

Nürburgring

TEIL II

P R E S S E

D O K U M E N T A T I O N
zum Bau einer neuen Kurzrennstrecke
Nürburgring

**Bonn macht den
Ring wieder flott**
Zehn Millionen Mark für Ausbau gesichert

**Kein Geld für
den Nürburgring**
Baubeginn jetzt ohne Hilfe aus Bonn?

**20 Millionen Mark
warten auf die Bagger**
Ausbau des Nürburgrings auf die lange Bank geschoben?



**Hilferufe: „Rettet
den Nürburgring!“**

Kreistagssitzung in der Aula der Berufsschule

Einigkeit der „Großen Nürburgring-Koalition“

V O R W O R T

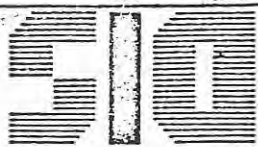
In diesem Heft habe ich einmal symbolhaft einen Teil der Veröffentlichungen in den verschiedenen Presseorganen zusammengetragen, die sich mit dem Thema "Nürburgring - Bau einer Kurzstrecke" befaßt haben.

Würden hier alle Artikel wiedergegeben, die in der dreijährigen Auseinandersetzung erschienen sind, so würde dies Bände füllen. Neben diesen Presseartikeln gab es jede Menge Rundfunk-Interviews und Kommentare, an denen sich fast alle deutschen Rundfunksender und Radio Luxemburg beteiligt haben.

Im Bereich Fernsehen hatte der Unterzeichner allein 3 Fernseh-Interviews von 5 bis 10 Minute Länge, mehrere Statements und darüber hinaus noch viele Kommentare und Statements mit Politikern, sonstigen Sportlern und Funktionären.

Ich möchte die Gelegenheit dieser kleinen Dokumentation benutzen, insbesondere allen Helfern aus dem Bereich Presse, Funk und Fernsehen herzlichen Dank für letztendlich das Gelingen des Werkes zu sagen. Sie waren immer wieder bereit, wenn es wieder einmal schlecht aussah um den Ausbau der Strecke, unseren Argumenten zu folgen, sich für sie einzusetzen und damit eine positive öffentliche Meinung zu sichern und auch die Politiker hierüber nicht im Unklaren zu lassen. Ich glaube, diese nie erlahmende Bereitschaft, unsere Argumente auch einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen, hat sicherlich wesentlich dazu beigetragen, daß unsere Gegner in der Politik und der Ministerialbürokratie letztendlich die Befürworter obsiegen ließ.

Otto Flimm
Vorsitzender ADAC Nordrhein
Vorsitzender "Ja zum Nürburgring" e.V.
Erster Vizepräsident des ADAC



ABDRUCK NUR NACH
VEREINBARUNG
OHNE GEWAHR

SPORT-INFORMATIONEN-DIENST

DUSSELDORF - DEUTSCHE SPORT - AGENTUR

FERNSPRECHER: SAMMEL-NR. (0211) 370555 - FERNSCHREIBER: 08 582 896/97

33. jahrgang, nr. 73
thema des tages
von dieter kühnle

freitag, 25. maez 1977

die schuldigen

duesseldorf, 25. maez (sid) es wird die frage nach den schuldigen fuer die entwicklung auf dem nuerburgring gestellt. sie ist emotionslos zu beantworten.

1970 traten die formel-1-fahrer zum erstenmal nicht an, weil ihnen der nuerburgring zu gefaehrlich erschien. drei tage nach dem grossen preis von deutschland in hockenheim ging der damalige fahrer-sprecher joakim bonnier mit internationalen und deutschen funktionaeren die strecke ab und bemaengelte 102 punkte. schon zwei monate spaeter, nach einer erneuten inspektion, wuchs die liste auf 106 punkte an.

ein ende war schon damals nicht abzusehen, denn dass aus einem 22,8 km langen nuerburgring ueber berge und durch taeler keine nudeltopf-strecke wie hockenheim zu aendern ist, bedurfte keiner scharfsinnigen kombination.

so schlug 1970 der franzose jose rosinski, ein sprecher der internationalen sportkommission, der nuerburgring gmbh und dem veranstalter des grossen preises, dem automobilclub von deutschland (avd) vor: fahrer und teams wollen nicht mehr auf so langen strecken fahren. verkuerzt die strecke auf die heute uebliche laenge von etwa acht kilometer. das ist auf die dauer billiger als laufende renovierungen.

wie man heute weiss, haette die modernisierung der vorhandenen 7,7 km langen nuerburgring-suedschleife hoechstens 30 millionen mark gekostet. doch die rechnung von avd und gmbh lautete anders: auf 22,8 km bekommt man mehr zuschauer unter als an einem sieben-km-kurs. fazit: die lange nordschleife wurde aufgemoebelt.

erster kostenvoranschlag im oktober 1970: 6,585 millionen mark. nachdem das mainzer kabinett die gesamtfinanzierung sichergestellt hatte, kam das strassenbauamt koblenz bei nachrechnungen auf eine neue summe: weitere 10,725 millionen mark waren als folgelasten zu erwarten. gesamtkosten des bisherigen umbaus, der kein ende haben wird: ueber 18 millionen mark. und man ist heute so weit wie vor sieben jahren: die formel 1 verweigert den start.

die schuld an dieser misswirtschaft, die jedem industrie-management den kopf gekostet haette, tragen bund, land, gmbh und automobilklubs gemeinsam. jetzt helfen keine sonntagsreden mehr, sondern nur schnelles handeln. sonst ist der nuerburgring, ein weltberuehmtes stueck deutscher sportgeschichte und wirtschafts faktor der eifelbevoelkerung, tatsaechlich am ende.

Gesamtleitung Alfons Gerz / Verlagsdirektor Hans Sauer / Projektmanagement Dieter Hennig / Buchproduktion Karl Adolf Scherer — Chefredakteur Dieter Kühnle / Stellvertretender Chefredakteur Dieter Stein / Chefreporter Dieter Hennig / Chef vom Dienst: Erich Acker / Fußballredaktion: Wolfgang Thiel (Leitung), Joachim Neusser (2. Liga), Franz-Josef Gribbs (Ausland), Wolfgang Niersbach, Klaus-Dieter Spieckermann / Ressortchefs: Peter Abrahams (Basketball), Karl-Heinz Bremen (Handball), Claus-Peter Doetsch (Tennis), Franz-Josef Gribbs (Amateurboxen), Bruni Hennig (Fechten, Golf, Tanzsport), Heinz Helpenstein (Turf), Gerd Heydn (Schwimmen, Wasserball, Moderner Fünfkampf), Ingeborg Kollbach (Kunstturnen, Volleyball, Badminton), Dieter Kühnle (Motorsport), Dieter Ludwig (Wintersport, Turniersport, Judo), Joachim Mielinski (Segeln), Joachim Neusser (Tischtennis), Wolfgang Niersbach (Eishockey), Karl Adolf Scherer (Olympismus, Schwerathletik, Eisschnelllauf), Gerhard Simon (Schießsport), Klaus-Dieter Spieckermann (Eiskunstlauf, Flugsport), Manfred Steffny (Leichtathletik, Volkssport, Sportmedizin), Dieter Stein (Radsport, Berufsboxen), Arthur Unser (Rudern, Kanu, Hockey, Eishockey) Rundfunk, Fernsehen, redaktionelle Rückfragen: Acker, Abrahams, Heydn, Neusser, Oberdieck / Auslandsorganisation Bruni Hennig / Leiter der Nachrichtentechnik Arno Korte / Redaktion Hamburg: Joachim Mielinski (Leitung), Klaus-Dieter Spieckermann, 2 Hamburg 36, Colonnaden 5, Telefon 0 40 — 34 11 37, Telex 021 — 10 77 / Redaktion Frankfurt: Theo Bourquin, Karl Adolf Scherer, Gerhard Simon, 6 Frankfurt, Rahmholstr. 4, Telefon 06 11 — 28 50 51, Telex 041 — 12 27 / Redaktion München: Otto Greitner, 8 München 40, Spiridon-Louis-Ring 7, Olympialaum, Telefon 0 89 — 3 59 10 76 77, Telex 052 — 98 62

avd ueber boykott 'enttaeuscht'

frankfurt, 23.maerz (sid) enttaeuscht ueber die neuen formel-1-boykott auf dem nuerburgring aeusserte sich der geschaeftsfuehrer des automobilklubs von deutschland (avd), hans juergen linden: "ich hatte noch auf eine letzte chance fuer den ring gehofft. ich werde zwar den offiziellen bericht abwarten, aber jetzt bleibt uns nur noch der hockenheimring als veranstaltungstort. allerdings hatte der konstrukteur-sprecher bernie ecclestone schon vor einer woche in london gesagt, dass er nicht auf dem nuerburgring starten werde."

den problemen, die sich durch die umlegung des grossen preises ergeben, sieht linden ruhig entgegen. "wir haben uns zweigleisig vorbereitet, weil wir ja mit dieser entscheidung rechnen mussten. deshalb gibt es fuer hockenheim bereits einen fertig erstellten veranstaltungsplan."

da schon im september letzten jahres mit dem badischen motodrom als austragungsort des deutschen grand prix gerechnet werden musste, wird die hockenheimring gmbh von dem nuerburgring-boykott nicht unvorbereitet getroffen. seit monaten hat man sich in hockenheim mit den organisatorischen problemen beschaeftigt. durch zusatztribuenen kann das bisherige fassungsvermoegen an der 6,78 km langen strecke von 80 000 leicht auf ueber 100 000 erhoehrt werden. unabhaengig von der entscheidung am mittwoch wurden die streckenverhaeltnisse, auslaufzonen und leitplanken schon vor wochen den neuesten anforderungen angepasst. durch neue umzaeunungen wurde auch den polizei-bestimmungen rechnung getragen.

bei eintrittspreisen von durchschnittlich 25 mark kann der avd in hockenheim mit einnahmen von etwa zwei millionen mark rechnen. bisherige rekordzahl auf dem nuerburgring waren beim grossen preis 1973 genau 123 880 zahlende zuschauer, die eine bruttoeinnahme von 2,4 millionen mark in die kassen brachten.

stommelen: 'nuerburgring am ende'

duesseldorf, 23.maerz (sid) schwere zeiten prophezeit der koelner grand-prix-fahrer rolf stommelen dem nuerburgring nach der erneuten formel-1-boykott: "wenn in der eifel kein grosser preis mehr gefahren wird, ist der ring am ende." als kenner der 22,3 km langen nordschleife "bedauert" stommelen "diese entwicklung sehr". stommelen: "die schuld daran traegt aber auch die nuerurgring gmbh. die verantwortlichen haben zu lange gezoegert und die boykottdrohung der konstrukteure und fahrer nicht ernst genommen. wenn jetzt nicht sofort neue plaene fuer die umgestaltung der rennstrecke in angriff genommen werden, kann man den ring in zukunft vergessen."

auch hans-joachim stuck bedauert die absage, erkennt allerdings nicht die vorteile in hockenheim. "jeder weiss, dass der nuerburgring meine Lieblingsstrecke ist", erklaert der grainauer, "aber in hockenheim gibt es allein durch die motodrom-anlage spannendere rennen als auf dem nuerburgring. ich bin ueberzeugt: der grosse preis von deutschland wird in diesem jahr durch die windschattenahrten das beste rennen der ganzen saison."

Nürburgring muß verkürzt werden

Stommelen legt Vorstandsposten nieder

VON JENS HOFFMEISTER

Nürburgring. „Wir haben zwar einen riskanten Beruf, aber niemand kann uns verdenken, daß wir versuchen, das Risiko so klein wie möglich zu halten“, meinte Rolf Stommelen am Samstag bei der Jahreshauptversammlung des CNI (Club Nürburgring International), der es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Nürburgring zu erhalten, bzw. schöner und attraktiver zu machen.

Stommelen, der bislang Erster Vorsitzender dieses Vereines war, legte mit sofortiger Wirkung sein Amt nieder, da er sich aus Zeitmangel dieser Aufgabe nicht mehr voll widmen kann und im übrigen seinen Kollegen von der Formel I insofern recht gibt, daß der Nürburgring so schnell wie möglich verkürzt werden mußte.

Als neuer Vorsitzender wurde der frühere Innenminister von Rheinland-Pfalz, Heinz Schwarz (jetzt MdB) gewählt. 2. Vorsitzender ist Porsche-In-

genieur Jürgen Barth, der selbst auch Rennen fährt, sowie Willy Martini, der seit eh und je mit dem Ring eng verbunden ist. Ferner wurde Rennleiter Ali Schatz vom ADAC Mittelrhein als Sportwart gewählt.

Neben Luki Scheuer vom ADAC Mittelrhein, der in einem Referat auf die bestehenden Realitäten verwies und zu schnellem Handeln ermahnte, waren auch die Landtagsabgeordneten Schaaf (CDU) und Dr. Moesta (SPD) zugegen, die sich für einen schnellen Ausbau und die Erhaltung des Eifelkurses aussprachen.

Dr. Moesta wies darauf hin, daß noch in diesem Monat ein Termin beim Bundesverkehrsminister anberaumt sei, bei dem die Zukunft des Ringes erörtert werden wird. Zum allgemeinen Bedauern der Anwesenden war von der Nürburgring GmbH niemand zugegen, obwohl man mit deren Kommen fest gerechnet hatte, da diese wohl mit am meisten betroffen sind.

Kölnerische
Rundschau
04.04.77

Der ADAC steht für den Nürburgring ein

BAD SALZUFLEN. Die Delegierten der ADAC-Hauptversammlung 1977 des Gesamtclubs erklären sich bereit, alle Bestrebungen, Initiativen und Bemühungen, die für die notwendige Erhaltung des Nürburgring es ergriffen werden müssen, im Rahmen der ihm gegebenen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung seiner sonstigen Verpflichtungen zu unterstützen.

Damit wurde einem Antrag des ADAC Mittelrhein entsprochen, der zur Hauptversammlung des Gesamtclubs beantragt hatte, daß sich der Gesamtclub eindeutig für den Erhalt des Nürburgring es aussprechen solle. Diese Erklärung wurde einstimmig von allen Delegierten und den ADAC-Gauen aus der ganzen Bundesrepublik abgegeben.

Rhein-Feitung
10.05.77

staatssekretaer wrede:

"der nuerburgring ist nicht tot"

verlust ohne formel-1-rennen/veranstalter sollen sich beteiligen

von e.d. s c h m i c k l e r

bonn, 20. april (sid) in spaetestens einem halben jahr wird sich die bundesregierung als mehrheitsgesellschafter der nuerburgring gmbh entscheiden koennen, ob sie einem umbau der rennstrecke zustimmt oder vielleicht als gesellschafter aussteigt. das deutete der parlamentarische staatssekretaer im dafuer zustaeendigen bundesverkehrsministerium, lothar wrede, im folgenden interview mit dem sport-informations-dienst (sid) an. wrede schliesst auch die spaetere beteiligung der automobilklubs nicht aus.

sid: "herr staatssekretaer wrede, ist der nuerburgring fuer den grossen internationalen motorsport endgueltig tot?"

wrede: "ueber die weitere entwicklung laesst sich gegenwaertig noch nichts sicheres sagen. auch die formel-1-rennfahrer scheinen nicht alle einer meinung zu sein. es ist vor allem fuer die nuerburgring gmbh ein wirtschaftlicher verlust, wenn es keine formel-1-rennen mehr gibt."

sid: "wie beurteilen sie den bau einer neuen kurzstrecke fuer formel-1-rennen?"

wrede: "die geschaeftsfuehrung der nuerburgring gmbh wurde im dezember vergangenen jahres beauftragt, moeglichkeiten und kosten fuer den bau einer derartigen strecke zu untersuchen. das ergebnis duerfte etwa in einem halben jahr vorliegen."

sid: "wenn es keinen neubau geben sollte, stellt sich die frage der langfristigen verwendung des nuerburgrings. waere dann die umgestaltung zu einem attraktiven hobby- und freizeitzentrum eine loesung?"

wrede: "zu dieser anregung: ich denke, dass fuer die wirtschaftlichkeit kaum etwas zu erreichen ist, wenn der charakter des nuerburgrings geaendert wird. als rennstrecke ist der ring nach wie vor sehr beliebt und eine grosse attraktion. so auch zuletzt beim internationalen adac-300-km-rennen ende maerz."

sid: "moechte der bund als gesellschafter letztlich nicht doch aus der nuerburgring gmbh ausscheiden und waere der finanzkraeftige adac nicht ein naeheliegender ersatz?"

wrede: "der bund ist ausser dem nuerburgring an keinem aehnlichen unternehmen beteiligt. aber wir wollen nicht unter allen umstaenden aussteigen. allerdings sind wir gehalten, die verwendung von steuermitteln sorgsam zu pruefen. unabhaengig davon waere es naeheliegend, dass sich die veranstalter der rennen - so auch der adac - am wirtschaftlichen risiko der nuerburgring gmbh beteiligen."

14.5.77

Friedrich

Rhein-Main-Nachrichten

Nürburgring bald im Westentaschenformat?

Sechs Kilometer lange Südschleife als Alternative zum Formel-I-Boykott erwogen

wl. Mainz. (Eig. Bericht) — Für den Nürburgring in der Eifel, der als schönster und zugleich schwierigster Rennkurs der Welt gilt, sieht die Zukunft alles andere als rosig aus. Seit in Paris die internationale Dachorganisation des Automobilsports den über 22 Kilometer langen Eifelkurs von der Liste der international zugelassenen Strecken gestrichen hat, ist es fraglich, ob im Kurven-Labyrinth rund um die Nürburg jemals wieder Formel-I-Rennen gefahren werden können.

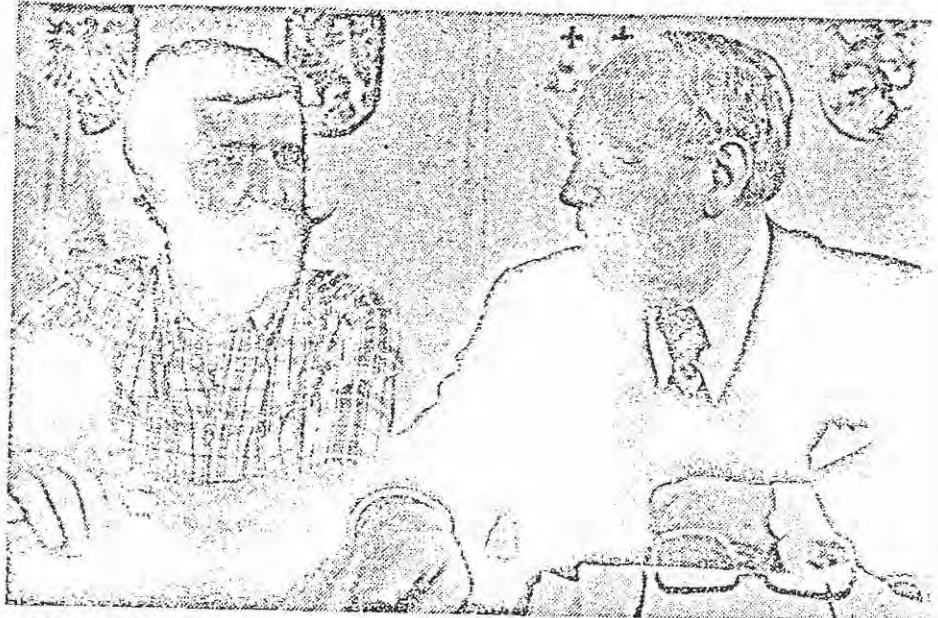
Den Grund zu dieser Annahme lieferte in Mainz der deutsche A-Fahrer Harald Ertl. Auf gezielte Journalisten-Fragen wollte er nicht garantieren können, daß der Rundkurs auch nach der Beseitigung aller festgestellten sicherheitstechnischen Mängel durch die Nürburgring-GmbH von seinen Kollegen aus dem Formel-I-Zirkus akzeptiert würde.

Bekanntlich hatte eine kleine Gruppe dieser weltbesten Autorennfahrer erreicht, daß der diesjährige „Große Preis“ nicht auf dem Nürburgring stattfinden darf. Eine lange Liste festgestellter Mängel und eine Boykott-Drohung veranlaßte die Dachorganisation, den Ring auf die schwarze Liste zu setzen. Diese Gruppe, die nach Ertls Aussagen möglicherweise nur aus vier Fahrern besteht, fordert vor allem die Beseitigung der noch vorhandenen drei oder vier Sprunghügel und der Straßengraben, die den Fahrern bei einem „Ausrutscher“ gefährlich werden können.

Fürsprecher des Boykotts war vor allem der österreichische Star Niki Lauda, der im Namen der Formel-I-Fahrer und des CSI den Ring inspierte und dabei diagnostizierte, daß die gestellten Auflagen nicht erfüllt worden seien.

Daß Lauda nach seinem Unfall auf dem Ring als „gebranntes Kind“ voreingenommen sein könnte, spielte nach Ansicht Ertls für die Entscheidung keine Rolle. Ertl unterstellte den Fahrern aus dem „zweiten Glied“, daß sie auch auf gefährlichen Rennstrecken starten müßten, um zur Spitze durchzubrechen. Ein Protest von dieser Seite sei daher kaum wahrscheinlich.

Mit dem Boykott und dem „Nein“ der CSI hat das große Pokern um den Nürburgring begonnen. Der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister Holkenbrink zeigte die Möglichkeiten auf: So könne die jetzt als Rennstrecke genutzte Nordschleife mit ihren gut 22 Kilometern „entschärft“ werden. Die wichtigsten Auflagen wären dabei mit einem Kostenaufwand von fünf Millionen Mark erfüllbar. Weitere acht Millionen Mark sind indes erforderlich, damit der Eifelkurs den Formel-I-Piloten wieder schmackhaft würde.



DER RENNFahrER und der Minister. Formel-I-Pilot Ertl begründete in Mainz die Vorbehalte seiner Kollegen gegen den Nürburgring. Der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister Holkenbrink (rechts) will dagegen mit allen Mitteln den Eifelkurs weiter als Rennstrecke genutzt sehen. Ob es indes je wieder ein Großer Preis auf dem Ring geben wird, wußten weder er noch Ertl mit Sicherheit zu sagen.

Bild: Engels

Als Alternative bietet sich der Bau einer verkürzten Strecke an. Eines Nürburgrings im Westentaschenformat. Unter Einbeziehung der alten Nordschleife und Teilen der Start- und Zielstrecke würde dieser Kurs etwa sechs Kilometer lang. Holkenbrink unterstrich, daß die Planungsarbeiten für diese Alternative bereits begonnen haben.

Rennfahrer Ertl würde diesen neuen und verkürzten Nürburgring der alten Nordschleife durchaus vorziehen. Da sind einmal die Wetterbedingungen in der Eifel. Denn bei fast jedem Rennen stehen die Piloten vor der großen Frage, mit welchen Reifen sie fahren sollen. Sonnenschein an Start und Ziel und Regen im Karussell oder am Schwalbenschwanz gehören nämlich am Ring zur Tagesordnung. Zum anderen glaubt er, daß der Zuschauer an kurzen Strecken mehr sehen kann. So kommen am Ring bei jedem Grand Prix die Fahrer 14mal „vorbei“, bei vergleichbaren kürzeren Rennstrecken im Ausland indes 70- bis 80mal.

Daß wirtschaftliche Erwägungen stets im Mittelpunkt stehen, verschweigt niemand. Ertl drückte es bisher am klarsten aus: 99 Prozent aller großen Rennstrecken in der Welt sind „Vollgaskurse“: ebenenerdig, kurz und kurvenarm. Den

Rennställen ist das recht. Sie können ein und denselben Wagen überall einsetzen: gleicher Motor, gleiche Getriebeübersetzung, gleiche Fahrwerksabstimmung. Allein der Nürburgring macht die Ausnahme: 150 Kurven, gewaltige Höhendifferenzen und wenig Vollgasstrecken. Und der Umbau der Wagen kostet Geld.

Dazu ein weiteres: die Unterkunftsmöglichkeiten am Ring sind alles andere als „First Class“. Und Rennfahrer Ertl nahm den Hinweis eines Journalisten schmunzelnd auf, daß der Eifelkurs auch deshalb „unten durch“ sei, weil es zum Beispiel an Nachtclub und Hallenbad fehle. Natürlich auch am Flugplatz, damit die Rennfahrer, die mit ihren Privatmaschinen kommen, pünktlich am Start und nach dem Rennen ebenso schnell wieder weg sind.

Für Wirtschafts- und Verkehrsminister Holkenbrink ist der Nürburgring mehr als ein Treffpunkt des Jet-Set und der oft bis zu 300 000 Motorsport-Freunde. Denn auch er denkt an wirtschaftliche Aspekte. Der Eifelkurs liegt in einer der strukturschwächsten Gebiete des Landes. Der Nürburgring mit den zahlreichen Motorsport-Veranstaltungen im Laufe des Jahres schafft hier einen Ausgleich. Denn viele Tausende leben von der Rennstrecke.

''nuerburgring soll dauerhaft saniert werden''

konzept der bundesregierung/finanzspritze und adac-beteiligung

von ernst dieter s c h m i c k l e r

X
bonn, 19. mai (sid) ermuntert durch die bereitschaft des finanzstarken adac, sich kuenftig an der nuerburgring gmbh zu beteiligen, unternimmt die bundesregierung offenbar neue bemuehungen, um zu einer dauerhaften sanierung des nuerburgrings beizutragen., damit steht es um das schicksal der populaeren rennstrecke nicht so schlecht, wie dies vielfach den anschein hatte, durch den pro-nuerburgringbeschluss der adac-jahreshauptversammlung entspricht der maechtige automobilclub auch einer forderung der bundesregierung.

X
der parlamentarische staatssekretaer lothar wrede hatte zuvor betont, das verkehrsministerium wolle keineswegs unter allen umstaenden aus der nuerburgring gmbh aussteigen. ''unabhaengig davon waere es naheliegend, dass sich die veranstalter der rennen - so auch der adac - am wirtschaftlichen risiko der nuerburgring gmbh beteiligen'', erklarte wrede. gleichzeitig erwartet der staatssekretaer ebenfalls engagement vom avd fuer den nuerburgring.

adac-bereitschaft setzt neue akzente

zwar liess die jahreshauptversammlung des adac zunaechst noch offen, in welcher hoehe sich der club an der nuerburgring gesellschaft finanziell beteiligt, doch hierbei handelt es sich offenkundig um ein taktisches verhalten. ''in welcher weise und in welcher hoehe die beteiligung erfolgt, muss in entsprechenden verhandlungen mit den verantwortlichen gremien und den regierungen vereinbart werden'', heisst es in dem adac-beschluss. informierte kreise in bonn lassen jedoch keine zweifel daran, dass das interesse des adac am nuerburgring erheblich staerker ist, als dies in den beschluesen zum ausdruck kommt. dazu heisst es, es sei die oberste pflicht des adac, der sein entstehen im wesentlichen dem motorsport verdanke, alles zur erhaltung des nuerburgrings zu unternehmen.

wie der parlamentarische staatssekretaer lothar wrede, der lange dem sportausschuss in nordrhein-westfalen angehorte und sportpolitischer sprecher der spd im bundestag war, zu erkennen gab, hat sich die bundesregierung sehr intensiv mit der nuerburgringzukunft und den damit verbundenen investitionen befasst. wichtige entscheidungshilfen werden von den gegenwaertig laufenden untersuchungen der nuerburgringgremien erwartet. die ergebnisse sollen in einigen wochen vorliegen., im bundesverkehrsministerium ist man offenbar bemueht, durch eine beteiligung anderer ressorts der bundesregierung - wie dem innen- und wirtschaftsministerium - der nuerburgring gmbh eine breitere und sachgerechte basis zu geben. eine solche veraenderung, so hiess es, entspreche beispielsweise auch der grossen wirtschaftlichen bedeutung, die der nuerburgring fuer das strukturschwache eifelgebiet hat.

Nürburgring vor den Bundestag

„Großer Preis“ soll wieder in der Eifel gefahren werden 26.5.77

Bonn (dpa). Der Bundestag wird sich im Juni mit dem Nürburgring, der ins Schleudern geratenen Eifel-Rennstrecke, beschäftigen, die seit einiger Zeit von den Formel-1-Rennfahrern als Sicherheitsrisiko angesehen und gemieden wird.

Die CDU/CSU-Opposition will einen Vorstoß unternehmen, um die 50 Jahre alte „schönste Rennstrecke der Welt“, als die viele Fans die auch wirtschaftlich für die Eifel bedeutsame Anlage betrachten, aus der Talsohle zu heben. Sie wird bei der zweiten Lesung des Bundeshaushalts 1977 die Bundesregierung auffordern, sich als größte Gesellschafterin der Nürburgring-GmbH angemessen an einem der technischen Entwicklung angepassten Ausbau zu beteiligen. Sie wird dabei sicher auch auf Unterstützung bei den Koalitionsparteien SPD und FDP rechnen können.

Der sportpolitische Sprecher der Unionsfraktion Ferdi Tillmann hat im Pressedienst seiner Partei davor gewarnt, die Diskussion auf den „Formel-1-Zirkus“ zu konzentrieren. Der „integrierte Drei-Schleifen-Kurs“, den seine Fraktion bereits in der vergangenen Woche befürwortete, würde nach seiner Ansicht nicht nur der wirtschaftlichen Bedeutung des Rings Rechnung tragen, sondern auch den Erfordernissen des Breitensports der Motorsportfans wie den Sicherheitsforderungen der Grand-Prix-Fahrer, die mit ihren Rennen das große Geld bringen. Der Ausbau wird schätzungsweise 35 Millionen Mark erfordern, die der Bund, das Land Rheinland-Pfalz und der Kreis Ahrweiler als Gesellschafter anteilmäßig aufbringen müßten.

Die Verwirklichung der Ausbau-Planung wird den Charak-

ter der 22 Kilometer langen Piste als „Mehrzweckbahn“ noch deutlicher machen. So soll die alte Nordschleife als Wettkampfbahn für die zahlreichen Veranstaltungen der Motorsportverbände eingerichtet werden. Die Südschleife soll in einer Länge von etwa sieben Kilometer mit den idealen Voraussetzungen für die Grand-Prix-Rennen der Formel-Wagen-Fahrer ausgestattet werden, die vor ihrem Umzug auf den Hockenheimring jährlich 20 bis 30 Millionen Mark Touristenumsatz in die Eifelregion brachten. Als dritte Schleife ist eine ovale Rennbahn von zwei Kilometer Länge um die Start- und Zielmaße herum ins Auge gefaßt, auf der motorsportliche Freizeitveranstaltungen, wie Go-Cart-Rennen, und Radrennen ausgetragen werden sollen.

Neue Ring-Planung

Detaillierte Kostenanschläge für die Ring-Planung werden im Juni erwartet. Der Bund, mit 51 Prozent Hauptgesellschafter, würde sich gern zurückziehen. Aber weder der ADAC noch der AVD lassen eine Neigung erkennen, ihn in dieser Rolle abzulösen. Beide Organisationen wollen jedoch, daß die Rennstrecke erhalten bleibt. Der ADAC, Veranstalter des Eifelrennens und des Tausend-Kilometer-Rennens, würde um diesen Preis den Ausbau der Grand-Prix-Strecke in Kauf nehmen, an dem der AVD als Veranstalter stärkstens interessiert ist nach dem Motto: „Der Große Preis wieder auf den Nürburgring.“

General-Kurrier

Der geplante Rundkurs in der Eifel wird 73 Millionen Mark kosten

Bonn. (Eig.Ber.) Der Nürburgring muß bleiben. Darüber besteht, ohne daß das Thema bislang offiziell erörtert worden ist, innerhalb aller Bundestagsfraktionen, im Landtag von Rheinland-Pfalz und beim Landkreis Ahrweiler Einvernehmen. Auch die Chancen, daß ein zweiter „Ring“ bald gebaut wird, sind seit gestern gestiegen: die CDU/CSU-Fraktion im Bundestag hat nach der rheinland-pfälzischen Landesregierung den Plänen der Nürburgring GmbH zugestimmt, die den Bau einer völlig neuen, nur noch rund sieben Kilometer langen Rundstrecke im Bereich der jetzigen Südschleife vorsehen. Im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums ist bereits für das Jahr 1978 eine Summe von fünf Millionen Mark für den Neubau oder dessen endgültige Planung vorgesehen.

Bis 1981 ein neuer Nürburgring?

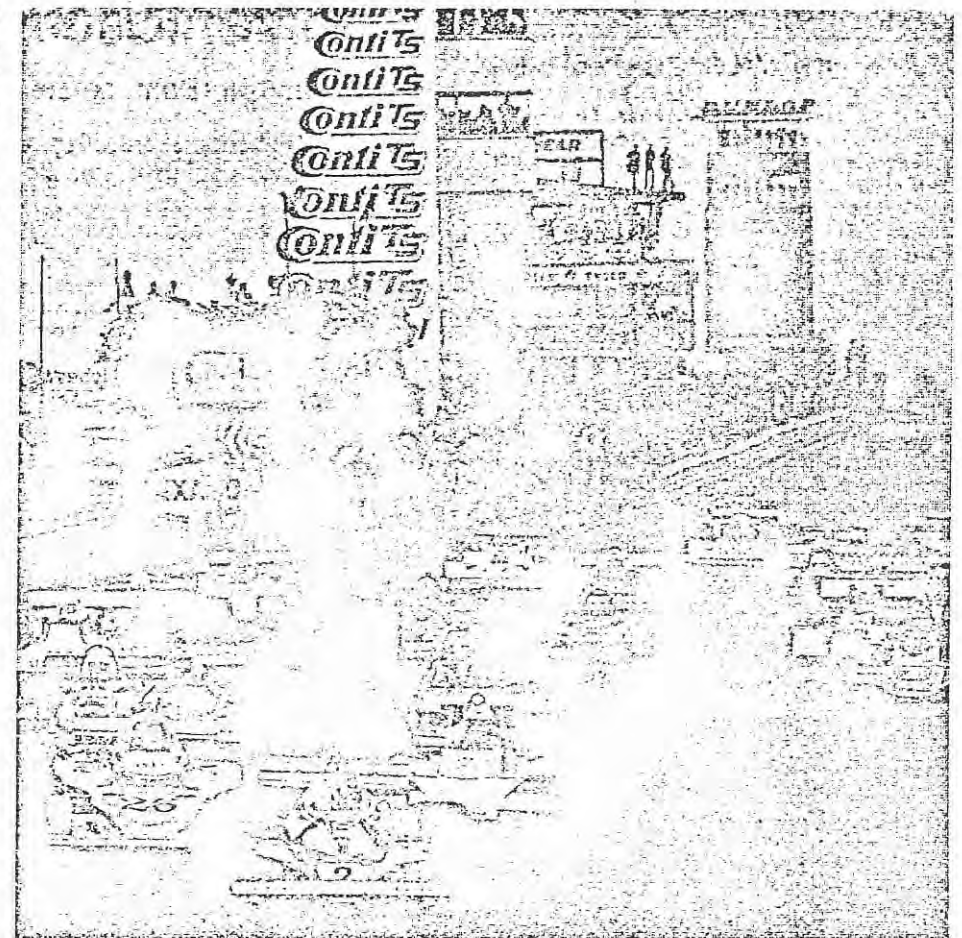
Von Hartmut Paeffgen

Sechs Modelle standen zur Debatte. Der jetzt in der Bonner Landesvertretung Rheinland-Pfalz von der Nürburgring GmbH präsentierte Vorschlag stellt nach Auffassung der drei Gesellschafter Bund, Land und Kreis sowie vor allem auch der an den Vorplanungen beteiligten Motorsportverbände Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) und Automobil-Club von Deutschland (AvD) die beste Lösung dar. Nürburgring-Geschäftsführer Martin Urbanus: „Der Prototyp einer modernen Rennstrecke, sicher, komfortabel, nicht superschnell, aber sportlich anspruchsvoll“.

