

Winfried Sander und Jürgen Haffke

Der Nürburgring im Winter

Der unerfüllte Traum vom ganzjährigen Tourismus in der Hocheifel

(Manuskript für das Eifeljahrbuch 2022)



Abb. 1: Der Nürburgring und Nürburg in tiefem Winter, 16. Februar 2010. Foto: Andreas Schmickler

Spätestens mit dem Rücktritt von Prof. Dr. Ingolf Deubel als rheinland-pfälzischer Finanzminister (SPD) im Kabinett von Ministerpräsident Kurt Beck (SPD) einen Tag vor der offiziellen Eröffnung des Großprojektes „Nürburgring 2009“ (10. Juli 2009) begann das spektakuläre Scheitern des bisher letzten Kapitels im Versuch um einen Ganzjahrestourismus im Umfeld der Rennstrecke in der Hocheifel. Auch mehr als 10 Jahre danach beschäftigt das Thema noch die Gerichte, die Wissenschaft und vereinzelt die Presse.¹ Die Privatisierung der Rennstrecke 2014 nach der Insolvenz 2012 dokumentiert, dass der Staat, zuletzt Rheinland-Pfalz und der Landkreis Ahrweiler, von der seit der Gründung 1925 propagierten Strategie Abschied genommen hat: Er wollte mit Hilfe des Nürburgrings die schwache Wirtschaftsstruktur der Eifel, insbesondere der Hocheifel, stärken. Zwar hatten die rennsportlichen Veranstaltungen und die Möglichkeit, den „Ring“ selbst befahren zu können, tausende, vornehmlich männliche Fans begeistert, was auch gegenwärtig noch gilt, aber die regionalpolitischen Effekte blieben und bleiben nachweislich auf ein sehr enges Umfeld beschränkt. Vor allem der Tourismus im Dorf Nürburg (175 Einwohner) ist der Nutznießer. Der Saisonverlauf am Nürburgring strahlt aber kaum auf die benachbarten Gemeinden Kelberg und die Vordereifel aus, was

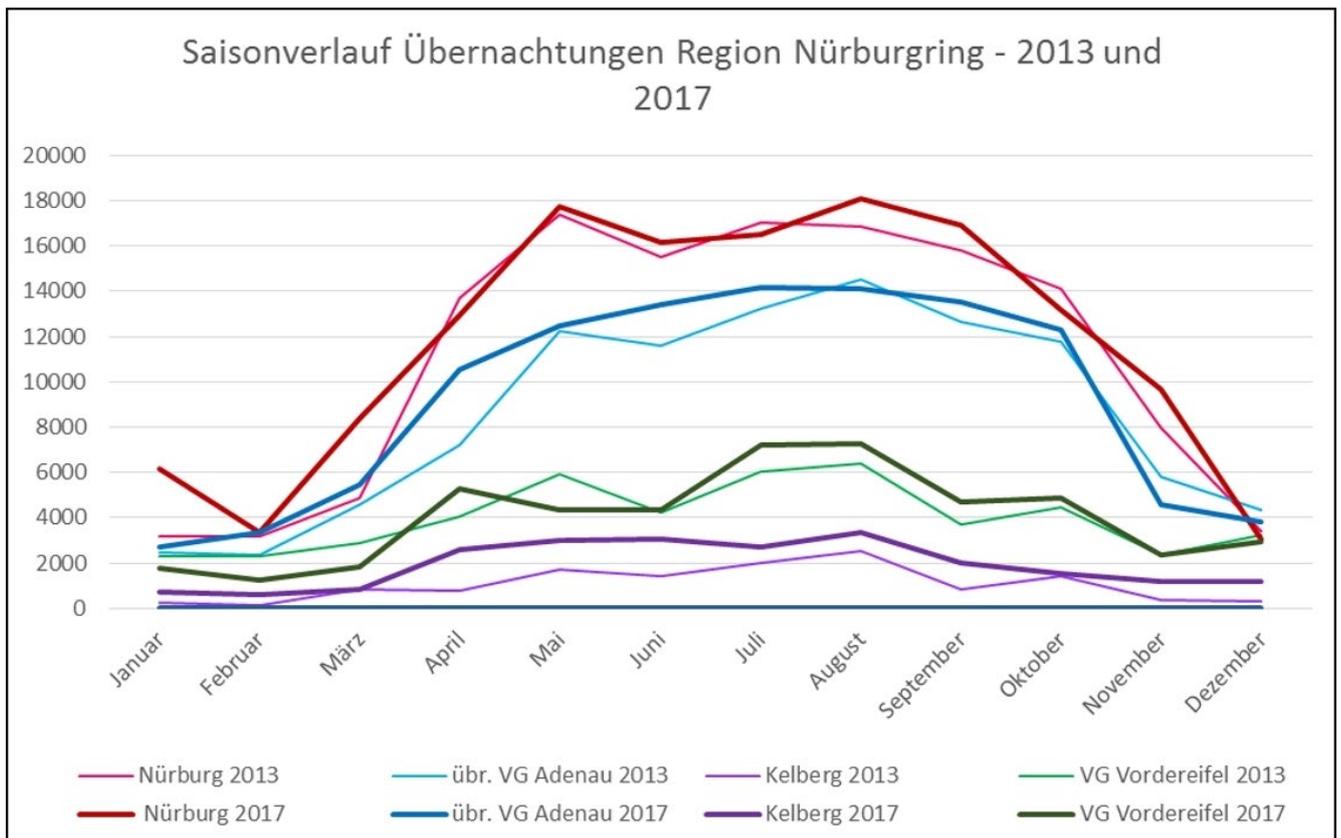


Abb. 2: Der Saisonverlauf der Übernachtungen in der Region Nürburgring 2013 und 2017 verändert sich kaum im Vergleich der Jahre. Nürburg dominiert den Tourismus deutlich. Schon in geringem Abstand zur Rennstrecke wirkt sich der Rennsporttourismus nicht mehr auf die Umlandgemeinden aus. Eine Wintersaison gibt es weder am „Ring“ noch in der Umgebung. Daten: Stat. Landesamt Rheinland-Pfalz, Entwurf: Jürgen Haffke

