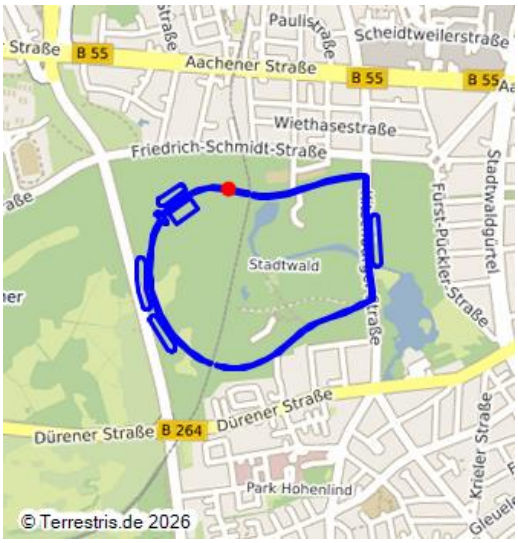
Motorsport-Rennstrecke im Lindenthaler Stadtwald

Schlagwörter: Motorsportanlage, Rennstrecke, Stadtwald
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Historische Aufnahme des Siegers des Kölner Stadtwaldrennens von 1936: Ralph Roese (1900-1950) in seinem mit einem Kranz geschmückten BMW 315/1.
Fotograf/Urheber: unbekannt / Archiv Dobrun/Roese

Inmitten des zwischen 1896 und 1898 angelegten Stadtwalds im heutigen Kölner Stadtteil Lindenthal befand sich zeitweise eine Motorsport-Rennstrecke, auf dessen Rundkurs zwischen 1934 und 1937 die vier seinerzeit überaus populären und heute teils legendär verklärten „Kölner Stadtwaldrennen“ für Motorräder und Automobile ausgetragen wurden.
Dieser Kurs ist nicht zu verwechseln mit der im Zuge von Umbauten im Jahr 1929 verschwundenen 400 Meter langen „Stadtwaldbahn“, welche eine reine Radsportanlage war (Nordmann u.a. 2003, S. 99).

Köln als Wiege der Motorisierung
Kölner Automobil- und Motorradrennstrecken
Geschichte der Kölner Stadtwaldrennen
Die Rennstrecke
Aus den Siegerlisten
Das Ende der Stadtwaldrennen
Quellen, Internet, Literatur

Köln als Wiege der Motorisierung

Die Stadt Köln gilt vor allem durch den hier in den 1860/70er-Jahren von Nicolaus August Otto entwickelten Viertaktmotor als eine der Geburtsstätten der weltweiten Motorisierung. Zahlreiche namhafte Ingenieure aus aller Welt zog es ausgangs des 19. Jahrhunderts in die Domstadt und diese machten Köln zu einem bedeutenden Entwicklungszentrum der Zweirad-, Kraft- und Luftfahrtindustrie.
Allseits bekannt sind wohl die auf Otto zurückgehende Deutzer Motorenfabrik (die heutige Deutz AG) und die Kölner Ford-Werke, doch gab es vor allem in der Zeit der Weimarer Republik noch weitere bedeutende und heute teils kaum noch bekannte Hersteller von Autos und Motorrädern in Köln, darunter etwa:

- die Lindenthaler Metallwerke AG auf der Neuenhöfer Allee, die Motorrräder und Autos fertigte. Die Werke waren *„nicht nur der größte Arbeitgeber des rechtsrheinischen Kölns, sie gehörten auch zu den weltweiten Pionieren im Motorradbau. … Die KLM Werke in Lindenthal bauten zeitweise das schnellste serienmäßig hergestellte Motorrad seiner Zeit.“* (koelner-

zweiraeder.de),

- die 1896 gegründete und in Klettenberg beheimatete Cito-Fahrradwerke A.-G., die neben Fahrrädern auch Motorräder und Automobile herstellte,

- der 1922 als Kölner Motorrad- und Maschinenbau Dr. Franz Becker (K.M.B.) gegründete Hersteller, oder
- die 1924 in Kalk begründete und nach Konkurs 1925/26 nach Bad Godesberg umgezogene Imperia Motorradbau GmbH.

