

Der Nürburgring 1927 – 2017

90 Jahre Visionen und Illusionen der Strukturpolitik für die Eifel

Jürgen Haffke und Winfried Sander

Der Nürburgring ist weltberühmt. Er zählt zu den 100 beliebtesten Reisezielen in Deutschland. Zugleich ist er eine Ikone des „Automobilen Zeitalters“. Neunzig Jahre lang sah die Politik in Bau und Betrieb des Nürburgrings ein geeignetes Mittel, der strukturschwachen Eifel zu Arbeitsplätzen zu verhelfen. Die Idee schien gut, kamen und kommen doch Hunderttausende zu den Rennwochenenden. Jedoch während der Woche und in den langen Wintermonaten ist es ruhig im Raum Adenau, zu ruhig für eine wirtschaftliche Stabilisierung der Region. 2009 hat der Staat (Rheinland-Pfalz) diesem Umstand mit gewaltigen Investitionen abhelfen wollen. Im Frühjahr 2014 hat der gleiche Staat den Nürburgring nach Insolvenz unter Hinnahme sehr großer Verluste verkauft. Die Privatisierung markiert das Ende der staatlichen Strukturpolitik für die Hocheifel mit Hilfe dieses Instrumentes, kann und darf aber nicht die generelle Aufgabe der Regionalförderung für diesen Raum bedeuten.

Welche Effekte hat der Nürburgring in neun Jahrzehnten in der Region ausgelöst? Wie sieht es mit der Umweltverträglichkeit (Nachhaltigkeit der Aktivitäten) der Rennstrecke, der dazugehörigen Großbauten und im näheren Umfeld aus? Welche Rolle soll und kann ein privater Nürburgring künftig spielen?

Teil I: Strukturpolitik durch Rennsporttourismus?

Die Anfänge

Schon bald nach der Erfindung des Automobils wurden die ersten Autorennen veranstaltet, zunächst in Frankreich (1894) und 1904 erstmals auch im Deutschen Reich auf einem Landstraßenrundkurs im Taunus. 1907 brachte Kaiser Wilhelm II persönlich die Eifel für die Ausweisung einer Rennstrecke ins Gespräch, ohne dass etwas Konstruktives geschah. Nach dem Ersten Weltkrieg erlebte der Rennsport international einen stürmischen Aufschwung, der auch im Deutschen Reich Wirkung zeigte. 1921 erfolgte die Fertigstellung der AVUS in Berlin, seit 1922 gab es Autorennen auf der „Solitude“ (Landstraßenrundkurs bei Stuttgart). Die Widrigkeiten beim zweiten „Eifelrennen“ 1924 (erstmalig 1922) auf Landstraßen im Raum Nideggen hatten den alten Traum nach einer separaten Rennpiste im Raum Adenau/Hocheifel aufleben lassen. Ein Bündnis aus lokalen Kräften, Vertretern des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) und der Politik entwickelte damals den Plan zum Bau der „Deutschen Gebirgs-Renn- und Prüfungsstraße im Kreis Adenau Rhld. und Touristik im Rheinland, Eifel, Hunsrück, Westerwald, Taunus, Rhein- und Nebentäler und Automobil-Straßenbau“, die Ende 1925 den prägnanten Namen „Nürburg-Ring“ erhielt. Die umständliche Projektbezeichnung verdeutlicht jedoch, dass dessen Realisierung nur einem Geflecht verschiedener Interessen zu verdanken war: Linderung der hohen regionalen Arbeitslosigkeit, indirekte Subvention der deutschen Automobilindustrie, Bereitstellung eines Versuchsfelds für den Straßenbau sowie Schaffung eines touristischen Leuchtturms für die Eifel und die benachbarten Mittelgebirge. Erst diese Kombination konnte es in der Weimarer Republik rechtfertigen, dass der Landkreis Adenau (1932 überwiegend im Kreis Ahrweiler aufgegangen) mit Hilfe des Deutschen Reichs und Preußens beträchtliche Steuergelder zur Umsetzung des Plans 1925 bis 1927 in die Hand nehmen durfte (*Haffke 2009, S. 208 f.*).

Die Eigentumsverhältnisse

Große Kostensteigerungen beim Bau des ca. 30 Kilometer langen Nürburgrings führten schon 1928 zum Bankrott des Landkreises Adenau und 1932 zu seiner Auflösung. Deutsches Reich (40%), Preußen (30%), Rheinprovinz (9%), Kreis Adenau (1%), Reichsverband der Automobilindustrie (10%), ADAC (5%) und AvD (Automobilclub von Deutschland 5%) übernahmen die Rennstrecke. Von 1933 bis 1945 gehörte die Anlage alleine dem NS-Staat, 1946 bis 1952 dem neuen Bundesland Rheinland-Pfalz als einem der Rechtsnachfolger des aufgelösten Preußen, 1952 bis 1981 fast hälftig der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Rheinland-Pfalz – mit einem 0,075%-Anteil des Kreises Ahrweiler – und von 1984 bis 2014 zu 90% Rheinland-Pfalz und 10% dem Kreis Ahrweiler (*Scheuer* 1984). Von Anfang an war ihr Betrieb nur mit staatlichen Zuschüssen möglich (*Behrndt u. Födisch* 2010, S. 129 f.). Wenn größere Sanierungen (1946-1949, 1970-1976) oder gar der Neubau der Grand-Prix-Strecke (1981-1984) und deren touristischer Ausbau (1984-2002) anstanden, bedurfte es zusätzlicher beträchtlicher Steuermittel (*Sander* 1987). 2012 musste die Nürburgring GmbH schließlich Insolvenz anmelden, nachdem es im Gefolge des Bauprojektes „Nürburgring 2009“ (mehr als 330 Mio. €) zu erheblichen politischen, juristischen und finanziellen Problemen für das Land gekommen war (*Rechnungshof* 2010 u. 2014, *Deubel* 2015). Im Frühjahr 2014 verkaufte Rheinland-Pfalz den Nürburgring für 77 Mio. € und die Zusicherung von weiteren Investitionen in Höhe von gut 20 Mio. €. Einer der beiden Käufer ist im Herbst 2014 wegen Liquiditätsproblemen wieder ausgeschieden. Der neue Partner im bestehenden Vertrag ist die „NBR Ring GmbH & Co.KG“, hinter der vornehmlich ein russischer Großinvestor steht. Im Raum steht allerdings immer noch die Frage, ob der Ringverkauf aus juristischen Gründen erneut eröffnet werden muss. Die EU-Kommission stellte am 01. Oktober 2014 zudem fest, dass von 2002 bis 2012 etwa 456 Mio. € aus Steuermitteln als unrechtmäßige Beihilfen an den Nürburgring geflossen sind. Seit 2017 firmiert der Nürburgring unter dem Namen „Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG“.

Gründe der Strukturschwäche der Eifel

Bis zu Beginn des 19. Jh. galt die Eifel keineswegs als auffallend arme Region. Die territoriale, politische, demographische, industrielle und verkehrliche Revolution im 19. Jh. ließ dann fast alle Mittelgebirgsregionen Mitteleuropas, auch die Eifel, ins wirtschaftliche Abseits geraten. Zahlreiche Jahre mit Missernten taten ein Übriges, der Eifel zum zweifelhaften Ruf eines „preußischen Sibiriens“ zu verhelfen (*Doering-Manteuffel* 1995). Der ökonomische Abstand zwischen den neuen Zentren an Rhein und Ruhr und der Peripherie der Mittelgebirge vergrößerte sich zusehends. Der 1888 gegründete „Eifelverein“ leistete dann Pionierarbeit, der Eifel mit einem neuen Image eine Perspektive im Fremdenverkehr zu weisen. Wenn es noch gegenwärtig in der Tourismuswerbung heißt „Urlaub in der Eifel. Natur pur erleben!“, beweist das die ungebrochene Kontinuität des inzwischen über 120 Jahre alten Konzepts: Die Eifel definiert sich unverändert in Abgrenzung zu den Großstädten an Rhein/Ruhr, für deren Bewohner sie noch vor Teutoburger Wald und Sauerland das beliebteste Ziel für Naherholung und Kurzurlaub darstellt (*Haffke u. Knöchel* 2013, S. 244). Aber trotz des gewaltigen jüngeren Strukturwandels des Rheinisch-westfälischen Industriegebiets ist der wirtschaftliche Schwerpunkt dort und die Eifel Peripherie geblieben. Letztlich ist also bis heute der durch die Industrielle Revolution im 19. Jh. ausgelöste wirtschaftliche Bedeutungsverlust der Eifel entgegen aller Strukturpolitik nicht ausgeglichen worden.

