

Auto-Mythos in der Eifel:

Die frühen Jahre des Nürburgrings

Volkhard Stern

Als es noch kein Internet und kein Wikipedia gab, schauten unsere Väter in das Brockhaus-Lexikon. Dort heißt es in der Ausgabe von 1971: *„Nürburgring, eine Renn- und Prüfstrecke für Kraftfahrzeuge, 1925 bis 1927 im Rahmen der Arbeitsbeschaffung für das Notstandsgebiet Eifel von O. Creutz gebaut. Der Nürburgring führt südlich von Adenau um die Ruine Nürburg und besteht aus zwei Schleifen. Die Nordschleife (22,8 km mit 135 Kurven) ist die längste ständige Rennstrecke der Welt und Austragungsort des Großen Preises von Deutschland (1927 bis 1939, 1950 bis 1969*

und 1971). Die Südschleife (7,7 km mit 41 Kurven) dient besonders Motorradrennen. Der Nürburgring gilt als die schwierigste Rennstrecke der Welt.“ Den Plan, in der Eifel einen Rundkurs speziell für Autorennen zu bauen, hatte bereits Kaiser Wilhelm II. verfolgt. Aber die Zeit um die Jahrhundertwende war wohl noch zu früh für ein solches Vorhaben. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Pläne wieder aufgegriffen, und wieder hatte man die Eifel im Blick. Warum gerade die Eifel? Sie war damals eine ausgesprochen strukturschwache Gegend ohne nennenswerte Industrie und mit nur kar-

ger Landwirtschaft. Hier konnte man ansetzen, um die Infrastruktur zu verbessern und Arbeitsplätze zu schaffen.

Suche in der Eifel

Bereits vor Baubeginn führte der ADAC im Juli 1922 auf einer Rundstrecke bei Nideggen das erste Eifelrennen durch, freilich noch auf öffentlichen Wegen. 1923 verhandelte der ADAC mit der Stadt Münstereifel über ein geeignetes Gelände im dortigen Stadtwald, aber das Geschäft scheiterte an Kreditfragen. Als Mitte 1924 das zweite ADAC-Eifelrennen stattfand, kristallisierte sich der Raum Adenau/Mayen als ideal heraus, sowohl von der Geografie wie auch von den Rahmenbedingungen. Der neu gewählte Landrat des Kreises Adenau, Dr. Otto Creutz, übernahm den Vorsitz eines eigens gegründeten Vereins zum Bau der Strecke. Daran schloss sich die Phase der Konzeption einer „endlosen“ Straße an, die sich harmonisch in die Landschaft einfügen, aber – und das war ganz wichtig – völlig vom öffentlichen Straßennetz getrennt verlaufen sollte. Für Testzwecke sollten die Verhältnisse möglichst vieler europäischer Landstraßen simuliert werden, mit Geraden, Steilstrecken und Kurven. Creutz kümmerte sich auch um die Finanzierung. Bei der Reichsregierung in Berlin legte er dar, welche Wichtigkeit der Bau der Rennstrecke für den „ärmsten Kreis im Lande Preußen“ hatte und sprach von einer „Notstandsmaßnahme im Rahmen der produktiven Erwerbslosenfürsorge“. Seine Vorstellungen stießen auf Wohlwollen, und so konnte im April 1925 mit den Vermessungsarbeiten für das 2,5 Mio. RM teure Bauwerk begonnen werden. Offizieller Baubeginn war der 1. Juli 1925, wobei man der Baugenehmigung vom August dieses Jahres zuvor kam.

Die Strecke

Die Gesamtlänge der Strecke war auf gut 30 km bemessen. Den größten Anteil hatte die Nordschleife mit 22,8 km, zusätzlich wurde die Südschleife mit 7,7 km und die Start- und Zielgerade mit 2,2 km in Angriff genommen. Die Fahrbahnbreite sollte 8 m betragen. Im Verlauf der Trasse waren Gefälle von 11 Prozent und Steigungen von 17 Prozent vorgesehen,



Programm zur Eröffnung des Nürburgrings am 18./19. Juni 1927

zusätzlich eine Steilstrecke mit 27 Prozent Steigung. Ausgangspunkt war ein zweigeschossiges Start- und Zielgebäude und ein Boxengasse mit Platz für 50 Rennteams.