Kölner Automobil- und Motorradrennstrecken

Aus Leistungs- und Vergleichsfahrten der Hersteller entwickelten sich schon vor 1900 die ersten „echten“ Automobil-Wettrennen, die in den Folgejahren beim Publikum immer populärer wurden. Neben den großen und später weltbekannten Rennstrecken, wie der 1921 als Autobahn-Stadtring eröffneten *Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße* (AVUS) in Berlin oder dem 1927 in der Eifel eingeweihten Nürburgring, gab es darüber hinaus zahlreiche Motorsport-Rennstrecken, die meist eine vornehmlich lokale Bedeutung hatten.
Für Köln ist hier neben dem 1948/49 befahrenen Kölner Kurs auf der A 555 noch die Riehler Radrennbahn am Zoologischen Garten zu nennen, die 1889 eigentlich für den Radsport eingerichtet wurde, aber später auch für Motorradrennen genutzt wurde (vgl. die verwandten Objekteinträge).

Geschichte der Kölner Stadtwaldrennen

Wann genau erstmals die lauten Rennmotorräder durch den ja eigentlich der Erholung dienenden Stadtwald knatterten, ist nicht präzise zu bestimmen. Wahrscheinlich begann es mit den Rennen zunächst in einem eher bescheidenen Rahmen und diese entwickelten erst allmählich größere Popularität bei den Zuschauern und Teilnehmern.
Ein Bild bei Nordmann zeigt bereits eine frühere Veranstaltung im Jahr 1924 im Lindenthaler Stadtwald (ebd. 2003, S. 112). Bei diesem Rennen handelte es sich wahrscheinlich um den am 1. Juni 1924 von einem „Club für Motorsport“ in den Hubraumklassen 150, 200 und 250 cm^3 ausgerichteten „Großen Preis von Deutschland für Kleinkrafträder“. Die Motorradrennen fanden auf einem ca. 44 Kilometer langen Rundkurs mit dem Verlauf *„Müngersdorf - Bocklemünd - Pulheim - Stommeln - Gill - Rheidt - Bergheim - Quadrath - Ichendorf - Königsdorf - Weiden - Müngersdorf“* statt. Der Start befand sich am Müngersdorfer Stadion und die Strecke bezog wohl auch den nahe gelegenen Stadtwald mit ein (vgl. Semmeling 2009, S. 92, dort als Rennstrecke „Köln-Müngersdorf“ geführt). In den 1920ern gab es einige Zuverlässigkeitsfahrten, Club-Ausfahrten oder Rennen in Köln, die am 1923 fertiggestellten Stadion vorbei führten oder dieses zum Start / Ziel hatten (Hinweise Herr Dr. Kieser).

Die vier eigentlichen Kölner Stadtwaldrennen mit teils bis zu 90.000 Zuschauern lassen sich auf die Sonntage 12. August 1934, 5. Mai 1935, 24. Mai 1936 und 2. Mai 1937 datieren. Die Rennen wurden vom DDAC (*Der Deutsche Automobil-Club e.V.*) veranstaltet, in dem während der NS-Zeit im Sinne der Gleichschaltung alle Kraftfahrer-Vereinigungen und Automobilclubs zusammengeführt waren.
Die Veranstaltung im Mai 1936 war die einzige, bei der neben Läufen für Motorräder auch solche für Sportwagen ausgerichtet wurden. Da die Strecke aber bereits für Motorradrennen sehr eng war, kam es, wie es kommen musste: Der Fahrer F. Geldlach aus Gelsenkirchen erlitt nach einem Überschlag mit seinem Fiat einen Schädelbruch, an dem er kurz darauf verstarb. Auch das Rennen 1937 wurde von einem tödlich verlaufenen Motorradunfall überschattet (Semmeling 2009 und Hinweise Herr Dr. Kieser).