Mit einer Rennstrecke, „die den Bedürfnissen des Jahres 2000“ gerecht wird, soll der Nürburgring auch wieder Austragungsort des „Großen Preises von Deutschland“ werden.

Den mit großem Aufwand in den vergangenen zehn Jahren immer wieder verbesserten alten Nürburgring hatten die Formel-1-Fahrer aus dem Kreis der Weltmeisterschafts-Rennstrecken mit der Begründung abgelehnt, daß er nicht mehr zeitgemäß, zu schwierig und zu risikoreich für die immer schnelleren Fahrzeuge sei.

Rund sieben Kilometer Länge (statt derzeit 23 Kilometer), 70 Meter Höhenunterschied, zwei lange Geraden vor und hinter dem Start-Ziel-Bereich mit neuem großem Fahrerlager, Plätze für 150 000 Zuschauer (davon 100 000 auf Sitzplätzen) — die größte



BIS 1981 soll nach dem Willen der Planer die neue Rennstrecke in der Eifel gebaut sein. Der Kurs soll dann den Nürburgring ersetzen, der einigen Formel-1-Fahrern nicht mehr sicher genug ist.

Foto: Simon

und sicherste Rennstrecke Europas könnte höchstens noch an den erheblichen Kosten scheitern.

War noch im Mai seitens der Nürburgring GmbH von Baukosten von 35 bis 40 Millionen Mark ausgegangen worden, so ist nunmehr „nach eingehender Prüfung“ (Urbanus) mit Kosten in Höhe von 73 Millionen Mark zu rechnen. Davon entfallen allein 22 Millionen Mark auf die riesigen Zuschauertribünen, 16 Millionen Mark auf die Fahrbahn mit Schutzeinrichtungen und sieben Millionen Mark auf Einrichtungen der Wasser- und Stromversorgung.

Unter dem Eindruck „dieses ganz schönen Schocks“ forderte nach dem SPD-Bundestags-Abgeordneten Peter Büchner (Speyer) auch der Bundestagsabgeordnete Ferdi Tillmann, stellvertretender Obmann im Verkehrsausschuß und Sportsprecher der CDU/CSU-Fraktion, ein klares Wort der Motorsportverbände ADAC und AvD. „Nicht nur, weil jedermann erwartet, daß wir nicht für ein Dutzend wild gewordener Rennfahrer 73 Millionen zum Fenster rauswerfen“, müßten ADAC und AvD (Veranstalter des Großen Preises von Deutschland) sich am Nürburgring-Projekt beteiligen. Den schnellen Abschluß gemeinsamer Beratungen und eine zügige parlamentarische Bearbeitung vorausgesetzt, könnte bereits Mitte 1978 mit dem Bau begonnen und der neue Ring bis 1981 eingeweiht werden.

Wie wichtig der Nürburgring für den Eifel-Raum ist, hat sich erst in vollem Umfang gezeigt, seit der „Große Preis“ in Hockenheim ausgetragen wird und der „Ring“ damit seine größte Attraktion verloren hat. Landrat Egon Plümer (Ahrweiler) über die Auswirkungen: „Die Fremdenverkehrszahlen sind zurückgegangen, an zahlreichen Hotels sind Anbauten nur halb fertig geworden und Renovierungsmaßnahmen verschoben worden, die Gasthöfe heute oft leer, viele Arbeitsplätze gefährdet“.

Für den Nürburgring als Wirtschaftsfaktor gibt es auch nach Auffassung des Staatssekretärs im Verkehrsministerium, Alfons Schwarz, und des rheinland-pfälzischen Staatsministers a. D. und Bundestags-Abgeordneten Heinz Schwarz (Leubsdorf) im Notstandsgebiet der Eifel keine Alternative. Der Nürburgring schafft, wie Geschäftsführer Urbanus bestätigte, nach dem Neubau auch in Zukunft wenigstens 1000 Arbeitsplätze. Die größte Firma im Umkreis von Adenau hat heute 280 Beschäftigte.

„Der Ring, das ist eben unsere wichtigste Industrie“, verwies Landrat Plümer auf den seit 50 Jahren fast unveränderten Zustand. Schon der Bau des alten Nürburgrings, der weiterhin für Rennen, Rallyes, Breitensport-Veranstaltungen erhalten bleiben soll, ist in den Akten als lebenswichtige Infrastruktur- und Arbeitsbeschaffungsmaßnahme beschrieben.



SPORT-INFORMATIONSDIENST

DÜSSELDORF-DEUTSCHE SPORT-AGENTUR
FERNSPRECHER: Redaktion 02101-49071 — FERNSCHREIBER: 08517517

ABDRUCK NUR NACH
VEREINBARUNG
OHNE GEWAHR

33. Jahrgang, nr. 256

donnerstag, 27. oktober 1977

thema des tages
von thomas kommer

pokern um den nuerburgring

duesseldorf. 27. oktober. (sid) die plaene fuer den neuen "kleinen" nuerburgring liegen auf dem tisch - plaene, die bei ihrer verwirklichung 73 millionen mark kosten sollen. aber auch dieses problem scheint geloest, da es nach der zusage des einen hauptgesellschafters der nuerburgring gmbh, des landes rheinland-pfalz, so aussieht, als wenn auch der andere hauptgesellschaft, der bund, zustimmen wird. man koennte damit zur tagesordnung uebergehen, da ja der nuerburgring nicht nur eine rennstrecke ist, sondern auch "die industrie der eifel". von ihm haengen 1 500 arbeitsplaetze ab. also koennen es die politiker verantworten, geld in diese rennstrecke zu stecken.

daneben aber gibt es ja noch die automobilclubs, die ja vom nuerburgring profitieren, wenn sie dort rennen und rallies veranstalten. deshalb sollten auch sie ihr scherflein beitragen. der adac hat sich deutlich dafuer ausgesprochen. er ist nicht abgeneigt, sich an der nuerburgring gmbh zu beteiligen, nicht so deutlich aeusserst sich der avd, der veranstalter des grossen preises von deutschland. geschaeftsfuehrer hans-juergen linden argumentiert, dass es ja schon hilfreich sei, wenn der avd mit dem grossen preis von deutschland wieder auf den ring zurueckkehre. ob das wohl so gemeint wie gesagt ist? oder ist das nicht nur ein pokern, da es jetzt darum geht, mit wieviel geld die automobilclubs einsteigen? denn dass sie einsteigen, scheint nach der deutlichen erklaerung des adac klar.

und wenn der adac ja sagt, kann der avd wohl nicht draussen bleiben. es geht ums geld. und da pokern auch die automobilclubs, selbst wenn es um eine rennstrecke geht, von der alle wissen, dass sie dringend gebraucht wird.
(sid)



tagesdienst

Pressedienst der Bundestagsfraktion der F.D.P.

Verantwortlich: Eberhard Hofmann

53 Bonn, Bundeshaus
Ruf: 16 2378
Fs. 88 68 08

Jahrgang 700/77

53 Bonn
den, 5. Oktober 1977

OLLESCH BEGRÜSST NEUES NÜRBURGRING-PROJEKT

BONN (fdk) Der Parlamentarische Geschäftsführer und verkehrspolitische Sprecher der F.D.P.-Bundestagsfraktion, Alfred Ollesch, begrüßte heute in Bonn die Entscheidung des Aufsichtsrates der Nürburgring GmbH, den Gesellschaften zu empfehlen, eine neue Rennstrecke im Bereich der jetzigen Südschleife zu bauen.

Ollesch erklärte: "Der Nürburgring, sicher die schönste, allerdings auch schwierigste Rennstrecke der Welt, ist durch die Boykottandrohung der internationalen Fahrervereini- gung in Gefahr, zur Bedeutungslosigkeit verurteilt zu werden. Der Verlust der großen Motorsportveranstaltungen würde viele Arbeitsplätze und mittelständische Existenzen gefährden. Der Neubau der Strecke ist nicht nur im Interesse des deutschen Motorsports von Bedeutung, sondern hat einen positiven Signaleffekt für die Wirtschaftsregionen Nürburgring/Ahrweiler. Er sichert einerseits die Existenz des ansässigen Hotel- und Gaststättengewerbes, andererseits bringt er durch die Auftragsvergabe für den Neubau Impulse für die regionale Bauwirtschaft und führt somit zur Sicherung gefährdeter Arbeitsplätze.

Die Gesellschafter der Nürburgring GmbH, Bund, Land Rheinland-Pfalz und Kreis Ahr- weiler, aber auch die beiden großen Motorsportverbände ADAC und AvD sind nunmehr aufgefordert, ein schlüssiges Finanzierungsmodell schnellstmöglich vorzulegen, welches einerseits die Anteile der oben genannten Gesellschafter, andererseits aber auch die Interessen der Automobilverbände berücksichtigt.

Baukosten 73 Millionen Mark:

Neuer Nürburgring nimmt Gestalt an

Baubeginn bereits 1978? / ADAC und AvD wollen sich beteiligen

Düsseldorf (sid) — Der Nürburgring des Jahres 2000 nimmt Gestalt an. Die Chancen, daß er auch gebaut wird, sind seit gestern ebenfalls größer geworden: Die CDU/CSU-Fraktion im Bundestag hat nach der rheinland-pfälzischen Landesregierung den Plänen der Nürburgring-GmbH für einen neuen verkürzten „Ring“ zugestimmt. Und im Etat des Verkehrsministeriums ist bereits für das Jahr 1978 eine Summe für den Neubau vorgesehen.

Der neue Nürburgring wird eine Streckenlänge von knapp sieben Kilometern haben. Er wird im Bereich der jetzigen Südschleife gebaut werden, wobei der bisherige Start-Ziel-Bereich mitbenutzt wird, allerdings nach großen Änderungen. So soll die Gegengerade durch einen so großen Zwischenraum von der Zielgeraden getrennt werden, daß zwischen diesen beiden Geraden ein komplettes Fahrerlager für die Formel 1 Platz finden wird.

Die Haupttribüne wird in ihrer Kapazität vergrößert und modernisiert. Insgesamt sollen um den neuen kleinen Nürburgring 150 000 Zuschauer Platz finden, davon 100 000 auf Sitzplätzen. Die Strecke soll in ihren Sicherheitsvorkehrungen vorbildlich werden. An Baukosten ist nach dem letzten Stand mit 73 Millionen Mark zu rechnen.

Der ADAC hat durch seinen Vizepräsidenten

Otto Flimm deutlich zu verstehen gegeben, daß er sich an den Kosten in irgendeiner Form beteiligen wird. Flimm: „Das kann als Beteiligung an der Nürburgring-GmbH gesehen oder aber als verlорener Zuschuß.“ Bisher sind der Bund, das Land Rheinland-Pfalz sowie der Kreis Ahrweiler Gesellschafter der Nürburgring-GmbH. Genaues werden weitere Verhandlungen ergeben, auch die Höhe des ADAC-Beitrags. Der AVD-Veranstalter des Großen Preises von Deutschland — ließ seine Bereitschaft erkennen, sich finanziell an dem Projekt zu beteiligen. Allerdings äußerte sich Geschäftsführer Hans-Jürgen Linden nicht so deutlich wie der ADAC-Vertreter. Wenn die parlamentarische Beratung so weitergeht, wie sich das die CDU/CSU-Fraktion vorstellt, könnte bereits Mitte 1978 mit dem Bau begonnen werden. In diesem Fall würde der neue „Ring“ 1981 fertiggestellt sein.

Thomas Kommer

Süddeutsche
Zeitung

28.10.1977

7.01.1978

Neuen Nürburgring neu überdenken

Die Formel-1-Konstrukteure empfehlen Änderungen an der Streckenführung

Die Vertreter der Formel-1-Konstrukteure, Bernie Ecclestone und Max Mosley, haben empfohlen, die Planungen des neuen Nürburgrings noch einmal zu überdenken. Nach ihren Vorstellungen müssen noch einige Änderungen durchgeführt werden, um sicherzustellen, daß der Nürburgring auch tatsächlich der Welt modernste Rennstrecke für die nächsten 25 Jahre wird. Ecclestone und Mosley nahmen auf Einladung des AvD an einer Tagung mit der CSI-Unterkommission für Rennstrecken teil. Nach dem Treffen wurde folgende Erklärung veröffentlicht:

„Generalthema der Erörterungen war die Planung für den Kurs des Nürburgrings. Alle Beteiligten begrüßten den Bau einer modernen Rennstrecke in der Eifel und äußerten sich über die Sicherheit des vorgesehenen Kurses positiv. Allerdings sind gerade die Vertreter der Formula one

Constructors Association der Auffassung, daß der jetzt vorliegende Entwurf in der Streckenführung nicht so zukunftsweisend projektiert ist, daß der neue Nürburgring nach Fertigstellung den Anspruch erheben könnte, der Welt modernste Rennstrecke zu sein. Es wurde empfohlen, die Planungen nochmals zu überdenken und den Ring so zu gestalten, daß er mindestens für ein Vierteljahrhundert für alle anderen Kurse richtungsweisend sein wird. Immerhin hat der Nürburgring in der alten Form 45 Jahre hindurch als Rennstrecke mit besonderem Flair für den Motorsport ein Mekka dargestellt.“ Auf Befragen erklärte AvD-Verwaltungsdirektor Linden, daß in aller Kürze eine Serie weiterer Gespräche unter besonderer Beteiligung von Vertretern der Konstrukteurs-Vereinigung stattfinden wird. sid

In seiner jetzigen Form hat der Nürburgring als Grand Prix-Strecke ausgedient. Wenn jemals wieder Formel 1-Motoren in der Eifel dröhnen sollten, dann nur auf einem neuen, kürzeren Kurs. Stand der Dinge vor dem diesbezüglichen Entscheid des Deutschen Bundestages: Um den Ring wird in Bonn heftig gerungen, ein Ringkampf, dessen Börse den auf Sparsamkeit bedachten „Kampfrichtern“ vom Bundesrechnungshof Kopfschmerzen bereitet.

RINGEN UM DEN RING

Um in vier Jahren einen deutschen Grand Prix-Jungstar zu haben, müßte schon jetzt die Nachwuchsförderung im Formel-Sport auf breiter Basis vorangetrieben werden. Natürlich müßte Porsche erst einmal einen Formel 1-Rennwagen bauen, und nicht zuletzt müßte es der Nürburgring GmbH gelingen, ihr Projekt einer neuen Strecke bis 1982 zu verwirklichen.

Wenn der Nürburgring auch die nächsten 50 Jahre eine der international renommiertesten Rennstrecken Europas bleiben soll, dann braucht er nicht nur weiterhin eine Besucherzahl, die jährlich die Millionengrenze erreicht, sondern auch eine neue Grand Prix-Strecke, die im Bereich der jetzigen Südschleife geplant ist. Kostenvoranschlag: 70 Millionen Mark!

Schon der Volks-Dichter Wilhelm Busch hatte richtig er-

kannt: „... Doch wenn die Kosten kommen, fühlt man sich angstbekommen...!“ Ebenso geht es denjenigen, die an dem Projekt eines neuen „Ringes“ beteiligt werden sollen. Derzeit setzt sich die Nürburgring GmbH aus folgenden Gesellschaftern zusammen: 50 Prozent Anteile besitzt die Bundesrepublik Deutschland, 49,9 Prozent das Land Rheinland-Pfalz und bescheidene 0,1 Prozent der Kreis Ahrweiler. Wenn nun 70 Millionen investiert werden sollen, bedeutet das unter diesen Umständen nichts anderes als ein kräftiger Aderlaß aus dem Steuertopf. Und gegen diesen dürfte der Bund der Steuerzahler ernsthafte Einwände geltend machen. 70 Millionen – ein harter Brocken, wenn man bedenkt, daß die gesamte Deutsche Sportförderung 1977 nur insgesamt 30 Millionen verschlang. Doch wer übernimmt die Kosten? Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat für den ersten Bauabschnitt bereits fünf Millionen Mark

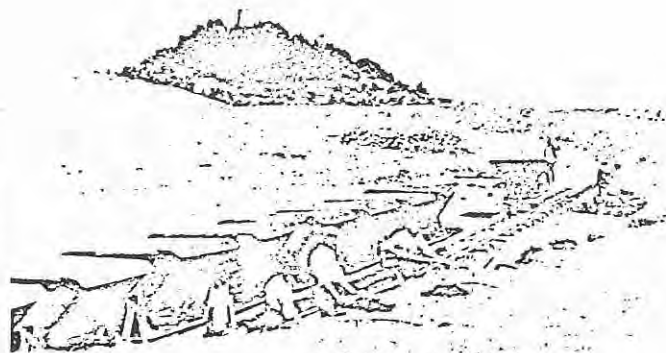
vorgesehen. Bewilligt werden müssen diese fünf Millionen Mark jedoch noch in dritter Lesung im Plenum. Auch das Land Rheinland-Pfalz hat für 1978 bereits fünf Millionen Mark veranschlagt. Zuguterletzt möchte sich auch der ADAC mit einer siebenstelligen Summe an dem neuen Nürburgring beteiligen. Noch scheint es, als habe Fränzchen Müller eine Chance, 1982 mit einem Formel 1-Renner beim Großen Preis von Deutschland um den neuen Kurs zu donnern.

Doch einige Instanzen wollen ihm das Vergnügen nicht gönnen. Dabei geht es nicht etwa um gewisse Naturschutz-Vereine oder gar den Eifel-Verband, denen die Rennstrecke – ob alt oder neu – ein Dorn im Auge ist. Gravierender sind die Einwände, die aus einer Gegend kommen, wo Vogelgezwitscher und rauschende Baumwipfel schon seit langem im Motorenlärm erstickt sind. Aus dem Bundesrechnungshof in Frankfurt kommt die Empfehlung, der Bund solle als Mitgesellschafter aus der Nürburgring GmbH aussteigen. Sehen etwa die Finanzstrategen in Frankfurt

Was halten Sie von der folgenden Vision? Der erste Mann der zweiten Stunde am Nürburgring heißt Franz Müller. Sein Formel 1-Porsche deklariert die Konkurrenz. Am Rande des sieben Kilometer langen Kurvenlabyrinthes jubeln ihm hundertfünfzigtausend begeisterte Zuschauer zu. Der deutsche Jungstar Franz Müller ahnt an diesem Sonntag im Sommer 1982 nicht, daß er einmal als der „König des neuen Nürburgrings“ in die Rennsportgeschichte eingehen wird. Zu schön, um wahr zu sein!

Planstudie NEUER NÜRBURGRING

Länge:	7,0 km	Steigung:	max. 7,8 %
Breite:	Fahrbahn 10m Sicherheitsstreifen rechts und links mind. 10 m	Gefälle:	max. 4,8 %
Kurven:	21 davon 10 links, 11 rechts	Geschwindigkeit:	max. ca. 202 km/h min. ca. 80 km/h (Benz. Porsche 935 Turbo)
Gerade:	19, die längste 680 m die kürzeste 65 m	Rundenzeit:	ca. 2:56 min.
Höhenunterschied:	70 m	Zuschauerplätze:	ca. 150 000 auf Stahl- und Sitzbühnen
		Baukosten:	ca. 73 Mio DM



Führt der Weg des neuen Nürburgrings ins Leere (großes Bild) oder verwandelt sich die Südschleife – wie 1925 – in eine Großbaustelle (oben) und wird entsprechend der Planstudie von 1977 die Formel 1-Strecke der nächsten Jahrzehnte (links)?

Fotos: Thomas D. Heere (1), Ferdi Krilling (1), rallye ca. 1977

die Bilanz der Nürburgring GmbH anders als der Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH? Sind die Einnahmen etwa nicht gesichert? Zusicherungen der beiden großen Automobilclubs ADAC und AvD werden gefordert. Nur durch motorsportliche Großveranstaltungen wäre ein Klingeln in den Kassen gewährleistet. Nicht zuletzt, um eben diese Zusicherung zu geben, legen sich einige Herren des ADAC ganz mächtig ins Zeug. Doch die Nürburgring GmbH will keine Klubinterne Rennstrecke. Die Automobilverbände AvD und ADAC sollen gemeinsam am dicken Strick ziehen.

Da die Strecke schon fast bis ins Detail fertig geplant ist, erhofft die Nürburgring GmbH den baldigen Baubeginn. Umfangreiche Untersuchungen waren notwendig, um die zukünftigen Investitionen so wirkungsvoll wie möglich durchführen zu können. Dazu traten dann die eigenen Erfahrungen der Rennstrecken-Gesellschaft, insbesondere hinsichtlich eines bestmöglichen Schutzes der Besucher. Die Zuschauerplätze sollen so angelegt werden, daß größere Streckenabschnitte eingesehen

werden können. Großzügige Auslaufzonen sollen die Sicherheit für Fahrer und Publikum erhöhen.

Verbunden mit einer eventuell endgültigen Zusage von Seiten des Bundes und des Landes wäre auch die Verpflichtung, die weiteren Geldmittel zum Ausbau in den Jahren 1979 und 1980 bis zur Fertigstellung der neuen Rennstrecke zur Verfügung zu stellen. Wer die Wahl hat, hat die Qual. Bereits im Sommer 1977 sollte das Thema „Neuer Ring“ im Haushaltsausschuß des Bundestages diskutiert werden. Erst im Herbst '77 griff der Haushaltsausschuß es auf und erklärte in einem Anflug von „Großzügigkeit“, man könne für 1978 die Gewährung von fünf Millionen in Betracht ziehen. Sollten jedoch die SPD/FDP-Parlamentarier bei ihrer Stimmabgabe in dritter Lesung das Parteibuch der Nürburgring-Geschäftsführer in Betracht ziehen, so könnte noch ein weiterer Winter die Eifel mit Schnee und Eis bedecken, bevor der erste Spatenstich den Baubeginn der neuen Südschleife einleitet. Andererseits sind in Rheinland-Pfalz 1978 Landtagswahlen, und

da möchten es sich SPD und FDP nicht mit den Wählern dieser wirtschaftlich unterentwickelten Region verderben. Als Lösung dieser Strukturprobleme bietet sich das Ring-Projekt geradezu an, zumal die Ansiedlung kleiner Industriebetriebe in der Eifel bisher nur schleppend voranging. Darin liegt die politische Brisanz des Entscheides, nicht etwa in dem sportlichen Wert dieser Rennstrecke.

Die Bewohner und Gemeinden dieser Gegend sind auf den Nürburgring angewiesen, auf die Parkplatzgebühren, die Einnahmen durch Zimmervermietungen und den Würstchen-Verkauf. Der Bund könnte seine Investition auf diese Art vor den Steuerzahlern rechtfertigen und muß nicht befürchten, daß man ihm nachsagt, für ein paar Hirnverbrannte 35 Millionen Mark Steuergelder aus dem Fenster zu werfen. Die Trasse für den Streckenverlauf, die in etwa im Bereich der alten Südschleife verlaufen soll, wird voraussichtlich knapp 30 Millionen Mark kosten. Für Tribünen- und Zuschauerplätze sind weitere 20 Millionen Mark geplant. Der Umbau des

Start-Ziel-Bereiches einschließlich Sicherheitseinrichtungen verschlingt ebenfalls 20 Millionen Mark. Die Rennanlage soll für zirka 150 000 Zuschauer ausgelegt werden. Rund 50 000 der Fans sollen dem Renngeschehen von nummerierten Sitzplätzen aus folgen können. Dieser Aufwand bedeutet aber, daß sich der Veranstalter des Großen Preises von Deutschland auf den Nürburgring festlegen muß. Denn schließlich war es die Grand Prix-Gilde, die den Ring in seiner jetzigen Form ablehnte. Für die Hockenheimring GmbH wären damit aber alle Pläne für einen weiteren Ausbau gestorben. Doch schon hat die Formel 1-Konstrukteurs-Vereinigung Einspruch gegen den Nürburgring-Entwurf erhoben: Man fordert die Einplanung einer Hochgeschwindigkeits-Gerade.

Falls der neue Nürburgring doch Wirklichkeit wird, dürfte der Kaufpreis von Veranstaltungen durch die Industrie oder einen Bernie Ecclestone, der sich die nächsten drei Grand Prix in Hockenheim sicherte, nicht gerade billig ausfallen: Das nächste heiße Eisen! **Peter Bazille**

Klein-Zeitung
3/4.5.78

EXT. LUKISCHER
OTOS: HEINRICH ESCH

Eindrücke vom Eifelrennen

Männer,
Maschinen,
Mätzchen

AMR-EIFEL

Eddie Cheever, der junge Amerikaner, der als Sohn begüterter Eltern in Rom aufgewachsen ist und zur Zeit in München lebt, ließ sich auf dem Siegerpodest trotz mehrmaligen Aufrufs nach dem Lauf zur Deutschen Automobil-Rennsport-Meisterschaft nicht sehen. So konnte Bundesinnenminister Professor Werner Maihofer in der Division bis zwei Liter Hubraum lediglich den Erstplatzierten, Markus Höttinger (Österreich), und den Dritten, Hans Heyer (Wegberg), ehren.

Es wird wohl eher das schlechte Gewissen als reine Ungezogenheit gewesen sein, was den hübschen Ami vom Schritt auf das Treppchen abhielt. Schließlich hatte er kurz zuvor im Rennen eine recht unsaubere Trickkiste ausgekratzt und den Publikums- und Motorsportliebhaber Hans Heyer (Zakspeed-Escort) zumindest um drei weitere Meisterschaftspunkte gebracht. Es hatte nichts mit Taktik zu tun, sondern war einfach unfair, wie Cheever Heyer blockierte, ihn abdrängte und die Fahrt bewußt verlangsamt, ohne Heyer eine Chance zum Überholen zu bieten.

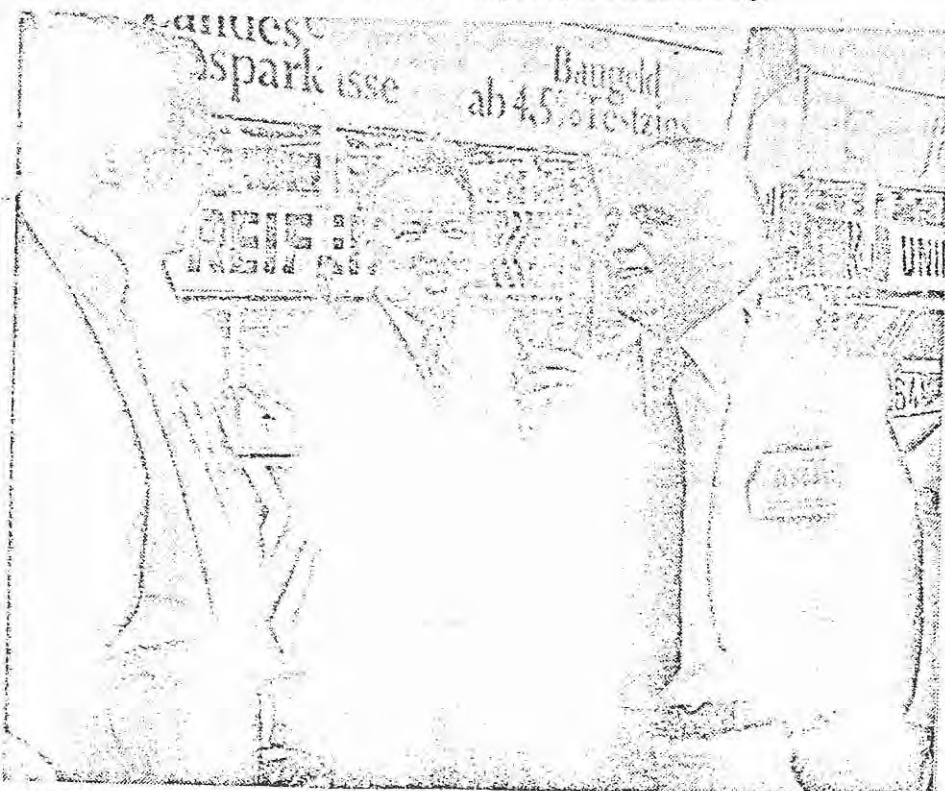
Ich glaube nicht, daß Jochen Neerpasch, Chef der BMW-Motorsport GmbH, hier eine Stallorder ausgegeben hatte. Er sollte allerdings dem mit viel Vorschußlorbeeren bedachten und möglicherweise wegen anhaltender Erfolglosigkeit in der Formel 1 leicht frustrierten Jungstar Cheever einmal gründlich die Leviten lesen. Was nämlich der sanftmütige Eddie auf dem Nürburgring aufführte, ist weder gut für ihn noch für den Motorsport und am allerwenigsten für BMW, denn die Bayern brauchen keine Fahrer von der Mentalität eines Eddie Cheever, um zu beweisen, wie gut ihre Wagen sind.

Da lobe ich mir den jungen, überaus talentierten Markus Höttinger, der sein erstes bedeutendes Rennen gewann, ohne dabei aus der Rolle zu fallen. Auch Höttinger ist ein Fahrer, der bestimmt keine Zuckungen im Gasfuß verspürt, wenn er mit einem Konkurrenten auf eine Kurve zuschießt. Im harten Kampf bleibt er aber fair. Das bestätigten dem BMW-Mann selbst seine Gegner vom Ford-Team-Zakspeed, Hans Heyer und Armin Hahne.

Eine aus deutscher Sicht wohlthuende Überraschung war der Spaichinger Axel Plankenhorn in der Formel 2. Bis zu seinem Ausfall durch Motorschaden und anschließend leichten Unfall lag er mit dem Ralt-BMW des in Nürburg gastronomisch engagierten Manfred Cassani zeitweise an sechster Stelle und stets vor dem für 22 500 Mark Startgeld engagierten Jochen Mass. Bleibt zu hoffen, daß die deutsche Industrie und deutsche Sponsoren auch einmal an Leute wie Plankenhorn denken.



Georg Loos (Mitte) strahlt: Sein Gelo-Weisberg-Team landete einen Dreifachsieg. Toine Hezemans (links) gewann vor John Fitzpatrick (z. v. r.) und Klaus Ludwig.



„Jetzt brauchen wir nur noch die Millionen“, scheint Landrat Dr. Plümer hier Innenminister Maihofer (links) und ADAC-Vizepräsident Otto Flimm (Mitte) zu sagen.

Fortsetzung Rhein-Feitung



Trotz härtestem Einsatz wurde Hans Heyer im Mampe-Zakspeed-Escort nur Dritter. Die unfairen Blockademaßnahmen Eddie Cheevers verhinderten eine bessere Platzierung.

Leistungssport im besten Sinn

Minister Maihofer vom Bau einer neuen Strecke überzeugt

Bundesinnenminister Professor Werner Maihofer war Schirmherr des ADAC-Eifelrennens. Im Gegensatz zu vielen seiner beschirmenden Kollegen kam er auch leibhaftig zur Veranstaltung, brauchte aber - zum Glück - keinen Schirm aufzuspannen, denn am Renntag blieb es trocken.

Wir nutzten die Gelegenheit, den Minister, dem ganz offensichtlich der Besuch auf dem Nürburgring nicht lästige Pflichtübung, sondern engagiertes Sporterlebnis war, zu den Plänen und seiner Einstellung zum Bau einer kürzeren Rennstrecke im Nürburgringbereich zu befragen.

Maihofer betonte zunächst, er halte es für richtig, daß der Motorsport aus der Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums in die des Innenressorts übergegangen sei. Beim Motorsport handele es sich, davon sei er überzeugt, um „Leistungssport im besten Sinne“. Zur geplanten neuen Strecke sagte Maihofer, die grundsätzlich positive Einstellung des Bundes sei schon aus der Bereitstellung finanzieller Mittel für die Planungen zu ersehen. „Wir werden von Bundesseite aus die Sache mit Nachdruck weiterbetreiben“, sagte er wörtlich.

Der Innenminister denkt im Zusammenhang mit dem Nürburgringausbau an die Schaffung eines motorsportlichen Leistungszentrums, wie es für andere Sportarten selbstverständlich ist. Vom Prinzip her werde dies von allen Seiten akzeptiert.

Maihofer betonte ebenso wie andere Politiker die Bedeutung des Nürburgrings für die regionale Wirtschaftsstruktur des Eifelraumes. Er stellte in unserem Gespräch aber auch klar das sportliche Element heraus, durch das der Nürburgring seine internationale Bedeutung gewonnen hat. Er erklärte: „Was den Ring ausmacht, ist unvergleichlich. Es handelt sich um ein deutsches Markenzeichen, um einen Mittelpunkt für Weltspitzenereignisse des Sports.“

Eine weitere wichtige Ministeraussage, fast ein sicherer Wechsel auf eine gute Nürburgring-Zukunft: „Wir wollen dem Nürburgring eine stabile Basis geben. Wir identifizieren uns damit und werden dafür sorgen, daß feste Mittel für den Bau und die weitere Förderung bereitgestellt werden.“ Der Minister ließ durchblicken, daß auch von den Automobilverbänden ideelles und materielles Engagement erwartet wird.

658 Millionen DM Sportförderung in drei Jahren

Bundesregierung legte Sportbericht vor – Umweltfreundlichkeit kein Maßstab für Sportförderung

Der Bund hat an Sportförderungsmitteln insgesamt einen Betrag von 229 Millionen DM für das Jahr 1978 zur Verfügung gestellt. 1977 waren es rund 201 Millionen DM und 1976 insgesamt 228 Millionen DM. Das geht aus dem Vierten Sportbericht der Bundesregierung hervor, der am 28. August im Bundestag veröffentlicht wurde (8/2033). Die Mittel kamen von insgesamt zehn Bundesressorts, wobei der Hauptanteil 1978 mit knapp 94 Millionen DM auf das Bundesinnenministerium entfällt.

Zu den Förderungskriterien des Leistungssportprogramms heißt es, daß alle olympischen Verbände in die Lage versetzt werden sollen, Spitzenleistungen nach internationalem Standard zu erzielen. Bei nichtolympischen Verbänden sollen nationale und internationale Verbreitung, Öffentlichkeitswirksamkeit und Entwicklungsmöglichkeiten beachtet werden. Für alle Verbände seien Erfolge und Erfolgsperspektiven zu berücksichtigen.

Zu den internationalen Aktivitäten wird festgestellt, daß diese positiv bewertet würden. Internationale Gremien und Konferenzen dürften aber nicht „Forum ideologischer Einflüsse und Auseinandersetzungen sein“. Die Haltung der Bundesregierung stehe voll im Einklang mit den sportrelevanten Aussagen der Schlußakte von Helsinki. Zum Verhältnis Staat-Sport wird betont, daß der Sport grundsätzlich Sache der Sportorganisationen sei, die in selbstverantwortlicher Entscheidung ihre Angelegenheiten regeln. Die mit der Vergabe öffentlicher Mittel verbundenen Kontrollfunktionen der zuständigen verfassungsmäßigen Organe dürften aber nicht eingeschränkt werden.