demonstriert, und schon gar nicht auf die gesamte Eifel. Zugleich weist sie auf ein weiteres grundsätzliches Problem für einen wirtschaftlichen Tourismus am Nürburgring und in der Hocheifel: Von November bis März/April bestimmt winterliche Ruhe das „Geschehen“.

Winter am Nürburgring 1927 - 1989: Mit der Natur Wintersport

Die Winter in über 500 m ü. NHN in der Hocheifel sind rauer, d.h. kühler und feuchter als am Rhein; das belegen die Daten der Station Nürburg/Barweiler des Deutschen Wetterdienstes.²

Ausgewählte Klimadaten von Nürburg in 627 m NHN (nach Eisbach 2004, S.97): Jahresmittel der Lufttemperatur: 6,7 Grad Celsius; höchste gemessene Temperatur: 36,0 Grad; tiefste gemessene Temperatur: -20,5 Grad; Sommertage (Maximum über 25-Grad): durchschnittlich 10 im Jahr; Frosttage (Minimum unter null Grad C): durchschnittlich 109 im Jahr; Jahresmittel des Niederschlags 872 Liter/m²; Niederschlag durchschnittlich an 145 Tagen im Jahr. Dagegen kommt die Messstation am Flughafen Köln-Bonn gerade mal auf 50 Frosttage und 569 mm Jahresniederschlag!

Als am 18. Juni 1927 der Nürburgring öffnete, war eigentlich klar, dass die Rennsportsaison auf die Monate April bis Oktober beschränkt sein würde. Aber schon zuvor hatte Konrad Specht, Oberturnwart des Turn- und Wintersport-Vereins Adenau, in Heft 1 (Januar)/1927 der Zeitschrift „Der Nürburg-Ring“ für „Schifahrten am Nürburg-Ring“ geworben. Er sprach Wochenendausflügler aus den rheinischen

Großstädten an und schwärmte von einem „wahren Winterparadies“, das es auch unter Nutzung der Rennbahn als Piste zu genießen gelte: „Für Rodel und Bob bilden die bei Adenau gelegenen Teile der Rennstrecke eine geradezu ideale und sonst im Rheinland kaum noch vorkommende Bahn. Auch eine Eisbahn fehlt nicht. Aber der König im Wintersport – der Schilaufer – hat doch von diesem Gebiet den größten Nutzen.“ Bei guter Schneelage verkehrte im Winter 1927/28 ein „Wintersportsonderzug“ zwischen Köln und Adenau, Abfahrt 5:52 Uhr ab Köln-Mülheim, Ankunft 8:53 Uhr in Adenau, Rückfahrt 18:15 Uhr und Ankunft 21:00 Uhr in Köln-Mülheim (Der Nürburg-Ring Heft 13/1927). Dennoch wollte man nicht fünf Monate lang gänzlich auf den Automobil- und Motorradsport am Nürburgring verzichten. Im Oktober 1927 kam der Vorschlag auf, eine „Rheinische Winterfahrt“ zu veranstalten, in deren Mittelpunkt der Nürburgring stehen sollte: „Man könnte da an eine mehrstündige Zuverlässigkeitsfahrt, oder an ein Bergrennen oder an Geschicklichkeitsprüfungen auf dem Start- und Zielplatz – oder an eine Verbindung dieser Sportarten in einer einzigen Veranstaltung denken“ (Der Nürburg-Ring Heft 12, 1927, S. 17). Durchgesetzt hat sich diese Idee nicht. Werbung für Wintersport findet sich noch 1928, setzt dann fünf Jahre lang aus, taucht 1933/34 kurz auf und kehrt ab 1952 zurück. Erst da wurde, den an der benachbarten Hohen Acht herrschenden Betrieb im Blick, auch in Nürburg in Wintersportanlagen investiert. Am 10./11. Januar 1953 wurden eine Sprungschanze (40 - 45 m Sprungweite), ein Steilhang für Torläufe, einer für Abfahrtsläufe, ein Skilift, eine Rodelbahn sowie Übungsgelände für Anfänger eingeweiht. „Neben der Sommersaison hat Nürburg nun auch eine Wintersaison, also jene glückliche Kombination, die nur wenige Gebiete für sich in Anspruch nehmen können. ... Man glaubte sich in eine Nürburgring-Veranstaltung versetzt, als der Anmarsch der Zuschauer begann ... Die Zahl der Zuschauer war mit 5000 nicht überschätzt“ (Nürburgring Heft 2, 1953, S.34), während in den Vorkriegsjahren nie Zahlen zum Besucheraufkommen genannt worden sind. Ab 1966 standen Erweiterungen der Anlagen in Nürburg und an der Hohen Acht an. „Auch für Kraftfahrer gibt es eine Wintersportmöglichkeit, nämlich Skijöring auf dem Start- und Zielplatz des Nürburgrings. Diese Sportart erfreut sich einer ständig wachsenden Beliebtheit“ (Nürburgring 1965, Heft 2, S.18), d.h. Autos zogen Skifahrer, was sonst eigentlich Pferde oder Hunde erledigten. Ein nennenswerter Wintertourismus entstand allerdings angesichts unsicherer Schneeverhältnisse nicht, was aber nicht ausschloss, dass zu den winterlichen „Elefantentreffen“ der „unverwüstlichen Fahrer schwerer Motorräder“ sich über 6000 Maschinen einfanden (Michels 1967, S. 48). Nürburg erhielt 1967 zwar den Rang eines „Luftkurortes“, aber Wintersport als Basis einer Wintersaison spielte keine Rolle mehr. Das dreibändige Gutachten der Steigenberger Consulting GmbH (1979/80) „Fremdenverkehrsplanung Nürburgring“ konzentrierte sich folglich nur auf die Sommermonate.³ 1981 gab es als winterliche Attraktion immerhin ein Schlittenhunderennen und gespurte Loipen auf der vor dem Umbau befindlichen Rennstrecke.

