

Automobilrennstrecke Nürburgring

Erste Deutsche Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße für Kraftfahrzeuge Nürburg-Ring „Grüne Hölle“

Schlagwörter: [Automobilrennstrecke](#), [Motorsportanlage](#), [Freizeitpark](#), [Bauruine](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

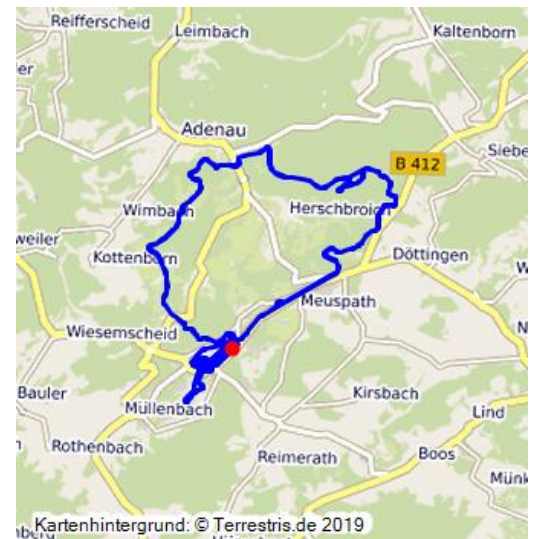
Gemeinde(n): Adenau , Herresbach , Herschbroich , Meuspath , Müllenbach (Landkreis Ahrweiler), Nürburg , Quiddelbach , Wimbach

Kreis(e): Ahrweiler , Mayen-Koblenz

Bundesland: Rheinland-Pfalz



Formel-1-Wagen "Eifelland-March E21" beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring am 30. Juli 1972.



Der Nürburgring wurde am 18./19. Juni 1927 mit dem „Eifelrennen“ als „Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstrecke“ eingeweiht – Bau und Betrieb sollten die Wirtschaft und den Tourismus der strukturschwachen Eifel fördern. Durch zahlreiche Tragödien und tödliche Unfälle wurde die Rennstrecke als „Grüne Hölle“ weltbekannt – sie gilt daneben auch als „Millionengrab“. Seit den letzten größeren Umbauten 2001/2002 beträgt die Länge der Grand Prix-Strecke 5,148 Kilometer und die der Nordschleife 20,832 Kilometer.

[Neue Grand Prix-Strecke ab 1984,](#)

[Investitionsruinen](#)

[Aktuelle Situation und Ausblick](#)

[Quellen / Internet](#)

„Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße“ – Idee, Bau und erste Jahre

Nachdem bereits vor der Wende zum 20. Jahrhundert aus den ersten Vergleichsfahrten der Automobilhersteller allmählich echte Autorennen wurden und diese dann zunehmend populärer wurden, reifte schon unter Kaiser Wilhelm II. der Wunsch nach einer „eigenen Strecke für die deutsche Industrie“. Die 1921 als Autobahn-Stadtring eröffnete Berliner „Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße“ (AVUS) konnte dem nur bedingt gerecht werden.

Vor allem der Landrat des damals „ärmsten Kreises im Land“ Adenau, Dr. Otto Creutz (1889-1951), förderte die Idee einer Rennstrecke inmitten der Eifel – der auch „preußisch Sibirien“ genannten Region, die durch einen staatlichen „Eifelfonds“ wirtschaftlich subventioniert werden musste. Bau und Betrieb der Rennstrecke sollten sowohl die Wirtschaft wie auch den Tourismus in der kargen und traditionell strukturschwachen Eifel fördern (Haffke / Knöchel 2013, S. 231f. und rheinische-geschichte.lvr.de).

Der Baubeginn zur „Ersten Deutschen Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße für Kraftfahrzeuge“ und zugleich größten Arbeitsbeschaffungsmaßnahme des deutschen Reiches erfolgte am 1. Juli 1925. Der Grundstein im Bereich des Start- und Zielgeländes wurde am 27. September 1925 gelegt.

Die Baukosten betragen insgesamt 8,1 Millionen Reichsmark, bis zu 3.000 Arbeiter standen in Lohn und Brot. Nach zweijähriger Bauzeit wurde der Nürburgring mit dem „Eifelrennen“ am 18. und 19. Juni 1927 eingeweiht. Das Hauptrennen über 340 Kilometer (12 Runden auf dem Gesamtkurs inklusive der [Südschleife](#)) gewann der im nahegelegenen [Remagen](#) geborene [Rudolf „Karratsch“ Caracciola](#) (1901-1959) auf Mercedes-Benz in 3:33:21,0 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 96 km/h entsprach.