Bei den finanziellen Zuwendungen an den Deutschen Sportbund wird für 1977 ein Betrag von rund 9,5 Millionen DM, davon 4,6 Millionen DM für Bundestrainer, ausgewiesen. 1976 beliefen sich diese Beträge auf 9,2 Millionen DM und 4,2 Millionen DM. Zur Förderung des Sportstättenbaus werden für 1977 rund 52,4 Millionen DM und 47,6 Millionen DM für 1978 ausgewiesen. Der Gesamtbetrag der Bundesmittel für den Sportstättenbau von 1957 bis 1977 beläuft sich auf rund 736 Millionen DM. Dabei sind rund 192 Millionen DM für den Hochleistungssport, 494 Millionen DM für Breitensport-Stätten und 50 Millionen DM für den Stadionausbau der Fußballweltmeisterschaft 1974 ausgegeben worden. Aus der Fernsehlotterie „Glücksspirale“ erhielt der Sport 1976 rund 10,8 Millionen DM, während es 1977 rund 19,4 Millionen DM waren.

Der Behindertensport erhielt 1977 knapp zehn Millionen DM, für 1978 sind 10,8 Millionen DM vorgesehen. Bei der Bundeswehr beläuft sich der Ansatz der Sportförderung für 1978 auf rund 57 Millionen DM, gegenüber 45 Millionen DM im Jahr 1977. 1976 hatte sich dieser Betrag auf rund 80 Millionen DM belaufen. Auf dem Entwicklungshilfesektor wurden 1976 und 1977 je acht Millionen DM für die Sportförderung ausgegeben. Hingewiesen wird darauf, daß der Deutsche Sportbund mit etwa 15 Millionen Mitgliedern in rund 47 000 Vereinen mit Abstand die größte Personenvereinigung in der Bundesrepublik Deutschland ist.

Zu den Forschungsvorhaben wird mitgeteilt, daß das Bundesinstitut für Sportwissenschaft 1976 und 1977 insgesamt 177 Projekte geför-

dert hat. Von früheren Aufträgen seien Arbeiten über Sport im Strafvollzug, Sport im Betrieb und über gesundheitliche Folgen des Boxsports abgeschlossen worden. Zur Zeit liefen unter anderen Forschungsaufträge über die Auswirkungen des Hochleistungssports auf Kinder und Jugendliche sowie über Talentsuche und Talentförderung. Betont wird, daß die Bundesregierung sich wiederholt gegen den leistungsverzerrenden Mißbrauch von Dopingmitteln ausgesprochen habe. Sie gehe davon aus, daß durch die Tätigkeit des 1974 eingesetzten Dopingbeauftragten gesundheitliche Schäden im Hochleistungssport verhütet werden können.

Zur Ersetzung des bisherigen Begriffs „Förderung der körperlichen Ertüchtigung des Volkes durch Leibesübungen (Turnen, Spiel, Sport)“ durch die Worte „Förderung des Sports“ im Hinblick auf die Gemeinnützigkeit wird erklärt, daß durch die neue Begriffsbestimmung künftig auch der Motorsport zu Wasser, zu Lande und in der Luft zu den gemeinnützigen Zwecken zählt. Im Bundestag habe sich bei der Festlegung des neuen Begriffs mit steuerlicher Wirkung vom 1. Januar 1977 die Auffassung durchgesetzt, daß die Förderung einer Sportart nicht von deren Umweltfreundlichkeit abhängig gemacht werden solle und daß die notwendigen Einschränkungen in erster Linie Sache des Verkehrsrechts und des Polizeirechts seien.

Der dritte Sportbericht der Bundesregierung war dem Bundestag im Januar 1976 erstattet worden (7/4609). Der Sportbericht ist seit 1971 alle zwei Jahre vorzulegen.

bst,
oca
gse, 9.10. 89.

Ans "Wode in
Bundestag" 20.9.78

AM STROM

AvD-Sportsekretär unter Politiker-Beschuß

FDP-Bundestagsabgeordnete verlangen klare Aussagen für die Zukunft des „Nürs“

VON LUKI SCHEUER

BONN/NÜRBURGRING. Andreas Meier, der Sportsekretär des Automobilclubs von Deutschland (AvD) kommt einem Ickh tun. Im Haus der rheinland-pfälzischen Landesvertretung zu Bonn wurde er von FDP-Politikern hart ins Gebot genommen und um Zusagen angegangen, die er wegen fehlender Kompetenz überhaupt nicht machen konnte. Es ging um den Nürburgring, für dessen Erweiterung um eine kürzere Rennstrecke die Bonner Politiker noch in diesem Monat grünes Licht geben sollen.

Eingeladen hatte die Liberalen Landrat Dr. Egon Plümer, dessen rastloses Werben für den Rennstrecken-Neubau schon fast sprichwörtlich geworden ist. Er begrüßte unter anderen den stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden der Freien Demokraten im Bundestag, Kurt Jung, sowie die Abgeordneten Merker und Hoffie. Für den ADAC waren der Leiter des Bonner Büros, Dr. Hoff, und Bernd von Bergmann, für den AvD Andreas Meier als Gesprächspartner angereist. Die FDP des Kreises war durch Spitzenfunktionäre und Mandatsträger vertreten.

500 Arbeitsplätze

Der Landrat erläuterte die Situation. Eindringlich zeigte er wieder einmal die Notwendigkeit eines funktionsfähigen Nürburgrings auf. Durch den Nürburgring würden allein im engeren Bereich rund 500 Arbeitsplätze erhalten. Die Bevölkerung stehe hinter den Neubauplänen. Dr. Plümer ließ aber auch sportliche Aspekte nicht unberührt. Praktisch jede Sportart habe ein Bundesleistungszentrum. Eine solche Einrichtung müsse auch den Motorsportlern angeboten werden, und dafür sei der

Nürburgring ideal. Andere Maßnahmen, den Fremdenverkehr im Eifelraum zu beleben, sehe er wegen der klimatischen Bedingungen nicht, sagte der Landrat und belegte dies mit dem Satz: „Das Gebiet liegt im Sommer zu hoch und im Winter zu niedrig.“

Nürburgring-Geschäftsführer Urbanus erklärte die Neubaupläne und unterstrich die Bedeutung der Rennstrecke für den motorisierten Breitensport. Neben den Großveranstaltungen mit Zuschauererfassung seien praktisch von März bis Ende Oktober an jedem Wochenende bis zu vier Rennen oder Rallyes. Die Gesamtzahl der Motorsportler, die in einem Jahr auf dem Nürburgring an Wettbewerben teilnehmen, bezifferte Urbanus auf 10 000, die Zahl der Besucher auf eine Million.

Bernd von Bergmann, Mitglied der Planungskommission sagte, die für den Motorsport zuständige internationale Sportbehörde habe auf ihrer jüngsten Sitzung in Monza bereits ihre Zustimmung zu den Plänen für den Streckenneubau erteilt.

ADAC: Vier Millionen

Dann prasselten die Fragen der Politiker auf die Vertreter der Verbände. Kurt Jung wollte wissen, warum AvD und ADAC keine Beteiligung an der Nürburgring-Gesellschaft eingehen wollten. War man hier noch mit der Antwort zufrieden, die Clubs möchten in Zukunft nicht Vermieter und Mieter der Rennstrecke zugleich sein, so geriet doch AvD-Mann Meier bereits in Schwierigkeiten, als nach einem verlorenen Zuschuß seitens der Verbände gefragt wurde. Vom ADAC wurde unterstrichen, daß man seit langem bereit sei, vier

Millionen Mark in das Projekt zu investieren. Andreas Meier meinte, der AvD tue doch genug, wenn er den Großen Preis von Deutschland, die zuschauerträchtigste Veranstaltung, in der Eifel ausrichte.

Genau an diesem Punkt habe der Bundestagsabgeordnete Klaus-Jürgen Hoffie ein. Er verlangte vom AvD die Abgabe einer Verpflichtungserklärung, daß der Große Preis der Formel 1 nach Fertigstellung des neuen Kurses wieder in jedem Jahr auf dem Nürburgring gefahren werden. Sportsekretär Meier sagte zwar, Hockenheim sei nur eine Zwischenlösung, erkannter Ziel des AvD sei es, den Grand Prix - falls möglich - 1981 wieder in der Eifel zu veranstalten, wollte oder konnte aber dazu keine bindende Erklärung abgeben. Hoffie sagte, er sei nicht bereit, sich im Bundestag für den Rennstrecken-neubau einzusetzen, wenn die Verpflichtung des AvD nicht vorliege. Ohne Großen Preis werde ein Kosten-Nutzen-Verhältnis entstehen, das nicht zu rechtfertigen sei.

Alle Prädikate gefährdet

Landrat Dr. Plümer und Geschäftsführer Urbanus klärten die Abgeordneten darüber auf, daß die CSI (Internationale Sport-Kommission) dem Nürburgring nach 1980 auch die internationalen Prädikate für alle anderen Rennformeln entziehen werde, wenn es dahin nicht mit dem Neubau einer kürzeren Strecke begonnen sei.

Insgesamt gesehen war festzustellen, daß die FDP-Politiker dem Projekt einer neuen Rennstrecke durchaus positiv gegenüberstehen. Allerdings wollen sie gewisse Sicherheiten haben. Und das ist ihr gutes Recht.

Nürburgring: Bundestagsgremien verschoben ihre Entscheidungen

Landrat und Kreistag besorgt um Beteiligung des Bundes an Neubauplänen

EB Kreis Ahrweiler. Aus einem wohlüberlegten Effekt wurde nichts. Die Kreistagsitzung gestern nachmittag war nicht ohne Absicht an diesem Tag nach Adenau verlegt worden, denn an diesem Tag hatte man nach dem Stand der Dinge mit einer Entscheidung aus Bonn zum Thema Nürburgring rechnen können. Aus der Erfolgsmeldung vor Ort wurde nun nichts, die Bundestagsgremien werden sich nun voraussichtlich am 9. November entscheiden.

In den letzten Tagen und Wochen sind nämlich aus den Beratungen der Haushaltsgremien des Bundes Meldungen durchgesickert, wonach die Bundesregierung ernsthaft zu beabsichtigen scheint, die Nürburgring GmbH zu verlassen.

Am 18. Oktober veröffent-

lichte Bundestagsabgeordneter Merker, FDP, im Pressedienst seiner Partei unter der Überschrift „Bund soll sich auch weiterhin am Ausbau des Nürburgrings beteiligen“ folgende Meldung:

„Die Bundesregierung beabsichtigt, als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH auszuscheiden. Dies wurde heute in einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages deutlich.“ Dazu erklärte der FDP-Bundestagsabgeordnete Rolf Merker: „Die Absicht der Bundesregierung, ihren Anteil an der Nürburgring-Gesellschaft zu verkaufen, darf nicht dazu führen, daß eine finanzielle Beteiligung des Bundes bei den Ausbaumaßnahmen des Ringes unterbleibt usw.“

Diese und andere Meldungen aus Bonn veranlaßten

den ADAC-Vizepräsidenten Otto Flimm, wie Landrat Dr. Plümer dem Kreistag weiter mitteilte, eine Resolution des ADACs an die Fraktionsvorsitzenden der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien zu übersenden und um eine Stellungnahme zu bitten. Die ADAC-Verlautbarung hat folgenden Wortlaut:

„Nach Auffassung des ADAC-Vizepräsidenten Otto Flimm droht die Neugestaltung des Nürburgrings trotz der bisherigen Zusicherung aller Beteiligten doch noch zu scheitern. Im Zusammenhang mit den laufenden Haushaltsberatungen im Deutschen Bundestag erklärte Vizepräsident Flimm, der bisherige Verlauf gebe zu ernster Besorgnis Anlaß, weil einzelne Abgeordnete im Gegensatz zu bisher-

gen Zusicherungen ihrer Fraktionen Forderungen erheben und Argumente verwenden, die den bisherigen positiven Verlauf aller Beratungen ernsthaft in Frage stellen. So komme die Forderung, daß sich der Bund nach der finanziellen Zusage zur Beteiligung an Investitionskosten aus der Nürburgring GmbH zurückziehen müsse, einer Verhinderung des gesamten Projektes gleich.“

Dr. Plümer betonte, mit diesen doch sehr ernsthaften Äußerungen den Kreistag von Ahrweiler konfrontieren zu müssen, nachdem dieser Kreistag und auch die Landesregierung von Rheinland-Pfalz beschlossen haben, das ihre zum Ausbau des Nürburgrings beizutragen.

Fortsetzung auf Seite 2

Nürburgring: Bundestag hat seine Entscheidung vertagt

Fortsetzung von Seite 1

„Ich muß diese Äußerungen von Politikern und führenden Motorsportveranstaltern bringen, damit niemand im Zweifel darüber ist, wer hier was verhindert. Zu Recht verweist der Vizepräsident des ADACs auf bisherige Zusicherungen aller Beteiligten. Ich darf in diesem Zusammenhang zitieren:

Grünes Licht für den Nürburgring – Staatssekretär Wrede: Wenn der Bundestag die Mittel zur Verfügung stellt: Der Bund wird sich aus der Nürburgring-Gesellschaft nicht zurückziehen, sondern dem Bundestag vorschlagen, die für den Bau einer verkürzten und modernen Südschleife erforderlichen Mittel anteilmäßig in den nächsten Haushaltsjahren zur Verfügung zu stellen.

Dr. Plümer erinnerte in diesem Zusammenhang außerdem an die Äußerung des parlamentarischen Staatssekretärs im

Bundesfinanzministerium, Karl Haehser, anläßlich einer Veranstaltung seiner Partei in Ahrweiler, der ausdrücklich das Verbleiben des Bundes in der Nürburgring-Gesellschaft festgestellt hat, ebenso wie die Mitglieder des Bundeskabinetts, der damalige Bundesminister Maihofer bei seinem Besuch auf dem Nürburgring und der neue Bundesminister Baum beim Besuch der Radweltmeisterschaft im August dieses Jahres. Neuere Äußerungen von Mitgliedern der CDU/CSU-Fraktion des Deutschen Bundestages sind nicht bekannt. Die letzte Meldung lautete aus Mayschoß, wo Präsidium und Vorstand der CDU tagten: „Im Hinblick auf den Nürburgring hat Kohl die versammelten CDU-Politiker daran zu denken gebeten, daß eine unterentwickelte Region wie Adenau eine kräftige Investition braucht.“

Landrat Dr. Plümer weiter: Ich möchte die Fraktionsvorsit-

zenden der im Kreistag von Ahrweiler vertretenen Parteien darum bitten, dafür Sorge zu tragen, daß das eingehalten wird, was ihre Sprecher in dem nunmehr fast zwei Jahre lang dauernden Ringen um den Nürburgring offiziell und nachweisbar gesagt und zugesichert haben. Ich muß in diesem Zusammenhang klar zum Ausdruck bringen, daß es nicht angeht, das Schicksal einer gesamten Region und ihre Bevölkerung durch das immer neue Herausfinden von immer neuen Forderungen auf das Spiel zu setzen. Kein Mensch in den Gremien des Bundes scheint wohl daran zu denken, daß mit dem Nürburgring über das Schicksal vieler Menschen in dieser Region entschieden wird. Ich muß daran erinnern, daß dies für uns, für den Kreistag von Ahrweiler, das Hauptmotiv war, so für den Nürburgring einzutreten. Unsere Argumente für die Entscheidung am 9. November liegen seit Monaten, ja seit Jahren, auf dem Tisch, ausgedrückt in präzisen Zahlen von Umsatz, Gewinn, Arbeitsplätzen und regionaler und überregionaler Struktur-

Kohlische
Rücksicht
28.10.78

11/78

NÜRBURGRING

Mit der Sense erschlagen

Wie sauer Bler bleitet der Bund derzeit Anteile am Nürburgring an. Niemand will sie haben. Kommunalpolitiker in der Eifel sehen denn auch schon den Notstand ausbrechen.

„Wir liegen im Sommer zu hoch und im Winter zu niedrig“, begründete letzte Woche Egon Plümer, Landrat des Kreises Ahrweiler, eine Protestresolution an Landes- und Bundespolitiker. Darin fordert Plümer grünes Licht für

zelplans 12 (Verkehrsetat) den Punkt „Ausweisung einer Anfinanzierung“ für den Ring-Umbau. Der Ausschuß empfahl allerdings, die angesetzten zehn Millionen Mark auf 8,8 Millionen Mark herabzusetzen.

Doch ehe die Formel-1-Boliden, die nach dem dramatischen Unfall des Österreichers Niki Lauda 1976 nicht mehr auf dem Nürburgring starteten, erneut durch die Eifel dröhnen, müssen die Politiker noch ein Hemmnis von der Bahn schaffen. Der Bund will nämlich als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH ausscheiden (derzeit 50 Prozent Bund, 49,925 Prozent Land Rheinland-Pfalz und 0,075 Prozent Kreis Ahrweiler bei einem Stammkapital von 1,33 Millionen Mark). Lediglich am Umbau der Südschleife in eine 6,75 Kilometer lange Rennstrecke (Gesamtkosten: 100 Millionen Mark) mochte sich Verkehrsminister Kurt Gscheidle noch beteiligen. „Es steht nirgends geschrieben“, begründet Gscheidles Staatssekretär Heinz Ruhnau die Rückzugspläne seines Herrn, „daß der Bund Eigentümer einer Rennstrecke sein muß.“ Ruhnau verweist dabei auf Paragraph 65 der Haushaltsordnung, nach dem sich der Bund von Beteiligungen zu trennen habe, wenn kein Bundesinteresse mehr vorliegt.

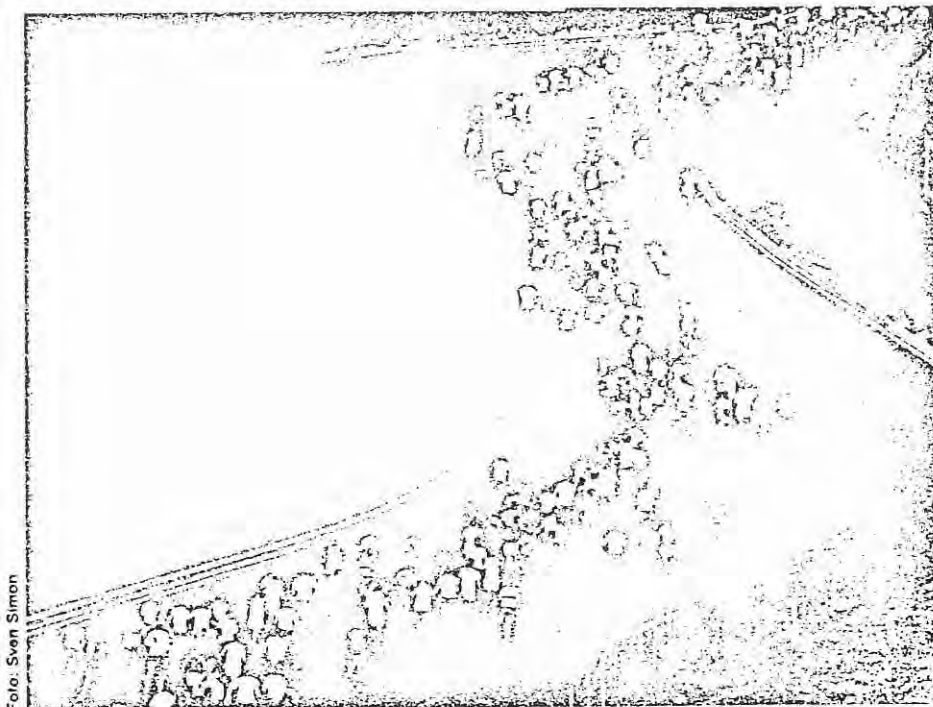


Foto: Sven Simon

NÜRBURGRING-VOLKSLAUF Von Boliden gemieden

den Umbau des Nürburgrings, denn der Ring sei die einzige Fremdenverkehrsattraktion und zugleich Hauptwirtschaftsfaktor seines Eifel-Gebietes. Wer gegen den Umbau votiere, werde „hier mit der Sense erschlagen“.

Unter dem Druck der Sensemänner wollte der Haushaltsausschuß des Bundestages am Donnerstag dieser Woche nicht länger leben und betrachtete wohlwollend bei der Beratung des Ein-

Der Auszug Bonns aus der GmbH – vom Bundesrechnungshof seit 16 Jahren immer wieder gefordert – reißt eine Lücke in die Finanzierung der Folgekosten, die der Ring erfordert.

Jetzt zahlt der Bund noch brav seinen Teil dazu. Niemand weiß, was sein wird, wenn der Bund seine GmbH-Anteile verhökert. Rheinland-Pfalz will die Bundesanteile nicht übernehmen. Alfons Schwarz, Staatssekretär im Wirtschaftsministerium: „Wenn der Bund meint, es bestehe kein Bundesinteresse, so widersprechen wir dem. Der

Kaum war Niki Laudas Ferrari 1976 auf dem Nürburgring ausgebrannt, da wußte man, daß die traditionelle Grand-Prix-Strecke in der Eifel für Formel-1-Rennen gestorben war. „Zu unsicher, zu lang, überholt“ lauteten die Urteils Kommentare.

Die Grand-Prix-Asse unter Führung von Formel-1-Boß Bernie Ecclestone wechselten ins Motodrom von Hockenheim. Der Nürburgring blieb den „Affen“ (so ein bekannter Rennfahrer). Und das bekam die Eifelregion zu spüren: Es kamen weniger Zuschauer, der Umsatz sank. Eifelrennen, ADAC-1000-km-Rennen, 300-km-Rennen, Supersprint-Rennen, ganz zu schweigen vom GP der Tourenwagen – alle diese Werbe konnten den Großen Preis von Deutschland für Formel-1-Rennwagen, trotz großer Bemühungen, nicht vergessen machen.

Was bedeuten schon 42 000 (Eifelrennen 1978) oder 32 000 Zuschauer (1000-km-Rennen) im Vergleich zu fast 150 000 Besuchern beim Großen Preis?

Weil der Nürburgring keine Grand-Prix-Rennstrecke mehr sein darf, leidet die Eifelregion. Landrat Plümer: „Für uns ist der Nürburgring ein Industriebetrieb, der fast 1000 Arbeitsplätze sichert.“

Die Nürburgring GmbH – zu fast gleichen Teilen in Händen von Bund und Land Rheinland-Pfalz – hat seit Ende 1976 Pläne vorgelegt, die den Großen Preis von Deutschland und die Formel-1-Fahrer in die Eifel zurückholen sollen. Und diese Pläne haben mittlerweile alle Motorsport-Verbände und auch die Formel-1-Konstrukteure für gut befunden. Kosten bei einer Verwirklichung des Projekts: mindestens 73 Millionen Mark. Genau um dieses Geld geht es in diesen Tagen: Dem Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages liegt im Titel des Verkehrsministeriums eine Planung bis 1984 vor, nach der insgesamt die Hälfte dieser 73 Millionen bewilligt werden soll. Für 1979 sind zehn Millionen Mark einge-

Nürburgring

Streit um den neuen Kurs

Die Pläne sind fertig. Mit dem Bau könnte begonnen werden. Doch es gibt weiterhin Diskussionen zwischen Parteien und Verbänden

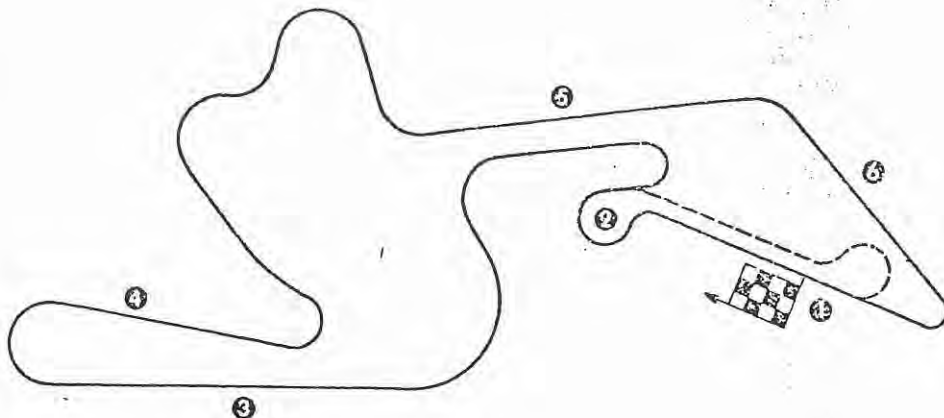
setzt, für 1980 dann 9,75 Millionen. Für 1981 sind 8,15 Millionen veranschlagt, für 1982 sollen es 8,1 Millionen, für 1983 und 1984 jeweils 250 000 Mark sein.

Das macht unter dem Strich 36,5 Millionen Mark. Den gleichen Betrag will das Land Rheinland-Pfalz aufbringen. Damit ist die Finanzierung des neuen Nürburgrings nun endgültig gesichert, möchte man eigentlich meinen.

Nur nehmen im Moment Rheinland-Pfalz und der Bund völlig unterschiedliche Ausgangspositionen

Nürburgring vorgesehenen Gelder mit einem Sperrvermerk versieht. Nach dem Motto: Die Gelder werden erst freigegeben, wenn die Frage geklärt ist, ob der Bund aus der GmbH ausscheidet oder nicht. Zumindest ein Abgeordneter des Haushaltsausschusses hat weitergehende Bedenken: der FDP-Mann Klaus Gärtner aus Neuss-Allerheiligen. Er fragt: „Lohnt es sich überhaupt, für 22 oder 24 hochbezahlte Formel-1-Rennfahrer den Steuerzahlern diese hohen Investitionen zuzumuten?“ Und

seinen Vorteil: „Damit beschäftigen sich sonst kaum Mitglieder.“ Er rechnet also damit, daß er seinen ahnungslosen Kollegen eine Ablehnung „beibringen“ kann. Ganz einfach deshalb, weil sie ihn wohl für den Fachmann auf diesem Gebiet halten dürften. Diese Gefahr sieht auch der ADAC-Vizepräsident Otto Flimm. Er äußerte „große Besorgnis über die Neubaupläne für den Nürburgring“. Für Flimm stellt sich die wichtige Frage, „ob der neue Nürburgring wieder für Formel-1-Rennen zur Verfügung stehen wird“. Forderungen in dieser Richtung seien von mehreren Parlamentariern des Bundes an den AvD gerichtet worden. Doch eine verbindliche Zusage mag der AvD nicht geben, weil er ja das wirtschaftliche Risiko des Großen Preises von Deutschland bis 1980 an Ecclestone und Co. verkauft hat. Überhaupt machte der AvD bisher in Sachen



So soll der neue Ring aussehen: ① Start und Ziel ② Südschleife ③ Die 830-Meter-Gerade (etwa Tempo 280 km/h) ④ Die 540-Meter-Gerade (Tempo 240 km/h) ⑤ Die 760-Meter-Gerade ⑥ Die 575-Meter-Gerade. Der Start- und Ziel-Bereich sowie die Südkehre stammen vom bisherigen Kurs

ein. Der Bund, so das Verkehrsministerium, ist nur dann bereit, 36,5 Millionen Mark zu zahlen, wenn er nach dem Bau des neuen Nürburgrings als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH aussteigen kann. Dagegen faßte das Land Rheinland-Pfalz einen Kabinetts-Beschluß, nur dann 36,5 Millionen bereitzustellen, wenn der Bund in der GmbH bleibt. Diese Uneinigkeit könnte dazu führen, daß der Haushaltsausschuß des Bundestages die für den

Gärtner (33), Diplom-Politologe, will seine Meinung „mehrheitsbildend machen“. Er ist zwar nur einer von den 33 Abgeordneten im Haushalts-Ausschuß und so ziemlich der einzige, der sich mit dem Nürburgring-Neubau beschäftigt. Nicht zuletzt wohl auch deshalb, weil die dafür vorgesehenen zehn Millionen Mark im 79er Gesamtetat des Verkehrsministeriums von 26,45 Milliarden nur eine untergeordnete Rolle spielen. Aber genau darin sieht Gärtner

„Neuer Nürburgring“ keine gute Figur. Er hat bislang keine verbindliche Stellungnahme dazu abgegeben, ob er sich beispielsweise mit einem geringen Betrag an den Baukosten beteiligen will, um Goodwill zu zeigen. Er hat nicht erkennen lassen, ob er eventuell in eine neue Nürburgring GmbH einzutreten gedenkt. Verwaltungsdirektor Hans-Jürgen Linden verschweigt mehr, als er sagt. Ganz anders der ADAC. Durch seinen Vizepräsidenten

ten Otto Flimm hat er signalisiert, daß er sich sowohl mit etwa 4 Millionen Mark an den Baukosten beteiligen als auch in die Nürburgring GmbH eintreten wolle.

Was der AvD bisher nicht kapieren will, hat Flimm längst begriffen: Für die Bonner Politiker ist das Engagement der Automobilclubs ein Indiz für die Wichtigkeit des neuen Nürburgrings. Wenn sie sehen, daß die Automobilclubs bereit sind, selbst zu investieren, dann nimmt auch die Wahrscheinlichkeit zu, daß in Bonn und Mainz die benötigten Gelder lockergemacht werden.

Bis es soweit ist, wird sich die Nürburgring GmbH noch mit anderen Problemen herumschlagen müssen. Wie jetzt bekannt wurde, hat die Gesellschaft anläßlich ihres 50. Geburtstages versucht, mit recht ungewöhnlichen Methoden Geschenke einzutreiben. Die rheinland-pfälzische SPD-Landtagsfraktion veröffentlichte in Mainz den Brief des Ring-Geschäftsführers, des früheren Landrats Martin Urbanus, an die Geschäftsführer der GmbH. In dem Schreiben verwies Urbanus auf die getätigten Umsätze mit dem jeweiligen Adressaten und schlug dann von sich aus die Höhe der daraus resultierenden Spende vor. Nach Informationen der SPD-Landtagsfraktion sollen die Beträge zwischen zweitausend und zehntausend Mark gelegen haben.

Der Sprecher der rheinland-pfälzischen Landesregierung, Hanns Schreiner, erklärte inzwischen, daß der Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium, Alfons Schwarz, als Aufsichtsratsvorsitzender der Nürburgring GmbH sofort nach Bekanntwerden dieser Vorgänge angeordnet habe, diese Wünsche um Geldspenden einzustellen. Die bereits gezahlten Beträge sollen den Spendern in der Zwischenzeit bereits zurückgezahlt worden sein.

Die SPD-Fraktion will darüber hinaus bei der Landesregierung noch klären, ob Urbanus mit Konsequenzen zu rechnen hat. □

100 Millionen für den Eifelkurs

Im Sommer dieses Jahres sollen nun endgültig die Pläne vorliegen. Dann kann sofort mit dem Bau des „Mini-Ring“ begonnen werden

Die Überraschung kündigte sich am 13. Februar dieses Jahres an. Der SPD-Spitzenkandidat für die Landtagswahl (18. März) in Rheinland-Pfalz, Staatsminister Dr. Klaus von Dohnanyi, teilte mit, daß nach intensiven Bemühungen der SPD-Bundestagsfraktion die Entsperrung der Finanzierungsmittel für den Neubau des Nürburgring kurzfristig möglich ist.

Auf gut deutsch: Die dringend benötigten Gelder konnten in Kürze zur Verfügung stehen. Kurz ein Rückblick auf die komplizierte Geschichte: Im November 1978 hatte der Haushaltsausschuß des Bundestages mit Mehrheit der SPD/FDP-Fraktion gegen die CDU-Fürsprecher die insgesamt vorgesehenen 35,5 Millionen Mark gesperrt. Die Sperrung wurde damals damit begründet, daß man vor der Geldvergabe genaue Pläne und eine Kosten-Nutzenanalyse sehen möchte.

Bereits schon vor drei Monaten hatten nicht wenige CDU-Politiker geargwöhnt, daß kurz vor der Landtagswahl in Rheinland-Pfalz eine „Sperrung“ aufgehoben werde. Ein begründeter Verdacht, wie sich jetzt ja herausstellte. „Denn“, so ein rheinland-pfälzischer CDU-Bundestagsabgeordneter, „wer gegen den Neubau des Nürburgrings ist, kann in der Eifel politisch keinen Wählergewinn erzielen.“

Denfalls wird der Haushaltsausschuß das Thema Nürburgring am 7. März noch einmal beraten und – man zweifelt kaum noch daran – wohl grünes Licht geben. Damit ständen für 1979 über 20 Millionen Mark zum Baubeginn bereit. Außer dem Bund, der für dieses Jahr 8,8 Millionen Mark vorgesehen hat, wird Rheinland-Pfalz weitere 15 Millionen bereitstellen.

So machte denn auch der FDP-Bundestagsabgeordnete Klaus-Jürgen Hoffie, der sich noch im November 1978 für die Geld-Sperre eingesetzt hatte, auf einer Wahlveranstaltung in Adenau jetzt in Optimismus: „Ich bin fest davon überzeugt, daß mit dem Bau der Nürburgring-Kurzstrecke noch in diesem Frühjahr begonnen werden kann.“ Hier hat Hoffie allerdings wohl zu viel wahlversprochen, denn nach Auskunft der Nürburgring GmbH liegen die endgültigen Pläne, die von der Firma Kocks Consult GmbH in Koblenz erstellt werden, erst gegen Mitte Juli 1979 vor.

Die Sperrvermerke bewirkten immerhin, daß die Nürburgring GmbH bei der Vergabe zur Erstellung der Gesamtpläne zeitlich in Verzug geriet. Die Kosten von 635000 Mark für die Planungsarbeiten mußten wegen des Vetos durch einen Kredit gedeckt werden. Ein Angebot des ADAC, diese Kosten zu übernehmen, wurde zurückgewiesen.

Seit November letzten Jahres scheint sich auch eine Änderung anzudeuten, was die künftige Zusammensetzung der Nürburgring GmbH betrifft. Bisher hatte der ADAC es abgelehnt, sich finanziell an einer neu zu formierenden Gesellschaft zu beteiligen, weil er – zu Recht – davon ausging, daß er andernfalls unter Umständen mit sich selbst hätte verhandeln müssen. So zum Beispiel, wenn der Club als Veranstalter auf dem „Ring“ Rennen austragen lassen wollte. ADAC-Vizepräsident Otto Flimm: „Sollte man aber der Auffassung sein, daß wir nicht in die Gesellschaft einsteigen würden, um uns der Verantwortung zu entziehen, und sollte der politische Schaden größer sein, so würden wir auch sicherlich einem Gespräch und den sich daraus ergebenden Konsequenzen einer Beteiligung nicht aus dem Wege gehen.“

Ablage

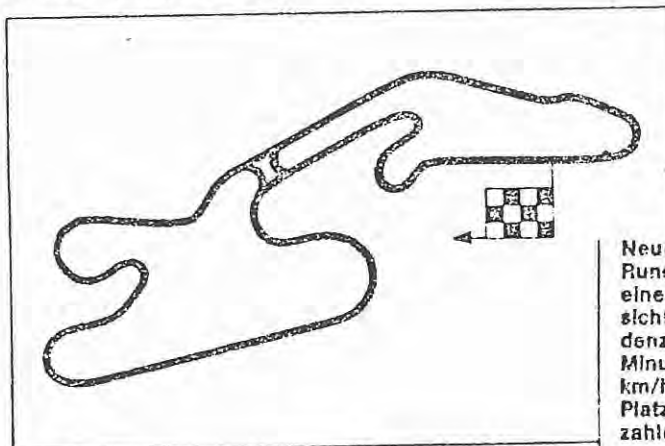
Nr. 6 v. 7.3.79

Ende Juni '79 wird es bei der Nürburgring GmbH jedoch Konsequenzen ganz anderer Art geben. Zu diesem Zeitpunkt läuft der Vertrag des amtierenden Geschäftsführers Martin Urbanus ab. Dieser Vertrag wird nicht verlängert. Vielmehr gehen mittlerweile die Verantwortlichen – sowohl beim Bund als auch beim Land Rheinland-Pfalz (zusammen mit über 99 Prozent Hauptgesellschafter der Nürburgring GmbH) – davon aus, daß der neue Geschäftsführer „ein Top-Manager aus der freien Wirtschaft sein soll“.

