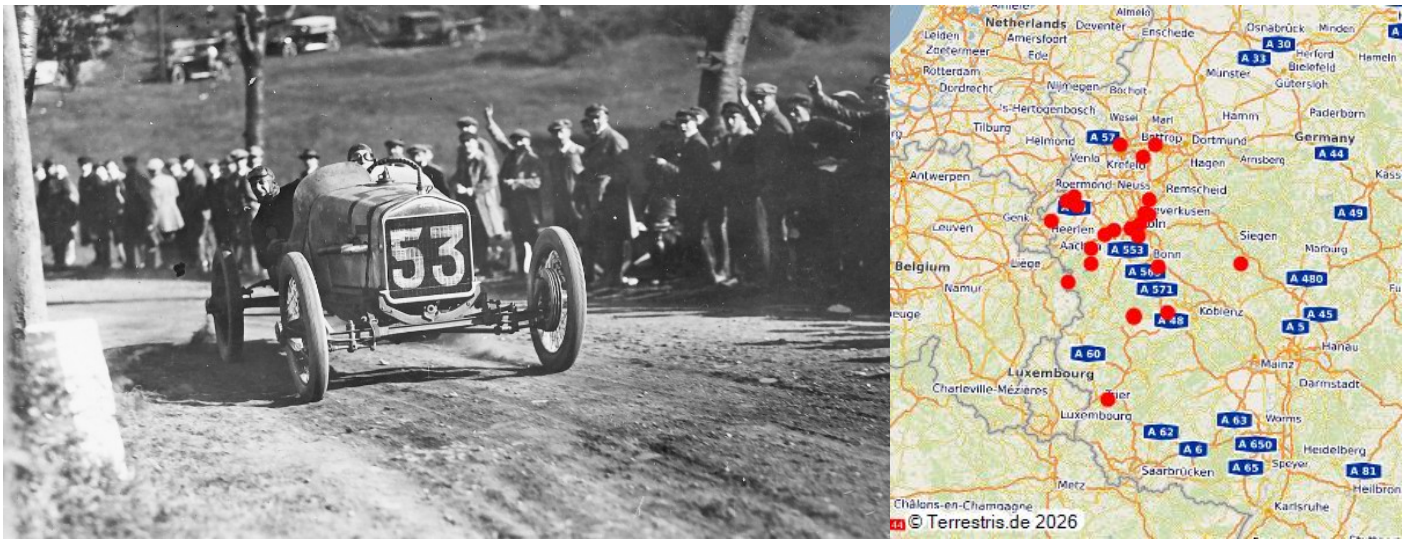
Historische Motorsportanlagen im Rheinland

Schlagwörter: Motorsportanlage, Automobilrennstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde



Historische Aufnahme vom ADAC-Eifelrennen 1926 ("Eifel-Rundfahrt"), im Bild der Lokalmatador Gustav Münz (1881-1963) aus Düren mit seinem selbst umgebauten Ford T Speedster.
Fotograf/Urheber: unbekannt

„Gleich zu Beginn des Rennens wurde er aus der Kurve getragen und verbog sich die Vorderachse. Münz hielt bei einer Schmiede, baute die Achse aus und richtete sie. Doch kaum wieder im Rennen, ging das Kupplungsgestänge drauf, die Bremsen qualmten und die Karosserie zerfiel in ihre Einzelteile.“
(aus einem Bericht zum Eifelrennen 1925)

Historisch-kulturelles Erbe und Typen von Motorsportanlagen
Die ersten Motorsportveranstaltungen
Köln als „Wiege der Motorisierung“ und Motorsport-Hochburg
Internet, Literatur