Beim Eifelrennen 1931 erfolgte erstmals eine Radioübertragung und 1936 wurde ein festes Rundfunkkabel rund um den Ring verlegt, um das Geschehen auf der längsten Rennstrecke der Welt aktueller kommentieren zu können (Rhein-Zeitung 2017).

Das Ziel einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung konnte der Nürburgring indes nur bedingt erfüllen: Kostenexplosionen verursachten bereits in den 1930er Jahren erste wirtschaftliche Probleme am „Ring“ und bedingt durch die Weltwirtschaftskrise ab 1929/30 fielen die „Großen Preise von Deutschland“ 1930 und 1933 aus. Gleichwohl stand dem bereits in den ersten Jahren ein bis heute ungebrochener Zuspruch rennsportbegeisterter Massen gegenüber. Zum Grand Prix am 23. Juli 1939 bejubelten nur sechs Wochen vor Beginn des Zweiten Weltkriegs 100.000 Zuschauer den Sieger Caracciola. [nach oben](#)

„Hitler hat das gebaut“ – der Nürburgring unter dem Hakenkreuz

Die nationalsozialistische Machtergreifung brachte nach 1933 auch an der noch jungen, aber bereits überaus populären Rennstrecke ihre Veränderungen mit sich. Der Nürburgring wurde durch die NS-Propaganda vereinnahmt, die die Rennfahrer zu Nationalhelden stilisierte, welche die Überlegenheit der deutschen Fahrzeuge in heldenhaften „Rennschlachten“ demonstrierten: *„Dann ist die SA aufmarschiert. Alles im Namen von Hitler, Hitler hat das gebaut – das haben viele geglaubt.“* erinnert sich noch 70 Jahre später die Zeitzeugin Gisela Herbstrith (*1922), die Tochter von Dr. Otto Creutz, dem Adenauer Landrat in den Jahren 1924-1932, der als Mitglied der katholischen Zentrumspartei Gegner der Nazi-Ideologie war. Der geistige Vater des Nürburgrings stand den NS-Herrschern bei ihrer propagandistischen Vereinnahmung im Wege und wurde wegen angeblicher Untreue zu einem Jahr Gefängnis verurteilt.

„Auf dem Nürburgring ist Otto Creutz jetzt nicht mehr erwünscht (und) muss die Rennen am Radio verfolgen. Zu sehen, wie die Autos um die Kurven schießen, das Benzin zu riechen – das alles bleibt ihm verwehrt.“ (Zitate nach wdr.de).

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen zu großen Teilen zerstört. Nach der Wiederherstellung unter der französischen Besatzung erfolgte die Wiedereröffnung des Rings mit einem Rennen im Jahr 1947.

Grand Prix-Veranstaltungen fanden erst ab 1951 wieder in der Eifel statt – und das mit Erfolg: Alleine der Große Preis von Deutschland und Europa von 1954 lockte wieder 300.000 Zuschauer an die Strecke.

Dr. Otto Creutz erfährt Zeit seines Lebens keine Rehabilitierung und wählt 1951 den Freitod. Seit 2002 erinnert ein Gedenkstein vor dem Dorint-Hotel an ihn (neben dem ursprünglich vor dem Fahrerlager gelegten Grundstein des Rings) und im Ring-Städtchen Adenau wurde der zentrale Dr.-Creutz-Platz nach dem Schöpfer des Nürburgrings benannt. [nach oben](#)

„Grüne Hölle“ – Mythos, Tragödien und Rekorde

Bereits zur Eröffnung 1927 konstatierte ein englischer Journalist, dass *„man wohl einen torkelnden Riesen im Vollrausch losgeschickt hat, um die Strecke festzulegen“* (nuerburgring.de, Nordschleife).

