

DURCH MEINE BRILLE GESEHEN

# LEITFIGUREN GESUCHT

*Bei den Rallyes in diesem Herbst bin sehr häufig von Fahrern und Zuschauern gefragt worden, was denn auf Grund meiner kritischen Kommentare passiert sei. Zum Ende der Saison muss ich erkennen, dass es herzlich wenig ist.*



**B**ei den Rallyes in diesem Herbst bin sehr häufig von Fahrern und Zuschauern gefragt worden, was denn auf Grund meiner kritischen Kommentare passiert sei. Zum Ende der Saison muss ich erkennen, dass es herzlich wenig ist.

Mein Bericht über verbotenen Service und unerlaubtes Tanken wurde verbandsseitig untersucht, irgendwelche Ergebnisse und Konsequenzen sind mir bis heute, also

sieben Monate später, nicht bekannt. Meine Kritik an Fehlentscheidungen und Schlapereien im Bereich der Technischen Kommissare hat mir von hoher Stelle die schriftliche Bestätigung eingebracht, dass ich „die Ehre der Technischen Kommissare in den Schmutz ziehe“, aber Auswirkungen bleiben aus. Bei der letzten Rallye des Jahres musste ich miterleben, dass bei drei Fahrzeugen auch nach erfolgter Abnahme durch die Techniker keine

Klasse auf dem Nennformular eingetragen war - die Einstufung erfolgte dann erst durch den Auswerter, der im Zivilberuf beim Finanzamt schafft.

Die Vorkommnisse bei der Franken-Rallye sollen - wie zu hören ist - vor dem DMSB-Sportgericht zur Sprache kommen. Meine Analyse der „Fairen Zeiten“ hat zu einem langen Telefongespräch mit einem der Sportkommissare der Lausitz-Rallye geführt. Er hat mir geschildert, wie schwierig sein Job an jenem Wochenende war, weil durch Abbrüche und Zwischenfälle extrem viele Zeiten am grünen Tisch festgesetzt werden mussten. Die Klärung der Umstände und der Zeitdruck, so der Sportkommissar, haben dazu geführt, dass die von mir geschilderten „Ausreißer“ nicht bemerkt worden seien.

Diese Aussage finde ich in Ordnung. Wer sich von Kritik betroffen fühlt, kann und soll seine Sicht der Dinge darlegen. Denn mein Ziel ist nicht, Personen anzugreifen - sonst hätte ich ja Namen nennen können. Mein Ziel ist vielmehr, gemachte Fehler aufzuzeigen, damit die Verantwortlichen daraus lernen und solche Pannen in Zukunft nicht wieder vorkommen. Und wenn mich irgendjemand zu einem Vortrag bei einem Seminar einlädt, werde ich gern kommen - sofern nicht meine Frau Geburtstag feiert oder der Schotter-Cup läuft!

Was mir zum Jahreswechsel Unbehagen bereitet, ist die Stagnation im deutschen Rallyesport. Bei den 24 „großen“ Rallyes sind die Einsätze deutscher Fahrer - trotz guter Konjunktur - mit 1235 Starts (2007: 1231) nicht gestiegen. Lediglich die seit Jahren steigenden Besuche ausländischer Teilnehmer (ein Lob für die Veranstalter!) sorgt für ein ganz kleines Plus.

Im Rallye-200-Bereich wird 2008 hingegen als schwarzes Jahr eingehen. Jahrelang hat die 200er-Szene regelmäßige Zuwächse bei den Starterzahlen verzeichnet, durchschnittlich rund 3% in den letzten sechs Jahren. Die unter unsäglichen Umständen verkündeten DMSB-Kleidervorschriften und die Verschärfun-

gen bei Gurten und Sitzen haben einen Großteil der Aktiven kalt erwischt. Nach Einbrüchen von rund 25% zu Saisonbeginn haben sich die Starterzahlen zwar gegen Ende der Saison weitgehend normalisiert, doch bleibt unter dem Strich ein Rückgang von 6115 auf 5473 Startern, also ein sattes Minus von ca. 11%. Neun abgesagte Rallye-200-Veranstaltungen - mehr als doppelt so viele wie üblich - zeigen, dass auch die Veranstalter in ihrem empfindlichsten Bereich, nämlich der Kasse, hart getroffen worden sind.

Die Aussichten für 2009 sind getrübt. Die DRM dümpelt offensichtlich vor sich hin, bei den ADAC Masters sehe ich keine neuen Impulse, das Vorzeigestück „ADAC Rallye Deutschland“ fehlt leider gänzlich im Kalender. Die Wirtschaftskrise wird die Suche nach Sponsoren noch schwieriger machen. Jetzt sind Ideen gefragt, wie auch mit kleinem Geld attraktiver Rallyesport möglich ist - sowohl Fahrer als auch Organisatoren haben einige Hausaufgaben vor sich.

Und es mangelt an Leitfiguren! Denn hinter erfolgreichen Serien steht fast immer auch immer Persönlichkeiten wie zum Beispiel Bernie Ecclestone - man mag ihn bewundern oder hassen - hinter dem weltweiten kommerziellen Erfolg der Formel 1. Für den Rallyesport gilt das genau so. Dakar-Organisator Thierry Sabine war eine solche Leitfigur, der Schwede Carleric Johansson, Organisator des Volvo-Original-Cups, ist solch eine Leitfigur. Eine Leitfigur muss Fachkompetenz haben, muss die Wünsche von Aktiven, Veranstaltern, Sponsoren und Fans kennen - und aus der Kenntnis neue Ideen entwickeln, Marktnischen entdecken und dabei bereit sein, Grenzen zu überspringen. Sie sollen Autorität ausstrahlen und wenn nötig auch mal autoritär handeln. Der deutsche Rallyesport braucht Leitfiguren, die sich nicht auf Verwalten und Ausgleichen beschränken, sondern aktiv lenken!

Alles Gute für die Saison 2009

Euer Alfred Gorny