Historisch-kulturelles Erbe und Typen von Motorsportanlagen

Legendäre Rennstrecken wie die „Grüne Hölle“ Nürburgring sind nicht alleine durch ihre motorsportliche Geschichte weltbekannt, sie gründen ihren Ruhm oft auch auf tragischen Unfällen und Katastrophen. Mit heutigen Rennen lassen sich die ersten Wettfahrten früher Automobile und Motorräder dabei kaum vergleichen. Nicht nur die Technik der Fahrzeuge, auch die Rennen selbst unterschieden sich eklatant von späteren oder gar heutigen Veranstaltungen.
Als Kulturelles Erbe der Motorsportgeschichte gelten natürlich die bis heute erhaltenen oder - wie häufig - in anderer Nutzung überbauten früheren Rennstrecken (neben den hier aufgeführten z.B. auch die bereits seit 1903 genutzte *Solitude-Rennstrecke* im Westen von Stuttgart oder die 1921 südwestlich von Berlin eröffnete *Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße AVUS*). Darüber hinaus gilt es aber auch, die Fahrzeuge und die für ein Rennen notwendigen technischen Geräte sowie die überkommenen historischen Zeugnisse in Form von Schrift-, Bild- oder Film zu bewahren.

Einen eigenen Typus bilden die Strecken der Flugplatzrennen, die auf den Start- und Landebahn von militärischen oder zivilen Flugplätzen ausgerichtet wurden und meist lediglich regional bedeutsame Slalom- oder Sprintrennen waren. Vereinzelt fanden aber auch größere Sportwagen-Rennen auf Flugplatzkursen statt, wie z.B. Läufe der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) und sogar Rennen zu Weltmeisterschaften (vgl. die hier unter den verwandten Objekten genannten Flugplatz-Rennstrecken oder die Zusammenstellung an der Rennstrecke Geilenkirchen-Teveren).
Und obgleich die Teilnahme an dieser Art von Rennen selbstverständlich nur ohne Motor zulässig war, ist hier auch die Strecke eines Seifenkistenrennens aufgeführt. Bis in die 1970er-Jahre galten diese Veranstaltungen als wichtige Mittel zur Förderung des Rennsport-Nachwuchses.
Da für Motorsportveranstaltungen gerne auch Radrennstrecken (um-) genutzt wurden, bestehen zudem einige Überschneidungen

zur Objektgruppe der historischen Radsportanlagen im Rheinland.

Die ersten Motorsportveranstaltungen

Als historisch erstes Automobilrennen gilt eine in Frankreich ausgerichtete Zuverlässigkeits-Fernfahrt von Paris nach Rouen am 22. Juli 1894, bei der über eine Entfernung von 126 Kilometern gerade einmal 15 von 102 gestarteten Wagen das Ziel erreichten.
Vom Publikum und der Presse begeistert aufgenommen, folgten vor dem Ersten Weltkrieg weitere Stadt-zu-Stadt- und Rundstrecken-Rennen, bei denen Fahrer und Teams miteinander um Ruhm, Ehre und Preisgelder konkurrierten. Zunehmend rivalisierten aber auch die Hersteller um die Siege bei den ersten Leistungs- und Vergleichsfahrten, da aus diesen stets entsprechende Verkaufserfolge resultierten. Bis heute gilt für Autohersteller die Regel *„Win on sunday, sell on monday“*.
Ein erster „Großer Preis“ als internationaler Wettbewerb mit festem Reglement fand mit dem *Grand Prix de France* im Jahr 1906 statt.

Über lange Jahre hin durften während der Rennen nur der Fahrer und ein Mechaniker am Fahrzeug arbeiten, also z.B. Reifen wechseln oder notwendige Reparaturen vornehmen. Noch bis weit in die 1950er- und 1960er-Jahre war in vielen Auto-Rennserien ein zweiter Mann im Fahrzeug üblich. In den frühen Jahren des Motorsports war dieser „Schmiermaxe“ dabei nicht nur für die nötigen Betriebsstoffe zuständig, die er während der Fahrt kontrollierte und gegebenenfalls auch nachfüllte - er lehnte sich zur Verlagerung des Gewichts auch mit in die Kurven oder warnte Konkurrenten vor dem Überholen mit dem Horn.
Gleiches galt für den Beifahrer eines Motorrades mit Seitenwagen (auch: Gespann oder Beiwagen), die konstruktionsbedingt erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten erreichten - allerdings ging dabei auch gerne einmal der Sozius über Bord.