Es ist vor allem die klassische, 22,8 Kilometer lange Nordschleife, die bis Anfang der 1970er Jahre noch häufig zusammen mit der 7,7 Kilometer langen Südschleife befahren wurde, der der Ring rasch seinen Ruf als furchteinflößende und unbarmherzige Strecke verdankte: Über Steigungen von bis zu 17 Prozent – die *Steilstrecke*, ein separater Abschnitt von 450 Metern Länge, weist sogar 27 Prozent Steigung auf! – ging es über rund 60 bis 70 Kurven durch die Eifelwälder (Anzahl der Kurven je nach Zählweise, die Rhein-Zeitung nennt 2017 sogar *„173 Kurven – 89 nach links und 84 nach rechts“*). Zunächst noch ohne Leitplanken (bis 1970/71), dafür aber über Sprungkuppen und Steilkurven wie dem *Karussell*.

Das erste Todesopfer war am 15. Juli 1928 zu beklagen, als der tschechoslowakische Rennfahrer enk Junek (1894-1928) mit seinem Bugatti 35B am Streckenabschnitt *Bergwerk* tödlich verunglückte. Ihm folgten zahlreiche weitere tödliche Unfälle und Tragödien, die bereits in den ersten Jahren des Bestehens der Rennstrecke ihren eher zweifelhaften Status begründeten. Selbst Ring-Legende Caracciola soll hier Rennen mit den Worten *„Ich bin doch nicht verrückt!“* vorzeitig aufgegeben haben.

Seinen bekannten Namen „Grüne Hölle“ verdankt der Kurs dem schottischen Rennfahrer Sir John Young „Jackie“ Stewart (*1939, dreifacher Formel 1-Weltmeister 1969, 1971 und 1973 und Grand Prix-Sieger auf dem Nürburgring 1968, 1971 und 1973).

Schon längst vor dem wohl berüchtigtsten Unglück auf dem Nürburgring, dem spektakulären Feuerunfall des österreichischen Rennfahrers Andreas Nikolaus „Niki“ Lauda (1949-2019, dreifacher Formel 1-Weltmeister 1975, 1977 und 1984) vor dem Streckenabschnitt *Bergwerk* beim Großen Preis von Deutschland am 1. August 1976, war das Ende der Nordschleife als Grand

Prix-Kurs beschlossen: Den immens gestiegenen Sicherheitsanforderungen des hochtechnisierten Motorsports der höheren Rennklassen war der alte Kurs nicht mehr gewachsen. Presseberichten zufolge hatten alleine bis 1976 insgesamt 78 Rennfahrer auf dem Ring den Tod gefunden. Nicht erfasst sind dabei weitere Todesopfer bei Touristenfahrten auf der Nordschleife, wo man für seinerzeit 4 DM eine mehr oder weniger schnelle Runde drehen konnte. 2014 betrug der Preis für dieses Vergnügen 27 € (wdr.de und nuerburgring.de).

Nach Laudas schwerem Feuerunfall 1976 fasste das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ zusammen:

„Außer zehn Formel-1-Rennfahrern starben fast 300 Menschen am Ring. Fast 80 bei kleineren Rennen oder Versuchsfahrten, dazu 53 Ausflügler, die sich mit eigenem Auto oder Motorrad auf den Kurs begeben hatten. Vier Zuschauer und ein Streckenposten wurden bislang von Trümmern erschlagen. Mehr als 150 Menschen starben bei den An- und Abfahrten zur abgelegenen Rennstrecke.“ (Der Spiegel 33/1976)

Zu den Gefahren, aber auch zur Faszination der Strecke zitiert der Artikel den Kölner Formel 1-Fahrer Rolf Stommelen (1943-1983), der später bei einem Sportwagenrennen in Kalifornien tödlich verunglückte:

„Der Ring ist die schönste, aber auch die schwerste Rennstrecke der Welt. Am Karussell oder im Kesselchen, auf der Hohen Acht oder im sogenannten Schwalbenschwanz geraten auch die besten Fahrer der Welt in Schwierigkeiten. Auf Wehrseifen muß die Geschwindigkeit in der Regel auf weniger als 100 km/h gedrosselt werden, weil die Kurve nach außen hin abfällt. Am Schwedenkreuz kann man bis zu Tempo 270 aufdrehen. Am Flugplatz oder auf der Döttinger Höhe, wo mehr als 300 km/h erreicht werden, heben die Rennwagen manchmal meterhoch und bis zu 20 Meter weit ab. Keine andere Rennpiste katapultiert Rennwagen so vehement, daß die Metallteile bei der Landung Funken schlagen und grell klingen, als würden hundert Glocken gegeneinanderschlagen.“ (ebd.)