Die Rennstrecke

Die Strecke, die sich bis heute gut im Wegenetz des Stadtwalds nachvollziehen lässt, folgte dem bereits in den ersten Entwurfsplänen zum Stadtwald verzeichneten und auf historischen Karten gut erkennbaren birnenförmig-ovalen Rundweg im östlichen Teil des Stadtwalds – die seit dem 28. Juni 2009 nach dem französischen Schriftsteller Marcel Proust (1871-1922) benannte *Marcel-Proust-Promenade* (www.ksta.de). Den Verlauf der Strecke lassen auch die historischen topographischen Karten TK 1936-1945 gut erkennen (vgl. Kartenansicht), wie auch ein von einem Kölner Kaufhaus Peters vertriebener und recht detaillierter „Plan von Köln“ aus dem Jahr 1938 (landkartenarchiv.de).

Für die im Osten von einer rund 470 Meter langen Geraden auf der Kitschburger Straße begrenzte und gegen den Uhrzeigersinn zu umfahrende Strecke führt Nordmann eine Länge von 2,6 Kilometer an und Semmeling noch etwas präziser 2,636 Kilometer. Start und Ziel befanden sich an der Ausflugsgaststätte „Waldschänke“ im Nordwesten der Strecke, hinter der sich eine feste Überbrückung der Fahrbahn befand.
Drei Tribünen wurden an der westlichen Kurve und eine weitere entlang der Kitschburger Straße errichtet, während die

allermeisten Zuschauer dem Renngeschehen – wie seinerzeit üblich kaum geschützt – entlang der Strecke stehend folgten. Ein „Kleinpflasterstück“ (offenbar ein Abschnitt mit Kopfsteinpflaster) sei *„bei den Fahrern nicht besonders beliebt“* gewesen (Nordmann u.a. 2003, S. 112) und an gleich zwei Stellen wurde der Rundkurs von Eisenbahngleisen der in Richtung des Bahnhofs Braunsfeld verlaufenden Güterstrecke Köln-Frechen-Benzelrath gequert.

Aus den Siegerlisten

In die Verzeichnisse der Gewinner der Kölner Stadtwaldrennen haben sich einige der damals bekanntesten, aber heute häufig in Vergessenheit geratenen Größen des Rennsports der Vorkriegszeit eingetragen (nach Nordmann 2003 und den Zeitungsquellen):

- 1934 über 25 Runden der 350-cm^3-Lizenzfahrer der auf Imperia (Bad Godesberg) startende Ernst Loof (1907-1956),
- im gleichen Jahr der vielfache deutsche Meister und lokale Publikumsliebling Hans Soénius (1901-1965) aus dem nahen Godorf über die 25 Runden der 500-cm^3-Lizenzfahrer auf NSU. Soénius fuhr dabei einen Schnitt von 108,74 km/h vor dem hier zweitplatzierten Ernst Loof und errang auch den Sieg über 25 Runden in der 1000-cm^3-Motorradklasse,
- der Motorradrennfahrer Arthur Geiss (1903-1982), der 1935 auf einer 250er DKW mit einem Schnitt von 108,6 km/h siegte,
- der Rennfahrer Adolf Ralph Roese (1900-1950) mit einem dritten Platz 1934 auf dem 1000-cm^3-Motorrad und einem Sieg 1936 im Sportwagen BMW 315/1,
- der Motorradrennfahrer Kurt Mansfeld (1910-1984) mit Siegen 1936 (mit dem absolutem Streckenrekord von 122,5 km/h auf einer 500er DKW) und 1937,
- der Seitenwagen-Motorradrennfahrer Toni Babl (1906-1936) mit einem Sieg 1936 auf einer 600er DKW mit Beiwagen,
- 1937 der vierfache Deutsche 350-cm^3-Meister (1936, 1937, 1939 und 1950) und 350-cm^3-Europameister von 1939 Heiner Fleischmann (1914-1963) auf einer 350er NSU,
- im gleichen Jahr auf einer 250er NSU Walfried Winkler (1904-1982), vierfacher Deutscher 250-cm^3-Meister (1927, 1928, 1934 und 1938) und 1934 250-cm^3-Europameister und
- der in der Nachkriegszeit noch für die DDR erfolgreiche Motorradrennfahrer Bernhard Petruschke (1910-2005) mit einem zweiten Platz 1937.