Etwas verfrüht erschien bereits 1926 eine Zeitschrift namens „Nürburgring“, womit die Namensgebung nach der alles überragenden Burgruine feststand. Im August dieses Jahres fanden denn auch die ersten Fahrten auf den bereits fertiggestellten Abschnitten statt. Inzwischen erwies sich, dass die kalkulierten Kosten für den Nürburgring nicht ausreichten und auf über 8 Mio. RM nach oben korrigiert werden mussten – eine Maßnahme, die den Nürburgring rund 80 Jahre später erneut ereilte. So wiederholt sich die Geschichte!

Frühe Rennen

Schon zwei Jahre nach Baubeginn war das Werk vollendet. Am 18. Juni 1927 konnte die Rennstrecke mit dem ADAC-Eifelrennen eröff-



*Seltene Aufnahme
vom brandneuen
Nürburgring im
Eröffnungsjahr 1927*

net werden und forderte den Fahrern sogleich Respekt ab, so schwierig war die Herausforderung. Der zu Recht umjubelte Rudolf Caracciola gewann das erste Autorennen. Von Anfang an konnte die neue Piste außerhalb der Renntage auch vom normalen Publikum selbst gegen Gebühr befahren werden, wovon bis heute gerne und reichlich Gebrauch gemacht wird.

Die „grüne Hölle“ fand schnell begeisterte Anhänger. Ab 1931 wurde die Möglichkeit, Nord- und Südschleife zu einem 28 km langen Vollkurs zu verbinden, nur noch selten genutzt. Aber auch so galt die Strecke als gefährlich. Schon 1928 verunglückte der erste Fahrer tödlich. Sicherheitsmängel führten dann später zum Umbau der Piste. Seit 1938 konnte die Südschleife mit Hilfe einer Stichstraße auch separat befahren werden. Dort soll es in der Folgezeit auch illegale Autorennen mit einer Vielzahl von Schaulustigen gegeben haben.

An- und Abreise mit der Bahn

Einen positiven Einfluss hatte der Ring auf die Ahrtalbahn von Remagen nach Adenau. Für die sehr populären Autorennen setzte die Reichsbahn in den Jahren ab 1927 zahlreiche Sonderzüge ein. Bis zu 20 solcher Leistungen wurden pro Rennen gefahren und nicht selten

mehr als 10.000 autobegeisterte Reisende befördert. Aber es gab ein Problem: Das Teilstück Dümpelfeld – Adenau (7,8 km) war eine eingleisige, im letzten Abschnitt zudem steigungsreiche Nebenbahn mit begrenzter Aufnahmekapazität. Gleiches galt für die Abstellanlagen im Kopfbahnhof Adenau: Drei Einfahrgleise von beschränkter Länge, ein Lokomotivwechselgleis und zwei stumpfe Ladegleise. Das hatte zur Folge, dass Sonderzüge nach dem Aussteigen der Fahrgäste wieder abgefahren und auf anderen Bahnhöfen im unteren und oberen Ahrtal abgestellt werden mussten.

Beim internationalen Eifelrennen am 3. Juni 1934 wurden zur Bewältigung des Andrangs folgende Zugleistungen eingesetzt: Vier planmäßige Personenzüge Remagen – Adenau, ein planmäßiger Personenzug Jünkerath – Adenau, ein bis Adenau verlängerter Personenzug Düsseldorf – Kreuzberg, zwei Sonderzüge Köln – Adenau und ein Sonderzug Trier – Adenau. Alle neun Züge mit insgesamt rund 8.000 Fahrgästen mussten so rechtzeitig und damit fast zeitgleich in Adenau eintreffen, dass die Besucher zum Rennbeginn am Ring sein konnten – eine echte Herausforderung für die Betriebsabwicklung. Für die Rückfahrt kamen elf Züge in Frage, die in wenigen Stunden etwa 12.000