Am 28. Mai 1983 erzielte Stefan Bellof (1957-1985) beim Training zum 1000-km-Rennen mit einem Porsche 956 der Sportwagen-Gruppe C eine Rundenzeit von 6:11,13 Minuten. Die Rekordfahrt mit einem Schnitt von 202,07 km/h erfolgte durch seinerzeitige Bauarbeiten bedingt auf einer verkürzten Distanz von 20,835 Kilometern und kann aufgrund heute nicht mehr zugelassener Fahrzeug-Kategorien regulär nicht mehr unterboten werden. Der später ebenfalls bei einem Sportwagenrennen im belgischen Spa-Francorchamps tödlich verunglückte Bellof gilt damit – wenn auch inoffiziell – als schnellster Nordschleifen-Pilot. Ihm zu Ehren wurde 2013 zum 30. Jahrestag des Rekords ein Streckenabschnitt im Pflanzgarten in *Stefan-Bellof-S* umbenannt.

Die eigentlich als „Streckenrekord für die Ewigkeit“ geltende Runde Bellofs wurde erst 35 Jahre später von Timo Bernhard (*1981) unterboten. Der Porsche-Werkspilot fuhr am Morgen des 29. Juni 2018 mit einem Porsche 919 Hybrid Evo eine Zeit von 5:19,546 Minuten, was einem Durchschnitt von 234,69 km/h entspricht. Da diese Fahrt allerdings mit einem speziell dafür aufbereiteten Prototypen-Fahrzeug und quasi unter Laborbedingungen auf freier Strecke erfolgte, werden *„Puristen und Rennhistoriker den neuen Rekord vermutlich nicht gelten lassen“* (www.auto-motor-und-sport.de) – Bellof fuhr seine Bestmarke im Rahmen eines Rennwochenendes „im Verkehr“ und mit einem den technischen Regularien entsprechenden Fahrzeug.

Bereits 2001 wurde die *Karussell*-Steilkurve anlässlich des hundertsten Geburtstags von Rudolf „Karratsch“ Caracciola (1901-1959), dem Rekordsieger des Großen Preises von Deutschland – 1926 auf der Berliner AVUS sowie 1928, 1931, 1932, 1937 und 1939 auf dem Nürburgring – offiziell in *Caracciola-Karussell* umbenannt. Auf der neuen Grand Prix-Strecke trägt das frühere *Shell-S* seit 2007 zu Ehren des siebenfachen Formel 1-Weltmeisters Michael Schumacher (*1969) den Namen *Michael-Schumacher-S*.
[nach oben](#)

Neue Grand Prix-Strecke ab 1984, „Truck-Grand-Prix“ und „Rock am Ring“

Von 1977 bis 2008 fand der Grand Prix von Deutschland der Formel 1 auf der Rennstrecke im badischen Hockenheim statt. Eine Ausnahme war das Jahr 1985, als der Große Preis auf der für 82 Millionen DM (wdr.de) neu erbauten Grand Prix-Strecke Nürburgring gastierte. Der „neue“ Ring wurde 1984 eröffnet und führte als seinerzeit „modernste Rennstrecke der Welt“ über 4,542 Kilometer (im Jahr 2000 erweitert auf 5,1 km). Seit den letzten größeren Umbauten 2001/2002 beträgt die Länge der Grand Prix-Strecke 5,148 Kilometer und die der Nordschleife 20,832 Kilometer.

Konkurrierend mit Hockenheim beherbergte der Nürburgring nun – quasi ersatzweise – zumeist den Großen Preis von Europa (1984, 1995, 1996 und 2000 bis 2007) sowie den Großen Preis von Luxemburg (1997 und 1998). Seit 2009 fand der deutsche Formel 1-Grand Prix im Wechsel zwischen Hockenheim und Nürburgring statt.