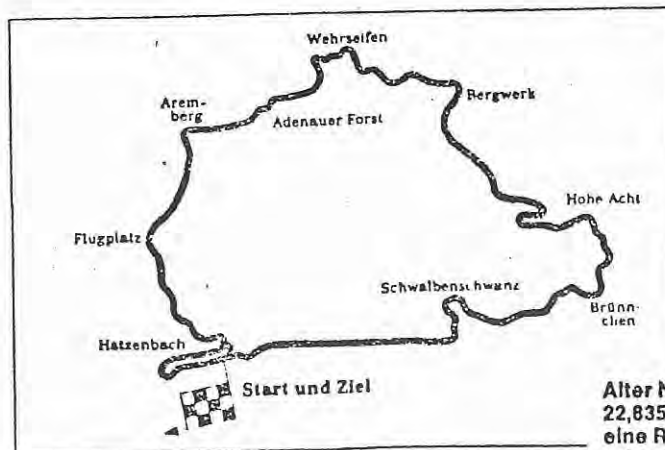
Nur, der will erst noch gefunden sein. Dazu der CDU-Abgeordnete Ferdi Tillmann: „Ideal wäre natürlich, wenn der Bund sich ganz aus der Nürburgring GmbH zurückziehen könnte, wenn der neue „Ring“ fertig ist. Es also genug Geldgeber aus der Wirtschaft gäbe, die in die neue GmbH eintreten

würden. Sie fänden dann wirklich optimale Voraussetzungen vor. Ich hätte allerdings auch nichts dagegen, wenn der Bund mit 20 oder 25 Prozent weiter Teilhhaber bliebe.“

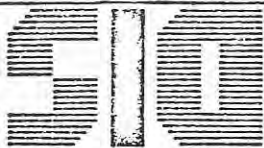
Die Zukunft des Millionen-Dings Nürburgring scheint also gesichert: 73 Millionen Mark im Haushalt des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz stehen abrufbereit. Allerdings flüstern die Auguren hinter den Kulissen bereits von einer Baukostensumme, die sich im Bereich von 100 Millionen Mark bewegt. Eine Menge Moneten, gewiß. Doch zum Vergleich eine andere Zahl: Im Haushaltsset des Bundes sind für Erwerb und Umgestaltung eines einzigen Gebäudes über 80 Millionen Mark veranschlagt – das Hotel Petersberg soll damit zu unserer Staatsherberge ausgebaut werden. □



Neuer Nürburgring:
Rund 7 km für
eine Runde; voraus-
gesetzliche Run-
denzeit um die 2.10
Minuten = 175
km/h Durchschnitt.
Platz für 150000
zahlende Zuschauer



Alter Nürburgring:
22,835 km für
eine Runde; offiziell
schnellste
Rundenzeit gemessen
mit 7.03,4 Minu-
ten, gleich 192,7 km/h.
Rund 150000
zahlende Zuschauer



ABDRUCK NUR NACH
VEREINBARUNG
OHNE GEWÄHR

SPORT-INFORMATIONSDIENST

DÜSSELDORF - DEUTSCHE SPORT-AGENTUR

FERNSPRECHER: Redaktion 02101-49071 — FERNSCHREIBER: 08517517

35. Jahrgang, Nr. 227

dienstag, 25. september 1979

thema des tages
von dieter kühnle

''ring'' erwartet stich-tag

nuerburgring, 25. september (sid) mit der vorstellung des neuen geschäftsführers friedhelm demandt (40) begannen zum wochenanfang auf dem nuerburgring die 80er jahre. fuer reminiscenzen an den glanz früherer jahre bleibt dem neuen mann am ''ring'' kaum zeit. vielmehr droht dem motorsport-zentrum in der eifel der endgueltige exitus, wird der baubeginn einer neuen strecke nicht forciert.

schon zweifeln die internationalen motorsportverbaende an der absichtserklaerung der kapitalgeber. otto flimm, 50, vizepraesident des adac: ''bald wird es kritisch.''

65 veranstaltungen fanden an 78 tagen des jahres 1979 auf der 22,8 km langen nordschleife statt, die seit niki laudas schwerem unfall am 1. august 1976 von der formel 1 boykottiert wird. im kommenden jahr laufen auch die nuerburgring-lizenzen fuer rennen unterhalb der formel 1 aus. experten sind sich sicher, dass die nur verlaengert werden, wenn der neue kurs kommt. je mehr sich der baubeginn verzögert, umso staerker waechst die skepsis der internationalen sportwelt, die ihre termine in den kommenden wochen verteilt.

65 veranstaltungen auf dem ring: das bedeuten etwa 5,5 millionen mark jahresumsatz mit dem rennrummel - fuer die mit infrastruktur nicht gerade verwoehnten nuerburgring-anraeuer ein gewichtiger lebensfaktor. nicht nur der motorsport, auch die fremdenverkehrsindustrie in der eifel wartet auf den ersten spatenstich.

Wenn die Nürburgring-Pläne platzen, treten auch die Hockenheim-Manager kürzer

Die GmbH nimmt den Fuß vom Gas

Von unserem Redaktionsmitglied Wolfgang Hoesch

STUTTGART — Die Absicht des Bonner Finanzministeriums, die für 1930 vorgesehene erste Rate von zehn Millionen Mark für den Neubau des Nürburgrings zu sperren, wird sich aller Voraussicht nach auch auf die Ausbaupläne für den Hockenheimring auswirken. Gustav Schrank, Bürgermeister der Stadt Hockenheim und zugleich Vorsitzender der Hockenheimring GmbH (deren Hauptgesellschafter mit 51 Prozent die Stadt Hockenheim ist): „Wir müssen uns überlegen, ob wir nicht kleinere Brötchen backen.“

Am Großteil des Ausbauprogramms, das mit rund 20 Millionen Mark zu Buche schlagen wird, führt nach Schranks Ansicht indes auch dann kein Weg vorbei, wenn die Nürburgring-Manager ihre ehrgeizigen Pläne ad acta legen müssen. Sicherheitsgründe und allgemeine wirtschaftliche Aspekte, so der Hockenheimer Bürgermeister und Motodrom-Sachverwalter, „zwingen uns dazu, etwa 95 Prozent der vorgesehenen Maßnahmen zu verwirklichen.“ Dazu rechnet Schrank beispielsweise den Umbau der Boxen, die Verbreiterung der Fahrbahn von 8,50 auf elf Meter, den Ausbau des Fahrerlagers und eine zweite Querspange, die den Hockenheimring in zwei getrennte Kurse aufteilen soll, um eine Doppelbelegung bei Versuchsfahrten der Industrie zu ermöglichen.

In finanzieller Hinsicht will die Hockenheim GmbH dagegen ausgerechnet an einer Stelle den Fuß vom Gas nehmen, deren Zweck es ist, die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der schnellsten Grand-Prix-Strecke der Welt zu reduzieren. Durch den Einbau zusätzlicher „Schikanen“, so die bisherige Planung, sollte der Vollgas-Kurs langsamer gemacht werden. Gustav Schrank: „Wir müssen uns überlegen, ob zusätzliche Kurven gebaut werden sollen.“

Einstweilen ist freilich noch völlig offen, ob die Hockenheimring GmbH bei der Finanzierung ihres 20-Millionen-Projekts die Kurve kriegt. Anlässlich einer Wahlkampfveranstaltung in Walldorf sagte Ministerpräsident Lothar Späth zwar eine wohlwollende Unterstützung des Prestigeobjekts zu. „Bisher“, so der Bürgermeister von Hockenheim, „haben wir jedoch nichts Schriftliches auf dem Tisch.“

Die Zusage aus Stuttgart über den von der Hockenheimring GmbH gewünschten Zuschuß von zehn Millionen Mark wird auch noch eine Weile auf sich warten lassen — das Anliegen wird zur Zeit im Wirtschaftsministerium geprüft. Dazu gehört auch die Frage, inwieweit der Bund sich an einem Ausbau der Rennstrecke im nordbayerischen Spargeldorado beteiligen würde.

Während Gustav Schrank und seine Mitarbeiter immerhin noch auf das Prestigeobjekt aufstehen und einen Alleingang des Landesvaters hoffen können, falls Bonn ihnen die kalte Schulter zeigt, drohen auf dem Nürburgring alle Räder stillzustehen, falls sich an der harten Haltung des Bundesfinanzministeriums nichts mehr ändern sollte. Der Bund ist nämlich ebenso wie das Land Rheinland-Pfalz zu 50 Prozent Eigner.

der Rennstrecke in der Eifel. Und wenn die 1930 für den ersten Bauabschnitt in Aussicht gestellten zehn Millionen Mark aus Bonn ausbleiben, kann auch Rheinland-Pfalz seinen Anteil in gleicher Höhe nicht auszahlen. Nürburgring-Geschäftsführer Friedhelm Demandt: „Zwischen beiden Gesellschaften besteht ein Junktim. Wenn der eine nicht zahlt, kann der andere auch nicht.“

Die Entscheidung über die nahe Zukunft des Nürburgrings fällt am 30. April, wenn das Bonner Kabinett über das von Finanzminister Hans Matthöfer vorgeschlagene Sparprogramm befindet, das allein im Verkehrssort Einsparungen von 400 Millionen Mark vorsieht. Wird die Nürburgring-Sperre bestätigt, befürchtet ADAC-Vizepräsident Otto Flimm „einen außerordentlich kritischen Vertrauensverlust, da alle unsere Kritiker und Zweifler, die wir inzwischen von unseren Bemühungen überzeugt haben, sich arg getäuscht fühlen würden.“ Schließlich, ergänzt Friedhelm Demandt, „sind wir soweit, daß der Bau im Mai begonnen werden kann. Drei Brückenbauwerke sind sogar schon ausgeschrieben.“

Schlimmer als die Vision einiger Brückenruinen in der „grünen Hölle“ der Eifel ist für die Verfechter des 100-Millionen-Projekts freilich der Gedanke, daß der Nürburgring 1930 seine letzten großen Rennen erleben könnte. Ende des Jahres nämlich laufen die Lizenzen der internationalen Motorsportverbände für die alte Nordschleife aus. Ohne diese Prädikate aber gibt es weder WM-Läufe noch Deutsche Meisterschaften.

18-1-80

bund sperrt nuerburgring-mittel

schaden fuer den gesamten motorsport

falscher titel im verkehrshaushalt / rheinland-pfalz unter druck

von michael o b e r d i e c k

duesseldorf, 17. april (sid) die bundesregierung scheint den bau des neuen nuerburgrings verhindern zu wollen. im zuge drastischer sparmassnahmen sperrte das finanzministerium die zehn millionen mark, die 1980 fuer den ersten bauabschnitt vorgesehen waren. jetzt kann auch das land rheinland-pfalz seine in gleicher hoehe bereit gestellten mittel nicht auszahlen. nuerburgring-geschaeftsfuehrer friedhelm demandt: "zwischen beiden gesellschaftern besteht ein junktim. wenn der eine nicht zahlt, kann der andere auch nicht."

da ende des jahres die lizenzen der internationalen motorsportverbaende fuer die alte nordschleife auslaufen, droht dem gesamten motorsport ein unabsehbarer schaden. denn automobil- wie motorradfederation hatten sich bereiterklaert, nur dann wieder in die eifel zu gehen, wenn die fertigstellung des neuen rings absehbar ist.

schwarze zukunftsvision: der nuerburgring sieht 1980 die letzten grossen rennen. 59 stehen auf dem programm, darunter drei weltmeisterschaftslaeufe und das traditionelle eifelrennen am 27. april mit der formel-2-europameisterschaft.

unverstaendlich ist, dass der posten nuerburgring-neubau im haushaltsplan des bundesverkehrsministeriums unter dem titel "investitionszuschuss und verbesserung des nuerburgrings" figuriert. von einer "renovierung" kann in diesem zusammenhang keine rede sein. was auch nicht zu begreifen ist: im gesamten sparpaket des verkehrsministeriums wurde der einzelposten nuerburgring als einziger mit einer totalen sperrung versehen.

dazu adac-vizepraesident otto flimm auf einer pressekonferenz zum eifelrennen in koeln: "bei allen anderen titeln wurde nur die spitze gekappt, im grund genommen ueberfluessiges gestrichen." beispiele verdeutlichen die relation. die unterhaltung der bundesautobahnen ist im haushalt des verkehrsministeriums 1980 mit 315,6 millionen mark angesetzt. acht millionen sollen gesperrt werden. fuer bundesstrassen wurden 434,3 millionen angesetzt, zwei millionen gesperrt. der posten nuerburgring figuriert mit zehn angesetzten millionen an unterster stelle.

wer ist fuer die sperrvermerke zustaeendig? pressesprecher mechelhoff vom verkehrsministerium: "das ist eine vorgabe des finanzministers, die wir natuerlich intern diskutieren. die abstimmung ueber alle einsparungen findet am 30. april im regierungskabinett statt." immerhin kann verkehrsminister kurt gscheidle gegen die eingriffe in sein ressort einspruch erheben. insgesamt soll er in diesem jahr nach den vorstellungen seines kollegen hans matthofer 400 millionen mark weniger ausgeben.

wird die nuerburgring-sperre bestaetigt, "erleiden wir einen aussergewoehnlich kritischen vertrauensverlust", so otto flimm, "denn alle kritiker und zweifler, die wir mittlerweile von unseren bemuehungen ueberzeugt haben, wuerden sich arg getaeuscht fuehlen." friedhelm demandt: "schliesslich sind wir soweit, dass der bau begonnen werden kann, drei brueckenbauwerke sind sogar schon ausgeschrieben."

Hilferufe: „Rettet den Nürburgring!“

Protestbriefe der Veranstalter an die zuständigen Minister

VON E. GRAVENSTEIN

Köln. „Helfen Sie zu retten, was noch zu retten ist!“ Mit diesem Hilferuf für den Nürburgring wandte sich in Köln der ADAC-Vizepräsident Otto Flimm an die Öffentlichkeit. In einer Pressekonferenz zum Eifelrennen (am 27. April) flehte er um Unterstützung in einer Finanzangelegenheit, die bei negativem Ausgang das Ende des neuen Nürburgrings schon vor dem ersten Spatenstich bedeuten könnte.

Der Finanzminister hatte — wie von uns als erster Zeitung berichtet — wichtige Bundesmittel für den 1. Bauabschnitt des Nürburgrings überraschend mit einem Sperrvermerk versehen und damit allen Motorsport-Fans einen Schock versetzt.

Über die Sperrung soll zwar im Zuge anderer Sparmaßnahmen am 30. April im Bonner Kabinett noch einmal diskutiert werden. Doch Otto Flimm fürchtet: „Unsere 10 Millionen Mark sind der geringste Betrag im Plan. Wenn die erstmal gesperrt sind und wir die Ministermeinung nicht noch korrigieren können, werden sie auch sehr schnell gestrichen.“ Dann aber — und davon sind nicht nur die ADAC-Funktionäre überzeugt — könnte ein neuer Rennkurs für alle Zeiten gestorben sein.

Denn: Wenn der Bund die 10 Millionen nicht rausrückt, zahlt



Muß um Existenz des Ringes bangen: Otto Flimm

auch das Land Rheinland-Pfalz die zugesagten 10 Millionen nicht. Dann kann der Baubeginn in diesem Jahr nicht mehr stattfinden. Die Folgen wären fatal.

Die internationalen Fachverbände nämlich diskutieren noch in diesem Jahr, wo in den nächsten drei Jahren internationale Großveranstaltungen stattfinden sollen. Und wenn der Eifelkurs keine baulichen Fortschritte vorweisen kann, wird kein Ausländer das Risiko eingehen, den nicht vorhandenen Nürburgring in seine WM-Planungen einzubeziehen, verständlicherweise.

Was Otto Flimm und alle Nürburgring-Mitstreiter em-

pört: Im Haushaltsplan sind die 10 Millionen als „Investitionszuschuß zur Instandsetzung und Verbesserung“ deklariert. Otto Flimm: „Das ist völlig falsch und ein Unsinn. Hätten wir davon früher gewußt, hätten wir rechtzeitig protestieren können.“

Flimms Kummer: Als die Sperrung bekannt wurde, weilte er auf Geschäftsreise in der Türkei: „Was sollte ich schon von dort aus ausrichten ...“ Immerhin hat der Staatssekretär im Verkehrsministerium Heinz Ruhnau inzwischen einen ausführlichen Protestbrief des ADAC-Vize, worin u. a. vom „sicheren Tod des Nürburgrings“ die Rede ist. Weitere Schreiben an drei Minister (Finanzen, Verkehr, Inneres) wurden gestern abgeschickt. Gleichlautende Brandbriefe sollen vom AvD verfaßt werden.

Die Nürburgring-Fahrer sind stocksauer, nachdem sie Einblick in den Haushaltsplan fanden und feststellen mußten, daß die Eifeldelder als einzige komplett gesperrt wurden. Den anderen Posten wurden nur durchschnittlich 10 vH abgezogen oder noch weniger. Otto Flimm: „Gegen so eine Kürzung hätten wir nichts sagen können; schließlich will niemand notwendigen Sparmaßnahmen die Anerkennung versagen. Aber was mit dem Nürburgring geschehen ist, geht zu weit.“

Bau der neuen Eifel-Rennstrecke wegen eines Sperrvermerks im Bundesetat in Frage gestellt

Von unserem Redakteur
Olaf Bachmann

Köln — Die Nachricht lautet lakonisch: der Titel 891.22 im Haushaltsplan des Bundesverkehrsministeriums ist mit einem Sperrvermerk versehen worden. Was da dem Rotstift „irgend eines Ministerialdirigenten“ zum Opfer gefallen ist, gilt in den Augen des Vizepräsidenten des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC), Otto Flimm, als „ganz dramatische Geschichte“ und ein „nationales Unglück“.

Im Zuge drastischer Sparmaßnahmen hat das Finanzministerium jene zehn Millionen Mark, die 1980 für den ersten Bauabschnitt des neuen Nürburgrings vorgesehen waren, sozusagen auf Eis und den Motorsport damit aufs Kreuz gelegt. Flimm: „Wir fühlen uns verschaukelt.“

Ganz offensichtlich ist es bisher weder den Motorsportverbänden noch der Nürburgring-GmbH gelungen, die öffentlichen Geldgeber von ihrer Maxime (Flimm: „Es geht um Sein oder Nichtsein“) zu überzeugen; nur so ist es zu verstehen, daß im gesamten Sparpaket des Verkehrsministeriums der Einzelposten Nürburgring als einziger mit einer totalen Sperre versehen wurde.

Die Folgen der Rotstiftaktion erscheinen für die mit dem Spaten bei Fuß stehenden Planer in der Tat fatal. Bleibt es auch am 30. April bei der Abstimmung über alle Einsparungen im Regierungskabinett bei dem Sperrvermerk, dann wird auch das Land Rheinland-Pfalz die in gleicher Höhe bereitgestellten Mittel blockieren. Nürburgring-Geschäftsführer Friedhelm De-

Nürburgring-Planer fühlen sich von Bonn verschaukelt

Zehn Millionen Mark auf Eis gelegt — ADAC wurde überrascht



BALD NUR NOCH NOSTALGIE? — Die Zukunft des Nürburgrings ist ernsthaft in Frage gestellt. Bild: A. Koch

mandt: „Wenn der eine nicht zahlt, kann der andere auch nicht.“

Außerdem: eine weitere Verzögerung des 100-Millionen-Projektes wird zum einen die Baukosten der 6,7 km langen Schleife (sofern sie überhaupt noch gebaut wird) erheblich in die Höhe schnellen lassen und zum anderen eine ernste Verstimmung bei den internationalen Verbänden herbeiführen.

Mit dem drohenden Verlust sämtlicher Prädikate (WM- und EM-Läufe) drückt den Veranstaltern in der Eifel eine düstere Zukunft: der Nürburgring nur noch als Piste für Kirmesrennen.

Zweifellos haben die Vorfälle am vergangenen Wochenende in Hockenheim zu einer, wie auch immer gearteten Aufwertung der Rennen auf dem Nürburgring, aber auch zu neuen Überlegungen geführt. Nach

dem Tod des Österreicher Markus Höttinger und den damit verbundenen Diskussionen über den Hubschraubereinsatz im Motodrom sahen sich die Veranstalter in der Eifel zum „Überdenken ihres Sicherheitspaketes“ (so Rennleiter Kurt Bosch) veranlaßt. Besonders Augenmerk gilt nun einer besseren Schulung der Streckenposten, deren Effektivität (ohne eigene Schuld) in Hockenheim wieder einmal angezweifelt werden durfte: Obwohl mittels gelber Flaggen Temporeduzierung signalisiert worden war, preschte die Formel 2 zu neuen Rundenrekorden.

Die bedenkliche Neigung zur Unsportlichkeit hat auch in der Deutschen Rennsportmeisterschaft zu einer Verhärtung der Fronten geführt. Nicht erst seit der Rangelei zwischen Klaus Ludwig (Ford) und Axel Plankenhorn (Porsche) herrscht im Lager dieses Produktionswagen-Champions — dessen zweigeteilte Hubraumklassen beim Eifelrennen vermutlich gemeinsam an den Start gehen werden — in der großen Division ein neues Klima: Die ehemals miteinander verfeindeten Kölner Porsche-Teams (Kremer und Georg Loos) sind plötzlich ein Herz und eine Seele: Im Kampf gegen einen erstaunlich strammen Hecht aus dem Hause Ford.

Todesurteil für den Ring?

Bonn hat kein Geld für den Ausbau



Finanzminister Hans Matthöfer

exp Nürburgring — Eigentlich war die Startilage für den neuen Nürburgring schon gefallen. Jetzt schaltete Bundesfinanzminister Hans Matthöfer die Ampeln auf Rot. Er strich die zehn Millionen Mark für den ersten Bau-

abschnitt. Ist das jetzt das Todesurteil für die Rennstrecke in der Eifel?

ADAC-Vizepräsident Otto Flimm: „Wenn 1980 nicht mit dem neuen Nürburgring begonnen werden kann, wird uns die Lizenz für

den Ring entzogen. Und das wäre dann das endgültige Aus.“ Flimm hat aber noch nicht aufgegeben. „In unserer Not haben wir sogar daran gedacht, beim Eifelrennen am 27. April die Rennfahrer eine Trauerrunde fahren zu lassen.“

Kölnes
Express

Zwischenruf

Schwerfällig

Für die Motorsportler, deren Publikum, aber besonders für die Verbands-offiziellen, war dieses Zitat ein Schlag ins Gesicht. Man habe den Auftrag gehabt, einzusparen, meinte ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums, und da habe eben der Nürburgring-Neubau dran glauben müssen — dort sei die Rotstiftaktion „am einfachsten“ gewesen. Und, so darf getrost hinzugefügt werden: dort erwarteten die Bonner Sparkommissare offenbar auch den geringsten Widerstand.

Dieser Verdacht wird in der Branche freilich schon seit langem mehr oder weniger offen geäußert: im Ringen um den Neubau des Nürburgrings haben sich die deutschen Motorsportverbände ebenso schwerfällig verhalten wie die Ministerialbürokraten. Der Dienstweg muß ja eingehalten werden. Als die Experten des Pferdestärken-Metiers erkannten, daß der Amtschimmel gelegentlich doch anders wiehert, als man denkt, war das Kind schon in den Brunnen gefallen.

Dasselbe ist mit Empörung und Wehgeschrei allein nun nicht mehr zu retten. Schließlich geht es nicht ausschließlich um den Profit einiger elitärer Vollgas-Akrobaten, sondern vor allem um die Infrastruktur einer Region, die ohne allwöchentliches Motorengedröhn sehr bald in den zweifelhaften Genuß einer Zonenrandgebiet-Idylle käme.

Es darf also erwartet werden: auf ein Zeichen der gewiß nicht am Hungertuch nagenden Automobilklubs. Sie haben etwas gutzumachen. Olaf Bachmann

Bundeskabinett bestätigt Sperrvermerk für zehn Millionen Mark

Von Dieter Kühnle

Düsseldorf (sid) — Trotz Protestdemonstrationen und Unterschriftsammlungen: Das Bundeskabinett strich am Mittwoch im Nachtragshaushalt zehn Millionen Mark, die als erste Rate für den Neubau eines kürzeren Nürburgrings vorgesehen waren. Jetzt sind auch die vom Land Rheinland-Pfalz in Aussicht gestellten Mittel in gleicher Höhe in Frage gestellt. Denn beide Hauptgesellschafter der Nürburgring GmbH kommen laut Vertrag nur gemeinsam den Verpflichtungen nach.

Das von Bundesfinanzminister Matthöfer verordnete Sparprogramm sah allem im Verkehrsministerium, in dessen Ressort der Nürburgring fällt. Streichungen von etwa 400 Millionen Mark vor. Warum dem Nürburgring sämtliche zehn Millionen gestrichen wurden, erklärte ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums am Mittwoch auf Anfrage so: „Wir hatten aus dem Finanzministerium die Anweisung, einzusparen. Dies erschien uns am Nürburgring am einfachsten.“

Kein Ende der Baupläne

Der Geschäftsführer der Nürburgring GmbH, Friedhelm Demandt, sieht in der Finanzsperre kein Ende der Baupläne: „Gestrichen wurden nur die zehn Millionen für das Jahr 1980. Ich gehe davon aus, daß der Titel Nürburgring im Haushalt 1981 bestehen bleibt.“

Nicht so optimistisch äußerte sich der Vizepräsident des ADAC, Otto Flimm, in einer ersten Stellungnahme: „Es kommt darauf an, daß der Bund zu seiner Verpflichtung steht, sich am Neubau zu beteiligen. Das Jahr 1980 kann notfalls mit Mitteln des Kreises Ahrweiler und der veranstaltenden Automobilklubs überbrückt werden.“

Steht nach der Rotstiftaktion des Kabinetts jedoch auch die künftige Beteiligung des Bundes am Nürburgring-Projekt in Frage, befürchtet Flimm einen

Kein Geld für den Nürburgring

Baubeginn jetzt ohne Hilfe aus Bonn?



PROPHETIE eine düstere Zukunft für den Ring: Rolf Stommelen. Bild: S. Simon

„außergewöhnlich kritischen Vertrauensverlust bei den internationalen Sportföderationen“.

Die Weltverbände für Motorsport und Automobilsport haben der bestehenden 22,8 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife Zulassungsgenehmigungen bis Ende 1980 erteilt. Sie werden nur dann für eine Überbrückungszeit verlängert, wenn der Bau einer neuen, kürzeren Strecke gesichert ist. Dazu Kurt Bosch (Düsseldorf), Vizepräsident des Motorrad-Weltverbandes (FIM): „Wenn wir nicht bald anfangen zu bauen, glaubt uns doch keiner mehr.“

Der befürchtete Vertrauensverlust droht den deutschen Motorsportfunktionären jedoch nicht nur von den internationalen Kollegen, sondern auch im

eigenen Lager. Unverhohlen wurde in jüngster Zeit von Vertretern der Industrie und der Aktiven das mangelnde Durchsetzungsvermögen und die fehlende Lobby der Verbände kritisiert.

„Ich kann nicht verstehen, daß sich die Leute nicht dafür stark machen, wenigstens einen Teil der in Aussicht gestellten Summe zu erhalten, um wenigstens anfangen zu können“, meinte der ehemalige Formel-1-Fahrer Rolf Stommelen (Köln), der den traditionsreichen Eifelkurs als seine „Hausstrecke“ bezeichnete. Stommelen macht sich über die Zukunft des alten Nürburgrings keine Illusionen mehr: „Damit ist das Todesurteil gesprochen. In Zukunft gibt es dort nur noch Volksläufe und Radrennen.“

Arbeitsplätze gefährdet

Der Nürburgring ist neben dem Hockenheim Motodrom die einzige permanente Rennstrecke in der Bundesrepublik. Jährlich finden in der Eifel etwa sieben Welt- und Europameisterschaftsläufe, acht weitere internationale Veranstaltungen, 15 nationale Meisterschaften sowie über 30 sonstige nationale Veranstaltungen statt. Eine Einstellung der Baupläne würde demnach auch den internationalen Sportbetrieb empfindlich treffen.

Noch härter träfe ein Motorenstopp die Wirtschaftsbetriebe rund um den Nürburgring. Man schätzt, daß etwa 1500 Arbeitsplätze in Gefahr geraten könnten.

aktion "rettet den nuerburgring"

eifelrennen wird protest-veranstaltung

fragezeichen hinter ludwig / rennleiter will hart durchgreifen

von michael o b e r d i e c k

duesseldorf, 22. april (sid) "wollen die bundesminister matthofer und gscheidle den nuerburgring toeten? muessen die bagger, die schon in marsch gesetzt waren, wieder zurueck? wird die region um den nuerburgring, die diesem so vieles verdankt, zum notstandsgebiet zurueckgestuft? soll der deutsche motorsport international verkuemmern? sind die menschen dieser region zweite klasse? wollen sie sportstaetten verhindern? millionen menschen und alle motorsportler sind empoeert (+) wir fordern sie auf ihre massnahmen abzuaendern (+)" so lautet ein aufruf, den die aktion "rettet den nuerburgring" bundesweit zum aushang bringt, gedruckt auf grossformatigen plakaten, schwarze schrift auf gelbem untergrund, dick umrandet, eine todesanzeige.

initiatoren sind die deutschen motorsportverbaende adac, avd und dmv. sie wollen auf die sperrung der mittel fuer den neuen nuerburgring hinweisen. und am wochenende gehen sie auf die strasse. die demonstration findet vor ort statt, waehrend des eifelrennens (25. bis 27. april) nach bester protest-manier mit spruchbaendern und sprechchoeren auf der start- und ziel-schleife des rings. und die verantwortlichen handelten konzentriert. schon sind t-shirts in vorbereitung, geziert mit dem motto "i love nuerburgring" - ich liebe den nuerburgring.

moeglicherweise haben die nuerburgringbesucher zum letzten mal gelegenheit, einen formel-2europameisterschaftslauf zu verfolgen. denn ende des jahres laufen die startlizenzen der internationalen verbaende fuer die 22,8 km lange nordschleife aus.

die formel 2 bietet 1980 spektakel wie schon lange nicht mehr. um auswuechse wie bewusstes rausrempeeln von anfang an zu unterbinden, will rennleiter kurt bosch hart durchgreifen. bosch: "die sportkommissare werden an der straecke ein besonders waches auge haben und zwischenfaelle sofort an mich melden. wenn noetig, machen wir sofort nach dem training eine fahrerbesprechung, um unsere meinung von hartem aber fairem kampf zu verdeutlichen." denn der waiblinger manfred winkelhock hatte nach hockenheim warnend gesagt: "wenn man gewinnen will, muss man noch brutaler fahren als die anderen."

waffenstillstand haben mittlerweile die teams der deutschen rennsportmeisterschaft geschlossen. so bekundete der spaichinger axel plankenhorn, sich an titelverteidiger klaus ludwig "nicht revanchieren zu wollen". der hatte ihm beim dritten meisterschaftslauf in hockenheim mit einem leichten rempler in der letzten kurve noch den sieg weggeschnappt. beide waren schon beim ersten rennen in zolder aneinandergeraten. ob ludwig ueberhaupt noch starten kann, ist allerdings fraglich. die sportrichter haben am montag seinen ford capri am gruenen tisch "aus dem rennen" genommen.

neuer titelfavorit ist jetzt ueberraschend exmeister hans heyer. sein lancia, ebenso wie ludwigs capri ein "erlkoenig", erwies sich in kuerzester zeit konkurrenzfaehig. heyer uebernahm nach seinem sieg vor anderthalb wochen im badischen motodrom die meisterschaftsfuehrung.

Protestaktion beim Eifelrennen

Nach der Sperrung der Mittel für den Ausbau: „Rettet den Nürburgring“

Düsseldorf (sid). „Wollen die Bundesminister Matthöfer und Gscheidle den Nürburgring töten? Müssen die Bagger, die schon in Marsch gesetzt waren, wieder zurück? Wird die Region um den Nürburgring zum Notstandsgebiet zurückgestuft? Soll der deutsche Motorsport international verkümmern? Wir fordern Sie auf, Ihre

Maßnahmen abzuändern!“ So lautet ein Aufruf, den die Aktion „Rettet den Nürburgring“ bundesweit zum Aushang bringt, gedruckt auf großformatigen Plakaten, schwarze Schrift auf gelbem Untergrund, dick umrandet. Wie eine Todesanzeige wirkt dieses nicht zu übersehende Plakat.

Die Urheber dieser Aktion sind die deutschen Motorsportverbände ADAC, AvD und DMV. Sie wollen auf die Sperrung der Mittel für den neuen Nürburgring hinweisen. Am Wochenende gehen sie außerdem „auf die Straße“. Die Demonstration findet — während des Eifelrennens — vor Ort auf der Start- und Zielschleife mit Spruchbändern und Sprechchören statt.

Möglicherweise haben die Nürburgringbesucher zum letztenmal Gelegenheit, einen Formel-2-Europameisterschaftslauf zu verfolgen. Denn Ende des Jahres laufen die Startlizenzen der internationalen Verbände für die 22,8 km lange Nordschleife aus.

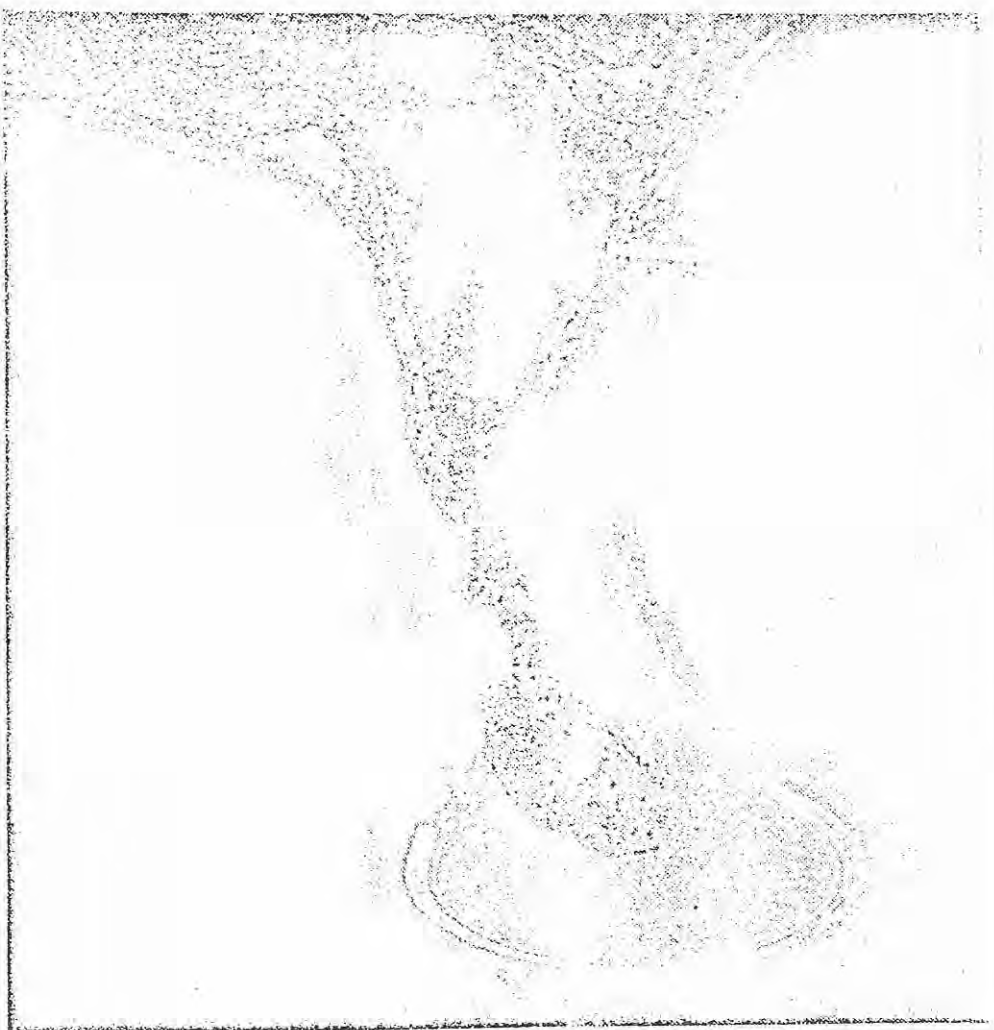
Die Formel 2 bietet 1980 Spektakel wie schon lange nicht mehr. Um Auswüchse wie bewußtes Rausrempleln von Anfang an zu unterbinden, will Rennleiter Kurt Bosch hart durchgreifen. Bosch: „Die Sportkommissare werden an der Strecke ein besonders waches Auge haben und Zwischenfälle sofort an mich melden. Wenn nötig, machen wir sofort nach dem Training eine Fahrerbesprechung, um unsere Meinung von hartem aber fairem Kampf zu verdeutlichen.“ Denn der Waiblinger Manfred Winkelhock hatte nach Hockenheim warnend gesagt: „Wenn man gewinnen will, muß man noch brutaler fahren als die anderen.“

Waffenstillstand haben mittlerweile die Teams der deutschen Rennsportmeisterschaft geschlossen. So bekundete der Spaichinger Axel Plankenhorn, sich an Titelverteidiger Klaus Ludwig „nicht revanchieren zu wollen“.