Das Ende der Stadtwaldrennen

Die Veranstaltung vom 2. Mai 1937 wurde bereits von vornherein als letzte Ausgabe des Rennens im Stadtwald angekündigt. Offenbar war seinerzeit geplant, eine neue Rennstrecke für Motorräder und Rennwagen im Bereich des Müngersdorfer Sportparks zu bauen.
Die Mittelrheinische Landeszeitung berichtet jedenfalls unmittelbar vor dem Rennen von 1937 euphorisch aus einer Pressebesprechung *„über die Pläne einer neuen Rennstrecke, die im nächsten Jahre bereits das inzwischen traditionell gewordene Kölner Motrorradrennen aufnehmen soll. Es ist geplant, rund um das Stadion im weiteren Ausbau der bereits vorhandenen Straßenbreite und Länge – man spricht von 4 bis 5 Kilometer Länge – dann wirklich nichts zu wünschen übrig läßt* [sic!]. *Hoffentlich reicht die Strecke aus, um dort wieder Sportwagenrennen austragen zu können, was selbstverständlich den Ruf dieses Kölner Rennens, das ja auch eines Tages international werden soll, nur noch erhöhen könnte!“*

Es kam schließlich ganz anders und *„mit den Stadtwaldrennen war es schon nach drei Jahren wieder vorbei“*, so Nordmann (2003), der neben der Lärmbelästigung für die Anwohner sicher mit Recht auch den nur wenig später beginnenden Zweiten Weltkrieg als Grund für das Ende anführt.

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015/2022)

Quellen

Ergänzende Hinweise und Zeitungsartikel von Herrn Dr. Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2020:

- *„Kölner Stadtwaldrennen“*, in: Motorrad 1934.

- *„90000 und Rekorde beim Kölner Stadtwaldrennen“*, in: Wuppertaler Generalanzeiger vom 25.05.1936.
- *„Köln baut eine neue Rennstrecke“*, in: Mittelrheinische Landeszeitung vom 29.04.1937.

Internet

www.koelner-zweiraeder.de: Horst Nordmanns Kölner Zweiräder (abgerufen 30.03.2015)
landkartenarchiv.de: Plan von Köln 1938, Werbebeigabe des Kaufhauses Carl Peters in Köln, Verlag Ernst Moißl sen., Köln (abgerufen 15.07.2021)
www.ksta.de: *„Der Postbote hatte genug zu tun“* (Bericht zur Proust-Ausstellung, Kölner Stadt-Anzeiger vom 26.06.2009, abgerufen 31.03.2015, Inhalt nicht mehr verfügbar 09.08.2023)
www.ralph-roese.de: Bildergalerie „Siegerfotos“, 1936 Kölner Stadtwaldrennen (abgerufen 13.04.2015, Inhalt nicht mehr verfügbar 18.06.2020)
www.ralph-roese.de: Ralph Roese – Eine beinah vergessene Motorsportlegende (abgerufen 18.06.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 09.08.2023)

Literatur

Groten, Manfred; Johanek, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006): Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) S. 600-601, Stuttgart.

Nordmann, Horst; Hahn, Fritz; Hahn, Mika (2003): Kölsche Zweiradgeschichten: Pioniere, Rennfahrer, Schicksale. S. 112-115, Kleinenbroich.

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. S. 92, o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Motorsport-Rennstrecke im Lindenthaler Stadtwald

Schlagwörter: Motorsportanlage, Rennstrecke, Stadtwald
Ort: 50933 Köln - Lindenthal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1934, Ende 1937
Koordinate WGS84: 50° 55 59,12 N: 6° 53 35,78 O / 50,93309°N: 6,89327°O
Koordinate UTM: 32.351.966,08 m: 5.644.497,73 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.562.838,78 m: 5.644.583,20 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Motorsport-Rennstrecke im Lindenthaler Stadtwald“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-120305-20150330-2 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz