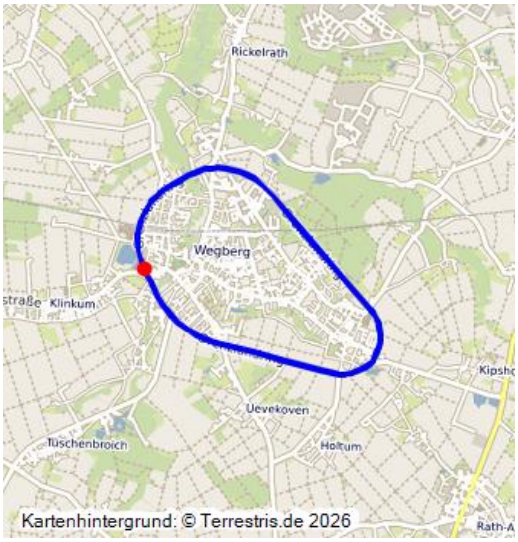
Grenzlandring

Wegbergring

Schlagwörter: Automobilrennstrecke, Motorsportanlage, Straße, Gedenkstein
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Wegberg
Kreis(e): Heinsberg
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die frühere Rennstrecke "Grenzlandring" (Wegbergring) an der L3 bei Wegberg (2012).
Fotograf/Urheber: Knöchel, Franz-Josef



Der so genannte „Grenzlandring“ (auch „Wegbergring“) – seinerzeit angeblich „die schnellste Rennstrecke der Welt“ – verläuft auf einer etwa 9 Kilometer langen oval- bis birnenförmigen Ringstraße um Wegberg, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg als militärische Versorgungs- und Transportstraße errichtet wurde und heute noch als normale Verkehrsstraße Landstraße L 3 bzw. L 400 erhalten ist.
Auf dem Beton-Ovalkurs mit leicht überhöhten Kurven fanden zwischen 1948 und 1952 internationale Auto- und Motorradrennen statt, bis einer der tragischsten Unfälle der Rennsportgeschichte diese Nutzung beendete.

Bau und angebliche „Grenzlandring-Entdeckung“
Die Rennsportjahre 1948 bis 1952
Der Unfall von 1952 und das Ende der Rennstrecke
Der Grenzlandring heute
Gedenkstein 2012
Internet, Literatur

Bau und angebliche „Grenzlandring-Entdeckung“

Im Gegensatz etwa zum ausschließlich als Rennstrecke konzipierten und errichteten Nürburgring (Eröffnung 1927) wurde der Grenzlandring ursprünglich als Verkehrsstraße angelegt und der Legende nach erst zehn Jahre später als Motorsportrennstrecke „entdeckt“.
Die Ringstraße rund um Wegberg wurde 1938/39 als strategisch wichtige Aufmarschstraße für den Westfeldzug und Versorgungs- und Verbindungsstrecke zwischen den Baustellen des Westwalls angelegt. Möglicherweise ist bereits zum Zeitpunkt des Baus durch die seinerzeit in Rheindahlen stationierte „Motorschule des Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps“ (NSKK) an eine mögliche Nutzung in Form einer Rennstrecke gedacht worden:
„In der Planungsphase waren zunächst zwei ca. 6 KM lange Umgehungsstraßen (Nord und Süd) vorgesehen. … Auf Anregung der Bezirksplaner der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland – Bezirksstelle Aachen – wurde die Planung von zwei Straßen geändert zugunsten einer Ringform um die beiden Orte. Eine Mitbenutzung der zu bauenden Ringstraße durch das

Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) in Rheindahlen als Test-, Schul- und Demonstrationsstrecke scheint in der Planungsphase vorgesehen gewesen zu sein.“ (Heimatforscher Jochen Pothmann 1995, zitiert bei Kieser 2005)

Der Legende nach ist der im Krieg fast unbeschädigt gebliebene Ring 1947 „rein zufällig“ von Dr. Carl Marcus, dem damaligen Oberbürgermeister der Stadt Rheydt, während einer nächtlichen Dienstfahrt „entdeckt“ worden: Marcus habe einzig dadurch, dass er sich auf der 1946 wieder für den öffentlichen Verkehr freigegebenen Strecke verfahren hatte, den für eine motorsportliche Nutzung idealen ringförmigen Verlauf der Rundstrecke realisiert.
In den folgenden Monaten wurde der Ring unter Federführung des Rheydter Clubs für Motorsport auf seine Tauglichkeit als Rennstrecke überprüft, wobei man prominente Befürworter fand – so etwa den Autorennfahrer Hermann Lang (1909-1987) oder den Rennleiter des Mercedes-Benz-Grand-Prix-Teams Alfred Neubauer (1891-1980).

Die Rennsportjahre 1948 bis 1952

Die Vorbereitung und Organisation des Eröffnungsrennen stand bereits deutlich auch unter der Zielsetzung der Tourismusförderung: Neben entsprechenden Publikationen, Postkarten und entsprechenden Hinweise in Reiseführern wurde besonders die Etablierung des Namens „Grenzlandring“ betrieben – der Ort selbst bezeichnete sich damals als „Wegberg im Grenzlandring“.
Nach der feierlichen Eröffnung durch den nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Karl Arnold (1901-1958, zweiter NRW-Ministerpräsident von 1947 bis 1956) fand am 19. September 1948 das erste Rennen statt. Im Vorfeld nicht erwartete, sehr hohe Besucherzahlen – die Angaben schwanken zwischen 200.000 und 350.000! – brachten die „Organisation an den Rand des Zusammenbruchs“. Laut Zeitzeugen sei „das ganze Eintrittsgeld der unzähligen Leute mit Eimern und Schubkarren weggebracht worden“, wobei angeblich auch ein beträchtlicher Teil der Einnahmen spurlos verschwunden sei (Kieser 2005 und de.wikipedia.org).

In den nächsten Jahren fanden auf dem auch als „AVUS des Westens“ bezeichneten Grenzlandring insgesamt fünf große Auto- und Motorradrennveranstaltungen mit bis zu 300.000 Zuschauern statt. Beteiligt waren die Großen des damaligen Autorennsports: Gianfranco Comotti, Huschke von Hanstein, Karl Kling, Stirling Moss, André Pilette, Fritz Riess, Hans Stuck, die Motorradrennfahrer Heiner Fleischmann, Wilhelm Herz, Ludwig „Wiggerl“ Kraus, H.P. Müller, Walter Zeller und andere.

Der 9,005 Kilometer lange Rundkurs wurde gegen den Uhrzeigersinn befahren. Eine Ausnahme bildete 1949 ein als „Preis von Deutschland“ durchgeführtes Rennen, bei dem stattdessen einmal die andere Richtung ausprobiert wurde.
Durch seinen Verlauf begünstigt, galt der Grenzlandring neben dem bereits 1909 eröffneten *Indianapolis Motor Speedway* im US-Bundesstaat Indiana als eine der schnellsten Rennstrecken der Welt. Hier wurden Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 250 Stundenkilometern erreicht und die im Eröffnungsrennen 1948 nur knapp verfehlte „Schallmauer“ von 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit (!) bereits 1949 erstmals durchbrochen. Im Rahmen von (Steher-) Radrennen wurden zahlreiche Radfahr-Weltrekorde auf dem Grenzlandring aufgestellt.
Die schnellsten Runden in Motorradrennen erzielte Georg Meier (1910-1999), der auf 500-cm^3-BMW-Motorrädern Europameister 1938 und sechsfacher Deutscher Meister war (1938, 1947-1949, 1950 und 1953). Der Bayer „Schorsch“ Meier fuhr eine Rundenzeit von 2:30,6 Minuten, was einem erstaunlichen Schnitt von 215,3 km/h entspricht. Den Rundenrekord für Sportwagen teilen sich der Düsseldorfer Anton „Toni“ Ulmen (1906-1976) und Theodor „Theo“ Helfrich (1913-1978), die beide jeweils 1951 auf einem Veritas RS eine Zeit von 2:27,2 Minuten erzielten – d.h. einen Schnitt von 220,2 km/h (Semmeling 2009).

Der Unfall von 1952 und das Ende der Rennstrecke

In der Folge des ersten tödlichen Rennunfalls am 17. September 1950, bei dem der Remscheider Fahrer Karl Gommann im Rahmen des Formel-2-Laufes seinen bei einem Unfall auf regennasser Piste erlittenen tödlichen Kopfverletzungen erlag, wurde die Sicherheit der Strecke diskutiert und minimal verbessert: Teilweise Verbreiterungen der Piste sowie etwas größere Sicherheitsabstände der seinerzeit zumeist noch direkt an der Fahrbahn stehenden Zuschauer zur Strecke waren die Folge.

Ebenfalls in einem Formel-2-Rennen, dem fünften und letzten „Grenzlandring-Rennen“, geschah dann am Nachmittag des 31. August 1952 einer der schwersten Unfälle der internationalen Motorsportgeschichte. Kurz vor dem Ende der ersten Runde kam der Berliner Rennfahrer Helmut Niedermayr (1915-1985) ausgangs der so genannten „Roermonder Kurve“ aus bis heute ungeklärten Gründen mit einem Tempo von etwa 200 km/h von der Strecke ab und schoss mit seinem Zweisitzer-Rennwagen vom Typ Reif-Veritas-Meteor in die Zuschauer, die im Innenbereich der Kurve dicht gedrängt standen und weder durch Schutzplanken, Fangzäune oder Kiesbetten geschützt wurden. Vor allem der Einschlag des Fahrzeugs in die als „Sicherheitsvorkehrungen“ installierten Drahtseile vor dem Publikum hatte die schlimmsten Folgen: 13 Tote (nach anderen Quellen 14) waren zu beklagen und 42 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt.

Um Panik und Chaos unter den Zuschauern zu vermeiden und um die Hilfsmaßnamen nicht zu behindern wurde das Rennen trotz des Unfalls nicht abgebrochen. Als unmittelbare Folge der Katastrophe wurde der Grenzlandring durch den NRW-Innenminister für alle weiteren Rennsportveranstaltungen gesperrt und seitdem auch nie wieder für motorsportliche Aktivitäten genutzt.

Der Grenzlandring heute

Der ursprüngliche Verlauf der früheren Rennstrecke ist heute noch fast unverändert an den modernen Umgehungsstraßen L 3 bzw. L 400, die den Namen Grenzlandring heute immer noch tragen, zu erkennen. Da die Tribünen, das Start- und Zielhaus wie auch die Boxenanlagen jeweils nur anlässlich der Rennen temporär errichtet wurden, erinnern heute keine baulichen Anlagen an die ehemalige Rennsportnutzung.
Ebenso suchte man bis 2012 vergeblich nach einer an die Opfer des tragischen Unfalls von 1952 erinnernde Gedenktafel.

„Und es hat auch bereits in den 1980er Jahren (nicht dokumentierte) Überlegungen gegeben, den Grenzlandring wegen seiner Bedeutung sowohl als Rennstrecke wie auch als militärische Infrastruktur in die Denkmalliste einzutragen. ...
Doch auch ohne staatlichen Schutz scheint der Grenzlandring gerade durch seinen stetigen Gebrauch als Umgehungsstraße derzeit strukturell nicht weiter gefährdet; allerdings steht zu hoffen, dass zukünftige Anpassungen an Verkehrsbedürfnisse sensibel vorgenommen werden, sensibler zumindest als die jetzigen Trassenunterbrechungen. Denn diese 9 km Straße, im Dritten Reich zur Unterstützung der Kriegsvorbereitung und -führung gebaut, dann in den Wiederaufbaujahren Spielzeug einiger (Lebe-)Männer – Unternehmer, Politiker, Techniker, Spione –, gleichzeitig Hoffnungsträger für eine ganze Region, manifestieren auch über ihre sportgeschichtliche Bedeutung hinaus deutsche Geschichte im 20. Jahrhundert.“ (Kieser 2005)

Gedenkstein 2012

Nahe der Einmündung der Fußbachstraße in die L 3 wurde im Sommer 2012 zum 60. Jahrestag des Unglücks in Erinnerung an die Opfer ein 1,50 Meter hoher Findling als Gedenkstein errichtet (vgl. Bilder). Der Text auf der Inschriftentafel aus Bronze lautet:

An dieser Stelle verunglückte am / 31. August 1952 beim Grenzlandring-Rennen
der Fahrer Helmut Niedermayr. / Dreizehn Menschen verloren ihr Leben.
Sechs von ihnen waren im Alter zwischen / 8 und 16 Jahren. Mehr als 15 Menschen
erlitten schwere Verletzungen. / Viele trugen und tragen an den Folgen.
Das Unglück gilt als eines der schwersten / in der Geschichte des Motorsports.
Zum Gedenken

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2010/2026)

Internet

de.wikipedia.org: Grenzlandring (abgerufen 21.10.2010)
www.spiegel.de: Grenzlandring, Der Tag des Opfers, DER SPIEGEL 37/1952 (abgerufen 30.08.2012)
www.aachener-zeitung.de: „Das vergessene Drama am Grenzlandring“ (Aachener Zeitung vom 31.08.2012, abgerufen 03.09.2012, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)
www.aachener-zeitung.de: „Gedenkstein für die Opfer des Grenzlandrings eingeweiht“ (Aachener Zeitung vom 02.09.2012, abgerufen 03.09.2012, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026))

Literatur

Kieser, Marco (2006): Der Grenzlandring – Ein Stück heimischer und deutscher Motorsportgeschichte. In: Heimatkalender des Kreises Heinsberg 2006, S. 166–186. Geilwnkirchen.

Kieser, Marco (2005): Der Grenzlandring. In: Euskirchen, Claudia; Kieser, Marco u. Pfotenhauer, Angela (Hrsg.): Hörsaal, Amt und Marktplatz. Forschung und Denkmalpflege im Rheinland, Festschrift für Udo Mainzer zum 60. Geburtstag, (Sigurd-Greven-Studien, Band 6.) S. 135-149. Regensburg.

Pietsch, Folkmar; Schmitz, Dietmar (2005): Der Grenzlandring, „die Avus“ des Westens 1948-1952. Wegberg.

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. S. 104, o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Grenzlandring

Schlagwörter: Automobilrennstrecke, Motorsportanlage, Straße, Gedenkstein
Straße / Hausnummer: Landstraßen L 3 / L 400
Ort: 41844 Wegberg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1938 bis 1948, Ende 1952
Koordinate WGS84: 51° 08 25,4 N: 6° 16 7,02 O / 51,14039°N: 6,26862°O
Koordinate UTM: 32.308.934,16 m: 5.668.984,35 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.518.842,93 m: 5.667.298,77 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: „Grenzlandring“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-1415-20101021-2 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**