Winter am Nürburgring 1990 - 2013: Gegen die Natur „Motorland“, „Erlebniswelt“ und „Nürburgring 2009“

1984 wurde die für künftige Grand-Prix-Rennen neugebaute Kurzstrecke des Nürburgrings in Betrieb genommen. Damit einher gingen in den Folgejahren größere Investitionen in die touristische Infrastruktur („Freizeitzentrum Nürburgring“). „Neues Nürburgring-Flaggschiff sticht in See“, formulierte im November 1989 Rainer Mertel, Hauptgeschäftsführer (1984 - 1994) der damals noch staatlichen Nürburgring GmbH, bei der Eröffnung des neuen, unmittelbar die Rennstrecke berührenden Dorint-Hotels in Nürburg. Er dachte dabei vermutlich schon an das Millionenprojekt

„Motorland“, das er im Frühjahr 1990 mit der rheinland-pfälzischen Landesregierung (CDU/F.D.P.) und Rainer Brüderle (F.D.P.) als zuständigem Wirtschaftsminister der Öffentlichkeit präsentieren würde.

„Motorland“ 1990

Das Vorhaben Freizeitpark „Motorland“ unter dem Thema „Hightech und Automobilität“ sollte ab Beginn der 1990er Jahre vor der Haupttribüne innerhalb von fünf bis sechs Jahren als weltweit erster vollüberdachter Freizeitpark entstehen.

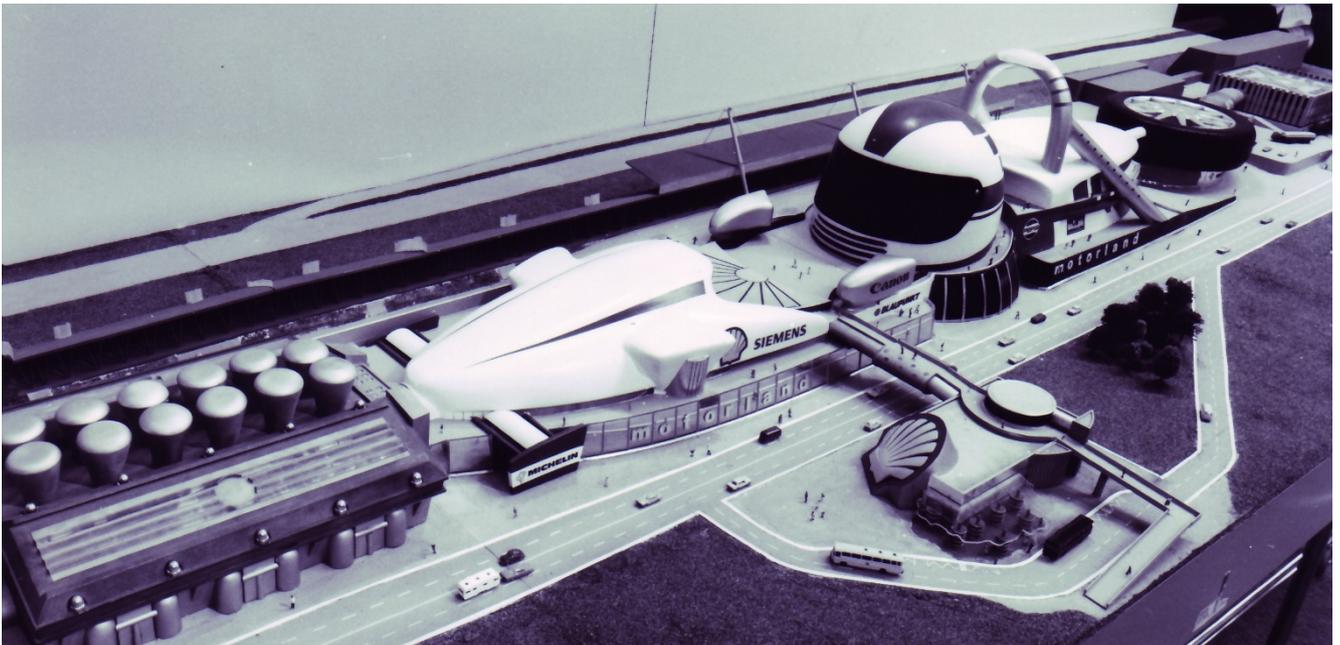


Abb. 3: Modell des monströsen Projekts „Motorland“ (1990), das sich mit 80 m Breite auf 700 m entlang der gesamten Haupttribüne erstrecken sollte. Der Helm sollte 50 m hoch sein, der Überrollbügel 63 m. Foto: Werner Mertens, Medienzentrum Ahrweiler