Der hatte ihm beim dritten Meisterschaftslauf in Hockenheim mit einem leichten Rempeler in der letzten Kurve noch den Sieg weggeschnappt. Beide waren schon beim ersten Rennen in Zolder aneinandergeraten. Ob Ludwig überhaupt noch starten kann, ist allerdings fraglich. Die Sportrichter haben — wie berichtet — seinen Ford Capri am grünen Tisch „aus dem Rennen“ genommen.

Neuer Titelfavorit ist jetzt überraschend Exmeister Hans Heyer. Sein Lancia, ebenso wie Ludwigs Capri ein „Erkönig“, erwies sich in kürzester Zeit konkurrenzfähig. Heyer übernahm nach seinem Sieg vor anderthalb Wochen im badischen Motodrom die Meisterschaftsführung.

fehlt wegen Verletzung. Gespielt wird bei freiem Eintritt, täglich ab 16 Uhr, am 1. Mai ab 10 Uhr, das Finale ist für 15 Uhr vorgesehen. Nennungsschluß ist morgen um 18 Uhr. der Veranstalter nimmt auch noch telefonische Anmeldungen (21 10 68) an.



Der alte Nürburgring ist tot — gibt es noch einen neuen?

Als der Nürburgring am 18. Juni 1927 mit dem Eifelrennen eröffnet wurde, galt er als schönste, aber auch als schwierigste Rennstrecke der Welt. Im Jahr seines 50. Bestehens 1977 streikten die Formel-1-Piloten — ihnen war der „Ring“ zu gefährlich. Die Forderung der Rennfahrer nach mehr Sicherheit sollte mit einem großen Um- und Neubauprogramm erfüllt werden, doch die Sperrung der Mittel läßt es fraglich erscheinen, ob es noch einen neuen Nürburgring gibt. Unser Foto zeigt den Karussell genannten Streckenabschnitt bei einem Rennen.

Bremer
Weser Kurier
23.4.80

berühmteste Autorennstrecke – Zieht sich der Bund völlig zurück?

„Liquidation des Nürburgrings“

Von KLAUS BLUME

Es ist ja nicht das Anliegen einiger Verrückter, den Nürburgring zu retten. Dahinter steckt die Sorge um jene Menschen, die in dieser Region leben.“ Das sagt Otto Flimm (50), Vizepräsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC). „Für die Entwicklung der strukturschwachen Eifelregion ist der Ausbau des Nürburgrings zu einer anerkannten internationalen Rennstrecke von großer Bedeutung.“ Das schrieb Egon Plümer (39), CDU-Landrat des Kreises Ahrweiler, in einer Resolution seines Kreisausschusses an 18 Politiker in Eonn und in Mainz.

Ursache dieser Reaktionen ist der Speersvermerk des Bundesfinanzministeriums über jene zehn Millionen Mark, die 1980 für den ersten Bauabschnitt des neuen Nürburgrings vorgesehen waren. Jetzt kann auch das Land Rheinland-Pfalz seine in gleicher Höhe bereitgestellten Mittel nicht zahlen. Denn es besteht die Übereinkunft, wenn der eine nicht zahlt, kann der andere auch nicht.

Rund 100 Millionen Mark soll der neue Ring (6,610 km lang) kosten. 1983 wollten die Grand-Prix-Rennfahrer wieder in der Eifel starten. Doch nun?

„Wir stehen bei den internationalen Motorsportverbänden im Wort, daß in diesem Jahr mit dem Neubau begonnen wird. Wenn nicht gebaut wird, sind ab 1981 alle internationalen Veranstaltungen in Frage gestellt“, sagt Flimm. Landrat Plümer spricht sogar von der „Liquidation des Nürburgrings“.

Deshalb packt die Anwohner rund um den Ring die Angst. Denn Motorsportveranstaltungen auf dem Nürburgring bringen für diese strukturschwache Region einen jährlichen Umsatz von 50 Millionen DM. Rund 350 Arbeitsplätze werden durch den Bestand des Rings ständig gesichert. Diese Zahl kann sich bei motorsportlichen Großveranstaltungen bis auf 1500 erhöhen. Doch die Situation ist jetzt eher düster. Landrat Plümer: „Durch den Wegfall der Formel-1-Rennen sanken im Fremdenverkehr die Einnahmen um 45 Prozent. Die Bevölkerung dieses Raumes wird für den Verzicht auf den Ausbau des Nürburgringes keinerlei Verständnis aufbringen.“ Auch schon deshalb nicht, weil 600 Grundstückseigner bereit sind, für eine neue Rennstrecke ihre Parzellen der Nürburgring GmbH zu überschreiben. Der überwiegende Teil der Grundstücksflächen wurde von der Gesellschaft bereits erworben. Die am Nürburgring ansässigen Automobil-Clubs und auch so manche Pensions-Wirte wollen deshalb heute

beim traditionellen Eifelrennen im Startraum der Rennstrecke demonstrieren.

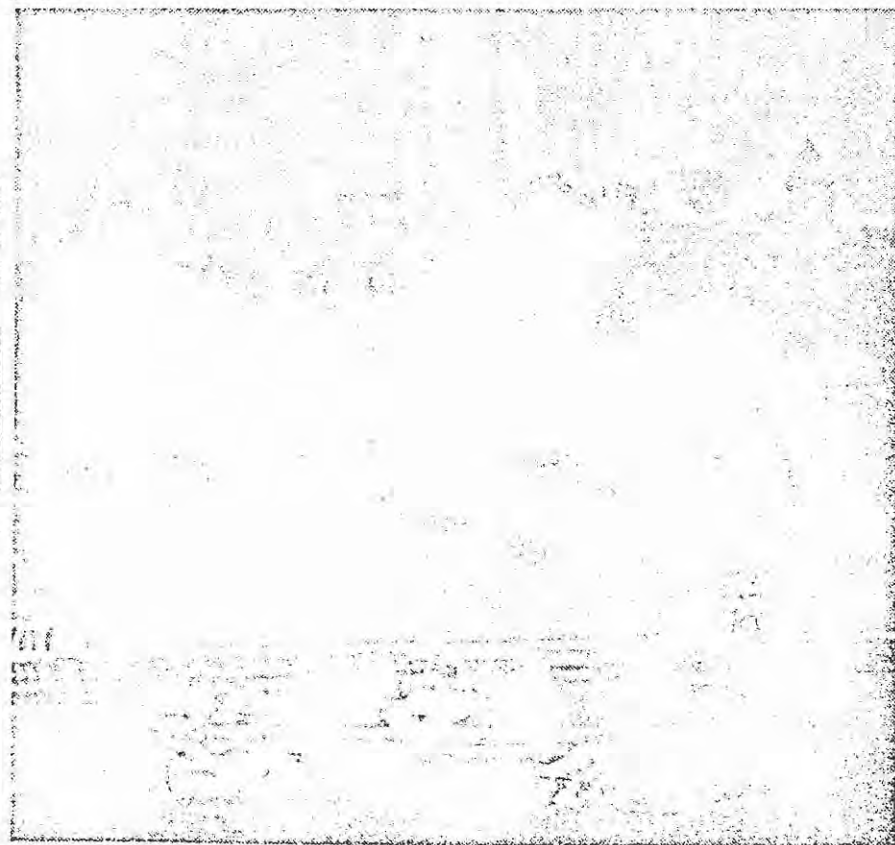
Otto Flimm schlägt der Bundesregierung außerdem Kompromißlösungen vor: „Über eine Reduzierung der vorgesehenen 10 Millionen Mark für den ersten Bauabschnitt um 50 Prozent läß sich reden. Da könnten der Kreis Ahrweiler und die Veranstalter einspringen.“

Das scheint ohnehin bald notwendig, weil es Anzeichen dafür gibt, daß der Bund (Anteile: 50 Prozent) als Gesellschafter der Nürburgring GmbH gern aussteigen möchte. Im Bundesverkehrsministerium gibt es Bestrebungen, die Verantwortlichkeiten über dieses Projekt anderen Ministerien zu übertragen. Und Karl Haehser, der Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, hat die Idee publik gemacht, aus der Haftung auszutreten, dann aber wieder über die gesperrten Baumittel zu reden.

Gespräche zwischen Bundesverkehrsminister Gscheidle und seinem rheinland-pfälzischen Kollegen Holkenbrink über den Stopp der Bundesmittel scheiterten bisher an Termenschwierigkeiten. Flimm: „Bei den zuständigen Stellen hieß es bisher immer, Stellungnahmen seien nicht zu erwarten.“

26.04.80

Welt
des
Sports



Nie wieder Grand Prix rund um die Nürburg? Bund und Land Rheinland-Pfalz stoppten vorerst die Mittel für den Bau einer neuen Rennstrecke. FOTO: WEREK

30.4.80



Grüne Hölle Nürburgring:

Rennfahrer Sheene zieht vom Leder

Sheenes Vorwürfe verdeutlichen noch einmal das Dilemma, in dem die Veranstalter auf der Nordschleife des Nürburgrings stecken. Nach der Formel 1 sind es nun auch die Motorrad-Asse, die für ihre immer schneller werdenden Rennen ständig neue Bedingungen stellen. Die Zeiten, da Autos und Motorräder sich den Kurven anpaßten, scheinen endgültig vorbei. Heute müssen sich die Rennstrecken nach den Rennfahrzeugen richten. Einen 22 Kilometer langen Kurs lehnen die Aktiven ab, weil die Sicherheit auf einer solchen großen Strecke nicht überall zu gewährleisten sei. Sollten die bisher gesperrten Gelder des Bundes für den Neubau des Nürburgrings an diesem Mittwoch in Bonn nicht endgültig freigegeben werden, muß man für die Zukunft der „grünen Hölle“, wie der landschaftlich herrlich gelegene Eifelkurs auch genannt wird, sicherlich schwarzsehen.

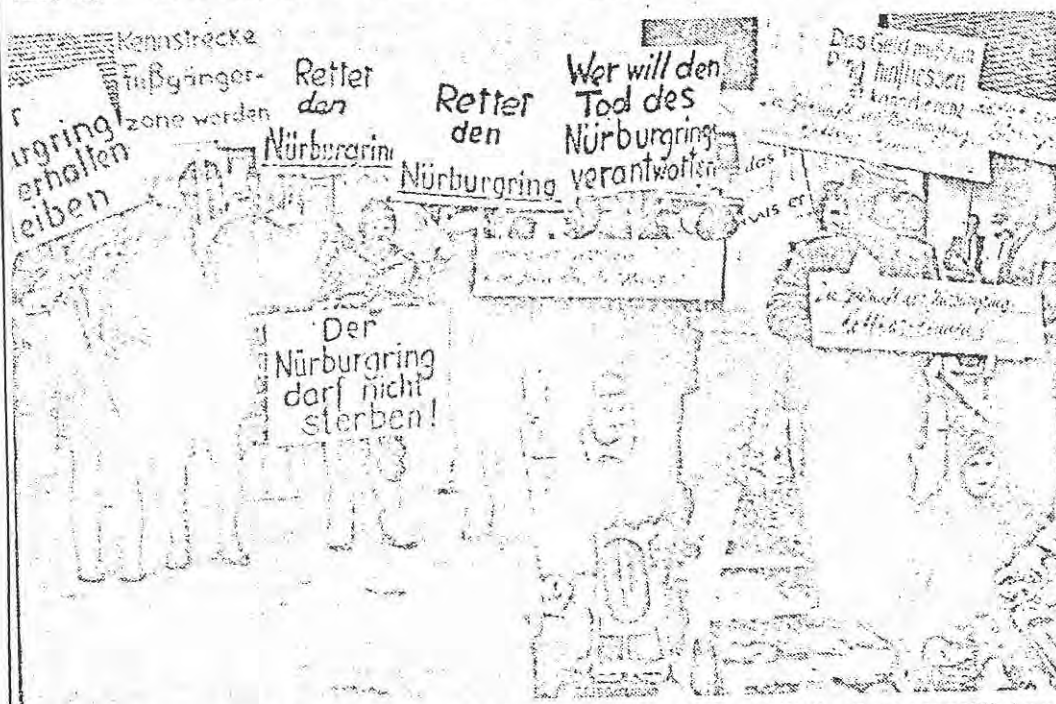
ROLF HEGGEN

ROLF HEGGEN

Prokstantion

"Rettet den Nürburgring"

Es hat sich gelohnt



„Rettet den Nürburgring“ stand auf den friedlichen Transparenten, die von Walter Butter angeführt wurden.

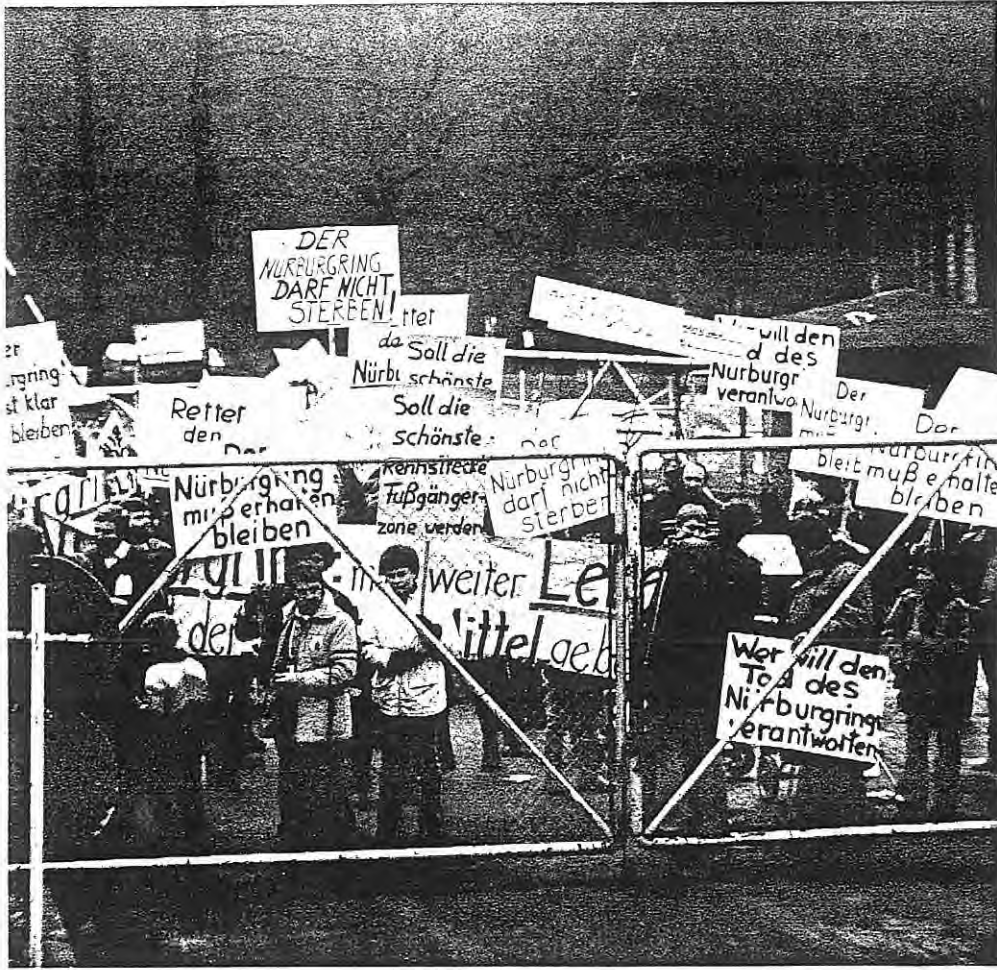
MECKENHEIM. Walter Butter aus Meckenheim-Merl, ist bei den Nürburgringfans in aller Munde. Als die bereits bewilligten Umbaugelder wieder eingefroren wurden und der Nürburgring in einem Dornröschenschlaf versetzt werden sollte, wurden viele Rennfahrer und Fans hell-

wach. Überall wo Politiker, die mit dem Ring etwas im Busch führten, aufkreuzten, war die „Protestmeute“ zur Stelle. Bewaffnet mit Transparenten wurde auf die Notwendigkeit einer nötigen Umbaus hingewiesen.

Walter Butter selbst Tourenwagenfahrer und guter Kenner der

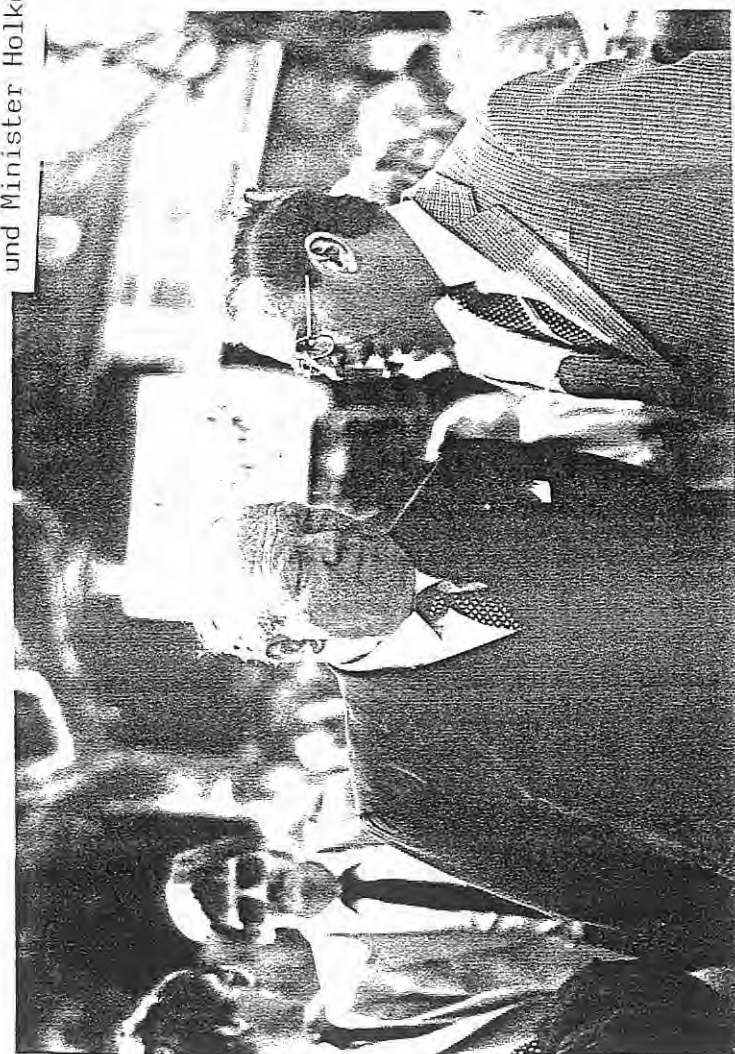
Rennszene, trommelte anlässlich des Eifelrennens fast 700 friedliche Protestler zusammen. Jetzt, wo die ersten Millionen bewilligt sind, sieht es nicht mehr so düster aus mit der schönsten Rennstrecke der Welt.

„Rettet den Nürburgring“





PROTEST - AKTION in Cochem/Mosel
mit Bundesverkehrsminister Gschaidle
und Minister Holkenbrink



regierung zum nuernburgring befragt

bonn, 23. april (sid) die oeffentliche diskussion um die sperrung der mittel fuer den neuen nuernburgring hat im parlament erste auswirkungen gezeigt. bundestagsmitglied dr. adolf mu:ller-
emmerich richtete zwei fragen an die bundesregierung. gefordert ist ein statement zum stand der arbeiten fuer die neugestaltung des rings, zum weiteren erhalt von deutschland's traditionsreichster rennstrecke, zu den bedenken der motorsportverbaende und zur haltung der beiden mitgesellschaften rheinland-pfalz und kreis ahrweiler. die beantwortung soll innerhalb der naechsten fragestunde schriftlich erfolgen. ein termin ist noch nicht bekannt.

abgeordneter buechner zum ''ring'':

''mitschuld der landesregierung''

bonn, 2.mai(sid) der sozialdemokratische bundestagsabgeordnete peter buechner hat der landesregierung von rheinland-pfalz eine wesentliche mitschuld daran gegeben, dass die mittel fuer den neubau des rings aus dem bundeshaushalt 1980 gestrichen wurden. gleichzeitig hat er die bereitschaft des bundesverkehrsministers unterstrichen, einen verminderten betrag zum beginn der neubauarbeiten bereitzustellen, sobald die planerischen und haushaltsrechtlichen voraussetzungen vorliegen.

in einem beitrag im pressedienst seiner partei erklart der abgeordnete, die erkennbare absicht der rheinland-pfaelzischen landesregierung, einem einem ''paket'' mit den neubaukosten die frage der kuenftigen bundesbeteiligung zu verhandeln, trage zur unnuetzen verzoegerung bei. von den gesellschaftern der nuernburgring gmbh erwartet der abgeordnete, dass sie sich wegen der aeusserst widerspruechlichen angaben ueber die kostenentwicklung umgehend um eine intensive planungs- und kostenueberpruefung bemuehen.

RHEINLAND

Am Nürburgring geht Existenzangst um

Ortsbürgermeister schicken offenen Brief an die Bundesregierung: Eifel fühlt sich verschaukelt

NÜRBURGRING. „Die Hiobsbotschaft von der vorgesehenen Streichung der Mittel für den Nürburgring-Neubau durch die Bundesregierung löste in weiten Kreisen der Bevölkerung des Hochelfelraums Existenzangst aus.“ Dies schrieben die Ortsbürgermeister von Müllenbach und Nürburg, Alfred Haubrichs und Adolf Krämer, in einem an Bundeskanzler, Finanz- und Verkehrsminister gerichteten offenen Brief. Die Entscheidung über den Ring fällt heute im Bonner Kabinett.

„Daß sich in den Ortschaften rund um die Rennstrecke in den letzten 50 Jahren überhaupt etwas wie Wohlstand entwickeln konnte, ist einzig und allein dem Nürburgring zu verdanken.“ Als Zahlenbeispiele nennen die Kommunalpolitiker: Von den annähernd 25 000 Gästeübernachtungen in Nürburg im Jahre 1979 kommen mehr als 90 Prozent nachweislich durch die Nürburgring-Veranstaltungen zustande. In den Jahren, als die Rennstrecke noch Austragungsort des Großen Preis von Deutschland war,

lagen die Zahlen noch erheblich höher. Eklatant ist in diesem Zusammenhang der Rückgang der Übernachtungszahlen in den umliegenden Gemeinden. So ging zum Beispiel das Übernachtungsaufkommen in Müllenbach um mehr als 50 Prozent zurück.

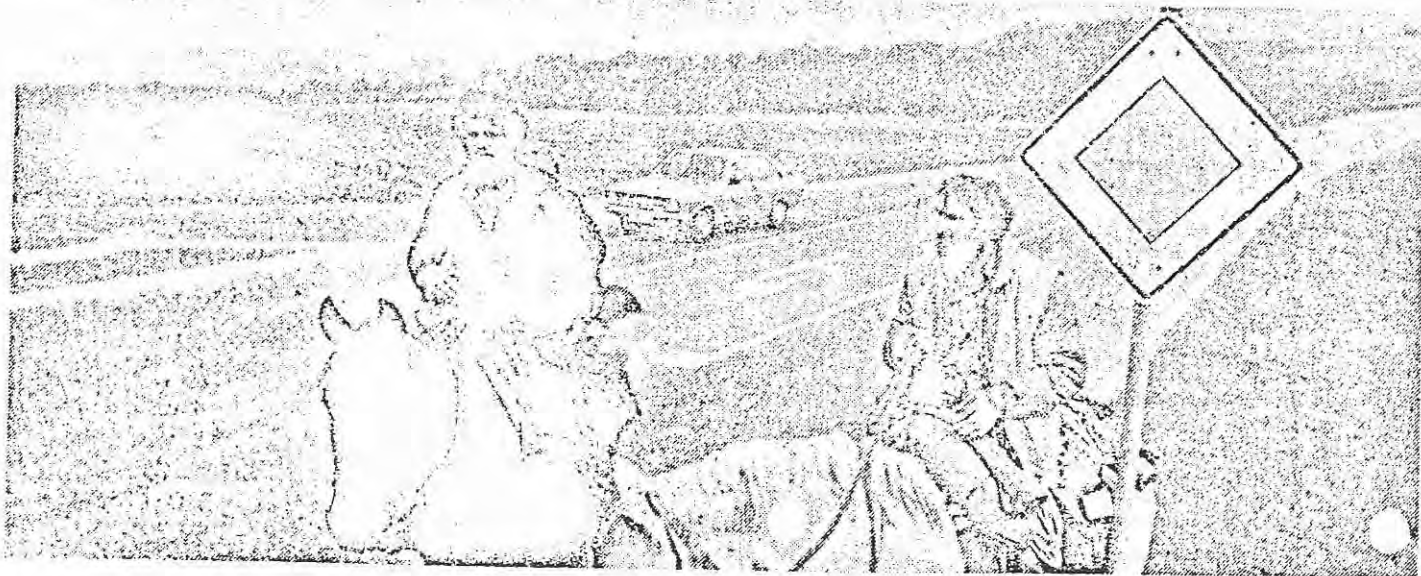
Durch einen Wegfall der internationalen Rennstrecke sind auch rund 70 Arbeitsplätze direkt und eine weit höhere Anzahl von Arbeitsplätzen indirekt gefährdet. In den unmittelbaren Anrainergemeinden beziehen nahezu alle privaten Haushalte sowie Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen ihre Haupt- oder zumindest Nebeneinkünfte aus der Existenz des Nürburgrings.

Bisher hätten die verantwortlichen Stellen keine brauchbaren Alternativen für den Nürburgring anbieten können. „Die nahegelegenen NATO-Flugplätze und die tägliche Schocktherapie der Tiefflüge vereitelte die Entwicklung des Fremdenverkehrs nachhaltig.“ Wie sieht es mit der Landwirtschaft aus? Selbst anerkannte Fachleute empfehlen für das Höhengebiet der Eifel lediglich

die Schafzucht. Soll das für die Zukunft eine Existenzgrundlage für eine ganze Region sein? Auch für Industrieansiedlung fehlen die Voraussetzungen, sagen Haubrichs und Krämer, sie verweisen auf „schlechte Verkehrsbedingungen bis hin zum geringen Arbeitskräftepotential“.

Im Hinblick auf den Bau der neuen Rennstrecke hätten Bürger bereits viel Geld in den Aus- und Neubau von Pensionen und andere Fremdenverkehrseinrichtungen gesteckt. Ohne Ring-Neubau „erweisen sich diese Anlagen als Fehlinvestitionen und gefährden die Existenz vieler Familien. Sie können sich vorstellen, daß man sich hier von der Bundesregierung verschaukelt fühlt“.

Aber nicht nur die privaten, sondern auch die kommunalen Planungen, „die sich zum Teil schon im fortgeschrittenen Stadium befinden“, seien von einer Sperrung der Haushaltsmittel für den Nürburgring betroffen.



bundeskabinett beschliesst:

1980 kein geld fuer nuerburgring

adac-vize flimm befuerchtet vertrauensverlust bei den verbaenden

von dieter_ k u: h n l e

duesseldorf, 30. april (sid) trotz protest-demonstrationen und unterschrift-sammlungen: das bundeskabinett strich am mittwoch im nachtragshaushalt zehn millionen mark, die als erste rate fuer den neubau eines kuerzeren nuerburgrings vorgesehen waren. jetzt sind auch die vom land rheinland-pfalz in aussicht gestellten mittel in gleicher hoehe in frage gestellt. denn beide hauptgesellschaften der nuerburgring gmbh kommen laut vertrag nur gemeinsam den verpflichtungen nach.

das von bundesfinanzminister matthofer verordnete sparprogramm sah allein im verkehrsministerium, in dessen ressort der nuerburgring faellt, streichungen von etwa 400 millionen mark vor. warum dem nuerburgring saemtliche zehn millionen gestrichen wurde, erklaerte ein sprecher des bundesverkehrsministeriums am mittwoch auf anfrage so: "wir hatten aus dem finanzministerium die anweisung, einzusparen. dies erschien uns am nuerburgring am einfachsten."

der geschaeftsfuehrer der nuerburgring gmbh, friedhelm demandt, sieht in der finanzsperre kein ende der bauplaene: "gestrichen wurden nur die zehn millionen fuer das jahr 1980. ich gehe davon aus, dass der titel nuerburgring im haushalt 1981 bestehen bleibt."

nicht so optimistisch aeusserte sich der vizepraesident des adac, otto flimm, in einer ersten stellungnahme: "auf der unteren ebene wird viel gesagt. es kommt darauf an, dass der bund zu seiner verpflichtung steht, sich am neubau zu beteiligen. das jahr 1980 kann notfalls mit mitteln des kreises ahrweiler und der veranstaltenden automobilclubs ueberbrueckt werden."

steht nach der rotstift-aktion des kabinetts jedoch die kuenftige beteiligung des bundes am nuerburgring-projekt in frage, befuerchtet flimm einen "aussergewoehnlich kritischen vertrauensverlust bei den internationalen sportfoederationen." die weltverbaende fuer motorradsport und automobilsport haben der bestehenden 22,8 km langen nuerburgring-nordschleife zulassungsgenehmigungen bis ende 1980 erteilt. sie werden nur dann fuer eine ueberbrueckungszeit verlaengert, wenn der bau einer neuen, kuerzeren strecke gesichert ist. dazu kurt bisch (duesseldorf), vizepraesident des motorrad-weltverbands (fim): "wenn wir nicht bald anfangen zu bauen, glaubt uns doch keiner mehr."

der nuerburgring ist neben dem hockenheim motorodrom die einzige permanente rennstrecke in der bundesrepublik. jaehrlich finden in der eifel etwa sieben welt- und europameisterschaftslaeufe, acht weitere internationale veranstaltungen, 15 nationale meisterschaften sowie ueber dreissig sonstige nationale veranstaltungen statt. eine einstellung der bauplaene wuerde demnach auch den internationalen sportbetrieb empfindlich treffen.

noch haelter traefe ein motoren-stop die wirtschaftsbetriebe rund um den nuerburgring. man schaezt, dass etwa 1 500 arbeitsplaetze in gefahr geraten koennten.

14.5.80



Peter Miltz

Parlamentarier kämpfen um den Motorbootsport

Heiße Debatte gestern im Bundesausschuss

Von ERNST JUNKERDORF

Vom letzten Groschen aus der Ringkasse ließ Herbert Linke, Chef der ÖNS-Sicherheitskommission, die Nordschleife des Nürburgrings entschärfen. Ergebnis: Der haarsträubendste Unfall in der Formel-2-Geschichte endete für March-Pilot Manfred Winkelhock mit einem Wunder. Der March ging in Stücke, Winkelhock hatte eine Beule am Arm. Kein Wunder, sondern das Ergebnis handfester Überlegungen sollen den durch Sperrung des Mittel aus dem Bundeschacht totgesagten Ring retten. Gestern Abend diskutierten die Parlamentarier Peter Miltz (CDU-Euskirchen) und seine Kollegen im Verkehrsausschuss der CDU über neue Vorschläge und Gesichtspunkte. Sie werden voraussichtlich bald im Bundestag erörtert werden.

Noch 1979 freute sich Andreas Mayer, Sportsekretär des AVD: „1983 wird der Große Preis von Deutschland wieder auf der attraktivsten Rennstrecke der Welt, dem Ring, stattfinden. Der neue Kurs (6,7 km Länge), der 100

Millionen kosten soll, wird bis dahin fertig sein.“

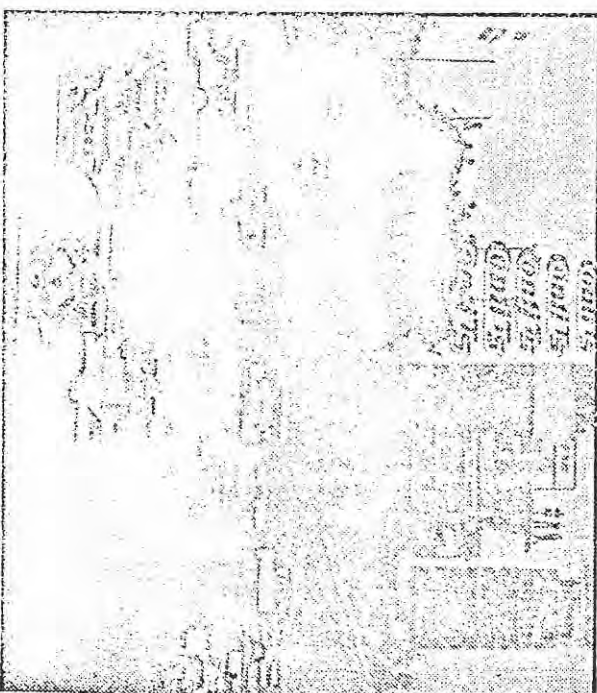
Mit seiner Freude sprach er vielen Rennfahrern aus dem Herzen. Alan Jones, einer der Großen aus der Formel 1: „Mit einem guten Auto kann am Hockenheim

jeder gewinnen.“

Und dann kam der Todesstoß für den Ring. Der Bund verweigerte die 10 Millionen Mark Kosten für den Ausbau.

Peter Miltz aus Euskirchen und sein Kollege August Hans aus Rheinland-Pfalz, wo der Ring liegt, haben nun vorgeschlagen, in diesem Jahr mit nur fünf Millionen weitzubauen. Und im nächsten Jahr höhere Mittel zu beantragen. Ein Baustopp — so Miltz — ist das „Aus“.

Das „Aus“ wäre das — so Miltz — nicht nur für den Rennsport in der Eifel, sondern für den gesamten Fremdenverkehr in der Region um Euskirchen. Miltz: „Die CDU“-Fraktion wird die Frage Ring „im Bundestag erörtern“.