Touristische Visionen für die Eifel

Die Hocheifel zählte nach dem Ersten Weltkrieg zu den ärmsten Regionen im gesamten Deutschen Reich. Noch 1925 waren 67,6% der Beschäftigten in einer Landwirtschaft tätig, die durch Kleinbetriebe auf kargen Böden und in ungünstiger Höhenlage geprägt war. Der damalige Kreis Adenau folgerte aus dieser Situation: „Die einzige Möglichkeit, die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung zu verbessern, ist die Heranziehung eines soliden Fremdenverkehrs. Diese Möglichkeit wird durch die Rennstraße geboten einerseits dadurch, dass zu den großen Veranstaltungen tausende von Menschen pilgern, andererseits in der Weise, dass viele Leute, insbesondere Automobilisten, die die Naturschönheiten der Eifel noch nicht kennen, sie oft zum Ziele ihrer sonntäglichen Erholungsausflüge machen werden“ (*Verwaltungsbericht 1925*, S. 10).

Dass sich diese Vision im Verlauf mehrerer Jahrzehnte als Illusion erwiesen hat, hat viele Gründe. Krisen beeinträchtigen grundsätzlich jeden Tourismus und bringen ihn in Kriegsjahren ganz zum Erliegen. Das gilt auch für die Endphase der Weimarer Republik und die NS-Zeit. Zwar kamen Hunderttausende zu den großen Rennsonntagen in die Eifel. Davon gab es jedoch lange Zeit im Jahresprogramm höchstens drei, das „Eifelrennen“, den „Großen Preis von Deutschland“ und später das „1000-Km-Rennen“ bzw. „24-Stunden-Rennen“. Die wenigen (ca. 5 bis 10) anderen Rennen waren erheblich schwächer besucht. Der gelegentliche, dann aber massenhafte Zustrom erzeugte auf diese Weise viele kurzzeitige Nebenverdienste für die Einheimischen, dauerhafte und damit strukturell wirksame Arbeitsplätze entstanden nur wenige. Jede Investition in Gastronomie oder Beherbergungsgewerbe litt unter der extrem schwankenden Auslastung zwischen völliger Überbeanspruchung an wenigen Tagen und gähnender Leere im restlichen Jahr. Das Angebot an Gästebetten blieb in Nürburg, Adenau und den umgebenden Dörfern sehr bescheiden. Auch als sich ab Mitte der 1950er Jahre der Automobilisierungsgrad der Bevölkerung und die Erschließung der Eifel durch neue Straßen deutlich verbesserten, entstanden hier keine Sommerfrischen (*Haffke 2010*). Für einen warmen Sommerurlaub sind die Eifelhöhen zu hoch und für einen schneesicheren Winterurlaub zu niedrig. Aber für einen Tagesausflug, eventuell ein Wochenende an den Maaren, den Stauseen im Nordwesten oder der Ahr, lag und liegt die Eifel günstig zu Rhein und Ruhr.

Überhaupt hat man, geblendet von dem Massenandrang zu den Saisonhöhepunkten, lange unterschätzt, dass es deutliche Unterschiede zwischen den Besuchern von Rennsportveranstaltungen und „echten“ Erholungsurlaubern gibt. Offensichtlich sind seit Jahrzehnten Frauen und Kinder in der Minderheit, während sich Männer, häufig in Motorsportclubs organisiert, besonders gerne am Nürburgring treffen. Zu den traurigen Begleitumständen dieses Rennsport-Tourismus gehören alljährlich die ungewöhnlich vielen, schweren Verkehrsunfälle, weniger auf der Rennstrecke als vielmehr auf den kurvenreichen Landstraßen der Umgebung. Dagegen sind gerade in den 1970er Jahren, ebenfalls mit Steuergeldern der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sowie der Europäischen Gemeinschaft gefördert, mehrere Feriendörfer in einigem Abstand zum Nürburgring entstanden, die eine ordentliche Auslastung erzielen konnten. Obwohl die Defizite in der touristischen Effizienz des Nürburgrings auch in geographischen Studien mehrfach nachgewiesen worden sind (*Baumann 1973, Engstfeld 1976*), konzentrierten sich die strukturpolitischen Investitionen vor allem auf die Instandhaltung und Sicherheitsmaßnahmen an der Rennstrecke und die Verkehrssicherheit ihrer Zufahrtstraßen.

Erst wegen des bevorstehenden Fahrerboykotts und nach dem schweren Unfall Niki Laudas 1976, also nach 50 Jahren Betrieb des Nürburgrings, stellte sich für die Politik erneut die Grundsatzfrage, ob die wegen der häufigen Wetterkapriolen auch berüchtigte Rennstrecke (seit

1968 von Jackie Stewart zur „Grünen Hölle“ geadelt) weiterhin das beste Mittel zur Förderung der noch immer strukturschwachen Hocheifel sei. Die Diskussion fiel in die Zeit der „Ölkrise“ und knappen öffentlichen Kassen, so dass der Bund seinen 50%-Anteil gegen eine Abstandsanzahlung (von etwa 50 Millionen Deutschen Mark) an Rheinland-Pfalz abtrat. Schließlich einigte man sich neben dem Fortbestand der klassischen Nordschleife (20,832 Km) auf den Neubau einer Grand-Prix-Strecke für die Formel-1-Rennen (anfangs 4,5, inzwischen 5,148 Km), die 1984 eröffnet wurde. Zur neuen Vision eines „Freizeitentrums Nürburgring“ gehörte jetzt aber auch der weitere touristische Ausbau an Start/Ziel in Nürburg (*Habermann* 1981). Hinzu kamen Veranstaltungen, die nicht allein auf Motorsport fixiert waren und trotzdem erfolgreich ein anderes Publikum anlockten: „Rock am Ring“ (seit 1985 bis 2014) und „Rad am Ring“ (seit 1993) bzw. „Rad & Run am Ring“ (seit 2004). Die staatlicherseits seit Jahrzehnten gehegte Hoffnung, seinen erheblichen finanziellen Vorleistungen würden endlich große private Investitionen folgen, schien sich 1989/90 zu erfüllen. Das sich architektonisch futuristisch gebende Großprojekt „Motorland“ (ein vollüberdachter und damit wetterfester, ganzjährig nutzbarer Freizeitpark) scheiterte jedoch an heftigen Bürgerprotesten und am Ausstieg einiger erwarteter Sponsoren (*Bungarten* 1997), die im Prozess der Deutschen Einheit ihr Engagement lieber im Osten der Bundesrepublik demonstrieren wollten.

Architektonisch abgewandelt, aber im Prinzip in ähnlicher Konzeption wie „Motorland“ tauchte 2004 die Vision der „Erlebnisregion Nürburgring“ auf, eines ganzjährig betriebenen „Ferien- und Businesszentrums“ (ab 2007 „Nürburgring 2009“), das hälftig vom Staat und privaten Investoren finanziert werden sollte. Die Initiatoren wollten damit Überschüsse für die defizitären Jahre der Formel 1-Rennen erwirtschaften. Zugleich betonte man die Notwendigkeit einer spektakulären Modernisierung der gesamten Anlage, um mit den neuen Rennstrecken in Asien konkurrieren zu können. Statt der 67 festen Mitarbeiter des Nürburgrings 2006 sollten es künftig 500 Arbeitsplätze mehr werden. Gestützt auf seit Jahren geschönten Besucherzahlen und unter Missachtung deutlicher Warnungen hinsichtlich der Dimensionen und Konzeption des Projektes wie unter Verharmlosung der Tatsache, dass keine Bank das Kreditrisiko übernehmen wollte, gab die Landesregierung von Rheinland-Pfalz trotz Ausbleibens privater Investoren 2007 das Startzeichen zum Baubeginn. Bald nach Eröffnung des noch unfertigen Projektes 2009 bestätigten sich nicht nur die Vorbehalte, sondern erhebliche Kostensteigerungen für den Bau belasteten das Land zusätzlich (*Hahne* 2010). Das Desaster mündete schließlich 2012 in der Insolvenz. Die EU-Kommission und der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz haben inzwischen auf erhebliche Mängel in der Abwicklung des Projektes hingewiesen. Gegenwärtig sind einige Klagen unterlegener Bieter anhängig, die sich auf angebliche Fehler im Verkaufsverfahren des Nürburgrings 2014 stützen. Von den beiden neuen Eigentümern hat sich der größere Anteilhalter, die Firma Capricorn, inzwischen wieder zurückgezogen (Insofern ist der offizielle Namen des heutigen Eigentümers „Capricorn Nürburgring GmbH“ irritierend.). Zusammen mit der Firma „GetSpeed“, beide sind im benachbarten Gewerbegebiet Meuspath mit ihren Firmen engagiert, wollte sie einen Teil der Freizeitanlagen wieder abreißen und sich auf das Kerngeschäft „Rennsport“ konzentrieren, aber mit einem eigenen Festival „Grüne Hölle Rock“ auch dieses Geschäftsfeld weiterhin bedienen. „Rock am Ring“ fand 2015 und 2016 zum traditionellen Termin durch seinen bisherigen Veranstalter auf einem aufgelassenen Flugplatz in Mendig statt, nur 35 Kilometer vom Nürburgring entfernt und verkehrsgünstig an der Autobahn 61 gelegen. Nach einigen Diskussionen gibt es die Veranstaltung seit 2017 wieder am Nürburgring. Der aktuelle russische Hauptinvestor spricht nicht mehr von Abriss der Freizeitanlagen. Mit rund 250 Mitarbeitern habe man am Nürburgring 2015 „schwarze Zahlen“ geschrieben.