Das Vorhaben war in mehrfacher Hinsicht gigantisch: Mit einer Dimension von etwa 700 Meter Länge, bis zu 80 Meter Breite und 65 Meter Höhe, mit einem krönenden Helm und einer Aussichtsplattform in Metall und Glas, die virtuell verlängert bis zum Fuß der Nürburg reichte. Kein geringerer als der Oscar-Filmpreisträger Rolf Zehetbauer war engagiert worden, um eine Kulisse von weltweit einzigartigem Ausmaß zu erstellen. Die Dimensionen und die angepeilten Besucherzahlen warfen dann in der Öffentlichkeit Fragen zu Umwelt und Sozialem auf, mit denen die Planer bis dahin offenbar nicht gerechnet hatten. Wenige Tage nach der offiziellen Vorstellung des Projektes gründete sich eine Bürgerinitiative (BI) mit dem programmatischen Namen „Kein Motorland im Eifelland“. Ihr gelang Erstaunliches: Die gesamte Klaviatur der medialen Öffentlichkeitsarbeit der beginnenden 1990er Jahre wurde angeschlagen. Eine Vielzahl von Flugblättern wurde verfasst und in der Verbandsgemeinde Adenau und weiteren umliegenden Orten von der schnell wachsenden Zahl der Mitglieder an alle Haushalte verteilt; eine umfassende Raum- und Umweltanalyse des gesamten Projektes wurde erstellt; eine visuelle fotografische Montage simulierte eine bildhafte Vorstellung des Projekts in der Landschaft, was sehr hilfreich war, wenn die Gruppe zu Aufklärungsarbeit über die größeren Dörfer der Hocheifel zog. Bei zwei zentralen Informations- bzw. Diskussionsveranstaltungen mit über 100 und

gar einmal 500 Teilnehmern kamen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu Wort. Der neue, private Radiosender „RPR“ zeichnete in seiner Gründungsphase dankbar Telefoninterviews mit Mitgliedern der Gruppe auf und sendete sie mehrmals am Tag. Der SWR sandte ganztägig ein Filmteam für die landesweiten Abendnachrichten. Der Zugang zu den regionalen Zeitungen mit kritischen Journalisten war intensiv. Die Frankfurter Rundschau entsandte einen Kollegen und veröffentlichte einen halbseitigen, analytisch-kritischen Artikel. Die BI konnte sich in einer einstündigen Radiodiskussion beim SWR in Mainz mit Planern und Befürwortern auseinandersetzen. Der Kandidat als Ministerpräsident für die SPD, Rudolf Scharping, machte seine Aufwartung in einem Gespräch mit der BI in Begleitung der jungen Frau Andrea Nahles aus Weiler bei Mayen, die später in der SPD bundesweite Karriere machte.

Bündnispartner wurden vor Ort aktiv mit dem BUND und dem Deutschen Bund für Vogelschutz (später NABU) gewonnen. Alle damals anerkannten Landespflegeverbände in Rheinland-Pfalz schlossen sich ebenso an. Aus dem Stand und ohne Vorwarnung gelang es der Bürgerinitiative „...ein Beispiel und ein Lehrstück für Formen politischen Handelns und die demokratische Realität in der Bundesrepublik“ zu zeigen, wird Prof. Dr. Theo Bungarten, Germanisches Seminar der Universität Hamburg, 1997 in einem vielfach zitierten Aufsatz schreiben. Der „Clou“ gelang aber mit der Idee eines Mitgliedes der Gruppe, die potenziellen Sponsoren und Investoren aus dem Bereich der Automobilindustrie anzuschreiben, die Bereitschaft zur Investition abzufragen und die kritische Stimmung in der Bevölkerung darzustellen. Schließlich wollte sich nur ein einziges Unternehmen, mit einer bezogen auf das Gesamtvolumen der Baukosten unwesentlichen Summe, in die Planungen finanziell einbinden lassen.

Die Reaktion der Planer auf die Aktivitäten war eine mehrseitige Hochglanzbroschüre des Wirtschaftsministeriums als Hauswurfsendung in der Verbandsgemeinde Adenau. Damit nicht genug: Die global agierende Beraterfirma „McKinsey“ empfahl: „Das faszinierende Projekt sollte weiterverfolgt werden.“ Der Kreistag in Ahrweiler beschloss in einer Resolution am 29. Juni 1990: „Er betrachtet ‚Motorland‘ als Teil der 1984 erstellten touristischen Gesamtkonzeption rund um den neuen Nürburgring mit positiven Auswirkungen für die dort lebende Bevölkerung.“ Die Landesregierung wollte aus 44 festen Arbeitsplätzen 200 machen. Als sich die Finanzierung in der angedachten Form nicht realisieren ließ (25 Prozent über Sponsoren, der große „Rest“ der Bausumme von 400 Mio. DM durch private Investoren), wurde das Projekt sang- und klanglos fallen gelassen. Unter Berücksichtigung der absehbaren Preissteigerungen ließen sich für das Projekt (einschl. Zinsen) etwa 530 Millionen Mark kalkulieren – bei einer (langen) Bauzeit von etwa sechs Jahren. Wer erinnert sich heute schon noch an „Motorland“?