Rennbahnbesucher beförderten. Ein weiteres Spektakel folgte schon am 15. Juli 1934, der Große Preis von Deutschland. Hierfür wurden elf Personenzüge mit jeweils 14 Wagen eingesetzt, die alle überaus stark besetzt waren. Hinzu kamen zwei Sonderzüge Stuttgart – Remagen der Organisation „Kraft durch Freude“ mit 2.400 Reisenden, die ab Remagen jeweils in zwei Teilen nach Adenau geführt wurden, sodass insgesamt 15 ausgelastete Züge mit über 10.000 Fahrgästen zu bewältigen waren. Für die Rückreise fanden sich noch mehr Mitfahrer ein, die zudem früher in Adenau eintrafen, da das Rennen schneller als geplant zum Ende kam. Hier musste die Reichsbahn besonders flexibel reagieren, ersetzte planmäßige Triebwagen durch Dampfzüge und schob mehrere Vorzüge ein. Insgesamt 19 Züge mit rund 13.000 Passagieren rollten am Nachmittag und Abend durch das Ahrtal in Richtung Rhein, eine bemerkenswerte und außergewöhnliche Leistung (Angaben aus „Die Reichsbahn“, Heft 39 vom 26. September 1934).

Um den Sonderzugverkehr reibungsloser abwickeln zu können, legte man 1936 in Adenau

einen großen, fünfgleisigen Abstellbahnhof mit der Bezeichnung „Adenau-Bach“ auf dem trockengelegten Bett des umgeleiteten Adenbachs an (Gleislänge rund 2.000 m mit 10 Weichen). Zusätzlich wurde eine Kreuzungsstelle zwischen Leimbach und Niederadenau eingerichtet, sodass an einem Tag 40 Sonderzüge mit bis zu 50.000 Fahrgästen befördert werden konnten. Die Zusatzleistungen trugen die Bezeichnung „Sport-Sonderzug Nürburgring“ mit der betrieblichen Zugattung „Nür“. Eine eigene Betriebsüberwachung lenkte die Zugfolge. Wiederum war die Rückreise nach Ende eines Renntags zu organisieren, wenn die Massen zum Bahnhof strömten und nach Hause wollten. Eine Hundertschaft Bahnpolizei schlug bei solchen Großereignissen in Adenau ihr Feldlager auf. Das war auch notwendig, um die Ströme der Fahrgäste in die richtige Bahn zu lenken, zumal direkt am Bahnhof die Landstraße vorbeiführte, auf der dichter Rückreiseverkehr nach dem Motto „Wagen an Wagen“ rollte. Nun fuhr alle fünf Minuten ein Zug ab Adenau, die erwähnte Kreuzungsstelle machte es möglich. Kaum zu glauben, wenn man heute den

*BVG-Omnibus
an der Steilstrecke
des Nürburgrings;
aufgenommen am
24. November 1939*



leeren Gleiskörper der am 2. Juni 1985 stillgelegten und anschließend abgebauten Bahnstrecke nach Adenau anschaut. Damals aber konnte man in 3 bis 4 Stunden alle Sonderzüge abfahren, bis auf die drei „Stuttgarter“. Die drei „Stuttgarter“ aus der bekannten Autometropole kamen mittlerweile wegen des längeren Laufwegs einen Tag früher in der Eifel an und fuhren einen Tag später ab, traditionell verabschiedet von „ganz Adenau“ auf dem Bahnsteig.