Tourismusstruktur

Ein Blick in die Landesstatistik von Rheinland-Pfalz liefert erst für die Jahre seit 1980 zum Teil lückenhafte Daten zum Tourismus in der Hocheifel, die immer dann geheim bleiben, wenn auf die wirtschaftliche Situation eines einzelnen Betriebs rückgeschlossen werden kann (*Sander* 1984). Im Vorjahr der Eröffnung der Kurzstrecke befanden sich 1983 etwa 40% der Gästebetten der Verbandsgemeinde (VG) Adenau in professionellen Betrieben der Hotellerie und rund 25% in Privatquartieren. Gegenwärtig vereinigen einige wenige Hotels über 80% der Kapazitäten auf sich, während die Privaten nur noch unter 10% anbieten. Das kleine Dorf Nürburg (ca. 180 Einwohner 2016) baut seine Stellung als „touristisches Zentrum“ der Hocheifel weiter aus (Abb.5). 1995 befanden sich hier 609 Gästebetten. Das waren 35% aller Betten der VG Adenau. 2017 sind es in Nürburg 1413 Betten (46%) bei 3093 Betten in der VG. 58944 Übernachtungen in Nürburg bedeuteten 1995 einen Anteil von 42% aller Übernachtungen in der VG (140289 Ü). 2017 sind es 141863 Übernachtungen in Nürburg, d.h. rund 56% aller Übernachtungen in der VG Adenau (251655 Ü). Fast 50% der Gäste der VG fielen 1995 auf Nürburg, 2017 sind es 60%! Die vier Abbildungen im Anhang dokumentieren einerseits den Verlauf der Entwicklung, andererseits zeigen sie, dass nur Nürburg von den gewaltigen Investitionen für „Nürburgring 2009“ profitiert hat, während die etwas gestiegenen Bettenkapazitäten in den übrigen Dörfern der VG eine schlechtere Auslastung hinnehmen müssen. Hier wie auch in den alteingesessenen Betrieben Nürburgs beklagt man zudem eine Verzerrung des Wettbewerbs gegenüber den mit Steuergeldern errichteten neuen Hotels direkt an Start/Ziel.

Ein Vergleich der touristischen saisonalen Jahresgänge 2004 und 2013 für Nürburg und die übrige VG Adenau, beides Jahre mit Formel 1-Rennen, belegt ebenfalls die Verlagerung des touristischen Schwerpunkts innerhalb der Hocheifel. Die Korrelation mit dem Veranstaltungskalender 2013 liefert Anhaltspunkte für die Relevanz einzelner „Events“, deren Anzahl vor 1976 bei etwa 10 Veranstaltungen jährlich lag und in den letzten 30 Jahren drastisch auf beinahe 80 zwischen April und Oktober gestiegen ist. Ebenso beweist der Veranstaltungskalender das Scheitern der Vision, mit dem Projekt „Nürburgring 2009“ einen ganzjährigen Tourismusbetrieb in der Hocheifel bewirken zu können. Der sich im vergangenen Jahrzehnt noch verschärfende Kontrast zwischen Nürburg und der Umgebung besteht allerdings seit langem. Zu den eigentümlichen Phänomenen gehört, dass sogar die innerhalb der klassischen Nordschleife zu Nürburg unmittelbar benachbarten Dörfer Quiddelbach und Herschbroich fast kein Angebot an Quartieren haben, von den weiter entfernten Dörfern ganz zu schweigen. Die regionale Reichweite des Rennsport-Tourismus ist seit jeher gering (*Steinecke u. Haart* 1996).

Touristischer Ausblick

„Heranziehung eines soliden Fremdenverkehrs“, so lautete 1925 die Vision der Strukturpolitik für die Eifel. 90 Jahre später ist die Silhouette der Nürburg zum weltbekannten Markenzeichen des Nürburgrings geworden, aber nicht für die Eifel. Was die Menschenmassen zum Nürburgring zieht, ist das Erleben starker Emotionen: Der Rausch der Geschwindigkeit, Höllenlärm bei den Rennen, durchzechte Nächte bei Wind und Wetter, schlicht gesagt: vieles von dem, was man sonst nicht darf, gewissermaßen ein „Mini-Las Vegas“ in der Eifel. Folglich wird der Nürburgring weiterhin diejenigen erfreuen, die „Benzin im Blut haben“. Für alle anderen sollte man künftig anderenorts in der Eifel die touristischen Alternativen ausbauen bzw. vorhandene Ferienanlagen modernisieren. Die Vision von 1925, der Nürburgring könne eine Attraktion gleichermaßen für Rennsport-Touristen und Erholungsurlauber sein, hat sich endgültig als Illusion erwiesen!

Teil II: Der Nürburgring unter den Aspekten der Nachhaltigkeit

Schon in Fragen der ökonomischen Raumwirksamkeit der Anlagen am Nürburgring lässt sich kaum auf verlässliche Zahlen zurückgreifen, Analysen sind sogar vielfach auf Mutmaßungen angewiesen. Im Themenfeld der Umwelt bzw. beim Gedanken an die umfassendere Idee der Nachhaltigkeit sieht es noch schlechter aus. Viele Aussagen lassen sich nur treffen, weil einer der Autoren in den letzten knapp 40 Jahren viele Vorgänge aus eigener Erfahrung bzw. Anschauung aus nächster Nähe kennt und erlebt hat.

Der Nürburgring mit seinen ergänzenden Hochbauten liegt seit der Verordnung von 1980 im Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“ im Landkreis Ahrweiler mit seinen hochwertigen Biotoptypen, was zu bestimmten Restriktionen bei Bauvorhaben und anderen Planungen führt. „Erschwerend“ für die wirtschaftliche Nutzung kommt hinzu, dass sich Flora-Fauna-Habitate (FFH-Gebiete) und Vogelschutzgebiete (VSG), etwa im Ahrgebirge, von hohem landesweitem, deutschem und europäischem Rang darin befinden.

Fragen zur Einbindung der Rennstrecke in die bisher nahezu „unberührte“ Landschaft um die Nürburg standen schon in der Gründungs- und Bauphase von 1927 im Raum: Wie würden sich rund 30 Kilometer Rennbahn in die Kulturlandschaft der Hocheifel einfügen? Auch daran hatte man von Beginn an gedacht und betont: „Ganz besonderer Wert soll beim Bau der Rennstrecke darauf gelegt werden, dass das Landschaftsbild in keiner Weise beeinträchtigt wird. Die Bauwerke am Start- und Zielplatz, der von der Nürburg selbst rund 2 km südlich liegen wird, sollen so angelegt werden, dass sie im Walde liegend in keiner Weise auffällig wirken. [...] Soweit die Strecke im Landschaftsbild störend wirken könnte, ist die Anpflanzung ungleichmäßiger Waldstücke vorgesehen. Schreiende Reklameschilder werden grundsätzlich verboten. [...] Die notwendigen Brückenbauten sollen in Übereinstimmung mit den Wünschen des Herrn Provinzialkonservators (gebaut) werden, dass sie nicht nur das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen, sondern möglichst zu einer Zierde der Gegend werden.“ (Verwaltungsbericht Kreis Adenau 1925, S. 10).

Der heutige Begriff der Nachhaltigkeit hat(te) auch bis vor kurzem am Nürburgring Hochkonjunktur: „Durch dieses Konzept der Firma Capricorn erhält die Region eine **nachhaltige Zukunftsperspektive** (Hervorhebung d.d. Autor) und die Menschen eine Chance auf hochwertige Arbeitsplätze. Verantwortung für die Menschen vor Ort und die Wahrung der Interessen in der Region sind der Schlüssel für einen **nachhaltigen Erfolg** (Hervorhebung d.d. Autor). Sie sind der Grundstein für die neue wirtschaftliche Perspektive am Nürburgring. Geht es dem Nürburgring gut, dann geht es auch den Menschen in der Region gut.“ So fasste im Jahre 2014 Adam Osieka als damaliger und jetzt ehemaliger Geschäftsführer zusammen.

Die beiden (damals) neuen Akteure am Nürburgring beziehen sich in ihren Aussagen nur auf einen der drei Aspekte, die den Begriff der Nachhaltigkeit in der Gesamtschau ausmachen, nämlich den ökonomischen. Wer sich mit allen drei Aspekten der Nachhaltigkeit, also „neben“ der ökonomischen Seite auch mit den ökologischen und sozialen Fragen beschäftigt, der hat am Nürburgring ein schwer in seiner gesamten Bandbreite zu fassendes Feld vor sich. Geht es da nur um den Motorsport bei Training und Rennen bzw. bei so genannten „Touristenfahrten“ oder „Testfahrten für die Automobilindustrie“ auf den beiden Rennstrecken und die dabei frei werdenden Emissionen? Oder geht es in einem umfassenden Sinn um die Betrachtung aller Aktivitäten einer sehr großen Anlage innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes, also um die Eingriffe in Natur und Landschaft nach dem geltenden Bundesnaturschutzgesetz bzw. dem daraufhin angepassten Landesnaturschutzgesetz von Rheinland-Pfalz?