Abb. 4: Die „Motorland-Schnecke“, Ausschnitt aus dem Flugblatt Nr.7 der Bürgerinitiative „Kein Motorland im Eifelland“ vom März 1991: Was mit den Reitern Wirtschaftsminister Rainer Brüderle (r.) und Rainer Mertel als Hauptgeschäftsführer am Nürburgring flugs daher kommen wollte, wurde von der Bürgerinitiative binnen eines Jahres zur Schnecke gemacht. Quelle: Winfried Sander

„Erlebniswelt Nürburgring“ 1998 – 2007

Ein neues Konzept für den Nürburgring-Tourismus gab die Idee eines geschlossenen Großprojektes auf und setzte auf ein modulares System „einzelner, voneinander unabhängig nutzbarer Attraktionen“, die „wetter- und saisonunabhängig genutzt“ und „auch durch überdachte Wege (eventuell mit Förderbändern) miteinander verbunden werden“ können. Die „Erlebniswelt Nürburgring“ entsprang einem Gutachten des Europäischen Tourismus Instituts an der Universität Trier 1993, das zugleich die Errichtung eines Gewerbeparks im benachbarten Meuspath empfahl.⁴ Mit der Umsetzung dieses Konzepts war die Geschäftsführung (Dr. Walter Kafitz) ab 1998 beschäftigt. Es entstanden neben dem schon 1984 errichteten Rennsportmuseum jetzt für über 25 Mio. Euro die Hallen „Mythos Nürburgring“, „Faszination Automobil“, „Faszination Mobilität“ und eine „Indoor-Kartbahn“, die auch im Winter für Besucher offenstanden, wenn es auf der Rennstrecke nichts zu sehen und erleben gab. Alle diese Gebäude wurden 2007 wieder abgerissen. Sie mussten weit größeren Plänen weichen.

„Nürburgring 2009“

Regierungen und Geschäftsführer im Land Rheinland-Pfalz wechselten (Koalition SPD/FDP 1991-2006, SPD 2006-2011, SPD/Bündnis90 Die Grünen 2011-2016, SPD/FDP/Bündnis90 Die Grünen 2016-2021), die Wechselhaftigkeit des Wetters blieb. Vor diesem Problem stand auch Geschäftsführer Dr. Walter Kafitz (1994-2009) am Nürburgring, der über enge Parteikontakte zur Landesregierung verfügte. Alle staatlichen Geschäftsführer waren seit 1981 von der jeweiligen Landesregierung regierungsparteinah berufen worden. Nach wirtschaftlich dürrer bzw. dünnen Jahren wagte er den nächsten Schritt mit einem angedacht richtungsweisenden Projekt „Erlebnisregion Nürburgring“, 2007 zu „Nürburgring 2009“ mutiert: Ein neues „Motorland“, jetzt als ganzjähriges „Freizeit- und Businesszentrum“ deklariert, mit eckigen Hallen und viel Beton. Das Konzept für die Anlage zum Transport der Idee „Mobilität“ war von Anfang an in seinen Dimensionen trotz positiver wissenschaftlicher Begleitanalysen fragwürdig mit einem Sammelsurium von Erweiterungen: entlang der Start- und Zielgeraden die schnellst beschleunigende und mit Druckluft betriebene „Achterbahn“ der Welt; Ferien- und Offroadpark in einigen Kilometern Entfernung; aktives „Spiele-Museum“ in Kombination mit der mit Druckluft betriebenen Achterbahn sowie mehrere Gastronomie- und Hoteleinrichtungen im unmittelbaren Umfeld; eine mittelgroße multifunktionale Eventhalle an einem innenliegenden „Boulevard“ als Flaniermeile mit Boutiquen und damals weltgrößter Video-Wand – alles ausgerichtet auf das Thema „Freizeit und Motorsport“; zudem eine passende und integrierte Tiefgarage und ein Spielkasino. Die Reaktion bzw. Zustimmung war in der SPD-Landesregierung (Ministerpräsident Kurt Beck) uneingeschränkt positiv, aber in der Opposition, Wirtschaft und (medialer) Öffentlichkeit verhalten bis ablehnend. Hauptproblem war die private Finanzierung, deren Umfang zudem aus dem Ruder lief. In ähnlicher Größenordnung wie bei „Motorland“ galt es, Investoren zu begeistern, was bis zum Vorabend des offiziellen Eröffnungstages im Juli 2009 nicht gelang. Der zuständige Finanzminister Deubel trat an jenem Vorabend zurück. Im Verlauf weiterer Enthüllungen und zahlreicher finanzieller Ungereimtheiten fand sich doch eine Investorengruppe „Lindner & Richter“, die allerdings selbst nicht genügend Eigenkapital mitbrachte, sondern über das Land Rheinland-Pfalz notwendige Kredite erhielt und schließlich auf Pachtbasis von 20 Jahren mit Verlängerungsoption das Unternehmen begann. Schon 2012 wurde der Pachtvertrag einseitig vom Land wegen nicht eingegangener Pachtzahlungen gekündigt und kurz darauf die Insolvenz der Nürburgring GmbH eingereicht.⁵

Hat der gewaltige Neubau Auswirkungen auf die Wintersaison am Nürburgring gehabt?

