

Der Nürburgring – Leben am Limit seit fast 100 Jahren

Uli Adams

Nürburgring. Er gehört zu den zehn bekanntesten Stätten in Deutschland, hat Zigtausende Besucher aus aller Welt jedes Jahr, und wer nur einen Tropfen Benzin im Blut hat, kennt seinen Namen: der Nürburgring. Auch wenn die positiven Schlagzeilen in den vergangenen Jahren eher die Ausnahme waren, so prägt er doch das Leben rund um die Hohe Acht seit fast einem Jahrhundert. Der Nürburgring ist mehr als ein Rennsportmythos, mehr als ein Wirtschaftsunternehmen, das so lange eine Leuchtturmfunktion im Kreis Ahrweiler hatte. Der Nürburgring steht seit 1927 für ein Lebensgefühl - für Emotionalität, Begeisterung, Forschergeist, Geschwindigkeit und ein Leben am Limit.

Einweihung 1927

Am 18. Juni 1927 wurde die damals 28 km lange „Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstrecke“ mit einer Nord- und einer Südschleife eingeweiht. Welche Strahlkraft dieser Nürburgring ausüben sollte, wurde mit dem Sieg des in Remagen aufgewachsenen Hotelier-Sohn Rudolf Caracciola gleich beim ersten Rennen an jenem Junitag deutlich. Das nach Autos verrückte Deutschland feierte die Rennstrecke in der Eifel und ihren jungen Helden vom Rhein. Und weitere sollten folgen. Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Manfred von Brauchitsch und Hermann Lang wurden auf den Silberpfeilen der Audi Union und von Mercedes-Benz zu Volkshelden.

Wirtschaftsmotor nach 1945

Seine ganz große Zeit erlebte der Nürburgring aber nach dem Zweiten Weltkrieg. Stirling Moss und Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari und Graf Berghe von Trips waren die Protagonisten jener Zeit und lockten die Menschen zu Hunderttausenden in die Eifel. Beim Großen Preis von Deutschland 1954 wurden mehr als



Bau des Nürburgrings: 1925-1927



Eröffnungsplakat 1927

*Renngeschehen auf
dem Nürburgring
1930er Jahre*



250.000 Zuschauer am Nürburgring gezählt. Zuschauer und Rennfahrer zog diese Rennstrecke rund um die Nürburg gleichermaßen in ihren Bann. Der Schotte Jackie Stewart verließ ihr 1967 jenen Adelstitel, den jeder Motorsportfan auf der ganzen Welt kennt: „the green hell“ – die „Grüne Hölle“.

Der Ring wurde aber nach dem Krieg auch zu dem, für das er seinerzeit gebaut wurde. Zum Wirtschaftsmotor für die strukturschwache Eifel. Jede noch so kleine Kammer wird an Renntouristen vermietet – oft zu überhöhten Preisen. Lebensmittelproduzenten, Handwerker, Gastronomen, Hoteliers profitieren von den Zuschauern, die zur Rennstrecke pilgern, von

den Autofirmen aus aller Welt, die von April bis Oktober hier ihre neuesten Produkte auf Herz und Nieren testen. Egal, ob Kleinwagen oder Sportmodell, der Nürburgring ist fester Bestandteil jedes Entwicklungsprojekts. Nirgendwo auf der Welt findet man solch unterschiedliche Fahrtsituationen auf einer Strecke. Und nirgendwo sonst werden die Prototypen so stark belastet, wie auf dieser 20,8 Kilometer langen Buckelpiste mit ihren 73 Kurven (davon 33 links, 40 rechts). Eine Runde auf der Nordschleife entspricht 200 Kilometern in der Wirklichkeit, sagen die Entwickler. Ein Auto, das sich hier bewährt, dem kann auch keine andere Straße etwas anhaben.



Neubau des Nürburgrings: Baustelle im Jahre 1982



*Rennen auf dem
neuen Nürburgring im
Jahre 1984*

Und weil sich die Vorzüge des Rundkurses längst herumgesprochen haben, leben die Dörfer ringsherum mittlerweile weitgehend von der Autoindustrie. In vielen Gewerbegebieten stehen mal mit Flaggen gekennzeichnet und mal dezent getarnt Entwicklungswerkstätten und Testcenter. An der legendären Tankstelle „Döttinger Höhe“ vom nicht minder legendären Besitzer Hans-Joachim Retterath sieht man bisweilen mehr Prototypen als Serienfahrzeuge.

Der Nürburgring steht aber nicht nur für Siege, Erfolge und Heldengeschichten. Bisher sind auf dem Nürburgring bei Motorsportveranstaltungen und Touristenfahrten insgesamt mehr als 140 Menschen tödlich verunglückt. Bereits 1928 verunglückte mit Čeněk Junek ein bekannter Fahrer tödlich, dem in den 1930er-Jahren weitere folgten. Mit dem Argentinier Onofre Marimón verunglückte 1954 erstmals ein Formel-1-Fahrer auf dem Nürburgring tödlich. Beim Großen Preis von Deutschland 1958 starb der Brite Peter Collins. Einige Tage nach dem Grand Prix 1966 starb der Fahrer John Taylor an den bei seinem Unfall erlittenen Brandverletzungen. Gerhard Mitter nahm 1969 mit einem Formel 2 von BMW am Training der Formel 1 teil und verunglückte am Schwedenkreuz tödlich.