Bis heute gilt der Nürburgring als die bekannteste Motorsport-Rennstrecke der Welt. Neben der Formel 1 mit ihrem nach wie vor großem Zuschauerzuspruch (über 110.000 an drei Veranstaltungstagen 2013) sind das 24-Stunden-Rennen für Tourenwagen (seit 1970) und seit den 1980er Jahren die Lkw-Renn-Veranstaltung „Truck-Grand-Prix“ – beide in guten Jahren mit jeweils bis zu 220.000 Besuchern – die größten Veranstaltungen auf dem Ring. Neben zahlreichen weiteren Motorrad-, Oldtimer- und Markenpokal-Rennen sowie Lauf- und Radsportveranstaltungen hat sich auch das seit 1985 jährlich stattfindende mehrtägige Musikfestival „Rock am Ring“ mit rund 80.000 Zuschauern fest als Veranstaltung etabliert. [nach oben](#)

Investitionsruinen „Motorland 1990“ und „Nürburgring 2009“

Fast schon traditionell steht seit Jahrzehnten ein undurchsichtiges Finanzgebaren der Betreiber und Investoren im Focus der öffentlichen Wahrnehmung und hat die Rennstrecke auch als Millionengrab bekannt gemacht (Haffke 2010 und Hahne 2010). Überdies fällt es von wenigen Ausnahmen abgesehen – zu nennen ist hier der nach wie vor ungebrochene Zuspruch von Zuschauern während der nicht immer glimpflich verlaufenden Touristenfahrten auf der Nordschleife – zunehmend schwer, die sport-, gesellschafts- und kulturgeschichtliche Bedeutung sowie überkommene Traditionen der historischen Rennstrecke zu erfassen.

Ein letztlich gescheitertes Projekt „Motorland 1990“ aus den 1980er Jahren (ein Vergnügungszentrum in Form eines 700 Meter langen Rennwagens, vgl. Abbildung bei Haffke 2010, S. 76) ließ bereits erahnen, dass bezüglich der Vermarktung und des Betriebs ein immer größeres Augenmerk auf zunehmend Motorsport-fremde Unterhaltung in einer „Erlebniswelt“ liegen würde. Die heutigen Angebote zu „Fun, Action, Shopping, Entertainment & Events“ der im Rahmen des mit mehr als 300 Millionen Euro Steuergeldern subventionierten Projekts „Nürburgring 2009“ neu geschaffenen Bereiche *ring°arena*, *ring°boulevard* und *ring°werk* tragen dem deutlich Rechnung (vgl. etwa die Rubriken unter nuerburgring.de). Stellvertretend sei hier nur eine deutlich überambitionierte Stahl-Achterbahn *ring°racer* genannt, die aufgrund technischer Probleme (mehrere Explosionen im Probebetrieb) und einem erst im Nachhinein als unzureichend erkannten Sicherheitskonzept mit rund viereinhalb Jahren Verspätung erst Ende 2013 ihren Betrieb aufnehmen konnte. Und auch die im „Eifeldorf Grüne Hölle“ (u.a. mit einer Diskothek „Eifel Stadl“...) verwirklichte Architektur bewegt sich in ihrem Stil irgendwo zwischen Fachwerk-Kitsch und Schwarzwald-Romantik – kann aber keinesfalls als Eifel-typisch bezeichnet werden (vgl. Haffke 2010, S. 65ff. und Hahne 2010). [nach oben](#)

Aktuelle Situation und Ausblick

Rennstrecke und Freizeitpark, deren Betreibergesellschaften sich mehrheitlich in Eigentümerschaft des Landes Rheinland-Pfalz und des Landkreis Ahrweiler befanden, meldeten im Mai 2013 Insolvenz an und standen zum Verkauf. Am 11. März 2014 erhielt die *capricom-group* – ein Technologie-, Immobilien-, und Autozulieferer-Unternehmen – den Zuschlag über die Vermögensgegenstände und das operative Geschäft zum 1. Januar 2015 (capricomgroup.net). Der Kaufpreis beträgt 77 Millionen Euro, verbunden mit einer Zusage über Investitionen vor Ort von 25 Millionen Euro. Das defizitäre „Eifeldorf“ sollte abgerissen werden und ebenso die als Symbol für den „Pleiten-Ring“ geltende Achterbahn *ring°racer*.

Aufgrund von Vertragsstreitigkeiten fand das „Rock am Ring“-Spektakel in den Jahren 2015 und 2016 auf dem rund 40 Kilometer entfernten Gelände des ehemaligen Bundeswehr-Flugplatzes in Mendig (Kreis Mayen-Koblenz) statt. 2017 wird es wieder auf dem Nürburgring stattfinden.