Die Bahn hatte einen Systemnachteil: Der Bahnhof Adenau lag rund 10 km vom eigentlichen Ring entfernt und erforderte einen zusätzlichen „Shuttle-Verkehr“ (oder einen kräftigen Fußmarsch), und zum anderen kamen die Rennbegeisterten noch lieber als mit dem Zug mit dem eigenen Auto in die Eifel. Selbst in den Zwanzigerjahren, als der Besitz eines eigenen Kraftfahrzeugs noch die absolute Ausnahme war, strömten bereits Automassen in die Eifel. Exemplarisch berichtete die Kölnische Zeitung vom 14. Juli 1929: *„Rekord-Besuch auf dem Nürburgring – Unbeschreiblich groß waren die Fahrzeugmengen auf allen Auffahrtstraßen zum Nürburgring, und hätte es noch eines Beweises bedurft, daß diese Autostraßenanlage dem Fremdenverkehr des Ahrtales und der Eifel nützlich ist – dieser Sonntag und die letzten Wochentage hatten ihn erbracht. Über 25.000 Fahrzeuge sind auf den Parkplätzen im und am Nürburgring bei dem internationalen Automobilwettrennen am 13. Juli 1929 gezählt worden. Die Tribünen waren bis zum letzten Platz ausverkauft, 75.000 Besucher wurden auf den Waldplätzen geschätzt.“* Dieser Trend setzte sich nach dem Zweiten Weltkrieg, als von 1949 an wieder Betrieb am Nürburgring herrschte, verstärkt fort. Der Anteil der beförderten Bahnreisenden erreichte nur noch einen Bruchteil der Gesamtbesucherzahl an Großrenntagen, enttäuschend für die junge DB. So konstatierte man im Jahr 1967, dass *„in den letzten zehn Jahren die nichtmotorisierten Freunde des Nürburgrings mit fahrplanmäßigen Zügen in Adenau ankamen; ihre Zahl bewegte sich zwischen 1.000 und 3.000“* (Der Deutsche Bundesbahnbeamte, Nr. 23/1967). Von Sonderzügen war keine Rede mehr. Der Bahnhofsteil Adenau-Bach wurde später zurückgebaut.

Reisebusse

Eine weitere Konkurrenz der Eisenbahn für das Ziel Nürburgring war von Beginn an der Omnibus. Zahlreiche Verkehrsunternehmen, darunter die Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG), die Deutsche Reichspost (DRP) und die Brohltal-Eisenbahn, steuerten frühzeitig den Ring mit ihren Ausflugstouren an und hatten den Vorteil, direkt an und sogar auf den Ring fahren zu können. Dazu ein Beispiel aus dem gemeinsamen Reiseprospekt von BVG und DRP aus dem Jahr 1927: *„Hinter Adenau biegen wir bald links ab, fahren einige steile Serpentinchen hinan, kreuzen wiederholt den Nürburgring, die neuangelegte Autorenstraße, und sind nach kurzer Fahrt in etwa 650 m Höhe unter dem Gipfel der Nürburg angelangt. Hier können wir uns von der Plattform des Turmes der prachtvollen Fernsicht in das weite Gebiet der Eifel erfreuen. Auch die neue Autorenstraße mit den Startplätzen und den Tribünen liegt vor unseren Blicken.“*

So verändern sich die Zeiten. Seit 1975 ist der Nürburgring über die Bundesstraßen 262/258 direkt an die Autobahn A 61 angeschlossen. Die Königsklasse des Autorennsports, die Formel 1, wandte sich allerdings ab Mitte der Siebzigerjahre vom Nürburgring ab, bis 1984 der neue, entschärfte Grand-Prix-Rundkurs eröffnet wurde. Doch auch in der Folgezeit kam der Nürburgring nicht mehr aus den Schlagzeilen. Höhepunkt war das missglückte Projekt Nürburgring 2009, mit der Folge einer Insolvenz im Jahr 2012. Häufige Besitzerwechsel, Finanz- und politische Skandale begleiten den Nürburgring bis in die Gegenwart. Seinen Nimbus unter Autofreunden hat er aber nicht verloren. Nur die goldenen Jahre, als sich Eisenbahn und Rennstrecke sinnvoll ergänzten, sind unwiederbringlich Vergangenheit.

Ein Dank für die Unterstützung bei der Zusammenstellung dieses Beitrags gilt Wolfgang Groß, Werner Hartung, Leonhard Janta (Kreisarchiv Ahrweiler), Klaus Kemp (Buchautor „Die Ahrtalbahnen“, 1983 und 2013), Thomas Sommer (Historisches Bildarchiv Dr. Paul Wolff & Tritschler) sowie dem Stadtarchiv Bonn.