Ähnlich sehen das die Prüfer von AGIMUS (2001): „Besonders interessant ist hier die Tatsache, dass (wie bei vielen Dienstleistungsbetrieben) die indirekten Umweltwirkungen erheblicher sind als die direkten: Neben den immissionsschutzrechtlich geregelten Lärm-emissionen, dem Abfallaufkommen bei Großveranstaltungen wie der Formel 1, den Deutschen Tourenwagenmeisterschaften oder „Rock am Ring“, der Abwasserentsorgung aus dem Veranstaltungsbetrieb und den Stromverbräuchen sind es besonders die Emissionen, resultierend aus der Anreise der ca. 900.000 Zuschauer der Veranstaltungen. Wie dominant letztere sind, zeigt sich in folgendem Beispiel: Die (leider nur) ca. 6.800 der 900.000 Besucher, die den Shuttle-Service vom Hauptbahnhof Koblenz in Anspruch nehmen und so mit der Bahn und dem ÖPNV an Stelle des eigenen Kfz anreisen, sparen (bei der Datenbasis einer durchschnittlichen Anreise über 200 km. 2,6 Personen pro Auto und 8 l /100km) mehr Kohlendioxid-Emissionen ein, als der gesamte Betrieb des Nürburgrings aus fossilen Energieträgern im ganzen Jahr emittiert. Hauptaugenmerk im Umweltprogramm der Nürburgring GmbH ist daher die Motivation der Besucher zur Inanspruchnahme des Shuttle-Service und die Abfallvermeidung und nicht, wie bei oberflächlicher Betrachtung angenommen werden könnte. der Rennbetrieb. Das Beispiel verdeutlicht die Bedeutung der sogenannten indirekten Umweltwirkungen, auf die EMAS II (Eco-Management and Audit Scheme) verstärkt fokussiert (...).“

Hinzu kommt der soziale Teil der Nachhaltigkeit. Dazu gehören die Fragen nach den teils schweren Unfällen auf den beiden Rennstrecken – vor allem auf der Nordschleife –, aber dominant auch auf den Zufahrtswegen mit ihren alljährlichen Toten und Schwerverletzten. Es bleiben die Fragen nach der Vorbildfunktion einer (bisherigen) staatlichen Anlage auch im Bereich der Wirtschaft, wenn durch öffentliche Subventionen kleinere private Unternehmer, etwa in der Hotelbranche, ihre Existenz bedroht sehen durch die in den letzten Jahren erfolgten Bestrebungen zu neuen Aktivitäten im Freizeitbereich – neben dem Motorsport.

Ökologische Aspekte: Emissionen

Emissionsfaktor Lärm

Wirtschaftliche Aktivitäten zeitigen in aller Regel eine Reihe von Nebenwirkungen: Am Nürburgring ist es für den unbefangenen Außenstehenden dominant der Emissionsfaktor „Lärm“ bei den Rennen und Testfahrten sowie bei den touristischen Fahrten für jedermann auf den (inzwischen) zwei Rennstrecken wie auch bei anderen „lauten“ Veranstaltungen (z.B. „Rock am Ring“) – hinzuzuzählen sind die An- und Abfahrt der Besucherfahrzeuge, jährlich

nicht weit von der Millionenzahl entfernt. Eine zusätzliche Belastung stellen die Anflüge per Hubschrauber von „Prominenten“ zum Gelände, aber auch die gelegentlichen Hubschrauberrundflüge für touristische Besucher dar. Diese Lärmbelastung ist den Betreibern und den zuständigen Aufsichtsbehörden (hier u.a. die Kreisverwaltung Ahrweiler) bewusst und hat nach Drängen aus umliegenden Gemeinden bzgl. des Flugbetriebes zu zeitlichen Begrenzungen geführt.

Zur Reduzierung der Ausbreitung des Veranstaltungslärms ist zumindest beim Neubau der Grand-Prix-Strecke 1984 im Bereich von Start und Ziel eine Tribüne (T 13) so ausgerichtet und gebaut worden, dass sie den Lärm zum Ort Nürburg hin abschattet. Hinsichtlich des Straßenlärms ist in den letzten Jahren im Ortsteil Breidscheid der Gemeinde Adenau ein Brückenübergang über die B 257 und daran anschließende Abschnitte mit Lärmschutzwänden ausgestattet worden – Anwohner hatten gerichtliche Klagen angedroht.

Seit Jahren führt die Polizeiinspektion Adenau regelmäßig an den Zufahrtsstraßen zum Nürburgring Kontrollen an Motorrädern durch, um die Auspuffanlagen zu überprüfen. Fehlende Schalldämpfer sind keine Seltenheit, nicht zugelassene Teile am Krad ebenfalls nicht, sie landen zunächst mit dem Motorrad in der Asservatenkammer in Adenau – bis das Originalteil wieder an Ort und Stelle montiert ist. Die Maßnahmen zeigen bisher dauerhaft Wirkung im Rückgang dieser Phänomene.

Emissionsfaktor Abgase

Die beim Verkehr festzustellenden weiteren Emissionen, wie etwa die Abgase mit ihren gesundheitsgefährdenden Stoffen bzw. dem Kohlendioxid als mutmaßlichem Verstärker des anthropogenen Treibhauseffekts, sind vermutlich beträchtlich, aber auf Grund der Vielzahl unterschiedlicher Veranstaltungsarten an der Rennstrecke kaum valide zu quantifizieren und dann zu qualifizieren. Gleiches gilt für die Freisetzung der energetischen Emissionen aus dem Betrieb der Anlage, einerseits aus dem 2009 von der RWE erbauten Biomasseheizwerk (Holzhackschnitzel) mit einer thermischen Leistung von rund sechs Mega-Watt. Der Wärmebedarf der Verbraucher wurde mit rund 7.500 Mega-Wattstunden veranschlagt. Diese Menge entspricht etwa dem Wärmebedarf von rund 250 durchschnittlichen Einfamilienhaushalten. Versorgt werden damit der Bereich der neuen Bauwerke (Eifeldorf, beide Lindner-Hotels und ring°boulevard inklusive ring°arena, Bitburger event°center und business°center). Oder andererseits auch der Betrieb über Erdgas seit über 20 Jahren an den alten, wärmefordernden Bauanlagen der Rennstrecke. Die Messergebnisse für Luft lassen nach wie vor zu, dem Ort „Nürburg“ das Prädikat „Luftkurort“ zu verleihen.

Emissionsfaktor Müll

Die Veranstaltungen außerhalb des Motodroms, also das jährliche 24-Stunden-Rennen und vor allem „Rock am Ring“ führen zwar zu einer extremen, aber lediglich temporären Vermüllung der Landschaft mit Hunderten von Kubikmetern weitgehend gemischtem und damit unsortiertem Abfall. Dieser äußerlich sichtbare Faktor als gesamtgesellschaftliches Phänomen ist aber eher ein quantitatives als ein qualitatives Problem, weil es nur vorübergehender Natur ist und sich eher als eine logistische und finanzielle Herausforderung für das Unternehmen darstellt als ein ökologisches Problem.

Emissionsfaktor Wasser 1 (Abwasser)

Bis zum Bau des maximal 120.000 Besucher fassenden, „geschlossenen“ Motodroms im Jahre 1984 in Form der Grand-Prix-Strecke standen für die Besucher entlang des zeitweise bis zu 30 km langen Nürburgrings die „freie Natur“ bzw. chemische Behelfstoiletten zur Verfügung, deren Inhalt in räumlich nahe liegende Klärwerke verbracht wurde. Die neue Rennstrecke mit ihren baulichen Anlagen erforderte auch eine leistungsfähige Abwasserreinigungsanlage. Neben Nürburgring, Dorint Hotel und Campingplatz Fischer sollten auch die umliegenden Ortsgemeinden Kelberg, Müllenbach, Bauler und Wiesemscheid angeschlossen werden, um eine notwendige Grundauslastung der Kläranlage zu erreichen. Die Verbandsgemeinden Adenau und Kelberg bildeten den Abwasserzweckverband Oberes Trierbachtal und schlossen mit den drei o. g. Partnern sogenannte „Sondereinleiterverträge“ ab. Entsprechend den Vorgaben der damaligen Wasserwirtschaftsverwaltung wurde in Bauler, Nachbarort von Nürburg, eine großvolumige Teichkläranlage gebaut. Durch mehrere Störungen infolge Überlastung war die Anlage offenbar nicht dazu geeignet, das stoßweise anfallende und hoch konzentrierte Schmutzwasser bei (Groß-) Veranstaltungen am Wochenende zu verarbeiten. Bis 1997 wurde das am Wochenende anfallende Schmutzwasser in geschlossenen, großen

Rückhaltesystemen am Nürburgring gespeichert und sukzessive in die Kläranlage eingeleitet. In den darauf folgenden Jahren wurde deutlich, dass die Teichkläranlage nicht in der Lage ist, die bei Großveranstaltungen anfallenden Abwassermengen ordnungsgemäß zu reinigen. Deshalb wurde am gleichen Standort eine zweite Kläranlage, die Kläranlage Nürburgring, gebaut, die seit 1998 in Betrieb ist. Die Teichkläranlage Bauler übernimmt seitdem nur noch die Reinigung des kommunalen Abwassers. Der Bau eines flexiblen und effizienten Abwasserreinigungssystems mit einer SBR-Anlage (Sequencing-Batch-Reactor) wurde von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt in Osnabrück sehr positiv bewertet. Auch dafür erhielt der Nürburgring noch im selben Jahr den Umweltpreis „Environment Award 1999“.