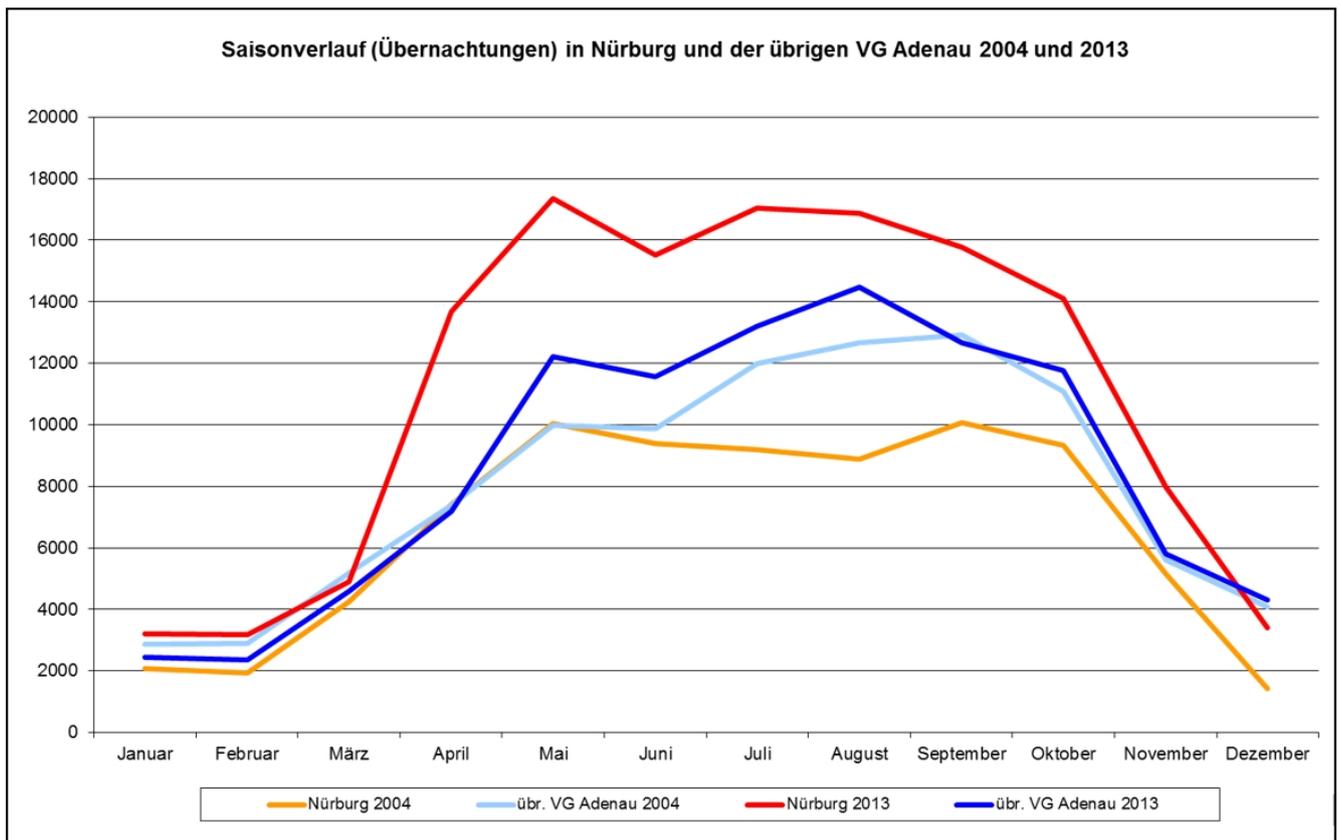


Abb. 5: Der Saisonverlauf (Übernachtungen) in Nürburg und den übrigen Gemeinden der Verbandsgemeinde Adenau 2004 und 2013. In beiden Jahren gab es Formel 1-Rennen. Während Nürburg in den Sommermonaten deutlich von den Baumaßnahmen des Projekts „Nürburgring 2009“ profitiert und allein alle übrigen Gemeinden der VG Adenau überflügelt, ist das Wachstum anderenorts nur bescheiden. Die Sommersaison hat sich geringfügig verlängert, aber eine Wintersaison gibt es weder in Nürburg noch in den Dörfern der Umgebung. Daten: Stat. Landesamt Rheinland-Pfalz, Entwurf: Jürgen Haffke

Vergleicht man den Saisonverlauf in zwei Jahren mit Formel 1-Rennen vor und nach dem Bau von „Nürburgring 2009“: 2004 und 2013. Die Sommersaison zeigt sich jetzt geringfügig verlängert und deutlich stärker auf Nürburg konzentriert, die Wintersaison bleibt unverändert sehr schwach. Eine ganzjährige Nutzung hätte sich anders niederschlagen müssen. Obwohl große wetterfeste räumliche Potenziale zur Verfügung stehen, war und ist es bisher nicht gelungen, diese im Sommer und erst recht im Winter mit attraktiven Angeboten und Veranstaltungen zu füllen, die neben Tagesbesuchen auch Übernachtungen generieren könnten. Rennsporttouristen und Erholungsurlauber haben allerdings sehr unterschiedliche Vorstellungen davon, was für sie attraktiv ist. Beide Zielgruppen fühlten sich offensichtlich durch das „Freizeit- und Businesszentrum“ am Nürburgring nicht im erhofften Maße angesprochen. Das Steigenberger Gutachten (1979) hatte genau aus diesem Grund zur Verbesserung der touristischen Angebote in der Eifel empfohlen, ein Freizeitzentrum als Großprojekt abseits vom Nürburgring in der Ahr-Eifel zu schaffen. Warum man das weder 1990 bei „Motorland“ noch bei „Nürburgring 2009“ beherzigt hat, sollte einmal unter Heranziehung der alten Akten erforscht werden.⁶ Angesichts der dünn besiedelten Hocheifel und der relativ weit entfernten Städte entlang des Rheins erscheint das jetzt vorhandene räumliche Potenzial für die Nachfrage aus dem Nürburgring-Umland als völlig überdimensioniert.