Die Technik setzte den Motorsport-Pionieren noch deutliche Grenzen. So wird etwa von dem ersten Eifelrennen 1922 berichtet, dass die so genannten „Hilfsmotorräder“ gerade einmal 1,5 bis 2 PS hatten und daher noch unterstützend in Pedale getreten wurde, weswegen sich vor allem ehemalige Radrennfahrer mit kräftiger Beinmuskulatur auf diese Rennserien spezialisierten (www.eifelbiker.de).
Offenbar waren auch die Unterschiede innerhalb der Rennklassen beträchtlich. Der Sieger des Motorrad-Eifelrennens bis 1.000 ccm Hubraum von 1924 *„bekam auf der staubigen Straße Durst, stoppte kurzerhand in Hasenfeld um in einem Gasthaus ein Glas Wein zu trinken. Er gewann trotzdem souverän seine Klasse.“* (ebd.)
Von der mit 27 Prozent Steigung extrem ansteigenden Steilstrecke des Nürburgrings wird berichtet, dass Fahrer mangels Leistung das Gaspedal ihrer zu schwachen Rennwagen mit Gewichten beschwerten und diese bergauf schieben mussten.
Für viele der frühen Rennen ist bezeugt, dass es sich für Teilnehmer immer wieder lohnte, selbst größere Schäden unterwegs in einer Dorfschmiede reparieren zu lassen, um daran anschließend den Wettbewerb fortsetzen zu können.

Schon in den ersten Jahren des Motorsports gab es regelmäßig Unfälle mit tödlichen Folgen. Nicht nur viele Fahrer blieben nach einem „Todessturz“ - so damals meist die heldenhaft-verklärende Bezeichnung für einen fatalen Unfall - sprichwörtlich auf der Strecke, auch zahlreiche Zuschauer wurden Opfer der Rennveranstaltungen. Viele der auf öffentlichen Straßen ausgetragenen Rennen zogen zehn- oder gar hundertausende Menschen an, die das Geschehen meist nur wenige Meter von der Strecke entfernt verfolgten.
Auf dem heute fast vergessenen Grenzlandring bei Wegberg ereignete sich 1952 mit 13 toten Zuschauern einer der schwersten Unfälle der internationalen Motorsportgeschichte und auch die berühmt-berüchtigte „Grüne Hölle“ Nürburgring wurde nicht zuletzt durch zahlreiche tödliche Unfälle weltbekannt.

Köln als „Wiege der Motorisierung“ und Motorsport-Hochburg

Die Domstadt Köln gilt vor allem durch den hier von Nikolaus August Otto und Carl Eugen Langen in ihrer Motorenschmiede N. A. Otto & Cie. entwickelten Viertaktmotor und der später von ihnen mitbegründeten Gasmotoren-Fabrik Deutz AG als „Wiege der weltweiten Motorisierung“ (so der Wirtschaftshistoriker Ulrich S. Soénius).
Insbesondere in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts galt die Stadt aber auch als eine Hochburg für Motorrad- und Autorennen, die sich aus den frühen Vergleichsfahrten der Hersteller entwickelt hatten und die beim Publikum immer populärer wurden. Hier jagten die Rennmaschinen über eine Radrennstrecke am heutigen Zoo, über ein Teilstück der ersten Autobahn Deutschlands zwischen Köln und Bonn und sogar durch den Stadtwald.

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015/2021)

Internet

www.wegcircuits.nl: Archives of racing, Germany 1926-1980 (abgerufen 25.06.2020)

www.koelner-zweiraeder.de: Horst Nordmanns Kölner Zweiräder (abgerufen 04.04.2019)
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Der Nürburgring 1925-1945 (abgerufen 04.04.2019)
de.wikipedia.org: Kategorie ehemalige Rennstrecke in Deutschland (abgerufen 05.04.2019)
www.eifelbiker.de: Historisches Eifelrennen 33,5 km (abgerufen 05.04.2019)

Literatur

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

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

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

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

Historische Motorsportanlagen im Rheinland

Schlagwörter: Motorsportanlage, Automobilrennstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

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: „Historische Motorsportanlagen im Rheinland“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/SWB-238949 (Abgerufen: 22. November 2026)

Copyright © **LVR**