Die Sondereinleiter Nürburgring und Dorint Hotel verfügen am Nürburgring über mehrere Speicherbecken und eine Rechenanlage zur mechanischen Vorreinigung der anfallenden Schmutzwassermengen. Von dort erfolgt die Einspeisung in den Sammler Nürburgring, der bis zur Kläranlage führt. Der Sondereinleiter Campingplatz leitet sein Schmutzwasser über eine Rechenanlage unterhalb des Betriebsgeländes ebenfalls in den Sammler Nürburgring. Bedingt durch die äußerst hohen Belastungen, die durch die Großveranstaltungen auftreten, werden beide Kläranlagen intensiv von der zuständigen Behörde, der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) in Koblenz überwacht. In den letzten Jahren gab es keine Betriebsstörungen, die zu Gewässerbelastungen geführt haben. Andere Störungen wurden in enger Abstimmung mit der Behörde abgearbeitet.

Nach dem Reinigungsprozess werden die Abwassermengen über eine eigene Einleitestelle in den Trierbach als Vorfluter abgeführt. Die Wasserführung des Trierbaches ist allerdings stark von den natürlich schwankenden Niederschlägen abhängig. Nur bei anhaltenden Regenperioden führt das Gewässer nennenswerte Wassermengen. Während Trockenperioden fällt das Bachbett entlang des Kläranlagengeländes regelmäßig bis zu den Einleitestellen der Kläranlagen trocken. Verstärkt wird diese Problematik durch die Wasserentnahme der Meisenthaler Mühle oberhalb der Kläranlage. Eine insgesamt ökologisch sicher sehr problematische Situation, die infolge der Genehmigung durch die damalige Bezirksregierung Koblenz unter hohem öffentlichem Aufmerksamkeitsdruck entstanden ist.

Emissionsfaktor Wasser 2 (Oberflächenwasser) mit der Renaturierungsmaßnahme am Wirftbach

Die zwangsläufige Folge der überaus großen Versiegelung auf und im Umfeld der Rennstrecke war ein erhöhtes Aufkommen der Oberflächenwässer vor allem bei den gelegentlichen Starkniederschlagsereignissen und deren Ableitung in den nächst gelegenen Vorfluter, den Wirftbach. Die Konsequenzen waren dramatisch: Innerhalb von wenigen Jahren vertiefte sich das Gewässer in Abschnitten um bis zu zwei Meter und entsprach damit in keiner Weise einem funktionsfähigen Mittelgebirgsbach mit Aue und dem entsprechenden Lebensraum für Fauna und Flora.

Nicht nur, dass beim Bau der Grand-Prix-Strecke von 1984 Abschnitte des Quellbereichs des Wirftbaches zugeschüttet und mit einem Rohrdurchfluss versehen worden sind, jetzt war das Gewässer in seinem weiteren Längs- und Querprofil durch Tiefenerosion und Verbauungen völlig denaturiert. Als Ausgleichmaßnahme für den Bau des Fahrsicherheitszentrums I in den 1990er Jahren – zunächst geplant im Bereich des verbliebenen und völlig anthropogen überformten Quellbereiches und nur durch den heftigen Widerstand der BUND-Kreisgruppe Ahrweiler aufgegeben zugunsten eines anderen Standortes – wurde Mitte der 1990er Jahre eine Renaturierung des Wirftbaches durchgeführt. Die tiefen Erosionsgräben wurden mit Ton und

Wasserbausteinen verschiedener Körnung aufgefüllt bzw. zugeschüttet und so ein ökologisch angemessenes Tiefen-Breitenverhältnis des Gewässers bei unterschiedlichen Wasserständen wiederhergestellt. Bis heute hat sich die Situation nachhaltig, ökologisch positiv verändert. Was nicht verhindern konnte, dass im Jahre 2009 wegen hohen Wasseraufkommens das Regenerückhaltebecken versagte und es zu einer Belastung des Gewässers mit Schadstoffen kam. Seither steht bei Großveranstaltungen ein Pumpenwagen bereit, um eine erneute Kalamität dieser Art zu verhindern.

2011 hat sich die damalige Pächterin des Nürburgrings, die Nürburgring Automotive GmbH mit den Gesellschaftern Richter (Mediinvest) und Lindner AG, sogar freiwillig bereit erklärt, den Vertrag zur Bachpatenschaft des BUND für den oberen Teil des Wirftbaches mit zu unterzeichnen und auch finanziell und personell tatkräftig zu unterstützen.

Versiegelung von Landschaft und Eingriffe in die Natur

Bereits der Bau von 1927 mit der zunächst rund 25 km langen klassischen Nordschleife (ca. 22,8 Km plus Start-Zielschleife ca. 2,3 Km) mit durchschnittlich 10 Metern Breite erforderte die Versiegelung von ungefähr 25 ha Land, hinzu kamen die Südschleife (ca. 7,7 Km) und das Fahrerlager mit Nebengebäuden, so dass anfangs etwa 37 ha Versiegelung als direkte Folge für den Bau der Rennstrecke anzunehmen sind.

Zur Gewinnung des Baumaterials wurden mehrere Steinbrüche in benachbarten Basaltstöcken angelegt. Die Stille der Eifel in der Region Adenau – und damit ihr aus damaliger Sicht großes Potenzial für naturnahe Erholung – war mit einem Mal erheblich eingeschränkt. Wie sollten die erhofften Besucherscharen die zunächst abgelegene Hocheifelregion mit dem Nürburgring erreichen? Die Kapazitäten der eingleisigen Eisenbahn nach Adenau (seit 1888) reichten nur für wenige zusätzliche Züge. Die anlässlich der großen Rennen eingesetzten „Sportsonderzüge Nürburgring“ stauten sich auf der Ahrstrecke. Für den Bau eines zweiten Bahnhofs („Adenau-Bach“), eines Ausweich- und fünfer Abstellgleise wurde 1936 ein Bachbett verlegt und ein großes Sumpfgebiet zugeschüttet. Derartige Eingriffe in das Ökosystem beschränkten sich also nicht auf das unmittelbare Umfeld der Rennstrecke, sondern reichten schon früh weit in das Hinterland. Jetzt konnten hier 50.000 Bahngäste abgefertigt werden. Aber Start und Ziel des Nürburgrings lagen wegen ihres hohen Flächenbedarfs nicht in Adenau und seinem engen Tal, sondern einige Kilometer entfernt und ca. 350 Meter höher auf der Eifelhochfläche, die eine Erschließung mit der Eisenbahn schwierig machte – wenn es auch später, allerdings schnell fallen gelassene, Überlegungen zu einer Weiterführung der Schienenstrecke Richtung Daun und Gerolstein und am Nürburgring vorbeiführend gegeben hat.

Für die rasant steigende Zahl der mit Autos anreisenden Besucher wuchs die Zahl der Parkplätze von sechs im Eröffnungsjahr 1927 bis 1935 auf 149 mit 50.000 Stellplätzen. Mit der Massenmotorisierung verlor die Eisenbahn seit Ende der 1950er Jahre ihre Bedeutung als Zubringer für den Nürburgring. 1985 wurde die Weiterführung der Ahrstrecke von Kreuzberg bis Adenau eingestellt. Nahezu der gesamte Besucherverkehr verläuft seither auf inzwischen gut ausgebauten Bundesstraßen von und zu den Bundesautobahnen A 1, A 48 bzw. A 61.