Winter am Nürburgring 2014 – 2021: Weder Wintersport noch wetterfester Tourismus

Bringt der Nürburgring die Region weiter? Wie sieht es aus mit der angeblichen Abhängigkeit? Ist die Region zukunftsfähig (geworden) – ohne die staatliche Rennstrecke? Der Landtag von Rheinland-Pfalz reagierte sogleich nach der Insolvenz und beschloss 2013 folgendes Gesetz, in dem der § 1 besagt: „Zweck des Gesetzes ist es, die Benutzung des Nürburgrings durch die Allgemeinheit dauerhaft zu gewährleisten, damit dieser weiterhin der Förderung des Kraftfahrzeugwesens und des Motorsports, insbesondere des Breitenmotorsports, dienen kann mit dem Ziel, zur Verkehrsertüchtigung der Fahrerinnen und Fahrer, technischen Verbesserung der Fahrzeuge und damit zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenverkehr beizutragen. Zugleich soll der Fremdenverkehr im Eifelraum gefördert werden.“ Und das war auch schon das Ende staatlichen, wirtschaftlichen Handels am Nürburgring. Das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) aus dem Jahre 2008, das am Nürburgring einen „Arbeitsmarkt- und Entwicklungsschwerpunkt“ formulierte, war damit hier still und leise kassiert.

Das Insolvenzverfahren ist bis heute - 2021 - noch nicht abgeschlossen. 2014 wurde das Unternehmen in einem umstrittenen Bieterverfahren an die Firma Capricorn aus Düsseldorf für unter 100 Mio. Euro verkauft;⁷ die Firma ihrerseits geriet bald in Zahlungsschwierigkeiten und wurde schließlich 2017 von einer NR Holding AG mit der Gesellschaft „Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG“ übernommen, Stand März 2021. „Die Betriebsgesellschaft mit ihren 200 Mitarbeitern schreibt nach Pacht und Steuern schwarze Zahlen,“ verlautbart die Firma. Der Kauf eines Objektes unter 100 Millionen EURO, nachdem das Land Rheinland-Pfalz insgesamt mit EU-Beihilfen über 550 Millionen investiert hatte, war tatsächlich ein Schnäppchen, und somit sind die schwarzen Zahlen keine Überraschung! „Wir sehen uns als multifunktionale Event-Location, aber der Kern ist der Motorsport“, so Geschäftsführer Mirco Markfort in einem Interview. Der Nürburgring gehöre seit Jahrzehnten zur Eifel und mit ihm verbänden viele die Eifel – auch im Ausland. Deshalb wolle man auch mal etwas zurückgeben, damit der Name der Region in die Welt getragen werde, formuliert er mit einigem Pathos.

Von Strukturverbesserung in der Region ist keine Rede mehr, auch wenn Guido Nisius, Bürgermeister der Verbandsgemeinde Adenau, formuliert: „Läuft es am Ring gut, florieren auch die Geschäfte in der Region. Daran hat sich seit den dreißiger Jahren nichts geändert. Der Nürburgring ist unser Wirtschaftsmotor Nummer eins“. Und die Zahlen geben ihm für einen engen Raum um Nürburg, aber nicht für die „Region“ im weiteren Sinne, Recht!⁸ Die Übernachtungszahlen in der Verbandsgemeinde Adenau sind von 215.000 im Jahr 2009 auf heute (2019) auf gut 250.000 gestiegen. Der Gewerbepark am Ring (Meuspath) ist komplett bebaut. Zurzeit sei man dabei, ihn zu erweitern und schon jetzt stünden Unternehmer Schlange. Als zurück zu den Wurzeln einer Rennstrecke mit „Kult-Status“ lässt sich das verstehen. Alles andere ist gern gesehenes Nebengeschäft. Auch gegenwärtig kann und will die Automobilindustrie auf die Nordschleife als Teststrecke nicht verzichten ... War es das?

Fazit

Mit dem Jahr 2021 sind wir seit sieben Jahren in einer neuen Zeit. Waren es seit 2014 die sieben fruchtbaren Jahre oder doch eher die schlechten? Und wie sieht es dann für die nächsten sieben Jahre aus? Bisher sind Befürchtungen, die beiden Rennstrecken (Nordschleife und Grand-Prix-Strecke) würden zu einem privaten „Spielfeld“ der neuen Besitzer, nicht eingetreten – das Gesetz von 2013

scheint zu wirken. Die viel gepriesene Strahlkraft des Nürburgrings zur strukturellen Förderung eines dauerhaften Tourismus in der Eifel lässt sich allerdings nicht erkennen und war auch zuvor eine Illusion. Die Corona-Pandemie offenbart erst recht die Schwächen eines Raumes, der touristisch im Wesentlichen nur auf dem Standbein „Renntourismus“ beruht. Andere Chancen, wie Wander- bzw. Wissenschafts- und Radtourismus, sind von den politisch Verantwortlichen noch nicht wirklich angegangen worden. Aber der Winter am Nürburgring bleibt nicht mehr wegen fehlender wetterfester Räumlichkeiten, sondern wegen schwerer Mängel in der inhaltlichen Konzeption des Tourismus weiterhin mit der Natur einhergehend Winter. Daran etwas ändern gewollt zu haben, erweist sich als die zweite, teuer bezahlte große Illusion, die mit der Geschichte des Nürburgrings verbunden ist.⁹

