstreckenrennen ist die Sicherheit. Wie beurteilst du als Rennfahrer die Sicherheit bei einem Rundstreckenrennen (vor allem für die Fahrer, aber auch für das Publikum, Aussenstehende etc.)

Heute herrscht ein anderer Sicherheitsstandart als zurzeit als das Verbot ausgesprochen worden ist. Die Sicherheitsmassnahmen sind auf einem viel höheren Niveau. Vielleicht müsste dieser Aspekt heute wieder überprüft werden um bestimmen zu können, ob dieses Verbot noch zeitgemäss und „berechtigt“ ist.

Auch verglichen mit der Sicherheit anderer Sportarten die in der Schweiz erlaubt sind und ausgeübt werden (wie Skirennen, Bergsteigen, ...) – ist der Rennsport wirklich so viel gefährlicher als alle anderen Sportarten, dass ein Verbot damit gerechtfertigt ist?

Nein, ich empfinde meinen Sport nicht als viel gefährlicher als andere Rennsportarten. Es handelt sich aber um eine Risikosportart und ist kein Bürojob. Das ist mir durchaus bewusst.

Wie beurteilst du das Argument der Gegner bezüglich der zusätzlichen Umweltbelastung bei Motorsportanlässen?

Der Ruf der GP Rennen ist schlechter als die Wirklichkeit! Dieser zu schlechte Ruf wirkt sich aber zum Teil direkt und negativ auf die Sponsorensuche aus.

War das Rundstreckenrennverbot bei deiner Entscheidung, Rennfahrer zu werden, ein Thema?

Nein.

Ist das Verbot ein immer wiederkehrendes Thema in der Motorsportszene?

In meiner Szene im Ausland und international eigentlich nicht. Nur in der Schweizer Motorsportszene ist das ein immer wiederkehrendes Thema.

„Rennfahrer sitzen nur auf ihrem Motorrad und drehen Runden, das ist keine körperliche Anstrengung.“ Solche Aussagen höre ich sehr viel im Zusammenhang mit meiner Arbeit. Gerade diesen Leuten will ich erklären, dass das eben nicht der Fall ist. Wie reagierst du auf solche Aussagen?

Wer das denkt, hat generell keine Ahnung von Sport.

Worauf kommt es bei einem erfolgreichen Rennen an, was sind die wichtigsten Aspekte und was muss der Fahrer dabei leisten?

Nebst Talent ist die Konzentration unglaublich wichtig!

Welche körperliche Fitness benötigt man, um Rennen auf einem solchen Niveau zu fahren? Ist das Fitnesstraining ein grosser Bestandteil deines gesamten Trainingsplans?

Ich muss top fit sein und trainiere daher oft. Im Winter sind zum Beispiel die ganzen Aufbautrainings. Ich brauche die Fitness für die angesprochene Konzentration und Muskeln als Schutz.

Welchen Einfluss hat dieses Verbot auf dein Leben nach der Karriere als Rennfahrer? Gibt es für dich eine Möglichkeit auch später in diesem Sport tätig zu sein?

Das weiss ich jetzt noch nicht. Kann sein. Klar mache ich mir Gedanken über die Zukunft. Aber wenn alles nach Plan läuft fahre ich noch einige Jahre Motorrad.