Der Neubau der 1984 eröffneten Grand-Prix-Strecke, der Bau und die Erweiterung von Tribünen an der Rennstrecke sowie die Gebäude für das „Freizeitzentrum“ (1984-1994) und die „Erlebnisswelt“ (1998-2007) führten zu Waldrodungen (etwa 50 ha) und weiterer Versiegelung der Landschaft. Angesichts des maßlosen Projekts „Motorland“ von 1990, das alles bisher Dagewesene bei weitem übertroffen hätte, aber nicht realisiert worden ist, muten die in der Summe beträchtlichen Eingriffe jener Jahre fast bescheiden an. Das Projekt

„Nürburgring 2009“ hat das Ausmaß der Versiegelung der Landschaft dann aber beträchtlich erhöht. Zu den vielen Hochbauten (Boulevard, Arena, Museum mit Freizeitpark, Eifeldorf „Grüne Hölle“ im Bereich der Rennstrecke und im benachbarten Dorf Drees die Errichtung von gut hundert kleinen Einfamilienhäusern als Feriendorfanlage) kommt ihre zumeist asphaltierte oder mit Betonsteinen abgedichtete Umgebung (Zugänge, Parkplätze).

Einen besonderen Schwerpunkt bildet dabei die Inanspruchnahme von Flächen im Umfeld der Rennstrecke, deren Versiegelung zu gravierenden Folgen in einem Gebiet führt, das seit 1980 das flächenmäßig größte Landschaftsschutzgebiet in Rheinland-Pfalz darstellt und hochwertige Lebensräume für Pflanzen und Tiere – und damit auch für Menschen – beinhaltet. Viele Flächen sind dauerhaft oder bei Bedarf als Park- oder Zeltplatz ausgewiesen.

So sah sich die Nürburgring GmbH (alt) 1996 gezwungen, für einen von der damaligen Bezirksregierung – und auf Betreiben der BUND-Kreisgruppe Ahrweiler – als dauerhaft gewerteten Eingriff in Natur und Landschaft durch das 24-Stunden-Rennen einen gesetzlichen Ausgleich zu schaffen: Renaturierung bzw. Aufwertung einer etwa 26 ha großen und potenziell hochwertigen Fläche „Quiddelbacher Höhe“. Diese Aufwertung gelang so perfekt, dass 2002 die Fläche von der heute zuständigen Behörde (SGD Nord) als Naturschutzgebiet (NSG) ausgewiesen werden konnte.

Auch angrenzende Gebiete mit schützenswerten Biotopen (vgl. *MI*) sind einem hohen Gefährdungsdruck ausgesetzt, erst recht bei Veranstaltungen mit traditionell hohem Publikumsaufkommen im Umfeld der Nordschleife, z.B. beim „24-Stunden-Rennen“ oder beim Musikfestival „Rock am Ring“ mit über 80.000 erwarteten Besucher (175 Einwohner hat der Ort Nürburg), die weitgehend im Außenbereich für eine Woche ihre Zelte aufschlagen.

Gewerbepark Meuspath / Gewerbepark am Nürburgring

Der „Gewerbepark Meuspath“ bzw. heute „Gewerbepark am Nürburgring“ entstand aus einem Vorschlag zur Erweiterung der Nutzung des Nürburgrings aus dem Europäischen Tourismus-Institut in Trier im Jahre 1995. 15 ha Gewerbegebiet wurden daraufhin eingerichtet, allerdings erst auf Druck der Umweltverbände mit ökologischen Komponenten versehen: Zum Beispiel keine Errichtung von Kellern, um damit nicht die an der Wasserscheide entstehenden Fließgewässer abzugraben und um das hin zu Meuspath liegende talseitige Feuchtgebiet nicht zu gefährden. Zudem wurde zur Auflage, die Oberflächenwässer in Versickerungsmulden abzuleiten und nicht in das öffentliche Kanalnetz, so dass die Niederschläge dem lokalen Feuchtgebiet als Ressource erhalten bleiben und nicht einem weit entfernten Vorfluter – der Ahr – zugeführt werden.

EG-Öko-Audit - Betriebstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation

Insgesamt gibt es also eine Vielzahl von Problemfeldern, um deren Bewältigung sich die Nürburgring GmbH viele Jahre lang, u.a. durch die Beschäftigung eines Umweltbeauftragten in den 1990er Jahren bemüht hat. Die Neunzigerjahre standen ganz im Zeichen der Umorientierung, wenn der Nürburgring auch in Sachen Umwelt weltweit Vorreiter und Vorbild für andere Rennstrecken wurde. Bereits 1996 wurde ein fortschrittliches Umweltmanagementsystem aufgebaut – der Nürburgring erhielt 1998 als einzige Rennstrecke in der Welt die Zertifizierung nach der internen EG-Öko-Audit-Verordnung.

So wurden im Dreijahresabstand seit 1998 die Daten für ein EG-Öko-Audit für eine interne und externe Bewertung in einem Gutachten zusammengetragen und die Maßnahmen im

ökologischen Bereich, u.a. Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, aufgelistet und durchgeführt. All diese Bemühungen haben dann dazu geführt, dass in der Vergangenheit in der Motorsport-Szene gerne von „Umwelt-Auszeichnung für den Nürburgring“ geschrieben wurde. Zuletzt wurde eine Kurzevaluierung als Umwelterklärung im Rahmen des Audits in 2009 vorgenommen, also noch unter staatlicher Eigentümerschaft.

Leider sind sowohl die Einrichtung des Umweltbeauftragten, die Unterstützung der Bachpatenschaft am Wirftbach wie auch das EG-Öko-Audit im Rahmen des Insolvenzverfahrens von 2012 Opfer des Rotstiftes der Insolvenzverwalter geworden. Die BUND-Kreisgruppe Ahrweiler übt daher regelmäßig im Rahmen ihrer ehrenamtlichen Möglichkeiten eine gewisse Kontrollfunktion mit Blick auf die Abläufe an der Rennstrecke aus.

Fazit aus Teil I und II: Tourismus und Nachhaltigkeit am Nürburgring

Nahezu 90 Jahre lang ist es der Staat gewesen, der mit dem Nürburgring unverdrossen in die strukturschwache Hocheifel investiert hat. An den Argumenten dafür hat sich in diesen 90 Jahren wenig geändert. Die touristischen Probleme gab es von Beginn an. Sie sind nicht allein dem Projekt „Nürburgring 2009“ geschuldet. Es ist zweifelhaft, ob der Nürburgring dem politischen Ziel, durch Förderung des Tourismus zum „Entwicklungsschwerpunkt“ für die Eifel zu werden, jemals gerecht werden konnte. Die Rennstrecke hat immer erfolgreich das Potenzial der Rennsportfans angesprochen. Nur das wird auch die jetzt privaten Besitzer interessieren. Die Gruppe der „eigentlichen“ Eifelurlauber erreicht sie damit aber nicht. So wirkt der durch die industrielle Revolution ausgelöste Bedeutungsverlust für die Eifel bis in die Gegenwart fort.

Der Bau und Betrieb des Nürburgrings sind zudem seit jeher mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Auch Maßnahmen zu deren Kompensation können Wanderer und Urlauber nicht vom Lärm der Rennstrecke abschirmen. Ebenso wenig können sie die natürlich anmutende Ästhetik der alten Kulturlandschaft wiederherstellen. Ökologisch hochwertige Flächen im Umfeld des Nürburgrings bleiben dauerhaft bedroht und bedürfen einer ständigen Überwachung

Dem Nürburgring sollte bei der Bewältigung der strukturellen Probleme der Region immer eine Schlüsselrolle zukommen. Seine diesbezügliche Wirkung wurde jedoch überschätzt. Noch die im aktuellen Landesentwicklungsplan von Rheinland-Pfalz für das Jahrzehnt 2008 bis 2018 erfolgte erstmalige Ausweisung des Nürburgrings als „Entwicklungsschwerpunkt“ für die Eifel entspricht sogar verstärkt einem Wunschdenken, als dass sich die eng begrenzte Ausstrahlung dieses touristischen Solitärs in der dünnbesiedelten Region tatsächlich als Entwicklungsschwerpunkt manifestieren würde. Selbst noch im Entwurf zum Regionalen Raumordnungsplan „Mittelrhein-Westerwald“ (die Eifel ist hier eingeschlossen) von 2016 steht der Nürburgring unverändert als Entwicklungsschwerpunkt – trotz aller bisherigen (weitgehend) negativen Erfahrungen seit 2009.

Welche positive Strukturentwicklung der Hocheifel könnte dem Nürburgring zugeschrieben werden? Die touristischen Anlagen in Nürburg und im weiteren Umfeld sind nach wie vor auf den Veranstaltungskalender des Nürburgrings zugeschnitten, also auch im Ansatz keine Verlagerung der Angebote in die kaum nachgefragten Monaten November bis April und in die Region. Die Entwicklung eines Tourismus, der die Landschaft im Ziel hat, bildet sich in der Hocheifel nur da heraus (vgl. etwa die „Traumpfade“), wo sich der vom Nürburgring ausgehende Umweltfaktor „Lärm“ nicht mehr feststellen lässt. Dennoch hat der Bau und Betrieb des Nürburgrings vor allem durch die seinerzeitigen deutlich verbesserte

Verkehrerschließung die periphere Situation weiter Teile der Eifel, besonders der Hocheifel, gemildert und hier einen beachtlichen punktuellen Rennsport-Tourismus wie auch gewerbliche Investitionen induziert. Zugleich sichert er die Aufrechterhaltung einer infrastrukturellen Versorgung der Region, die ohne ihn in ihrem Bestand gefährdet wäre. Strukturpolitik in der Eifel benötigt einen langen Atem und freut sich auch über extrem kostspielig erworbene, bescheidene Erfolge.