Den ersten Zuschauertoten gab es erst 2015. Bei einem VLN-Lauf am 29. März 2015 hob der Nissan GT-R Nismo GT3 des Briten Jann Mardenborough im Streckenabschnitt Flugplatz ohne Fremdeinwirkung ab und wurde bei dem Aufprall auf den Reifenstapel über den Fangzaun katapultiert. Dabei kam ein Zuschauer ums Leben, und zwei weitere werden verletzt. Mardenborough selbst überstand den Unfall unverletzt. Als Sofortmaßnahme wurde vom DMSB für einzelne Streckenabschnitte ein Tempolimit beschlossen. Ein Novum in der Rennsportgeschichte des Nürburgrings.

Entwicklung nach 1984

1984 wurde im Bereich der Start-und-Ziel-Geraden und der Südschleife die zum damaligen Zeitpunkt „modernste und sicherste Grand-Prix-Strecke der Welt“ eröffnet – das zweite Standbein neben der Nordschleife. Die Parallelen zum Bau von 1927 sind unverkennbar. Wieder erwiesen sich die Baukostenkalkulationen als Fantasiegebilde. Statt 30 kostete der Grand-Prix-Kurs am Ende 76 Millionen Mark. Doch die Grand-Prix-Strecke brachte nicht zwangsläufig den Grand Prix, die Formel 1, das Maß aller Dinge im Autorensport, zurück an den Ring. Schon in den 80er-Jahren ging es um viel Geld. Beharrlich weigerte sich der damalige

Ringgeschäftsführer Rainer Mertel, dem Formel-1-Zampano Bernie Ecclestone den Ring für seine Serie quasi zum Nulltarif zu überlassen. „I want the key“, soll Ecclestone gesagt haben, um Werbeeinnahmen und Fernsehrechte allein vermarkten zu können. Und Mertel, für den nur die Zuschauereinnahmen und eine kostspielige Organisation übrig geblieben wären, sagte ebenso beharrlich „No“.

Erst 1995 kehrte die Formel 1 dauerhaft in die Eifel zurück - unter den von Ecclestone gemachten Bedingungen und unter dem neuen Nürburgring-Geschäftsführer Walter Kafitz. Doch dank des Michael-Schumacher-Booms wurde Kafitz' Risikospiele belohnt. Zumindest für einige Jahre. Spätestens 2003 traf das ein, was Kritiker immer befürchtet hatten. Die Euphorie war dahin, deutlich weniger Zuschauer machten die Formel 1 zum Zuschussgeschäft. Millionenbeträge schusterte das Land - und damit der Steuerzahler - bei, damit der Ring nicht in die roten Finanzzahlen versank. Allein die Formel-1-Rennen 2004 und 2005 haben jeweils rund 9 Millionen Euro Verlust erwirtschaftet.

„Nürburgring 2009“

Als Rettungsanker aus dieser Abwärtsspirale wurde ein Projekt entwickelt, das letztlich den endgültigen Ruin für die Nürburgring GmbH in der seit 1927 bekannten Form bedeutete: das Projekt „Nürburgring 2009“, der Bau eines ganzjährigen Freizeit- und Geschäftszentrums mit Hotels, Indoor-Erlebniswelt, überdachter Arena für 3500 Besucher, Boulevard, Partymeile und Feriendorf. 2007 wurde mit dem Bau begonnen, im Juli 2009 stand man vor einem finanziellen Scherbenhaufen. An dieser Entwicklung krankt der Nürburgring noch heute.

Zukunftsperspektive

2027 feiert der Nürburgring sein 100-jähriges Bestehen. Ob es ihn dann überhaupt noch gibt? Und wenn ja - als historisches Freilichtmuseum, wo einstmalig Auto- und Motorradrennen ausgetragen wurden? Oder als Gegenstück zu einer Welt, wo Autos längst zur Nebensache geworden sind, man sich anderer Fortbewegungsmittel bedient und wo man am Nürburgring



Erlebniswelt am Nürburgring

immer noch nach Streckenrekorden, Rundenbestzeiten und Plätzen auf dem Siegerpodest durch die Eifel jagt? Die vergangenen zehn Jahre seiner Geschichte - mit Wirtschaftsskandalen, Millionenpleiten und dem Verkauf der Rennstrecke - sind jedenfalls nicht dazu angetan, einen rosigen Blick in die Zukunft des Nürburgrings zu wagen.

Die vielleicht berühmteste Motorsportrennstrecke der Welt steht vor einer schwierigen Zukunft. Der Nürburgring braucht neue Geschäftsfelder, um sein Kerngeschäft - den Motorsport - attraktiv zu halten. Die Zeiten des goldenen Kalbes Auto neigen sich dem Ende zu. Der einstmalige Fetisch Automobil, der Ausdruck von Wohlstand war und gesellschaftliche Achtung verlieh, verkommt zum Gebrauchsgegenstand. Schlimmer noch: Zumindest in den Ballungszentren sehnen Jugendliche nicht mehr den 17. oder 18. Geburtstag herbei, um erstmals ein Auto zu steuern. Viele ziehen Busse und Bahnen vor, suchen nach kostengünstigen Lösungen, um von A nach B zu kommen. Ein anderes Gesundheits- und Umweltbewusstsein, ein Überangebot an Möglichkeiten, die Freizeit zu verbringen, sind weitere Indikatoren dafür, dass es am Ring nicht einfach so weitergeht, wie sich das so mancher wünschen würde. Aber Pessimismus und Zukunftsangst passen nicht zum Nürburgring. Hier, wo es um Emotionalität, Begeisterung, Forschergeist und Leben am Limit geht, stellt man sich neuen Herausforderungen. Egal, was da kommen mag.