Fußnoten

1 siehe auch Deubel 2015, S.33-74; 2021 sind noch Verfahren anhängig. Am 08./09.10.2018 fand die Herbsttagung des Europäischen Instituts für Sozioökonomie e.V., Saarbrücken, im Kongresszentrum Nürburgring statt, Thema „Regionalökonomische Effekte des Nürburgrings“ (2021 im Druck); Wiss. Literatur: Haffke 2009 und 2010, Haffke/Sander im Eifeljahrbuch 2013, S.40-51; Haffke/Sander 2018, S.169-188; Haffke 2020. Presse: z.B. Hahne 2010/12 und 2020; im Internet die Seite von Hahne: www.motor-kritik.de)

2 siehe die langen Datenreihen im Internet, z.B. www.wetteronline.de, www.klimadiagramme.de usw.

3 Fremdenverkehrsplanung Nürburgring. 1. Teil: Der Nürburgring, 2. Teil: Das Umland des Nürburgringes, 3. Teil: Die Ahr-Eifel. Im Auftrag des Landkreises Ahrweiler und der Verbandsgemeinde Adenau ausgearbeitet von der Steigenberger Consulting GmbH. Frankfurt 1979/80; siehe auch Habermann 1981, S.133-135

4 Touristisches und gewerbliches Entwicklungskonzept für den Raum Nürburgring. Europäisches Tourismus Institut GmbH an der Universität Trier, Trier 1993;

5 Hahne 2010/2012

6 Haffke 2020

7 Hahne 2020; Herrn Wilhelm Hahne gilt unser Dank für seine kritische Durchsicht unseres Manuskriptes.

8 Sporer, Moritz: Wirtschaftsfaktor Tourismus und Kommunale Kosten-Nutzen-Bilanz für die Verbandsgemeinde Adenau 2018. dwif-Gutachten, München 2020.

9 Beide staatlichen und gescheiterten Bemühungen um eine Diversifizierung des Angebotes an einer Rennstrecke hatten zwei „Macher“, von denen Rainer Mertel die Zeichen der damaligen Zeit rechtzeitig erkannte und mit der Politik das Projekt fallen ließ. Diese übernahm die entstandenen Planungskosten. Dagegen hat sich Dr. Walter Kafitz offenbar mit seinem in Teilen zumindest mit dem Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH nicht abgestimmten Gebaren in den Gesetzen verheddert. Dennoch kam er vor Gericht auf Bewährung mit „einem „blauen Auge“ davon. Ex-Finanzminister Prof. Dr. Ingolf Deubel

muss allerdings mit seinem gesetzeswidrigen Verhalten die größte Last tragen mit einer Verurteilung wegen Veruntreuung, die er zurzeit (Stand März 2021) mit einer Haftstrafe (im offenen Vollzug) verbüßt.

Literatur

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

Eisbach, Bernd: Die Wetterstation Nürburg-Barweiler. In: Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 2004, S.96/97

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

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

Haffke, Jürgen: Kulturlandschaften und Tourismus. Historisch-geographische Studien in Ahrtal und Hocheifel (Nürburgring). Diss. Bonn 2009 (auch unter www.weinbau-ahrtal.de)

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

Haffke, Jürgen/Sander, Winfried: 85 Jahre Nürburgring. Touristische Visionen und Illusionen für die Eifel. In: Eifeljahrbuch 2013, S.40-51

Haffke, Jürgen/Sander, Winfried: Der Nürburgring 1927 – 2017. 90 Jahre Visionen und Illusionen der Strukturpolitik für die Eifel. In: Koblenzer Geographisches Kolloquium, Jg.40, Sonderheft 2018 Festschrift Rainer Graafen, S.169-188 (auch unter www.weinbau-ahrtal.de)

Haffke, Jürgen: Der Nürburgring als wirtschaftshistorisches Forschungsthema. Ein Wegweiser zu den Quellen. In: www.weinbau-ahrtal.de, 2020

Hahne, Wilhelm: Skandal? „Nürburgring 2009“. Affäre? Ein Stück erlebter Realität. Daun 2010, überarb. 2. Aufl. 2012

Hahne, Wilhelm: Skandal II! „The fucking Nuerburgring!“ Unvergessliche Erinnerungen eines Journalisten an die Vermarktung der Traditions-Rennstrecke in der Eifel nach der Insolvenz einer landeseigenen GmbH. eBooks (im November 2020 überarbeitete Geschichten 2014/15)

Hahne, Wilhelm: Internet-Homepage www.motor-kritik.de

Michels, Willi K.: Ein Ziel von Millionen. Das „zweite Gesicht“ der Rennstrecke. Tourismus auf dem Nürburgring und seine Bedeutung für den Fremdenverkehr in der Eifel. In: Nürburgring, 1967, Heft 1, S.45-48

Specht, Konrad: Schifahrten am Nürburg-Ring. In: Der Nürburg-Ring, 1927, Hf.1, S.11 ff.