Literatur

AGIMUS GmbH (Umweltgutachterorganisation & Beratungsgesellschaft): Agimus validiert den Nürburgring, Newsletter 01/2001, Braunschweig

Baumann, H.: Wirtschafts- und verkehrsgeographische Auswirkungen von Sportveranstaltungen hohen Publikumsinteresses. Ein Beitrag zur Geographie des Freizeitverhaltens. Ahrensburg 1973 (Schriftenreihe für Sportwissenschaft und Sportpraxis 15)

Behrnt, M. und J.-Th. Födisch: Kleiner Kreis – Großer Ring. Adenau und der Bau des Nürburgrings. Köln 2010

Brogiato, H.P., W. Grasediek und P. Neu: Geschichte der Eifel und des Eifelvereins von 1888 bis 1988. In: Die Eifel 1888-1988. Zum 100jährigen Jubiläum des Eifelvereins. Trier 1988, S.141-542

Bungarten, Th.: „Kein Motorland im Eifelland“. Zur Komplexität der ökologischen Kommunikation zwischen Bürgerinitiative, staatlichen Institutionen, Medien, Parteien und Unternehmen. In: Th. Bungarten (Hrsg.): Gesellschaftliche und Ökologische Kommunikation. Tostedt 1997, S.85-116 (Beiträge zur Wirtschaftskommunikation 7)

Deubel, Ingolf: Das Nürburgring-Desaster – aus der Sicht eines Mitverantwortlichen. In: Zeitschrift für Staats- und Europawissenschaften, Bd.13. Baden-Baden 2015, S.33-74.

Doering-Manteuffel, S.: Die Eifel. Geschichte einer Landschaft. Frankfurt/New York 1995

Engstfeld, P.A.: Raumordnungsziele und geographische Strukturentwicklung. Darstellung am Beispiel der Verbandsgemeinde Adenau. Düsseldorf 1976 (Düsseldorfer Geographische Schriften 3)

European Commission: Commission Decision of 2014 on the state aid SA.31550 (2012C) (ex 2012/NN) implemented by Germany for Nürburgring. Brüssel 2014 (am 01.10.2014 verkündet)

Habermann, H.: Nürburgring-Neubau dient nicht nur dem Rennsport. Entwicklungskonzeption für den Tourismus vorgelegt. Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 38 (1981), S.133-135

Haffke, J.: Kulturlandschaften und Tourismus. Historisch-geographische Studien in Ahrtal und Hocheifel (Nürburgring). Diss. Bonn 2009

Haffke, J.: Der Nürburgring. Tourismus für Millionen. Bonn 2010

Haffke, J.: Vom „Rheinischen Sibirien“ zum „Mythos Nürburgring“. Tourismus für die Hocheifel 1820-2010. Koblenzer Geographisches Kolloquium 33 (2011), S.41-55

Haffke, J.: Gesamtinhaltsverzeichnis der Zeitschrift „Der Nürburg-Ring“ (Der Nürburg-Ring 1926 – 1932, Der Nürburgring 1933 – 1952, Nürburgring 1953 – 1974). Monatsschrift für Motorsport. Jg.1, 1926 – Jg.14, 1939; 1947/48; Jg. 15, 1949 – Jg.42, 1974. In: www.motor-kritik.de als Anhang zu Wilhelm Hahne: „Der Nürburg-Ring“: Die Zeitschrift!, Beitrag vom 14. Februar 2017.

Haffke, J. und F.-J. Knöchel: Die Eifel als Tourismusegebiet. In: W. Schmid (Hrsg.): Die Eifel. Beiträge zu einer Landeskunde. Düren 2013, S.227-246 (Festschrift 125 Jahre Eifelverein 1888-2013, Bd.2)

Haffke, J. und W. Sander: 85 Jahre Nürburgring. Touristische Visionen und Illusionen für die Eifel. Eifeljahrbuch 89 (2013), S.40-51

Haffke, J. und W. Sander: Der Nürburgring 1927 – 2017. 90 Jahre Visionen und Illusionen der Strukturpolitik für die Eifel. In: Koblenzer Geographisches Kolloquium, Jg.40 (Sonderheft Festschrift Rainer Graafen), 2018, S.169-188.

Hahne, W.: „Nürburgring 2009“. Skandal? – Affäre? Daun 2010

Rechnungshof Rheinland-Pfalz: Gutachtliche Äußerung gemäß § 88 Abs.3 Landeshaushaltsordnung zum Projekt „Nürburgring 2009“. Speyer 2010

Rechnungshof Rheinland-Pfalz: Gutachtliche Äußerung gemäß § 88 Abs.3 Landeshaushaltsordnung zum „Zukunftskonzept Nürburgring“. Speyer 2014

Sander, A.: Fremdenverkehr am Nürburgring. Statistische Monatshefte Rheinland-Pfalz, Hf.6, 1984, S.134-137

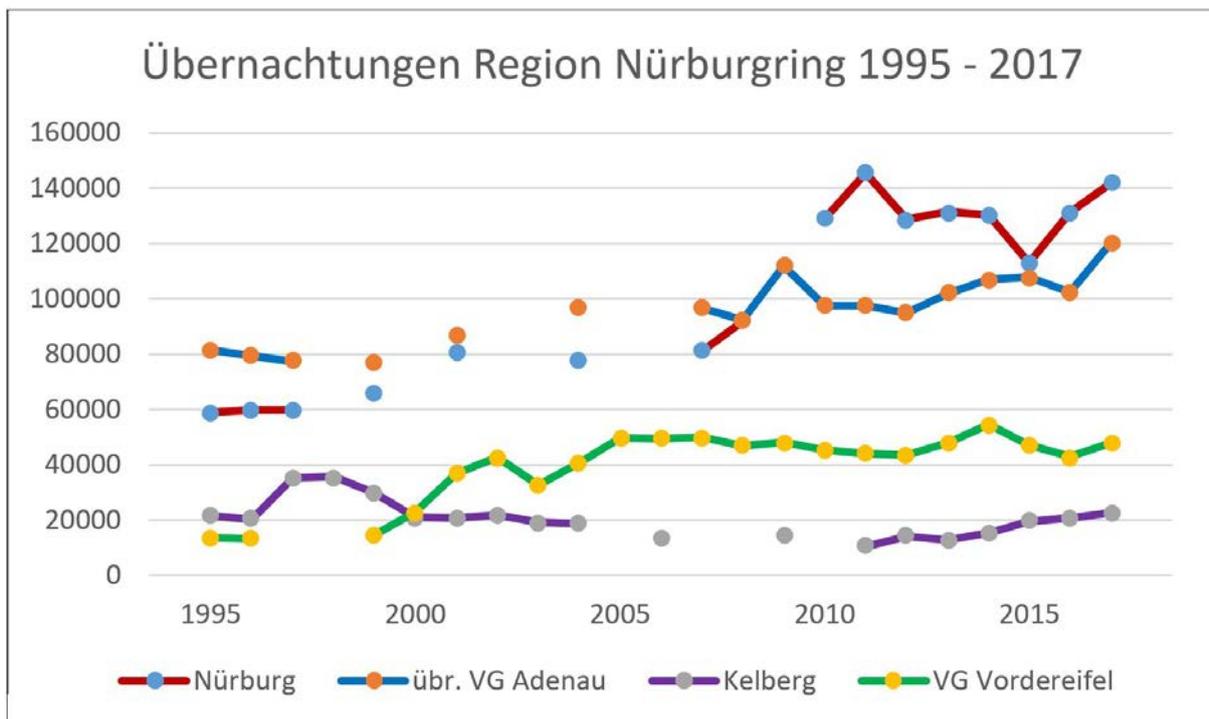
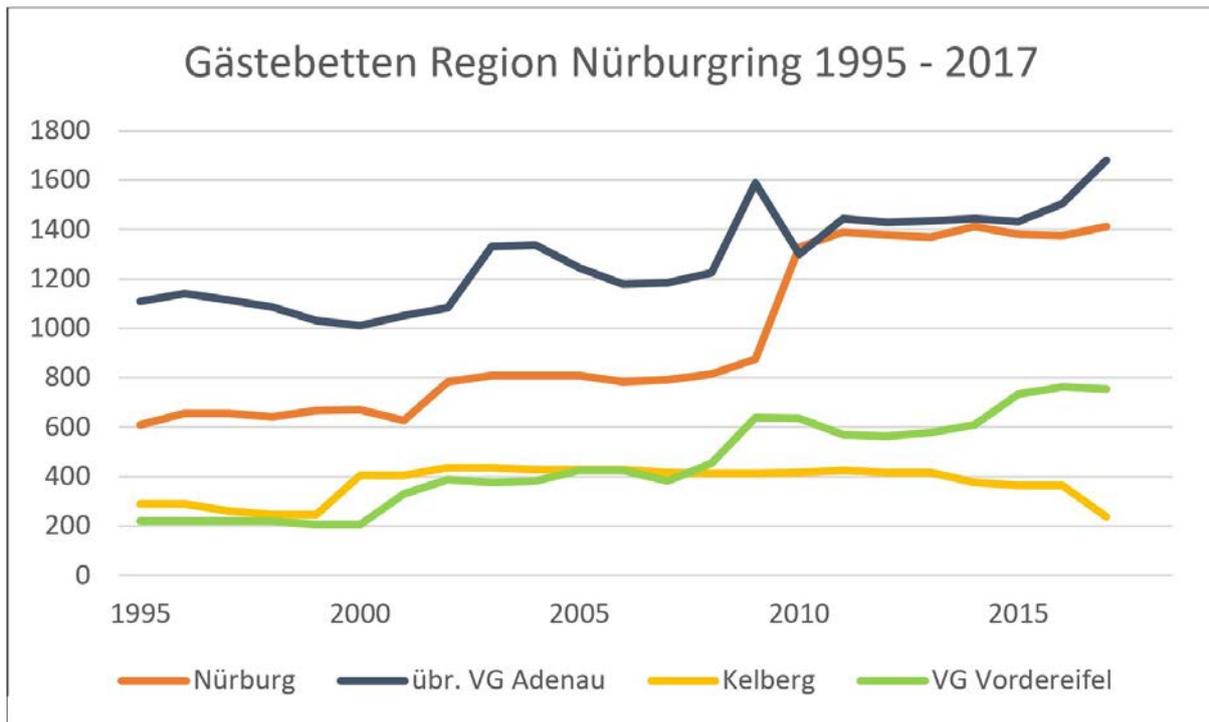
Sander, W.: Der Nürburgring. Bedeutung einer Rennstrecke für die wirtschaftliche Entwicklung eines peripheren Raumes. Geographie und Schule 6 (1987) H. 47, S.21-34