Da schaut die Welt zu: Start auf dem Ring.

Bild: Sven Simor

Aus: "ÖFFENTLICHER ANZEIGER"

**Heimatblatt der Rhein-Zeitung
für Bad Kreuznach und Umgebung**

Nr. 120 - Pfingsten 1980

Bonn macht den Ring wieder flott

Zehn Millionen Mark für Ausbau gesichert

BONN/KOBLENZ. Der Ausbau des Nürburgrings ist gesichert! Noch in diesem Sommer können die Pläne einer neuen Streckenführung verwirklicht werden. Das ist das Ergebnis der jüngsten Sitzung des Haushaltsausschusses im Deutschen Bundestag.

Die Mitglieder bewilligten auf Antrag der CDU/CSU einen Betrag für das laufende Jahr in Höhe von 2,4 Millionen Mark. Dazu kommen noch Haushaltsreste in Höhe von 7,6 Millionen Mark. Somit ergibt sich der in Aussicht genommene Betrag von zehn Millionen Mark.

Wie das Bundesverkehrsministerium mitteilte, hat das Land Rheinland-Pfalz bisher noch keine schriftlichen Unterlagen über die Kostensteigerungen beim Ausbau des Nürburgring von 93 Millionen auf 160 Millionen Mark vorgelegt.

Der Geschäftsführer der Nürburgring GmbH, Friedhelm Dandl: „Die Entscheidung nimmt mir einen Stein vom Herzen. Wir können mit dem Bau beginnen. Zu den Mitteln des Bundes kommt ein Anteil in gleicher Höhe des Landes Rheinland-Pfalz.“

Hans Wallow, Unterbezirksvorsitzender des SPD-Kreises Ahrweiler: „Die SPD begrüßt die Entscheidung des Haushaltsausschusses. Das Votum stellt einen Einstieg des Bundes am Ausbau des Ringes

dar.“ Es sei jetzt Aufgabe der Nürburgring GmbH, Garantien für Motorsport-Veranstaltungen der Formel-1-Klasse auszuhandeln, damit die Steuermittel keine Fehlinvestitionen würden.

Die internationalen Sportbehörden hatten gedroht, dem Nürburgring die Zulassung für internationale Rennen zu entziehen, wenn nicht in diesem Jahr mit dem Bau der neuen Strecke begonnen würde. Es ist jetzt gesichert, daß auch 1981 und 1982 internationale Rennen auf dem bisherigen Kurs stattfinden. 1983 soll nach dem Zeitplan die neue Kurzstrecke fertig sein.

Zu den Auseinandersetzungen um den Ausbau des Nürburgring war es gekommen, nachdem der Bundesfinanzminister im Nachtragshaushaltsplan 1980 viele Millionen Mark auf dem Sektor Straßen und Verkehr, darunter auch zehn Millionen Mark für den Nürburgring, gestrichen hatte. Der Haushaltsausschuß hat nunmehr die Kürzung abgelehnt.

Schwarz: Bonn muß „Ring“-Geld geben

R2
07.05.80

Rhein-Zeitung
Redaktion
54 Koblenz/Rhein
August-Horst-Straße

Millionen-Streichung ein Skandal

VON LUKI SCHEUER

NÜRBURGRING/BONN. „Ich halte es für ausgeschlossen, daß sich die Bundesregierung mit ihrem Streichungsbeschluß der vorgesehenen zehn Millionen Mark für den Neubau des Nürburgrings in Bundestag und Bundesrat durchsetzt.“

Das sagte der CDU-Bundestagsabgeordnete und ehemalige Innenminister von Rheinland-Pfalz, Heinz Schwarz, in einem Gespräch mit unserer Zeitung. Er habe die CDU/CSU-Bundestagsfraktion „querbeet“ nach ihrer Meinung zum



MdB Heinz Schwarz

Nürburgring-Problem „abgeklopft“. Dabei habe sich herausgestellt, daß die Unionsabgeordneten eindeutig hinter dem Nürburgring-Projekt stünden. Schwarz: „Wir halten die Streichung für einen Skandal, weil damit alle Zusagen, die von verantwortlichen Sprechern der Koalitionsparteien gemacht wurden, wie ein Fetzen Papier behandelt worden sind.“

Im Ausland verbinde man den Nürburgring auch mit dem Begriff Deutschland. Besonders wichtig aber seien strukturelle Gründe. Dr. Creutz, in den zwanziger Jahren Landrat des damaligen Kreises Adenau, sei

nicht ins Gefängnis gegangen, „weil er ein Rennidiot war, sondern weil er den Menschen in der Eifel ein wirtschaftliches Hilfsinstrument geben wollte“.

Außerdem sei ein permanentes Motorsportzentrum notwendig. In gewissem Sinne leiste der Nürburgring einen Beitrag zur Ökologie, da die meisten Motorsportveranstaltungen, die jetzt noch auf normalen Straßen stattfänden, auf die Rennstrecke verlagert werden könnten.

Als „baren Unsinn“ bezeichnete Schwarz Gerüchte über Baukosten von 200 Millionen Mark. Um 100 Millionen werde der neue Kurs kosten. Fußballfan Schwarz: „Wenn man dazu einmal die Kosten für ein neues Fußballstadion als Vergleich bringt, sieht es für den Nürburgring-Neubau schon bedeutend besser aus.“

Es sei jetzt wichtig, daß im Haushalt des Bundes der Titel „Nürburgring-Neubau“ erhalten bleibe, so daß Rheinland-Pfalz seine vorgesehenen zehn Millionen Mark bereits 1980 einsetzen könne, wogegen der Bund später nachziehe. Schwarz: „Dann können die Bauarbeiten noch in diesem Jahr beginnen.“

Baubeginn am Nürburgring noch im Sommer?

F.A.Z. 27.5.80

Neue Träume von einer ruhmreichen Zukunft

hat. NÜRBURGRING. Aller ng ist schwer. Dies gilt insbesond für den Bau des neuen Nürburgrings. Denn der erste Spatenstich darf erst erfolgen, wenn sich Bund und Land — beide zu 99 Prozent Gesellschafter in der Nürburgring GmbH (zu einem Prozent der Landkreis Ahrweiler) — auf einen gemeinsamen Baubeginn verständigen. Aus der Vogelperspektive sieht die Zukunft des Eifelkurses mittlerweile rosig aus. Denn Dr. Bernhard Vogel, Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, glaubt, daß Bundestag und Bundesrat noch vor der parlamentarischen Sommerpause ihr Einverständnis und somit das Startsignal für die Baumaßnahmen geben.

Einen Umschwung der Aktion „Rettet den Nürburgring“ zu einem hoffnungsfrohen „Ja zum Nürburgring“ löste die Meldung aus, daß der Haushaltsausschuß des Bundestages doch 24 Millionen Mark bewilligte (siehe F.A.Z. vom 24. Mai). Gemeinsam mit einem Haushaltsrest von 7,6 Millionen Mark zahlte der Bund doch die insgesamt 10 Millionen Mark, die zwischendurch im Nachtragshaushalt gestrichen waren, was heftige Proteste auslöste. Da das Land

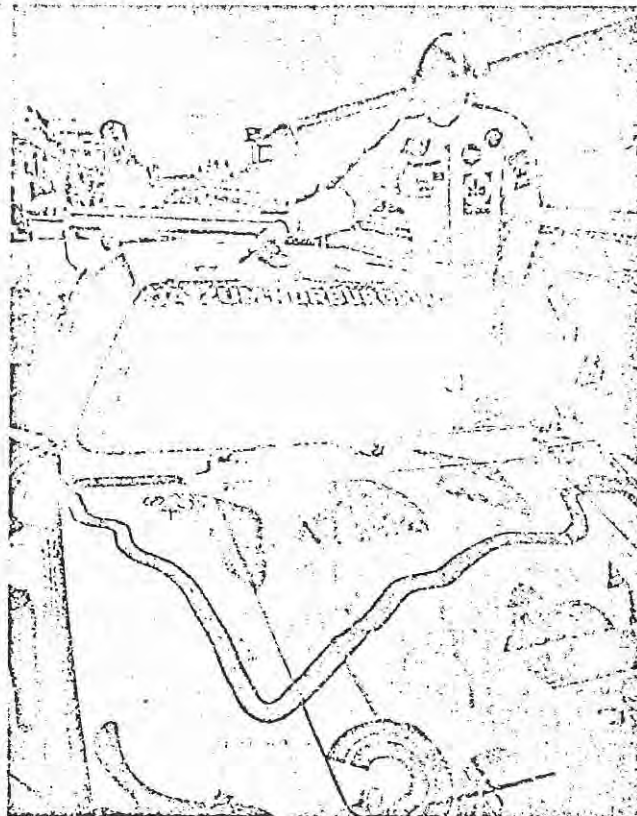
mit einem hohen Betrag im Wort ist, warten dieses Jahr 20 Millionen Mark auf ihren Verwendungszweck: ein Batzen Geld, für den sich einiges Erdreich bewegen läßt.

Damit scheinen die Befürworter des Nürburgrings, auf dessen strukturelle Bedeutung für den Eifelraum Vogel am Sonntag vor Journalisten hinwies, weitgehend ihrer Sorgen ledig. Auch daß der Bund den starken Wunsch verspürt, als Gesellschafter aus der Nürburgring GmbH auszusteigen, wird nur noch als Gegenstand für ein Gespräch gesehen, zu dem das Land bereit ist. Damit scheinen auch die Forderungen der internationalen Motorsportverbände erfüllt zu werden, die einen Baubeginn für 1980 gefordert und andernfalls mit einer Sperre des „Rings“ gedroht hatten.

Rund um die Nürburg wird nun nicht nur von einer ruhmreichen Vergangenheit, sondern auch von einer ruhmreichen Zukunft geträumt und davon, daß der Große Preis von Deutschland wieder dorthin zurückkehrt, wo er hingehört. Und dies sei, so meinen die Hausherren, für den neuen Nürburgring beschlossene Sache.

F.A.Z.

27.5.80



Werbe-Neuheit im Automobil-Rennsport — Hans-Joachim Stuck und sein Ja zum Nürburgring. Foto Werek

Matthöfer: Ich habe kein Geld für den Nürburgring

Bau von Umgehungsstraßen hat Vorrang - „Land soll zahlen“

HRH - MAINZ. „Ich habe nichts gegen den Nürburgring. Ich habe nur kein Geld.“ Mit diesen Worten hat sich Bundesfinanzminister Franz Matthöfer auf dem Parteitag der rheinland-pfälzischen SPD in Mainz in die Diskussion um die Streichung der Bundesmittel für den Ausbau der Eifelrennstrecke in diesem Jahr eingeschaltet.

Er machte noch einmal deutlich, daß von den insgesamt 1,8 Milliarden Mark an Kürzungen im Nachtragshaushalt 1980 rund 600 Millionen Mark auf den Straßenbau entfielen. Dabei habe sein Kabinettskollege, Bundesverkehrsminister Gscheidle, dem Bau von Umgehungsstraßen Vorrang vor dem Umbau des Nürburgrings eingeräumt.

Wenn es bei der Rennstrecke um die Entwicklung und Erprobung von Motoren gehe, sei nun die Automobilindustrie aufgerufen, die Landesregierung finanziell zu unterstützen, meinte Matthöfer.

Wenn man den Umbau aber unter dem Aspekt der Landesentwicklung sehe, dann sei es nicht Sache der Bundesregierung, sich in die Finanzierung einzumischen. „Dann“, so der Finanzminister, „soll das Land den Umbau des Nürburgrings finanzieren.“ Der SPD-Landesvorsitzende Klaus von Dohnanyi bedauerte zwar die Streichung der für 1980 vorgesehenen Bundesmittel. Er erinnerte jedoch daran, daß Regionalpolitik in erster Linie eine Verpflichtung der Landesregierung sei.

Wir sind uns doch einig, Herr Kollege, daß Carter sie vergiftet hat?

Zeichnung: Haitzinger

Gaddum: Bonn steigt aus

Das Land kann Ausbau des Nürburgrings nicht allein finanzieren

HRH. MAINZ. Der rheinland-pfälzische Finanzminister Johann Wilhelm Gaddum hat den Vorschlag seines Bonner Amtskollegen Hans Matthöfer, das Land solle den Umbau des Nürburgrings als strukturpolitische Maßnahme alleine finanzieren, als „nicht sachgerecht“ zurückgewiesen.

Bei der Finanzierung der Baumaßnahmen an der Eifelrennstrecke handle es sich nicht um eine übliche Mischfinanzierung von Bund und Land, sondern vielmehr um eine Verpflichtung, die der Bund als Gesellschafter der Nürburgring-GmbH eingegangen sei, erklärte Gaddum gegenüber der Rhein-Zeitung. Er erinnerte daran, daß die Ausbaubeschlüsse von allen drei Gesell-

schaften, Bund, Land und Kreis Ahrweiler, gemeinsam getroffen worden seien.

Gaddum machte keinen Hehl daraus, daß nach seiner Überzeugung der Bund durch Streichen seines Haushaltsansatzes für den Streckenausbau im Jahr 1980 aus der Nürburgring-GmbH „aussteigen“ wolle.

Vorfinanzieren, wie es die SPD-Landtagsfraktion gefordert habe, könne das Land den Bundesanteil für 1980 nur, wenn die Rückzahlung im nächsten Haushaltsjahr gewährleistet wäre, sagte Gaddum. Eine solche Zusage sei aber seitens des Bundes bezeichnenderweise bis heute nicht gemacht worden.

A. der

Exzellenz

Einzelpreis 90 Pf

Nr. 140 - Freitag, 20. Juni 1980

Unabhängiges Westdeutsches Land

HRH. MAINZ. Auf rund 200 Millionen Mark schätzt der parlamentarische Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, Karl Haehser, die Kosten für den Ausbau des Nürburgrings. Auf diese Größenordnung kommt der Trierer SPD-Politiker in einem Schreiben an den stellvertretenden SPD-Fraktionsvorsitzenden im Mainzer Landtag, Rainer Rund, unter Einbeziehung der Preiserhöhungen und aller zusätzlichen Maßnahmen am Ring und in seiner direkten Umgebung.

Im Bundeshaushalt 1980 sei von Kosten für den Neubau der

Kostet der Ring 200 Millionen?

Staatssekretär Haehser schätzt die Kosten

Kurzstrecke in Höhe von 73 Millionen Mark ausgegangen worden. Durch spätere Änderungen in der Planung, beim Anschluß an das Wasserversorgungsnetz, durch Behördenauflagen, Preissteigerungen beim Grunderwerb und Verbesserungen der Verkehrs-

Höhe von 133,6 Millionen Mark Ende 1979 sei eine freie Schätzung von Gesamtkosten für die neue Rennstrecke von etwa 160 bis 185 Millionen Mark ausgegangen, schrieb der Staatssekretär weiter. Als neuer Unsicherheitsfaktor komme die Forderung nach Umweltschutzmaßnahmen hinzu, deren finanzielles Ausmaß noch nicht zu übersehen sei.

Da bis zur Fertigstellung der neuen Rennstrecke einige Jahre vergehen würden, seien Baukosten in Höhe von 200 Millionen Mark durchaus realistisch.

Kostenvoranschlag für den „Ring“: 200 Millionen Mark

MAINZ (dpa). Der Bau der neuen Kurzstrecke des Nürburgringes wird nach Angaben des parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesfinanzministerium, Karl Haehser, Kosten in Höhe von rund 200 Millionen Mark verursachen. Zu dieser Größenordnung komme eine Berechnung, die Preissteigerungen und alle zusätzlichen Maßnahmen am „Ring“ und in seiner Umgebung berücksichtigt, teilte der Staatssekretär dem Ludwigshafener SPD-Landtagsabgeordneten Rainer Rund in einem am Donnerstag in Mainz veröffentlichten Schreiben mit.

Im Bundeshaushalt 1979 sei von Kosten für den Neubau der Kurzstrecke in Höhe von 73 Millionen Mark ausgegangen worden. Durch spätere Änderungen in der Planung, beim Anschluß an das Wasserversorgungsnetz, durch Behördenauflagen, Preissteigerungen beim Grunderwerb und Verbesserungen der Verkehrsanbindungen hätten sich diese Kosten nach dem Stand vom Oktober 1979 auf 102,7 Millionen Mark erhöht. Hinzu kämen Kosten in Höhe von 30,9 Millionen Mark für Straßenbaumaßnahmen sowie für Parkplätze. Danach ergeben sich bereits Gesamtkosten in Höhe von 133,6 Millionen Mark. Ende 1979 sei eine freie Schätzung von Gesamtkosten für die neue Rennstrecke von etwa 160 bis 165 Millionen Mark ausgegangen, schrieb der Staatssekretär weiter. Als neuer Unsicherheitsfaktor komme inzwischen die Forderung nach Umweltschutzmaßnahmen hinzu, deren finanzielles Ausmaß noch nicht zu übersehen sei. Berücksichtige man ferner, daß bis zur Fertigstellung der neuen Rennstrecke einige Jahre vergehen würden, seien Baukosten in Höhe von 200 Millionen Mark durchaus realistisch.

133 Mio. für Nürburgring erforderlich

Bonn. (dpa) Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Lothar Wrede, hat vor dem Sportausschuß des Bundestages angekündigt, daß auf dem Nürburgring eine ca. sechs Kilometer lange Kurzstrecke gebaut werden soll. Wie die SPD-Fraktion am Freitag in Bonn mitteilte, hat sich laut Wrede die dafür zunächst vereinbarte Summe von 73 Millionen DM nach neuesten Kostenermittlungen auf 133 Millionen DM einschließlich Nebenkosten erhöht.

Der Bundesverkehrsminister hat das Land Rheinland-Pfalz um Mitteilung gebeten, ob die Mehrkosten unerlässlich sind und wie sie finanziert werden sollen. Die für die Bauausführung zuständige Landesregierung soll prüffähige Unterlagen alsbald vorlegen. Wrede sagte, es bestehe kein dringendes Bedürfnis, daß der Bund künftig Gesellschafter bleibe. Ein Junktim bestehe nicht.

leß
wird
ffnet

Begleitmu-
rde gestern
um die „ge-
anipulierten
nen Saison
t. 38 Spieler.

Die Nürburgring-Gegner: Eine gigantische Verschwendung

Anlieger: Aus wirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich

Von HEINZ-ARNDT BRÜGGEMANN

WAZ ADENAU

Die Befürworter halten das Projekt „aus wirtschaftlichen Gründen für dringend erforderlich“. Die Kritiker sehen darin eine „gigantische Verschwendung von Steuergeldern“. Solch unterschiedliche Beurteilungen erfährt der Plan, mit einem neuen 6,6 km langen Motodrom den Nürburgring wieder Formel-1-fähig zu machen. Seit einigen Tagen liegt der genehmigte Bauplan vor. Ob er sich so oder überhaupt in eine Hochleistungsplate und in zehn Tribünen für 150 000 Besucher umsetzen lässt, bleibt jedoch noch offen. Die Kosten – 1977 mal mit 39 bis 40 Millionen veranschlagt, und 1978 auf 73 Mio DM hochgerechnet – sind inzwischen auf 102 Millionen angestiegen. Aber auch das sind Berechnungen vom Oktober vorigen Jahres. Eine Verdoppelung der Summe wird heute bereits diskutiert, auch wenn ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums in einem Gespräch mit der WAZ vorsichtig dementiert: „An 200 Millionen Mark Baukosten glaube ich persönlich nicht“.

In der Volksschule von Mülbenbach nahe Adenau herrscht nüchterne Sitzungsatmosphäre: Der Planungszweckverband Nürburgring tagt.

Die Vertreter der betroffenen Gemeinden – sie alle betrachten die neue Rennstrecke als Notwendigkeit für den Wirtschaftsraum um Adenau – haben die schriftlich eingereichten „Einsprüche und Anregungen“ ab. Einige Eingaben sind grundsätzlicher Art und fallen eigentlich nicht in den Zuständigkeitsbereich des für Planungsfragen zuständigen Zweckverbandes.

So verfällt auch jene Kritik der einstimmigen Ablehnung, die – von dem Herschbroicher Deutschlehrer Stemmler initiiert – mit nahezu 600 Unterschriften aus dem gesamten Bundesgebiet auf dem Verhandlungstisch liegt.

Hans-Günther Stemmler und seine Mitstreiter wettern schon seit Jahren gegen die Mehrheit der Befürworter im Umland an. Die Gruppe bestreitet, daß das geplante Autodrom die wirtschaftliche Situation im Umkreis auf Dauer beleben werde.

Eines der Hauptargumente der Befürworter, der Touristenverkehr erfahre mit dem Neubau eine Belebung, versuchen sie mit Zahlen zu widerlegen. Auch ohne den „Großen Preis von Deutschland“, der

nach dem Einspruch der Formel-1-Fahrer und nach Niki Laudas spektakulärem Unfall seit 1977 nicht mehr auf der alten Nordschleife des Nürburgrings, sondern in Hockenheim ausgetragen wird, nahmen die Urlauberübernachtungen zu.

In der Stadt Adenau beispielsweise stiegen sie vom Sommerhalbjahr 1978 auf 1979 um 4359 und damit um 32,5 vH. „Warum“, so fragen die Kritiker, „will man nun erneut in eine Abhängigkeit zu einer Rennstrecke geraten?“ Zudem

seien Wirtschaft und Bevölkerung der Umgebung keineswegs so unterstützungsbedürftig, wie es die Lokalpolitiker immer wieder suggerierten.

Wie die Gruppe um Stemmler, so argumentieren auch die Umweltschützer, daß es im Zeichen der Energiekrise und der steigenden Treibstoffpreise geradezu ein Anachronismus sei, mit zahllosen Millionen ein Autodrom zu errichten, das „sicher viele Besucher zu Autoserei und Kraftstoffvergeudung verführe“.

„Minus in der Kasse“

Und das, so argumentiert Erhard Brune, Sprecher der Grünen Partei, „in einem Moment, wo sich auch bei den Automobilbauern die Leitgedanken ändern. Sie basteln nicht mehr an den schnellsten, sondern an den sparsamsten Kraftwagen“.

Aber über diese Fragen diskutieren die Planungsverbandsmitglieder an diesem Abend ebenso wenig wie über den schriftlich eingereichten Einwand, daß der Nürburgring nicht nur „immense Steuermittel beim Neubau verschlingt, sondern auch in der Folge ein Zuschußgeschäft bleiben wird“.

Die Kritiker berufen sich dabei auf Zahlen aus der Vergangenheit. Die Nürburgring

GmbH – der Bund (50 vH), das Land Rheinland-Pfalz (49 vH) und der Kreis Ahrweiler (1 vH) sind die Gesellschafter – benötigte von 1934 bis 1975 jährlich zwischen 100 000 und 500 000 DM Zuschüsse.

Das größte Minus, so argumentieren die Neubaueegner, habe bei etwa 90 Veranstaltungen im Jahr stets der „Große Preis“ eingefahren. Zudem seien in jenen Jahren auch noch etwa 20 Mio. DM aus Steuermitteln in Sicherheitsvorkehrungen investiert worden.

Auch die Eingabe eines Bürgers aus der Nürburgring-Umgebung verfällt in der Mülbenbacher Volksschule der einstimmigen Ablehnung. In sei-

nem Schriftstück weist er darauf hin, daß die engen Ortsdurchfahrten in der Umgebung den anrollenden Verkehr an großen Reantagen erheblich hindern und sich so zu unerträglichen Belästigungen der Bewohner und der Autofahrer entwickeln werden.

Nach den Planungen ist es denn auch mit dem Neubau des Nürburgring-Motodroms keineswegs getan. Die Initiatoren sprechen nicht gerne darüber: Aber neben den im vergangenen Oktober berechneten 102 Mio DM berechneten Baukosten für die Neubaustrecke sind weitere 31 Mio vornehmlich für die Erweiterung und Verbesserung der Zufahrtsstraßen einkalkuliert worden. Auch sie werden sich erhöhen, denn die Tiefbaukosten sind allein im letzten Jahr um 15 vH gestiegen.

Bundes- und Landesparlamentarier haben die notwendigen Ausgaben für die neue Rennstrecke bisher nur bis zu den 1978 veranschlagten 73 Mio DM bewilligt.

Vor der Bundestagswahl am 5. Oktober werden weitere Entscheidungen wohl nicht mehr fallen. Die Gemeindepolitiker rund um die Raubritterburg unweit Adenau haben bereits propagiert: Wer gegen den Nürburgring ist, braucht sich hier nicht mehr sehen zu lassen.

W.A.Z.
29.7.80



Süddeutsche
Zeitung

13.08.80

Mauert der Minister?

Hickhack um den Nürburgring

Düsseldorf (sid) — „Der erste Spatenstich für den neuen Nürburgring wird noch vor der parlamentarischen Sommerpause durchgeführt.“ Dieses Versprechen gab der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Bernhard Vogel während des 1000-km-Rennens am letzten Maiwochenende. Seit dem 5. Juli befinden sich Bonns Politiker im „Urlaub“, aber in der Eifel hat bislang kein Bauarbeiter den Fuß auf das Terrain gesetzt.

Jetzt befürchten Deutschlands Motorsportverbände eine mutwillige Hinhaltetaktik des Bundesverkehrsministers Kurt Gscheidle. ADAC-Vizepräsident Otto Flimm am Montagabend auf einer Pressekonferenz in Köln: „Es steht mir zwar nicht zu, Wahlkampf zu betreiben, aber viele Anzeichen deuten darauf hin, daß das Thema Nürburgring bis zu den Bundestagswahlen hinausgezögert werden soll.“

Das einzige Problem liegt tatsächlich auf Ministerebene. Zwischen Gscheidle und seinem rheinland-pfälzischen Kollegen Heinrich Holkenbrink muß geklärt werden, wie die Baukosten (102 Millionen Mark) und die Nachfolgekosten für die neue Kurzstrecke aufgeteilt werden. Holkenbrink unterbreitete Gscheidle mehrere schriftliche Terminvorschläge. Ein Treffen kam bislang nicht zustande. Unangenehm ist die Situation, weil die Bauplanungen abgeschlossen sind, die Baugenehmigung vorliegt und die beiden Nürburgring-Gesellschafter Bund und Land insgesamt 20 Millionen Mark für dieses Jahr bereitgestellt haben. Der Haushaltsausschuß des deutschen Bundestages revidierte im Frühsommer Gscheidles Vorschlag, alle Mittel total zu sperren.

In zwei Wochen findet der Große Motorrad-Preis von Deutschland in der Eifel statt. Rennleiter Kurt Bosch orakelt: „Wenn dieses Hickhack mit dem Bund so weitergeht, wird das dort wohl der letzte Auftritt der Elite sein.“

20 Millionen Mark warten auf die Bagger

Ausbau des Nürburgrings auf die lange Bank geschoben?

VON H. J. WESKAMP

Nürburgring. In der Bonner Niederlassung des Landes Rheinland-Pfalz soll am 26. August ein Gutachten in Form eines Bebauungsplanes vorgeführt werden, das die künftige touristische Nutzung der Eifel-Region rund um den neuen Nürburgring beschreibt. Freilich, im Moment weiß niemand, ob mit den Arbeiten für die Hochgeschwindigkeitsstrecke überhaupt fristgerecht begonnen werden kann.

Am letzten Mai-Wochenende hatte sich der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Bernhard Vogel während des 1000-km-Rennens festgelegt: „Der erste Spatenstich wird noch vor der parlamentarischen Sommerpause durchgeführt.“ Inzwischen sind die Volksvertreter längst im Urlaub, doch in der Eifel rührt sich nichts.

Dabei könnten jetzt die Bagger anrollen. Der Planungszweckverband, bestehend aus Vertretern der betroffenen Gemeinden Nürburg und Müllenbach, hat die insgesamt 55 Einsprüche behandelt, teils abgewiesen und teils akzeptiert, so daß die Vorlage jetzt bei der

Verwaltung des Kreises Ahrweiler zur Genehmigung vorliegt. Landrat Egon Plümer: „Wir können davon ausgehen, daß dies in den nächsten Tagen mit positiven Ergebnissen geschieht.“

Doch da hat sich mittlerweile ein neues Hindernis aufgetan. ADAC-Vizepräsident Otto Flimm auf einer Pressekonferenz in Köln voller Ahnungen: „Es steht mir zwar nicht zu, Wahlkampf zu betreiben, aber viele Anzeichen deuten darauf hin, daß das Thema Nürburgring bis zu den Bundestagswahlen hinausgezögert werden soll. Wenn wir Pech haben, gibt es dann einen neuen Minister. Der muß sich ein halbes Jahr lang einarbeiten und wird für diese Sache kaum Zeit freimachen können. Auf diese Weise wird alles auf die lange Bank geschoben.“

Auch ohne Pech wird's nach dem 5. Oktober einen neuen Minister im Verkehrsressort geben. Bis dahin will sich Kurt Gscheidle offensichtlich bedeckt halten. Mehrere von seinem rheinland-pfälzischen Kollegen Holkenbrink vorgeschlagene Termine ließ er verstreichen.

In der Bonner SPD-Fraktion ist in den letzten Wochen der Widerstand gegen die Neupläne rund um die Hohe Acht gewachsen. Dabei haben die beiden Nürburgring-Gesellschaft-Bund und Land für dieses Jahr insgesamt 20 Millionen Mark bereitgestellt. Der Haushaltsausschuß des Parlaments hatte im Frühsommer Gscheidles Vorschlag revidiert, sämtliche Mittel total zu sperren. Landrat Plümer warnend: „Wenn wir jetzt nicht mit dem Bau anfangen, brauchen wir gar nicht mehr zu beginnen. Schließlich ist das mit einer Rennstrecke nicht so wie mit einer Straße, die man einfach fünf Jahre auf Eis legen kann. Hier geht es um Verträge mit internationalen Motorsportorganisationen.“

Investiert werden in der Eifel für Um- und Neubauten zwischen 102 und 130 Millionen Mark. Die jetzt bewußt von interessierter Seite gestreute Nachricht, das Projekt werde die Steuerzahler nicht unter 200 Millionen kosten, ärgert den Landrat Egon Plümer: „Dafür gibt's absolut keinerlei Indizien.“

Kölnische
Rundschau
14.08.80

mauert der minister ?

neues hickhack um den nuerburgring

vogel konnte versprechen nicht einhalten / adac fuerchtet wahlkampf

von michael o b e r d i e c k

duesseldorf, 12. august (sid) "der erste spatenstich fuer den neuen nuerburgring wird noch vor der parlamentarischen sommerpause durchgefuehrt." dieses versprechen gab der rheinland-pfaelzische ministerpraesident dr. bernhard vogel waehrend des 1000-km-rennens am letzten maiwochenende. seit dem 5. juli befinden sich bonns politiker im "urlaub", aber in der eifel hat bislang kein bauarbeiter den fuss auf das terrain gesetzt.

jetzt befuerchten deutschland's motorsportverbaende eine mutwillige hinhaltetaktik des bundesverkehrsministers kurt gscheidle. adac-vizepraesident otto flimm am montagabend auf einer pressekonferenz in koeln: "es steht mir zwar nicht zu, wahlkampf zu betreiben, aber viele anzeichen deuten daraufhin, dass das thema nuerburgring bis zu den bundestagswahlen hinausgezogert werden soll. wenn wir pech haben, gibt es dann einen neuen minister. der muss sich ein halbe jahr einarbeiten und wird fuer den nuerburgring kaum zeit freimachen koennen. auf diese weise wird alles auf die lange bank geschoben."

das einzige probleme liegt tatsaechlich auf ministerebene. zwischen gscheidle und seinem rheinland-pfaelzischen kollegen heinrich holkenbrink muss geklaert werden, wie die baukosten (102 millionen mark) und die nachfolgekosten fuer die neue kurzstrecke aufgeteilt werden. holkenbrink unterbreitete gscheidle mehrere schriftliche terminvorschlaege. ein treffen kam bislang nicht zu stande. jetzt erscheint es auch hoechst zweifelhaft, dass noch vor den wahlen einigung erzielt wird.

unangenehm ist die situation, weil die bauplanungen abgeschlossen sind, die baugenehmigung vorliegt und die beiden nuerburgring-gesellschafter bund und land insgesamt 20 millionen mark fuer dieses jahr bereitgestellt haben. denn der haushaltsausschuss des deutschen bundestages revidierte im fruehsommer gscheidles vorschlag, alle mittel total zu sperren. so stehen aus dem jahr 1980 beim bund 2,4 millionen mark fuer den nuerburgringneubau zur verfuegung. auf weitere 7,6 millionen belaeuft sich ein haushaltsrest von 1979. den gleichen betrag in hoehe von zehn millionen mark zahlt das land rheinland-pfalz.

neue aktualitaet erhaelt das thema, weil in zwei wochen der grosse motorrad-preis von deutschland in der eifel stattfindet. und rennleiter kurt bosch orakelt: "wenn dieses hickhack mit dem bund so weiter geht, wird das dort wohl der letzte auftritt der grand-prix-elite sein." im naechsten jahr ist hockenheim wieder an der reihe, 1982 waere der naechste nuerburgring-termin.

aber der unmut der fahrer wird immer lauter. so bekundete der amerikaner kenny roberts unlaengst seinen unwillen, auf dieser strecke zu fahren. doch, als sei es aus trotz, der alte nuerburgring wird am 24. august den hoehepunkt der diesjaehrigen motorrad-weltmeisterschaftssaison erleben. der titel in der 500-ccm-klasse wird dort zwischen kenny roberts und randy mamola vergeben. es ist der einzige lauf, der in dieser kategorie noch auf dem programm steht, und der entscheidende.

satzung des vereins "ja zum nuerburgring"

koeln, 9. januar. (sid) die deutschen motorsportverbaende adac, avd, dmV, omk und ons gruendeten am 8. januar in koeln einen verein zur erhaltung des nuerburgrings. er traegt den namen "ja zum nuerburgring" e.v. und soll in das vereinsregister eingetragen werden. sitz des vereins ist nuerburg in der eifel. 1. vorsitzender ist adac-vizepraesident otto flimm, 2. vorsitzender der landrat des kreises ahrweiler, dr. plu:mer. der verein gab sich folgende satzung:

"zweck des vereins ist die ideelle und materielle unterstuetzung der wiederherstellung und foerderung einer neuen kurzrennstrecke am nuerburgring, die insbesondere fuer internationale motorsportveranstaltungen mit praedikat, fuer die technische erprobung der kfz- und zulieferindustrie, als leistungszentrum fuer den motorsport, zur verkehrsertuechtigung und zum erlernen eines verkehrssicheren und energiesparenden kfz-fahrens sowie fuer oeffentliche veranstaltungen des allgemeinen sports (z.b. langlauf, volkslauf, radrennen) geeignet ist. er verfolgt ausschliesslich und unmittelbar gemeinnuetzige ziele i.s. der paragraphen 52 ff der abgabenordnung.

mittel des vereins sind nur fuer satzungsgemaesse zwecke zu verwenden. die mitglieder duerfen keinerlei gewinnanteile oder in ihrer eigenschaft als vereinsmitglieder sonstige zuwendungen aus den mitteln des vereins erhalten.

der verein beguenstigt keine personen durch ausgaben, die dem zweck des vereins fremd sind oder durch unverhaeltnismaessig hohe verguetungen. er ist selbstlos taetig und verfolgt nicht eigenwirtschaftliche zwecke."