Die für das Prestige einer Rennstrecke ungemein wichtige, aber für die Betreiber unrentabel-teure Formel 1 gastierte zuletzt 2013 mit einem Großen Preis in der Eifel. Aktuell ist es nicht absehbar, ob die höchste Rennserie jemals an den Ring zurückkehrt.

Es gab immer wieder Bestrebungen, die historischen Teile des Nürburgrings – insbesondere das alte Fahrerlager, die Südschleife und die Reste der Steilstrecke (vgl. die untergeordneten Objekte) – unter Denkmalschutz zu stellen. Die Denkmalliste des Kreises Ahrweiler weist diese jedoch nicht als Denkmale aus (Denkmalverzeichnis Kreis Ahrweiler 2013 und Folgejahre).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014/2018)

Die Automobilrennstrecke Nürburgring war KuLaDig-Objekt des Monats im April 2017. [nach oben](#)

Quellen

- „Ende der Hölle“ (Der Spiegel 39/1976 vom 09.08.1976, S. 75-76).
- „Die 80-jährige Gisela Herbstrith, Tochter des Nürburgring-Erbauers Dr. Otto Creutz, genoss eine Runde auf der Nordschleife“ (Rhein-Zeitung vom 05.10.2002).
- „Preußisch Sibirien erwacht. Der Bau des Nürburgrings bringt Geld und Arbeit in die mittellose Eifel“ (Rhein-Zeitung vom 25.03.2017).

Internet

www.nuerburgring.de: Historie (abgerufen 20.01.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 06.02.2017)

www.nuerburgring.de: Historie (abgerufen 06.02.2017)

www.wdr.de: WDR-Fernsehen Mediathek, „Doku am Freitag: Geheimnis Nürburgring“, Buch und Regie Carsten Günther (Sendung vom 31.01.2014, abgerufen 04.02.2014)

www.geheimnisvolleorte.wdr.de und www1.wdr.de/fernsehen: Interaktives E-Book zum Film „Doku am Freitag: Geheimnis

Nürburgring“ (abgerufen 13.02.2014)

www.rheinische-geschichte.lvr.de: Der Nürburgring 1925-1945 (abgerufen 04.02.2014)

www.capricorngroup.net: Pressemeldung vom 11.03.2014 (PDF-Datei, 1,75 MB, abgerufen 12.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 10.01.2017)

www.auto-motor-und-sport.de: Porsche fährt Nordschleifen-Rekord – 919 pulverisiert Bell-Of-Bestmarke (abgerufen 04.07.2018)
[nach oben](#)

Literatur

Burggraaf, Peter; Haffke, Jürgen; Kleefeld, Klaus-Dieter; Kremer, Bruno P. (2012): Auf Tour Eifel. Heidelberg.

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2013): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, Kreis Ahrweiler (Denkmalverzeichnis Kreis Ahrweiler, 22. April 2013). Koblenz. Online verfügbar: <http://denkmallisten.gdke-rlp.de/Ahrweiler.pdf> , abgerufen am 19.03.2012

Haffke, Jürgen (2011): Vom „Rheinisch Sibirien“ zum „Mythos Nürburgring“. Tourismus für die Hocheifel 1820-2010. In: Koblenzer Geographisches Kolloquium, Jahreshft 2011, S. 41-55. Koblenz.

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

Haffke, Jürgen; Knöchel, Franz-Josef (2013): Die Eifel als Tourismusgebiet. In: Die Eifel - Beiträge zu einer Landeskunde (Festschrift 125 Jahre Eifelverein 1888-2013, Band 2), S. 227-246. Düren.

Hahne, Wilhelm (2010): „Nürburgring 2009“: Skandal? - Affäre? Daun.

Automobilrennstrecke Nürburgring

Schlagwörter: [Automobilrennstrecke](#), [Motorsportanlage](#), [Freizeitpark](#), [Bauruine](#)

Straße / Hausnummer: Otto-Flimm-Straße

Ort: 53520 Nürburg

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Karten

Historischer Zeitraum: Beginn 1925 bis 1927

Koordinate WGS84: 50° 20 9,01 N: 6° 57 1,42 O / 50,33584°N: 6,9504°O

Koordinate UTM: 32.354.142,35 m: 5.577.980,40 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.706,88 m: 5.578.196,57 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Automobilrennstrecke Nürburgring“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-84193-20140128-3> (Abgerufen: 24. August 2019)

Copyright © LVR