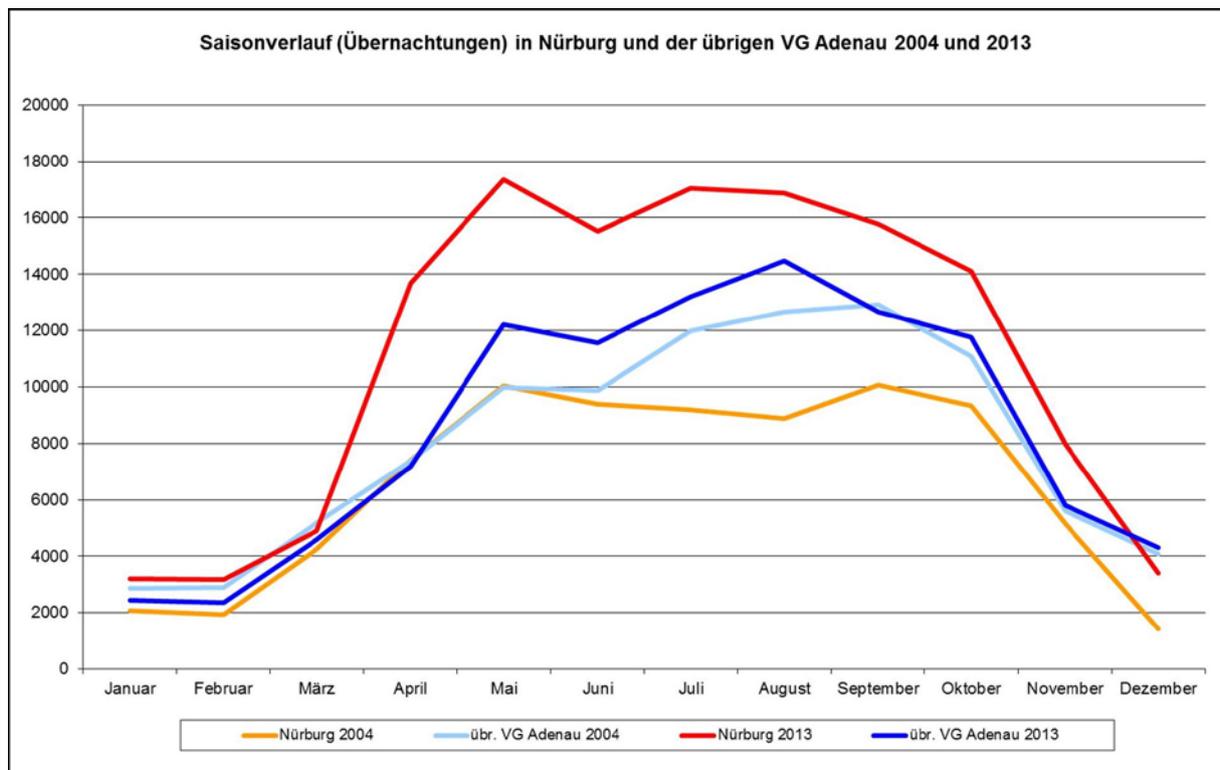
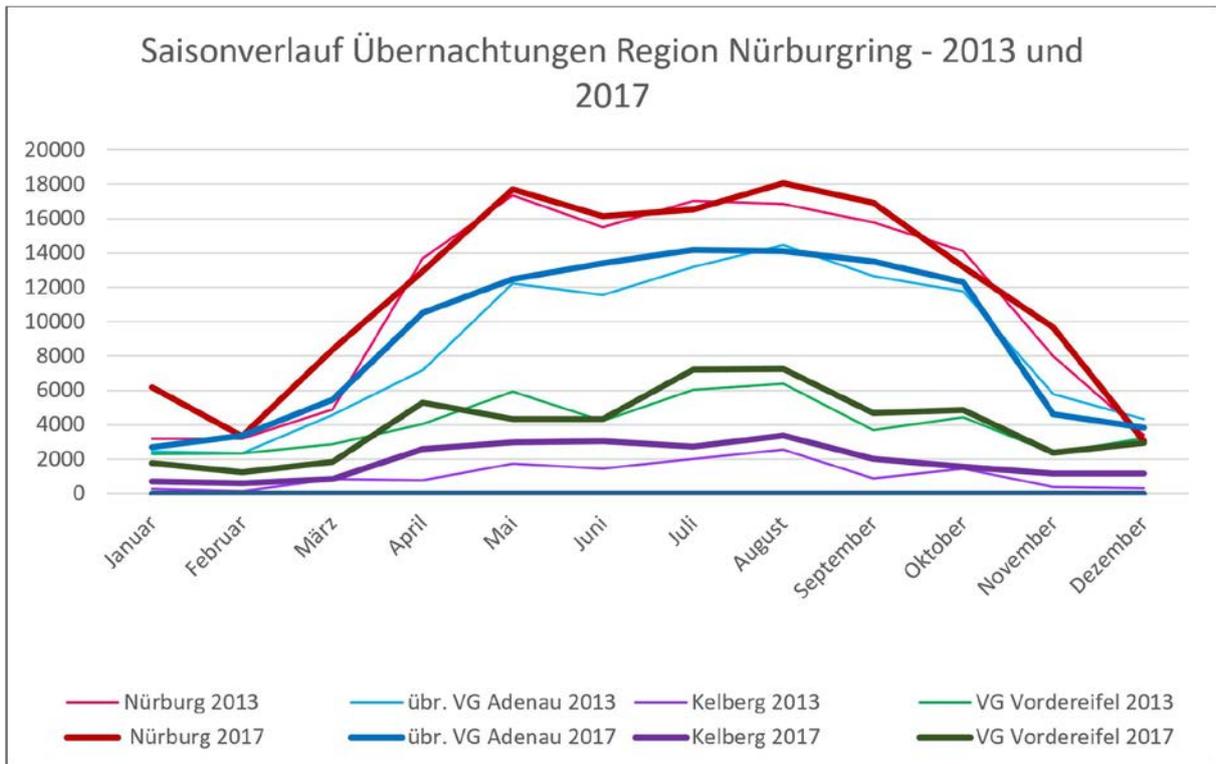
Scheuer, L.: Nürburgring. Tradition und Fortschritt. Koblenz 1984

Steinecke, A. und N. Haart (Hrsg.): Regionalwirtschaftliche Effekte der Motorsportgroßveranstaltungen „Formel-1-Grand-Prix 1996“ und „Truck-Grand-Prix 1996“ auf dem Nürburgring. Trier 1996 (ETI-Texte 11)

Verwaltungsbericht des Kreises Adenau 1925. Adenau 1925

Anhang





Datenquelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Bad Ems
 Entwurf: Jürgen Haffke