Zeit für neuen „Ring“ brennt auf den Nägeln

Die Fans sollen Strecke mitfinanzieren

HJW Köln. Wenn hierzulande Notlagen angegangen werden sollen, läßt sich das nach guten deutschen Erfahrungen am ehesten mit Hilfe eines Vereins schaffen. Der gestern in Köln gegründete Verein „Ja zum Nürburgring“ — wir berichteten — will der schwierigen Situation einer Sportdisziplin und den strukturellen Schwächen einer Region zu Leibe rücken.

Otto Flimm, der Vorsitzende und Vizepräsident des ADAC: „Wir, die Motorsportler in diesem Land, wollen ein Zeichen setzen und unseren Obolus für das Projekt einer Kurzrennstrecke in der Eifel setzen.“

Zweck des Unternehmens, dessen erste Einlage von vier Millionen Mark durch den ADAC, den Deutschen Motorsportverband (DMV) sowie die beiden Dachverbände ONS (Automobile) und OMK (Motorrad) aufgebracht werden, ist es wohl auch, den Hauptgesellschaften der Nürburgring GmbH, die Bundesrepublik Deutschland, öffentlich an seine Versprechen und Aufgaben zu erinnern.

Aus dem Bundesverkehrsministerium war gestern zu hören, daß sich das Bonner Verkehrsministerium außerstande sieht, die zunächst zugesagten Mittel für das Projekt, dessen Kostenstand Ende 1979 rund 102 Millionen Mark betrug, zur Verfügung zu stellen. Im Etatentwurf für 1981 sind 15 Millionen Mark vorgesehen. Minister Volker Hauff ließ wissen, die Mitfinanzierung der Rennstrecke nur dann zu tragen, wenn die Gesamtkosten

erheblich reduziert werden.

Dies sehen denn auch die Überlegungen der Vereinsgründer jetzt schon vor. Nürburgring-GmbH-Geschäftsführer Friedhelm Demandt bot bei einer gestrigen Pressekonferenz zwei Möglichkeiten an: Abspecken des bisher verfolgten Projekts, das beispielsweise Tribünenplätze für 150 000 Zuschauer vorsah, oder sich — als ersten Bauabschnitt — statt der bisher geplanten 8,6 km langen Kurzrennstrecke mit 3,6 Kilometern zufriedenzugeben.

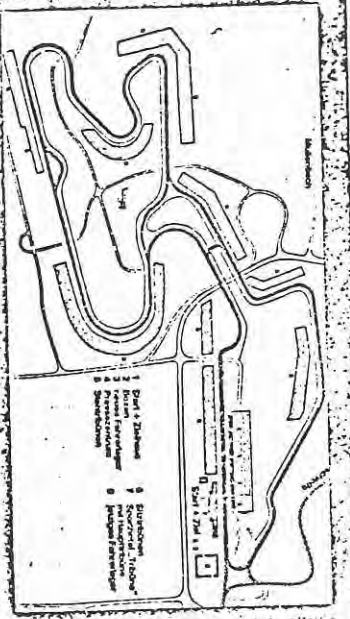
Dies ist wichtig, denn die Zeit brennt auf den Nägeln. So hofft man in einer Aufsichtsratssitzung Ende Januar zu einer endgültigen Entscheidung und einem baldigen ersten Spatenstich zu kommen. Im März soll eine Begehung der Abnahmekommission der Internationalen Automobilföderation (FISA) stattfinden, „um den Baufortschritt an der neuen Kurzrennstrecke anzusehen“. Wenn dort bis dahin nichts geschehen ist oder wenigstens eine definitive Zusage vorzuweisen ist, könnte die internationale Lizenz für Prädikatsveranstaltungen auf der Nordkurve ernsthaft in Gefahr kommen.

Heftig widersprach Otto Flimm Spekulationen, das Gesamtunternehmen werde gar bis zu 200 Millionen DM verschlingen.

Den Bau des neuen Rings sollen nach dem Willen des Vereins auch die Zuschauer künftiger Veranstaltungen mitfinanzieren. Sie zahlen auf ihre Eintrittskarte einen „Baustein“ von einer Mark.

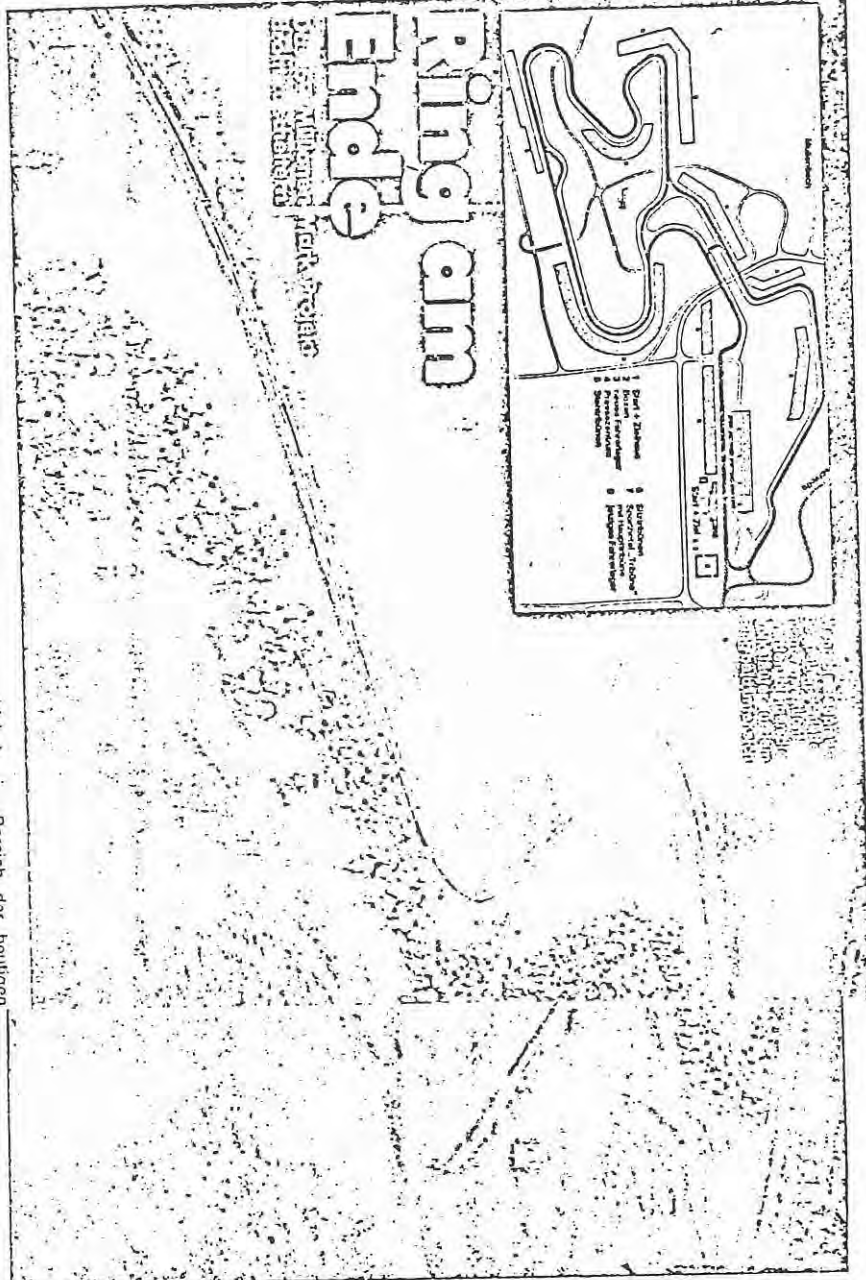
Kölnische

Rundschau 9.1.81



Ring am Ende

von Hans-Joachim Friedrich



In hoffnungsreicher Minderfraktion: Der Vogelsteller sich beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring der Presse: „Ich denke, daß noch vor dem Parlamentsleben mit dem Bau der neuen Strecke begonnen werden kann.“

Das war im Mai 1980. Inzwischen haben die Abgeordneten ihren Urlaub hinter sich. Bürger sind in der Eile jedoch noch nicht am Werk. Nur Optimisten glauben daran, daß in absehbarer Zeit das Gesetz des Handels von den Politikern auf die Bahndauer übergeht. Der Jubel im Frühsommer über die Entscheidung des

Bundeslagers-Haushaltsausschusses, die wegen der Finanznotlage des Bundes zuvor gesparten Mittel für den Bau des neuen Nürburgring wieder freizugeben, ist längst der Erneuerung gewichen. Überboten sich vor der Wahl die Politiker aller Parteien gegenseitig mit vollmundigen Bekenntnissen pro Nürburgring. Und jetzt andere Töne zu hören. Die politischen Rahmbedingungen für das Projekt stimmen einfach nicht mehr. „Ist die gängige Formel in Bonn, die Wachsunde Sorgen über die Energielieferung, Dauerbeschäftigung durch den Besuch, für die das Auto

schon lange „Umweltfeind Nr. 1“ ist, und vor allem die glühende Irenen öffentlichen Kassen lassen fürs Nürburgring-Projekt das Schlammfeld befeuchten.“

Jeder Tag arbeitet gegenwärtig der ADAC-Vizepräsident Otto Fritsch, der schon jahrelang – mal mit gutem Zureden, mal mit Protestaktionen – im Auftrag des Clubs versucht, das Projekt in Gang zu bringen. Es sind allerdings sehr viele Tage ins Land gegangen, seit der Auslastung der Nürburgring GmbH am 3. Oktober 1977 beschloß, den Bau einer neuen 6,6 Kilometer langen Strecke

im Bereich der heutigen Südschleife in Angriff zu nehmen und die Eigentümer BUND, Land Rheinland-Pfalz und Kreis Alzeyweiler, die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfüugung zu stellen.

Auf etwa 73 Millionen Mark belaufen sich erste Kostenvoranschläge, die sozietem – wie bei derartigen Bauvorhaben üblich – unermesslich – ständig nach oben korrigiert werden müssen. Obwohl ist derzeit von 102,6 Millionen Mark die Rede, zu denen noch einmal 31,1 Millionen der Nürburgring GmbH am 3. Oktober 1977 beschloß, den Bau einer neuen 6,6 Kilometer langen Strecke

Bundes-, Landes- und Kreistrassen – hinzukommen. Wie AUTO ZEITUNG aus sicherer Quelle erfährt, rechnen Experten inzwischen sogar mit insgesamt 157 Millionen Mark.

Diese Entwicklung macht deutlich, warum das Vorhaben immer wieder ins Stocken geriet. Ohne eine gezielte Gesamtförderung darf nämlich kein Bauvorhaben der öffentlichen Hand begonnen werden. Wie bei der Geschichte vom Weibau zwischen Hase und Igel übernahm die Unkosten stets die jeweiligen Beschlüsse in den beteiligten Parlamenten. Hinzu kam, daß der Bund

die Lust am Zuschuß-Unternehmen Nürburgring verlor und weiterhin ausschlügen will. Mächtigster Rhenland-Pfalz, ohne dessen Zustimmung nichts fällt, begann daraufhin ein Poker-Spiel mit Millionen-Einsatz. „Was für Bayern die Olympiade war, ist für uns der Nürburgring“, hieß das Motto. Tatsächlich machte der Bund ein großzügiges Abfindungsangebot, doch die Mainzer verweigerten bisher die Annahme, weil sie die hohen Folgekosten für den Betrieb der Rennstrecke fürchten.

Nürburgring: Pokerspiel um Millionen

Milliarden, damit es allen Beteiligten, daß der Zug möglichst weit abgefahren ist. Wenn jetzt schon 30 oder 40 Millionen verbaut wären, könnte man das Projekt kaum mehr stoppen. Wenn wir die Sache aber jetzt streichen, gehen höchstens die paar Millionen für Planungsstellen verloren“, denkt ein Bonner Haushaltsexperte laut nach.

Wenn die für den Haushalt zuständigen Abgeordneten der Koalitionsfraktionen am 12. Januar für drei Tage in Klausur gehen, steht jedenfalls auch das Schicksal der traditionsreichsten deutschen Rennstrecke auf der Tagesordnung. „Weilich wäre weiniger mehr gewesen“, schwärmt ein mittlerweile auch einem der Planer. „Wollt man, dann müßten es wirklich noch 12 Tribünen mit 50 000 Sitzplätzen und 100 000 Stützplätzen sein, die mit Sicherheit nur beim Großen Preis besetzt wären.“

Ob späte Einsichten den Ring noch retten können, wird sich in den nächsten Wochen entscheiden. Sollte das Projekt platzen, bleiben Volkssportler und Skisportler wohl künftig die einzigen Ring-Kämpfer. Übrigens, ein Gerät, um Langlauf-Läufer zu spüren, besitzt die Nürburgring GmbH schon. „Gustav Büsing

PAUSE 100 Jahre ROLLO

Der Meister Ralle- Aktivitäten ein

Ein Monat vor dem Start zur Ralle Monte Carlo, die man mit drei Werkswagen fahren wollte, ließ Daimler-Benz eine Bombe platzen: Rückzug der Einsätze und mindestens ein Jahr Pause in den gesamten Ralle-Aktivitäten.

Die offizielle Begründung gab Werner Eichenwerdt, technischer Vorstand im Stuttgarter Werk: „Für die in Europa üblichen Sprint-Ralles haben wir vorerst kein geeignetes Fahrzeug im Programm. Da uns der Gesetzgeber in den letzten Wochen unerwartet mit einer Reihe neuer Verordnungen für den Serienfahrzeugbau viel Arbeit aufgebürdet hat, können wir keinen Mechaniker zusätzlich für den Sportbereich abstellen. Aus diesen Gründen wird Daimler-Benz 1981 keine Ralles betreiben.“

Wie verhielt, stieg man es Walter Rohrl jedoch frei, unter der Bewerbung der Scuderia Kassel, wie vorsehen, vier deutsche Ralle-Meisterschals-Läufe auf einem 500 SL zu bestreiten.

Wenn Rohrl es wünscht, würde man ihn sogar für 1981 aus dem Vertrag entlassen, damit er für andere Werke Ralles fahren kann. Allerdings in Abstimmung mit den Testfahrern, die mit dem neuen Daimler W 201 annehmen, jenen Auto, mit dem es dann ab 1982 weitergehen soll.

Eis Audi in Ingolstadt, das den Vertragsspieler gegen Daimler bekanntlich ja nur knapp verlor, begann man wenige Stunden nach dem Mercedes-Rückzug darüber nachzudenken, für den Regensburger einen dritten Audi-Quattro zu präparieren und ihn mit Rohrl schon bei der „Monte“ einzusetzen. □

Nachrichten

Johnny Cecotto, populärer Motorrad-Fahrer, will nach seinem ersten Versuch in der Formel 2 im nächsten Jahr die komplette F2-Europa-Meisterschaft bestreiten. Als Team ist „Horag Racing“ des Schweizer Markus Holz im Gespräch.

Honri Tikonen und Guy Fiquelin haben für die 1981-Ralle-Weltmeisterschaft bei Talbot unterschrieben. Toxonen fährt außer den europäischen Ralle-WM-Läufen noch einige Veranstaltungen in Standen.

Arturo Merzario will zweifach Formel-2-March-DKW unter Piero Nocchi in „Gianfranco“ in der Europa-Meisterschaft einsetzen. Merzario selbst wird noch einige Rennen in Italien bestreiten, um ansonsten als Team-Manager tätig sein.

Krith Duckworth, Konstrukteur des erfolgreichsten Formel-1-Triebwerkes „Ford Cosworth“, drängt in einem Interview mit der Rallezeitung seine Motorfans sich die streitende Parteien FISA und FOC, nicht bald einigen.

Jan Thoeke, Sohn des bekannten Fernsehstars, fährt 1981 die nationale Formel-3-Meisterschaft um einige Läufe zur Europameisterschaft. Eingestuft wird dabei ein neuer „Mast Monoposto“.

Peter Gregg, 40, einer der erfolgreichsten Rennfahrer in Amerika, macht sich zehn Tage nach dem Hockenheim-Rennen mit seiner Frau ganz übergeben das Leben. Gregg w. speziell mit der März-Porsche-Jahrzehntausend USA Titel- und Pokalsammler.

gruenes Licht fuer nuerburgring

nuerburgring, 30. januar (sid) nach monatelanger ungewissheit ueber die finanzierung gab der aufsichtsrat der nuerburgring gmbh auf seiner sitzung am freitag endgueltig gruenes Licht fuer den neubau einer rennstrecke. der neue kurs wird 4,1 km lang sein und etwa 120 000 zuschauern platz bieten. mit den bauarbeiten soll umgehend begonnen werden.

in einer ersten presseerklaerung bezifferte der aufsichtsrat die baukosten auf 79 millionen mark. die gesellschaften bund und land rheinland-pfalz bringen je zur haelfte 73 millionen mark auf. die verbleibenden sechs millionen mark soll der neugegruendete verein "ja zum nuerburgring" beisteuern.

die 4,1 km lange strecke wird im start-ziel-bereich entstehen. die ersten rennen werden fruehestens 1983 auf diesem kurs veranstaltet. nach urspruenglichen plaenen sollte der neue nuerburgring rund 7 km lang werden. doch die kosten dafuer haetten ueber 100 millionen mark betragen. die alte nuerburgring-nordschleife ist 22,8 km lang. sie wird seit 1976 von den formel-1-fahrern aus sicherheitsgruenden boykottiert.

in einer presseverlautbarung heisst es: "der aufsichtsrat ist davon ueberzeugt, dass auch die jetzt gefundene loesung die attraktivitaet des nuerburgrings und seine existenz als internationale rennstrecke sichert. gleichzeitig ist es gelungen, den belangen des umweltschutzes in noch groesserer masse als bisher rechnung zu tragen."

Bald wieder Formel I auf dem „Ring“?

Die 4,1-km-Strecke reicht auch nach strengen Maßstäben für Rennen mit Prädikaten aus

HJW Nürburgring. Die Sitzung der Aufsichtsräte der Nürburgring-GmbH dauerte am vergangenen Freitag zwar sieben Stunden, dann hatte man sich — wie erwartet — auf die sogenannte „kleine Lösung“ geeinigt. 70 Millionen Mark werden — wie berichtet — in den nächsten zwei bis drei Jahren in den Bau einer neuen, 4,1 km langen Hochgeschwindigkeitsrennstrecke in der Eifel investiert, ein Volumen, das, wie es ein Sitzungsteilnehmer ausdrückte, „ja nun beileibe nicht unwesentlich für den Bauparkt dieser Region ist“.

Denn sowohl der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Dr. Bernhard Vogel (CDU) als auch der sozialdemokratische Landtagsabgeordnete Müller hatten sich im Vorfeld der Ent-

scheidung mit fast gleichlautenden Formulierungen „in erster Linie“ um die strukturelle Förderung der wirtschaftlich schwachen Hoch-eifel-Region durch die Baumaßnahme gesorgt. Erst an zweiter Stelle ging es um die Bedürfnisse der Rennsport-Anhänger oder die Ansprüche der Formel-1-Piloten und der hinter ihnen stehenden Automobilproduzenten.

Zweierlei erscheint nach dem jahrelangen Kampf um den neuen Ring wichtig:

■ Die jetzt beschlossenen 4,1 Kilometer reichen auch nach den strengen Maßstäben der internationalen Sportkommissionen für Rennen mit Prädikaten aus.

■ Die 70 Millionen sind „nicht getürkt“, wie ein Bran-

chen-Kenner weiß, d. h. daß nicht irgendwelche verborgenen Zusatzinvestitionen lauern, zumal die Veränderungen am Fahrerlager und die neuen Zufahrten dorthin als nicht unwesentlicher Kostenpunkt darin enthalten sind.

Gespart wurde gegenüber dem ursprünglichen Projekt, das zuletzt mit etwa 102 Millionen Mark beziffert wurde, hauptsächlich an Hochbauten. So wird es beispielsweise weder eine neue Polizeiunterkunft noch ein neues Informationszentrum geben. Die Gesellschaft Bund und Land bringen jeweils 33,5 Millionen DM, die restlichen sechs Millionen steuert der neugegründete Verein „Ja zum Nürburgring“ bei, dessen Einlagevermögen sich derzeit auf vier Millionen (plus Zinsen) beläuft.

Die „kleine Lösung“ basiert auf der Grundlage des großzügiger angelegten Projekts, der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Die 33,5-Bundes-Millionen stehen im Regierungsentwurf und werden in Kürze im Bonner Haushaltsausschuß sowie im Plenum zur Debatte stehen, die rheinland-pfälzischen Landesmittel sind längst im Haushalt ausgewiesen.

Die Strecke bis zum ersten Spatenstich war lang und beschwerlich, doch jetzt sprechen die Nürburgring-Befürworter wieder von der Zukunft: „Hockenheim hat ein maximales Fassungsvermögen von 100 000 Zuschauern, und das Umland gibt bei den Formel-1-Preisen auch nicht mehr her. Das ist bei uns hier anders, und da wird es zu einer interessanten Konkurrenzsituation kommen.“

Wieder Rennen auf dem Nürburgring?

Rheinland-Pfalz für Mini-Lösung — Vorentscheidung morgen

Bonn. (Eig. Ber.) Die Einsicht der Mainzer Landesregierung könnte dem Nürburgring, der traditionsreichen Auto-Rennstrecke in der Eifel, nun doch noch zu neuem Leben verhelfen. Bei einem Pressetee erklärte Ministerpräsident Vogel: Wenn der Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH morgen eine Mini-Lösung beschließt, werde das Land Rheinland-Pfalz dem zustimmen.

Kaiser Wilhelm II. und Kölns Oberbürgermeister Konrad Adenauer betrieben die Gründung. Den Bau besorgten 1927 2500 Arbeitslose und den Namen prägte als Preisausschreiben-Gewinner ein Dr. Kruse aus Bad Godesberg. Der Nürburgring war für Jahrzehnte das Mekka der Motorsportfans aus aller Welt bis den Formel-1-Piloten die Rennstrecke zu unsicher wurde. Eine neue Rennstrecke mußte her, deren Kosten aber ins Unermessliche wuchsen. Statt der ursprünglich geplanten sieben Kilometer die 140 bis 150 Millionen — nach neuesten Experten-Schätzungen gar 200 Millionen Mark — verschlungen hätten, will man sich jetzt mit einer 4,1 Kilometer langen Start- und Zielschleife begnügen. Die kleinere Lösung mit ihren internationalen Regeln entsprechenden Sicherheits-einrichtungen soll 73 Millionen Mark kosten, von denen Bund und Land je zur Hälfte 73 Millionen Mark aufbringen müßten. Wie Vogel bei dem Gespräch

mitteilte, hat Rheinland-Pfalz in seinem Haushalt dafür bereits die finanziellen Voraussetzungen geschaffen.

Im Bundesverkehrsministerium zeigte man sich eifrig über die Einsicht der Mainzer Landesregierung. Auch der Bund habe im Haushalt 1981 15 Millionen Mark ohne Sperrvermerk für den Ausbau des Nürburgringes vorgesehen. Die eigenen Kosten möchte man aber zwei Tage vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung nicht auf den Tisch legen.

Möglicherweise werden sich Bonn und Mainz auch weiterhin um das liebe Geld streiten. Denn die Bundesregierung möchte als einer der Hauptgesellschafter am liebsten aus der Nürburgring GmbH ausscheiden, um nicht immer wieder zur Kasse gebeten zu werden. Rheinland-Pfalz scheut aber trotz der unbestreitbaren regionalen Vorteile die hohen Folgekosten.

Das Luftbild von der schönsten und geschicktesten Rennstrecke der Welt zeigt: Ein Start- und Zielpunkt mit der Sackkurve und im Hintergrund das Wahrzeichen des "Rings", die Nurburg.

Ein Verein
will die
Planung
noch retten

Ein Verein
will die
Planung
noch retten

Das Rennen der Fans um den Bau des neuen Rings

Von unserem Redaktionsmitglied Rainer Strang

Adenau — In wenigen Wochen drohen rund um die allerschönste Nurburg in der Eifel wieder die Motoren schneller Rennwagen. Dann rufen Piloten aus aller Welt auf der traditionellen, 22,8 Kilometer langen Nordstrecke mit ihren 72 Kurven wieder zu neuen Ufern. Um sie herum wird eine neue Motorsport-Saison geplant in Adenau und Umgebung. Ein Rennen bereits geplant zu sein, das Rennen um den Bau des neuen Nurburgrings.

Jetzt sorgt nämlich Bundesverkehrsminister Volker Hauff mit einer neuen Fließbahn für die Rettung in der sonst so ruhigen Eifel. Der Bund, verkündete der Minister, sei nicht mehr in der Lage, die benötigten Mittel für das 100-Millionen-Mark-Projekt zur Verfügung zu stellen. In diesem Jahr könne er sich in Anbetracht der defizitären Haushaltslage lediglich mit 15 Millionen an neuen Ring beteiligen. Passanten befürchten, daß die neue, hochmoderne Rennstrecke, die vierer Tausende von Touristen und Motorsportfans in die von der Konkurrenz benachteiligten Gegend locken soll, endgültig ruhestaubt.

Zu diesen pessimistischen Zahlen auch die beiden großen deutschen Automobilclubs ADAC und AÖD, sowie der Deutsche Motorsportverband (DMV) und die Distributions- und Örtliche Motorsport-Kontrollbehörden. Die Offensiv- und Defensivkräfte im Kampf um den Bau des Nurburgrings — kurz bevor die für den Bundeshaushalt 1970 vorgesehenen Einnahmen an 12. Januar in Klausur gehen werden, keine Ziehe mit der Verein bereits

zur Zeit selbst den Garau zu machen. PS-Zirkus ist in sich selbst zerstritten, es bislang noch für nicht sicher ist, ob dieses Jahr überhaupt irgendwo auf Welt ein Grand Prix gestartet wird.

Vor diesem Hintergrund scheinen zeitlich zwei Dinge festzulegen:

- Der neue Nurburgring, dessen Pläne Moneten fix und fertig sind, wird auf je Fall gebaut. Die ersten 6 Millionen werden ausbezahlt.
- Mit großer Sicherheit wird das Projekt aber nicht in der ursprünglich aufwendigen Form, sondern wesentlich bescheidener, nur mit dem nördlichen Teil einer Länge von 2,5 Kilometern realisiert. Viel Zeit bleibt für diesen Kuban allerdings nicht mehr. Im Frühjahr wird alte Nurburg vom internationalen Motorsportverband FISA in Paris umlich, wenn für drei weitere Jahre abgenommen die GmbH in Sachen Neubau Konkurs zu bieten hat. Von diesem Ziel ist nur der Eifel aber noch sehr weit entfernt.

In der Satzung fixiert. Er dient, heißt es, der ideellen und materiellen Unterstützung und Förderung einer neuen Kurzstrecke am Nurburgring, die insbesondere für internationale Veranstaltungen, für die technische Erprobung der Kfz- und Zulieferindustrie, als Leistungszentrum für den Motorsport, zur Verkehrssicherung und zum Erwerb eines Verkehrsnetzes und zum Erwerb ideellen Fahrens geeignet ist. Über die ideellen Ziele mag man durchaus geteilter Meinung sein. Materiell aber hat der Verein Handfesseln zu bieten: Vier Millionen Mark Stammkapital zweckgebunden für den Neubau des Rings, die er durch den Beitritt neuer, finanzstarker Mitglieder noch wesentlich zu mehren hofft.

Ob die Motorsport-Obersten der Nation mit Rückentwicklung einiger bundesdeutscher Firmen mit ihren Bemühungen um die Rettung des neuen Rings erfolgreich sein werden, ist derzeit äußerst fraglich. Denn Minister Hauff scheint dem Eifel-Projekt kaum so günstig gesonnen zu sein, wie sein Vorgänger Gscheide, und schon der Verkehrsminister hat als eine Rennstrecke — einmal es in Hockenheim einen Kurs gibt, auf dem jeder Weltklasse-Pilot zu fahren bereit ist.

Denn selbst die großen Automobilclubs VDA und ADAC (und dem Steuerzahler keinesfalls garantieren, daß die Formel 1-Rennfahrer des neuen Nurburgring nicht eines Tages ebenso boykottieren wie den alten. Darüber hinaus scheint sich die Formel 1, bis 1970 Kassenmappe rund um die Nurburg, mit weit über 100 000 Zuschauern,

Rund um die Nurburg verläuft Deutschlands schönste und traditionsreichste Rennstrecke. Das besonders reizvolle, aber auch besonders schwachstrukturierte, Gebiet um den "Ring" erhält zur Zeit seine einzigen Impulse von der Nutzung der Rennstrecke

Abwehr hat sich formiert:

Wieder einmal sorgen Verlautbarungen aus dem Bonner Verkehrsministerium für ein wenig Aufregung. Hat doch der als Autofeind, man möchte fast sagen "gegründeter" Newcomer auf dem Ministersekt, Volker Hauff (SPD), der noch vor ein paar Monaten alle motorsportlichen Veranstaltungen grundsätzlich verboten, Sonntagsfahrer, die diktieren wollte und Kompromißlos für ein einschneidendes Tempolimit eintrat, wieder für Aufregung und Verwirrung bei Millionen Motorsportlern und Motorsportfreunden gesorgt. Kam doch aus seinem Ministerium die Kunde, daß der Ausbau des Nurburgrings wieder infrage gestellt sei.

Inzwischen sind Eingaben an die zuständigen Ministerien natürlich auch an Volker Hauff's Bundesverkehrsministerium gerichtet worden, worin mit gebotener Eindringlichkeit auf die Notwendigkeit des Ausbaus hingewiesen wird.

Eines ist nach der augenblicklichen Sachlage offenbar unvermeidbar. Beim Ausbau der Kurzstrecke muß, entgegen der bisherigen Planung, der Gürtel erweitert, enger geschmalt werden, was heißt für den Bau der Rennstrecke veranschlagte 102 Millionen DM deutliche Absätze gemacht werden müssen. Im ersten Stadium der Planung ist einmal die Summe von 73 Millionen DM genannt worden. Trotz der, vom damaligen Zeitpunkt bis heute, erheblich gestiegenen Kosten in allen Bereichen, müßten sich die aufzubringen Einsparungen in der Richtung auf diese Summe einschränken. Das für machbar noch halten auch Realisten unter der Insidern

Schatzmeister ist Bodo Gralenhorst, Vorsitzender des ADAC Mittelrhein. Beiratsmitglieder sind der AÖD Verwaltungsdirektor Linden, der DMV Präsident Wilhelm Noll, der Vorsitzende des ADAC Saar Dr. Huhn und last not least Nurburgring Geschäftsführer Friedhelm Demund.

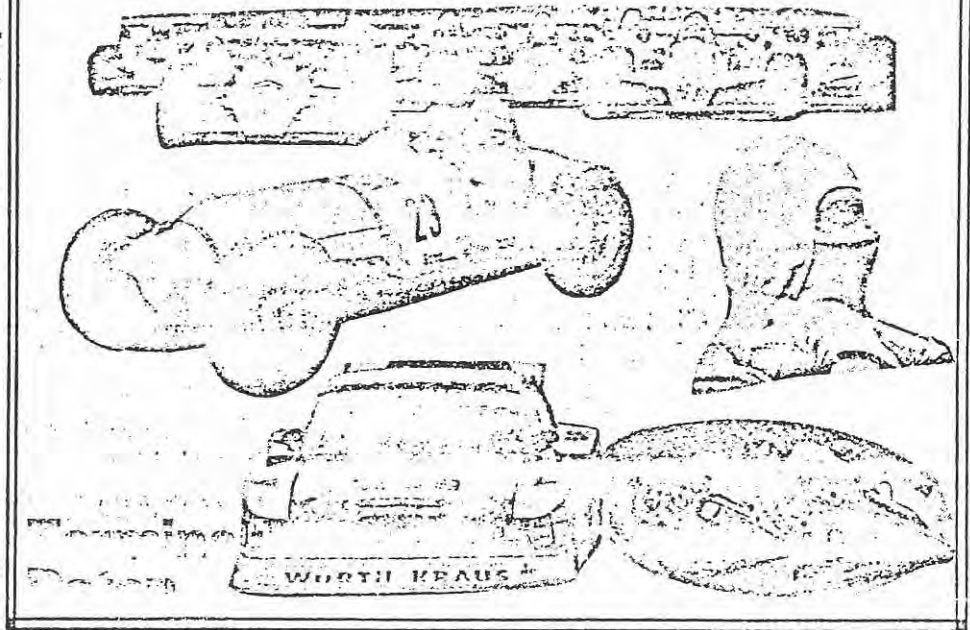
Materiell wurde bereits ein erster Schritt in soweit getan, daß die Träger ein Startkapital von vier Millionen Mark eingezahlt haben, das dem Neubau zugunsten kommen soll. Hinzu kommen die Beiträge von Einzelpersonen und juristischen Personen, sowie Spenden. Ferner soll bei Großveranstaltungen auf dem jähigen Ring ein Baustein im Höhe von einer Mark zum Eintrittspreis erhoben werden.

Damit ist ein erstes Zeichen gesetzt, daß auch die motorsportliebenden Verbände bereit sind, ihr Scherlein zum zeitgemäßen Ausbau Deutschlands traditionsreichster, in der ganzen Welt berühmter, Rennstrecke beizusteuern.

Vorstandsmitglieder des Vereins sind Dr. Egon Blumer, Landrat des Kreises Ahrweiler, stellvertretender Vorsitzender.

Nürburgring 1981

Int. Großveranstaltungen



Start frei am Nürburgring

Die Motorsportfans kommen auch in dieser Saison voll auf ihre Kosten

VON JENS HOFFMEISTER
Nürburgring. Nach langem „Gerangel“ und vielen Diskussionen scheint es jetzt endlich „vorwärts zu gehen“ mit dem Projekt „neuer Nürburgring“. Zwar wurde von den Beteiligten die „Ideal-Lösung“ nicht ganz erreicht, aber immerhin scheint jetzt die „kleinere Lösung“ — nämlich die geplante 4,1 km lange Rennstrecke mit rund 80 Millionen Kosten — in greifbare Nähe gerückt zu sein. Dieser neue Kurs genügt den internationalen Lizenzanforderungen und soll immerhin rund 120.000 Zuschauern auf zum Teil Sitz- und Stehtribunen eine gute Übersicht über das Renngeschehen vermitteln. Dieser Kurs enthält zwölf Kurven, davon vier Links- und acht Rechtskurven, acht Geraden wovon die kürzeste etwa einhundert und die längste etwa siebenhundertfünfzig Meter sein soll. Wie gehabt ist die Piste zehn Meter breit und verfügt über genügend große Auslaufzonen, Fahrerlager und Start-Ziel-Bereich werden neu gebaut und durch zwei Stichstraßen ist es durch-

aus machbar, die alte Nord-schleife — die nun übrigen erhalten bleibt — ohne Schwierigkeiten mit dem neuen Kurs zu verbinden. Es gibt demnach zukünftig drei Varianten, um in der Eifel Rennen zu fahren: entweder nur auf dem kleinen neuen Kurs, oder neuer Kurs in Verbindung mit der alten Nordschleife und schließlich nur die Nordschleife. Für die Veranstalter sicherlich ein nicht-uninteressanter Aspekt.

Bis es soweit ist wird aber in dieser Saison wieder voll auf dem „alten Kurs“ gefahren werden. Insgesamt zehn internationale Großveranstaltungen (auch mit nationalen Prädikaten) werden stattfinden. Zweimal geht es um Weltmeisterschaftspunkte, fünfmal um Europameisterschaften und acht Laufe um Deutsche Meisterschaften.

Im einzelnen sieht der Terminplan wie folgt aus:
27.—29. März: Int. ADAC-Good-year 300;
(Start-Zielschl.) EM Formel 3, DARM (Deutsche Automobil-Rennsportmeistersch.), Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe,

Deutsche Formel 3-Meistersch., Renault-5 Elf, Formel Ford Gold, Lion Trophy.

24.—26. April: Int. 44. ADAC-Eifelrennen

(Nordschl.) Formel 2-EM, DARM,

Deutsche Rennsport-Troph., Formel V 1600, Formel Ford 2000,

22.—24. Mai: Int. ADAC-1000-km-Rennen

(Nordschl.) Markenweltmeistersch., Deutsche Formel-3-Meistersch., Formel V 1600, Formel Ford 2000,

13.—14. Juni: Int. ADAC-8-Stunden-Rennen

(Nordschl.) Langstrecken-Weltmeistersch. für Motorräder,

3.—5. Juli: Int. ADAC Großer Preis der Tourenwagen

(Nordschl.) Tourenwagen EM, DARM, Deutsche Rennsport-Troph., Trophäe Trans-Europe,

Renault 5 Elf Pokal, Alfa Sud Pokal, VW Golf Cup,

17.—19. Juli: Hans-Georg-Bürger-Gedächtnis-Rennen

(Preis von Luxemburg / Start-Ziel-Schl.) Deutsche Formel III Meistersch., Deutscher Automobil Rundstreckenpokal, ONS VW Golf Pokal,

14.—16. August: AVD Int. Ren-

nen für Historische Renn- und Sportfahrzeuge

(Start-Zielschl.) Oldtimer Grand-Prix für Renn- und Sportwagen bis 31. 1960 sowie Veteranen Motorräder,

22.—23. August: Int. ADAC-Eifel-Pokalrennen

(Start-Zielschl.) Deutsche Straßenmeistersch. für Motorräder aller Klassen,

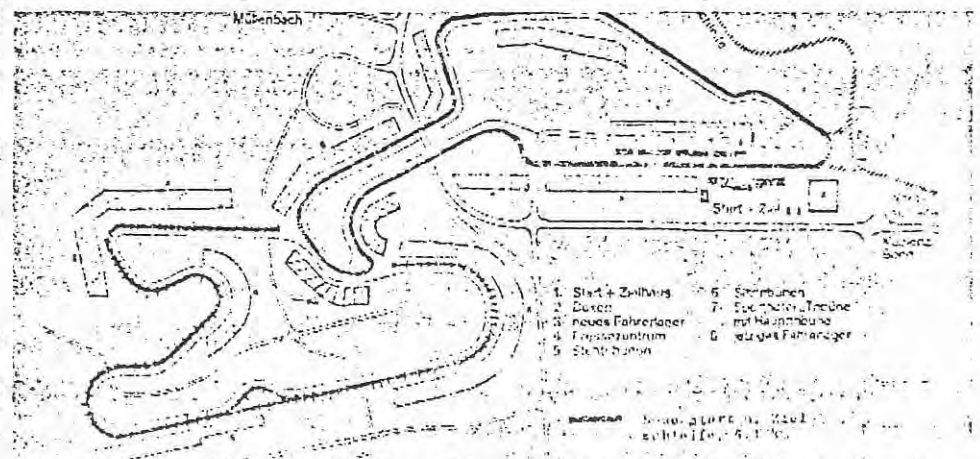
19.—20. September: Int. ADAC Bilstein Super Sprint

DARM, Deutsche Rennsport-Troph., Deutsche Formel-III-Meistersch., Formel V 1600 Meistersch., Renault 5-Elf Pokal, Formel Ford 2000,

3.—4. Oktober: Int. ADAC 24 Stunden Rennen

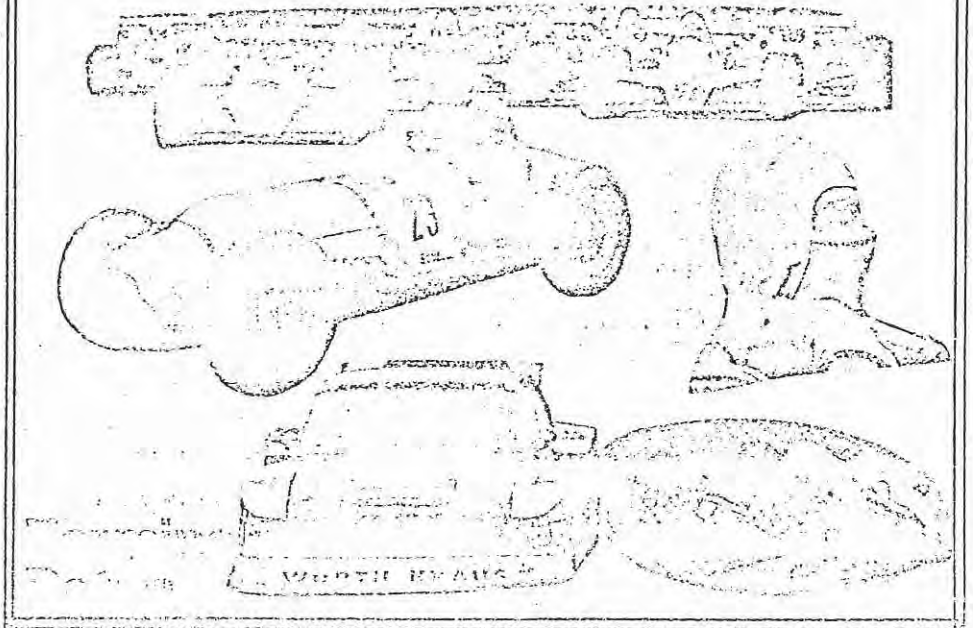
(Nordschl.) Trophäe Trans Europe-Endlauf

Außerdem runden noch diverse Veranstaltungen von kleinen Automobil-Clubs die Veranstaltungspalette ab. Auch in diesem Jahr wird in der Eifel also wieder „ordentlich geheizt“, besonders die Laufe zur Deutschen Automobil-Rennsport-Meistersch. (DARM) werden wieder für spannende Rennläufe auf dem Nürburgring sorgen.



Nürburgring 1981

Int. Großveranstaltungen



Start frei am Nürburgring

Die Motorsportfans kommen auch in dieser Saison voll auf ihre Kosten

VON JENS HOFFMEISTER

Nürburgring, Nach. Linsen „Gerangel“ und vielen Diskussionen scheint es jetzt endlich „vorwärts zu gehen“ mit dem Projekt „neuer Nürburgring“. Zwar wurde von dem Bau der „Ideal-Lösung“ nicht ganz erreicht, aber immerhin scheint jetzt die „kleinere Lösung“ — nämlich die geradete 4,1 km lange Rennstrecke mit rund 80 Millionen Kosten — in greifbare Nähe gerückt zu sein. Dieser neue Kurs genügt den internationalen Lizenzanforderungen und soll innerhalb rund 120.000 Zuschauern auf zum Teil Sitz- und Stehbänken eine gute Übersicht über das Geschehen vermitteln. Dieser Kurs enthält zwölf Kurven, davon vier Links- und acht Rechtskurven, acht Geraden wovon die kürzeste etwa einhundert und die längste etwa siebenhundertfünfzig Meter sein soll. Wie gehabt ist die Piste zehn Meter breit und verfügt über genügend große Auslaufzonen, Fahrerlager und Start-Ziel-Bereich werden neu gebaut und durch zwei Stützstraßen ist es durch-

aus machbar, die alte Nord-schleife — die zu übrigen erhalten bleibt — ohne Schwierigkeiten mit dem neuen Kurs zu verbinden. Es gibt demnach zukünftig drei Varianten, um in der Piste herum zu fahren: entweder nur auf dem kleinen neuen Kurs, oder neuer Kurs in Verbindung mit der alten Nordschleife und schließlich nur die Nordschleife. Für die Veranstalter sicherlich ein nicht uninteressanter Aspekt.

Es sei betont ist wird aber in dieser Saison wieder voll auf dem „alten Kurs“ gefahren werden. Insgesamt zehn internationale Großveranstaltungen (auch mit nationalen Präfixen) werden stattfinden. Zweimal geht es um Weltmeisterschaftspunkte, fünfmal um Europameisterschaften und acht Läufe um Deutsche Meisterschaften.

Im einzelnen sieht der Terminplan wie folgt aus:
27.—29. März: Int. ADAC-Good-year 390;
(Start-Zielschl.) EM Formel 3, DARM (Deutsche Automobil-Rennsport-Meisterschaft), Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe,

Deutsche Formel 3-Meisterschaft, Renault-5 Elf, Formel Ford Golden Lion Trophäe.

24.—26. April: Int. 41 ADAC-Elfrennen

(Nordschl.) Formel DARM, DARM, Deutsche Rennsport-Trophäe, Formel V 1600, Formel Ford 1600

22.—24. Mai: Int. ADAC-1000-km-Rennen

(Nordschl.) Markenwagenmeisterschaft, Deutsche Formel-3-Meisterschaft, Formel V 1600, Formel Ford 1600

13.—14. Juni: Int. ADAC-8-Stunden-Rennen

(Nordschl.) Langstrecken-Weltmeisterschaft für Motorräder

3.—5. Juli: Int. ADAC Großer Preis der Tourenwagen

(Nordschl.) Tourenwagen Elf, DARM, Deutsche Rennsport-Trophäe, Deutsche Trans-Europe-Rennat

Rennat, 5 Elf Pokal, Alfa Sud Pokal, VW Golf Cup

17.—19. Juli: Hans-Georg-Bürger-Gedächtnis-Rennen

(Preis von Luxemburg / Start-Ziel-Groß) Deutsche Formel III

Meisterschaft, Deutscher Automobil-Rundstreckenpokal, ONS

VW Golf Pokal

14.—16. August: AvD Int. Ren-

nen für Historische Renn- und Sportfahrzeuge

(Start-Zielschl.) Oldtimer Grand-Prix für Renn- und Sportwagen bis 1910 sowie Veteranen-Motorräder

22.—23. August: Int. ADAC-Elf-Pokalrennen

(Start-Zielschl.) Deutsche Straßenmeisterschaft für Motorräder aller Klassen

15.—20. September: Int. ADAC Elf-Stunden Super Sprint

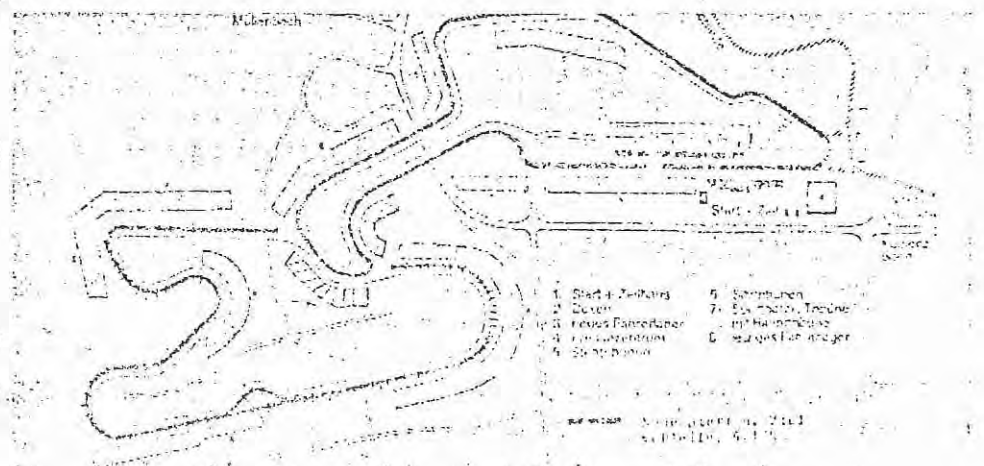
DARM, Deutsche Rennsport-Trophäe, Deutsche Formel-III-Meisterschaft, Formel V 1600

Meisterschaft, Renault-5 Elf Pokal, Formel Ford 1600

3.—4. Oktober: Int. ADAC 24 Stunden Rennen

(Nordschl.) Trophäe Trans Europe-Endlauf

Außerdem runden noch diverse Veranstaltungen von kleinen Automobil-Clubs die Veranstaltungsspektre ab. Auch in diesem Jahr wird in der Piste also wieder „ordentlich geheizt“, besonders die Läufe zur Deutschen Automobil-Rennsport-Meisterschaft (DARM) werden wieder für spannende Punktlaufe auf dem Nürburgring sorgen.



Nicht nur sagen, sondern helfen:

Ja zum Nürburgring!

Mit dem Frühjahr kommt nicht nur die Sonne, sondern manchmal kommen auch gute Nachrichten.

„Gute Aussichten für den Nürburgring“ heißt es in einer kürzlichen Agentur-Meldung. Und weiter steht: „Im Mai soll der Nürburgring-Neubau (79 Millionen Mark) von den politischen Gremien genehmigt werden. Das verlautet aus gut unterrichteten Kreisen nach einer Sitzung des Haushaltsausschusses in Bonn. Ein Unterausschuß muß bis dahin noch letzte Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Gesellschaftern Bund und Land Rheinland-Pfalz klären. Grünes Licht für den Neubau hatte der Aufsichtsrat der Nürburgring GmbH bereits vor einigen Wochen gegeben. Bund und Land bringen je zur Hälfte 73 Millionen Mark auf. Die verbleibenden 6 Millionen soll der neu gegründete Verein „Ja zum Nürburgring“ beisteuern.“ Weitere Einzelheiten werden aus einer Presse-Erklärung der Nürburgring GmbH bekannt: „Der Aufsichtsrat hat beschlossen, mit gegenüber der ursprünglichen Planung wesentlich verringertem finanziellem Aufwand den Start-Ziel-Bereich zu einer 4,1 km langen Strecke auszubauen. Diese genügt allen internationalen Lizenzanforderungen, bietet 120.000 Zuschauern Platz und bewahrt den typischen Nürburgring-Charakter.“

Nun, man kann und muß den Initiatoren „Ja zum Nürburgring“ gratulieren! Alle, die hier bisher mitgeholfen haben, sie haben ein erstes Ziel erreicht: der Nürburgring-Neubau kann beginnen, die wohl traditionellste Rennstrecke der Welt bleibt dem Motorsport erhalten. Aber trotzdem gilt es noch weiterhin viel zu tun, nicht nur mit Worten, sondern vor allem mit Mitteln. 6 Millionen müssen noch aufgebracht werden, um das Projekt zu realisieren. Sicher eine Menge Geld, aber gleichzeitig auch ein Ansporn.

Ist dies nicht die geeignete Gelegenheit, der Öffentlichkeit zu zeigen und zu beweisen, wieviel aktive Anhänger der deutsche Motorsport besitzt? Und daß eben diese vielen hunderttausend Anhänger auch bereit sind, etwas zur Erhaltung des Motorsports beizutragen?

Wir, die den deutschen Motorsport tragenden Institutionen und Clubs, sind in der Initiative „Ja zum Nürburgring“ bereits vertreten. Wir sind der Meinung, daß auch Sie, der Aktive, und Ihre Freunde und Anhänger Ihren Beitrag zu dieser guten Sache beisteuern sollten. Das ist nicht nur ein deutliches Zeichen der Solidarität, sondern es trägt wirklich dazu bei, daß der Nürburgring auch in Zukunft das Ziel für alle Motorsport-Anhänger bleibt. Wenn Sie der Initiative beitreten wollen, so finden Sie auf Seite 4 dieser Ausgabe ein Anmeldeformular. Auf der gleichen Seite ist auch die Bank-Verbindung, für den Fall, daß Sie ohne Mitgliedschaft eine Spende überweisen wollen (Sie erhalten eine Spenden-Bescheinigung).

Wir haben einmal hochgerechnet: wenn jeder Motorsport-Anhänger für diesen Zweck 5 Mark aufbringen würde, dann wäre die Finanzierungslücke bald geschlossen!

Es wäre doch gelacht, wenn wir das nicht schaffen würden!

ONS-Mitteilungen Nr. 4/81

INHALT	Seite
Ja zum Nürburgring	1/4
FIA und FISA	2/6-8
Allgemeines	
Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften	9
Anschallpflicht in der Schweiz	9
Neuer Scirocco kommt im Juni	9
Nasse Füße	9
Termine für Ehrungen und Ausstellungen	10
Die Flagge wird gesenkt	10
Blick über den Zaun	10
Abholung von Wagenpässen	10
ONS-Sicherheitsfonds	12
Homologationen	14/16
Kart	
ONS-Mannschaftskapitäne	18
Int. Kart-Kalender	20
Technik	
Anhang J 1982: Gruppe C	18
BMW M 1 Gruppe C	18
Geräuschmessung	18
Rad-/Reifen-Einheiten von Veith Pirelli	20
Rennen	
Bestimmungen für Start-Nr. und Werbung	21
Nat. Terminkalender 1981	22
Int. Terminkalender 1981	22
Brief des Monats April	23
Die ONS über sich (4)	26/29
Allgemeine FIA-Meisterschaftsbestimmungen	30-36
Veranstaltungsergebnisse 1980	52-88

Titelfoto:

Auch auf dem Nürburgring beim 300-km-Rennen punktete Klaus Ludwig voll und führt damit nach 2 Läufen in der Deutschen Rennsportmeisterschaft '81 (Foto: Nicot).

Fotos im Innenteil:

BMW, Dunlop, Joppen, Renault

Die ONS-Mitteilungen der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland GmbH erscheinen Mitte des Monats. Redaktion: 6000 Frankfurt/M., Baseler Platz 6, Tel. (0611) 230246, Telex 04-13149. Verantwortlich für den Inhalt ausgenommen Anzeigen: F.-S. v. Kahren, Anzeigen: Fred Hotbauer, Tel. (069) 2604655. Redaktions- und Anzeigenschluß jeweils am 20. des Vormonats. Bezugspreis einschließlich Versandkosten und Mwst. DM 43,- jährlich, Einzelpreis DM 4,30. Bestellungen nur an die Geschäftsstelle der ONS GmbH, 6000 Frankfurt/M., Baseler Platz 6. Gerichtsstand u. Erfüllungsort: Frankfurt/M. Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. 1. 1981. Bankkonto: Deutsche Bank AG Frankfurt/M. Nr. 034/88305, Postcheckkonto: Frankfurt/M. Nr. 20542-604. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Herausgeber ONS GmbH. Gesamtverteilung: Industrie- und Verlagsdruck GmbH, Neuenstraße 2, 6229 Walluf bei Wiesbaden, Tel. (06123) 71016-13. Höhere Gewalt entbindet den Herausgeber von allen Verpflichtungen.

„Ja zum Nürburgring“

Viele Aktivitäten haben dazu beigetragen, daß nunmehr die maßgeblichen Institutionen nach jahrelangem harten Ringen im Grundsatz dem Neubau des Nürburgrings zugestimmt haben.

Bei Sicherstellung der Gesamtfinanzierung, für die 79 Millionen Mark veranschlagt wurden, sind die Hauptgesellschafter der Nürburgring GmbH, der Bund und das Land Rheinland-Pfalz, bereit, je zur Hälfte 73 Millionen Mark bereitzustellen.

Nach diesen Vorstellungen müßten weitere 6 Millionen Mark noch durch die an einer Realisierung des Bauvorhabens besonders interessierten Kreise aufgebracht werden.

Nachdem in den nächsten Monaten die letzten noch bestehenden Probleme vor einem Unterausschuß des Haushaltsausschusses in Bonn bereinigt werden sollen, hat sich überleitend aus der bisherigen Aktionsgemeinschaft „Rettet den Nürburgring“, die maßgeblich zu dem derzeit positiven Verhandlungsstand beigetragen hat, eine gemeinnützige Initiative „Ja zum Nürburgring“ e.V. gebildet, die sich zum Ziel gesetzt hat, diese finanzielle Forderung möglichst kurzfristig zu erfüllen.

Sicher ist dies kein leicht erreichbares Ziel, aber mit Hilfe der insbesondere am Motorsport interessierten Kreise müßte, ja sollte es, unbedingt erreicht werden.

Wir, die den deutschen Motorsport tragenden Institutionen und Clubs, sind deshalb dieser Initiative auch selbstverständlich sofort spontan beigetreten um nicht nur durch Worte, sondern auch durch Taten unseren Beitrag zur Verwirklichung des Vorhabens beizutragen. Unsere Bereitschaft allein aber genügt nicht und wir sind der Meinung, daß nunmehr Alle — Industrie, Clubs, Sponsoren, Aktive und die vielen Motorsport-Anhänger — ihre Solidarität unter Beweis stellen sollten.

Es ist dies gleichzeitig die geeignete Gelegenheit, der, dem Motorsport oftmals kritisch gegenüberstehenden Öffentlichkeit zu zeigen, wieviele aktive Anhänger der deutsche Motorsport besitzt und daß eben diese auch bereit sind, etwas zur Erhaltung des Motorsports beizutragen.

Die gegenüber der ursprünglichen Planung nun mit wesentlich verringertem finanziellen Aufwand projektierte 4,1 km lange neue Rennstrecke im Start- und Ziel-Bereich, die allen internationalen Anforderungen Rechnung trägt, muß einfach realisiert werden, wenn wir den Dornröschen-Schlaf des deutschen Motorsports verhindern wollen.

Deshalb gehen wir davon aus, daß auch Sie der Initiative beitreten wollen und haben dieser Ausgabe der OMK-Mitteilungen Ihr Anmeldeformular beigelegt. Aus diesem Anmeldeformular ersehen Sie auch die Bankverbindung der Initiative, für den Fall, daß Sie ohne Mitgliedschaft eine Spende überweisen wollen, für die Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenquittung erhalten.

Schon heute möchten wir den Initiatoren der Aktionsgemeinschaft „Ja zum Nürburgring“ Dank sagen für ihr Engagement, Dank sagen möchten wir aber gern auch in Kürze Ihnen für Ihre Hilfe.

Machen Sie mit!

OMK-Mitteilungen Nr. 4/81

INHALT	Seite
„Ja zum Nürburgring“	1
Schutzhelm-Zulassungen	2/4
Fahrervertreter-Wahl 1981	6/11
Motorrad-Rallye-Sport	
Technische Bestimmungen 1981 — Änderung	8
Bahnsport	
Wettbewerbsbeschränkungen im Bahnsport	8
Nordwest-Bahnsport-Schule Oldenburg	8
Renndienste	8
OMK-Prädikate — Tabellenstand	
Deutsche Trial-Meisterschaft	9
OMK-Trial-Pokal	9
OMK-Senioren-Cup im Trialsport	9
Bewerber-Lizenzen 1981	
1. Nachtrag (Stand 20. April 1981)	10
Einschreibungen	
OMK-Moto-Cross-Prädikate und OMK-Senioren-Cup im Geländesport	12—22
Änderungen und Ergänzungen zum OMK-Terminkalender 1981 — 1. Nachtrag —	
FIM-Prädikat-Terminkalender	23
OMK-Prädikat-Terminkalender	23
Gesamt-Terminkalender	23/24
Veranstaltungs-Vorschauen	24

Herausgeber: Oberste Motorradsport-Kommission (OMK), Baseler Platz 6, 6000 Frankfurt 1, Telefon (0611) 23 10 15, Telex 04 13 149, Telegrammadresse: „Motorsport“ Frankfurt, Redaktion: Werner Haupt, Anzeigen: Reinhold Maier, Schwanssestr. 79a, 8000 München 90, Tel. (089) 6909432. Erscheinungsweise 10 x jährlich. Redaktions- und Anzeigenschluß jeweils am 5. eines Monats. Bezugspreis einschließlich OMK-Handbuch sowie Versandkosten und 6,5 % MwSt. DM 39,—, Einzelpreis DM 3,50. Bestellungen nur an OMK, Gerichtsstand und Erfüllungsort: Frankfurt. Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 6 vom 1. 1. 1981. Bankkonto: Dresdner Bank AG Frankfurt/Main Nr. 961 164, Postcheckkonto Ffm. Nr. 224 90 606. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Druck: Jakob Wörner, Am Kreuzstein 85, 6457 Maintal 2, Telefon (06194) 61031. Haftung: Haftung entbindet den Herausgeber von allen Verpflichtungen.

MOTORSPORT AKTUELL 3.3.81

Nürburgring

Der schlechten Finanzlage des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz wird nun wohl endgültig das Nürburgring-Neubauprojekt Tribut zollen müssen. Nach einem Ende Januar gefassten Beschluss des Aufsichtsrates der Nürburgring GmbH soll der Nürburgring eine neue Kurzrennstrecke von 4,1 km Länge erhalten. Damit scheint der ursprünglich geplante Kurs von 6,7 km — zumindest vorerst — gestorben zu sein. Erfreulich aber ist die Tatsache, dass sich die deutschen Motorsportverbände unter Federführung des ADAC mit ihrem gemeinsam gegründeten Club „Ja zum Nürburgring e. V.“ mit einer beachtlichen Summe am Neubau beteiligen wollen. Allerdings sollte man mit dem „Ring“-Neubau unbedingt in aller nächster Zeit

beginnen, damit nicht schon wieder neue „Rotstift“-Überlegungen der Anteilseigner (Bund, Land Rheinland-Pfalz) das auch für die Eifel lebensnotwendige Projekt erneut ins Stocken geraten lassen. Es wurde meines Erachtens in der Vergangenheit ohnehin schon genug Zeit vertan.

Niederadenau/D

Hans-Peter Meyer

Donnerstag, 2. April 1981

Weiter Diskussionen um den „Ring“-Ausbau

...itscheidung verzögert sich weiter

Kreis Ahweiler: (hg) Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestags hat die Entscheidung über den Bundeszuschuß zum Ausbau des Nürburgrings und den Verbleib des Bundes in der GmbH auf eine spätere Sitzung verschoben, wie Karl Deres, MdB (Sinnig) mitteilt. Grund für die erneute Verzögerung der Entscheidung ist, wie der Vertreter der Bundesregierung in der Haushaltskommission berichtete, ein mit dem Land Rheinland-Pfalz noch nicht endgültig ausgehandelter 9-Punkte-Katalog. Dieser sieht vor, daß die verkürzte Neubaustrecke erstellt wird und der Bund nach der Bauzeit und einer Übergangszeit aus der Nürburgring GmbH ausscheidet. Bund und Land sind sich im Grundsatz einig, Einzelheiten bedürfen noch der weiteren Verhandlung. Das Ergebnis dieser Verhandlungen soll dem Haushaltsausschuß bis zum Mai vorgelegt werden.

Wie der Wahlkreisabgeordnete Karl Deres mitteilt, haben die Sprecher der CDU/CSU-Fraktion Schröder/Lüneburg als Mitbemerstatter und Gerster/Mainz von der Landesgruppe Rheinland-Pfalz den Weg zur endgültigen Lösung des Problems begrüßt. Aus den Äußerungen der SPD-Mitglieder des Haushaltsausschusses ist zu entnehmen, daß sie unter ihrem Leitmotiv „Weg vom Öl“ dem Neubau des Nürburgrings nicht positiv gegenüberstehen, gegebenenfalls aber ein Ausscheiden des Bundes „erkauften“ wollen. Es ist daher noch nicht voraussehbar, ob für den Bundeszuschuß eine Mehrheit im Haushaltsausschuß gefunden werden kann.

Montag, 16. Februar 1981

Kreistagssitzung in der Aula der Berufsschule

Einigkeit der „Großen Nürburgring-Koalition“

80 000 Mark Zuschuß für die ARETO – Kreis ist Mitglied – Nur einstimmige Abstimmungen

Kreis Ahrweiler: (WM) „Landrat Dr. Egon Nürburgring“, so wird Dr. Plümer mittlerweile in Mainz beim Landtag schon genannt, und diesem Namen machte der Landrat auch in der Kreistagssitzung am Freitagabend in der Aula der Berufsschule alle Ehre. Er konnte mit Stolz feststellen, daß alle Kreistagsmitglieder einhellig dem Beitritt des Kreises zum Verein „Ja zum Nürburgring“ zustimmten. Dr. Plümer

ist der 2. Vorsitzende dieses Vereins. Ohne Gegenstimmen verliefen auch die anderen Abstimmungen der öffentlichen Sitzung, der Kreistag zeigte eine selten gesehene Einigkeit. So wurde nach dem Geschäftsbericht des Landrates weiter beschlossen: Der Kreis Ahrweiler tritt der neu gegründeten Fremdenverkehrsgenossenschaft „ARETO“ (Ahr-Rhein-Eifel-Touristik) bei und fördert sie mit 80 000 Mark.

„Der ARETO muß eine Chance gegeben werden. Falls es mit der Genossenschaft nicht klappt, sollten wir das Unternehmen einstellen und ganz neu überlegen. Es ist die Aufgabe der ARETO, den Kreis Ahrweiler in allen Teilen der Bundesrepublik bekannt zu machen und den Fremdenverkehr in unsere Region zu verstärken“, erklärte Landrat Dr. Plümer den Kreistagsmitgliedern. Als Leiter der Sitzung betonte er, daß innerhalb des Kreises flächendeckend gearbeitet werden müsse. „Es soll aus der Sicht von Bad Neuenahr-Ahrweiler weder heraus- noch hineingesteuert werden“.

wird erwartet, daß die Mitgliederzahl in den nächsten Wochen noch stark anwachsen wird. „Es ist ein noch kleines Pflänzchen, das wir düngen sollten“, rief der Landrat den Kreistag auf.

Für das „Düngen“ sprach sich auch Klaus Huter von der SPD-Fraktion aus. „Die Botschaft hört sich schon, allein mir fehlt der Glaube“, meinte der Sozialdemokrat zu dem Optimismus von Dr. Heller, ARETO-Mitglieder kauften fast nur im Kreis Ahrweiler ein. „Ich habe selbst beobachtet, daß das nicht der Fall ist“, berichtete Huter. Er sprach sich für eine Verbesserung auf diesem Gebiet aus. Dem Zuschuß von 80 000 Mark wollte seine Fraktion zustimmen, sie halte ihn für eine „Hilfe zur Selbsthilfe“. „Gegenstimmen? Keine. Enthaltungen? Keine. Dann ist dieser Antrag angenommen, der Kreis tritt jetzt offiziell der ARETO bei“, der Landrat hatte es mit der Abstimmung leicht.

„Der Kreis darf diesem Verein nicht wegbleiben, es geht um Unterstützung und eine Sympathieumgebung für „Ja zum Nürburgring“. Die bisher aufgebrachten fünf Millionen zur Rettung der Rennstrecke verzinsen sich bereits, sechs Millionen insgesamt müssen von uns aber aufgebracht werden“, erklärte Dr. Plümer, der 2. Vorsitzende des neuen Vereins. „Wir als Kreis sollten dabei sein und durch unsere Mitgliedschaft Einfluß nehmen, wenn es um unsere Interessen geht.“ Es ist geplant, ein deutsches Motorsport-Zentrum am Nürburgring aufzuziehen.

„Der Bau des neuen Nürburgringes ist eine dringende Notwendigkeit. Meine CDU-Fraktion begrüßt die Vereinsgründung und dankt den Motorsportverbänden und dem Landrat für die Initiative zum Ausbau“, erklärte Franz Schaaf, Mdl., im Namen der Christdemokraten im Kreistag. Auch er sprach sich für die Einrichtung eines Motorsport-Zentrums aus und ging auf den Ländewand ein, wegen der ständig steigenden Öl-

preise sei der Motorsport unzeitgemäß. „Zu einem Bundesligaspiel zum Beispiel fahren doch auch Zigtausende von Besuchern mit dem eigenen Auto und benutzen nicht die umweltfreundlicheren und preiswerteren öffentlichen Verkehrsmittel. So wird also auch durch den Fußball indirekt sehr viel Benzin verbraucht, und niemand denkt daran, diese Sportart deswegen zu verbieten.“

Sein übersönliches „Ja“ zum Nürburgring betonte Dr. Carlheinz Moesta, Mdl. Auch die SPD-Fraktion wolle dem Beitritt zustimmen, wenn auch noch geringe Bedenken vorhanden seien. Moesta sprach die unterschiedlichen Interessen der Vereinsmitglieder an. Während es den Hauptgeldgebern, den Motorsportverbänden, allein um die Rennen geht, habe der Kreis vor, mit dem Ausbau der Strecke strukturelle Verbesserungen für die Eifelregion zu erreichen. „Durch die hier regionalen und dort nationalen Interessen könnte es zu Konflikten kommen.“ Den Kreis bezeichnete Moesta als den „Juniorpartner“ unter den potentiellen Mitgliedern. Trotz der SPD-Bedenken siegte aber die „Große Nürburgring-Koalition im Kreistag“, und die Sozialdemokraten stimmten dem Beitritt zu. Optimistisch und sicher äußerte sich das Landtagsmitglied nach Gesprächen in Mainz und Bonn über die Finanzierung der neuen Rennstrecke. „Trotz erheblicher Schwierigkeiten und Bedenken wollen Land und Bund die notwendigen Mittel zur Verfügung stellen“, erklärte Moesta unter dem Beifall der Kreistagsmitglieder.

Die Einigkeit der „Großen Nürburgring-Koalition“ zeigte sich dann auch bei der Abstimmung. Einstimmig entschied sich der Kreistag für den Beitritt zum Verein. Über weitere Tagesordnungspunkte und den Geschäftsbericht des Landrates berichtet der „General-Anzeiger“ in den nächsten Ausgaben.

„ARETO ist kein Waschmittel oder gar neue Babykost, sondern die erste Genossenschaft dieser Art in Deutschland“, begann Dr. Sigmund Heller von der CDU-Fraktion seine Ausführungen und ging auf die Vorwürfe ein, die ARETO-Mitglieder kauften ihre Waren außerhalb des Kreises. Er rief die zwei anwesenden Vertreter der Genossenschaft auf, verstärkt die mittelständische Wirtschaft im Kreis zu unterstützen. Den Start der Institution bezeichnete Dr. Heller als „gelingen“. Als Schwerpunkte der Fremdenverkehrswerbung nannte er die Forderung der Vor- und Nachsaison zur besseren Auslastung der Kapazitäten.

Die ARETO war nach intensiver Vorbereitungszeit und mit organisatorischer Unterstützung durch die Kreisverwaltung am 19. Dezember vergangenen Jahres gegründet worden. Neben dem Kreis, vorerst inoffiziell vertreten durch Landrat Dr. Egon Plümer, traten der Genossenschaft bald 20 weitere Mitglieder bei. Da das Interesse anderer Fremdenverkehrsbetriebe sehr groß ist

duesseldorf, 14.april.(sid) der nuerburgring bleibt weiter attraktiv. bis ende 1984 hat die motorsportbehoerde fisa die genehmigungen fuer tourenwagen- und prototypen-rennen sowie formel-laeufe bis zur formel 2 als hoechster klasse auf der nord-schleife verlaengert.

"das heisst nicht, dass wir auch bis zu diesem zeitpunkt die nordschleife in anspruch nehmen muessen", erklarte nuerburgring-geschaeftsfuehrer friedhelm demandt, der voller hoffnung ist, noch vor jahresmitte mit dem 4,1 km langen neubau um die jetzige start- und zielschleife beginnen zu koennen. "die endgueltigen entscheidungen darueber fallen im mai in verschiedenen gremien in bund und land", sagte demandt weiter.

vorbereitet wurden diese entscheidungen im wesentlichen durch die planungen des vereins "ja zum nuerburgring", der darueberhinaus zu den neubaukosten in hoehe von 79 millionen mark mit seinem vereinskapital sechs millionen beisteuern wird.

die naechste grossveranstaltung auf dem nuerburgring ist das eifelrennen am 26.april, vierter lauf zur formel-2-europameisterschaft und zur deutschen rennsportmeisterschaft.

nuerburgring-diskussion macht fortschritte

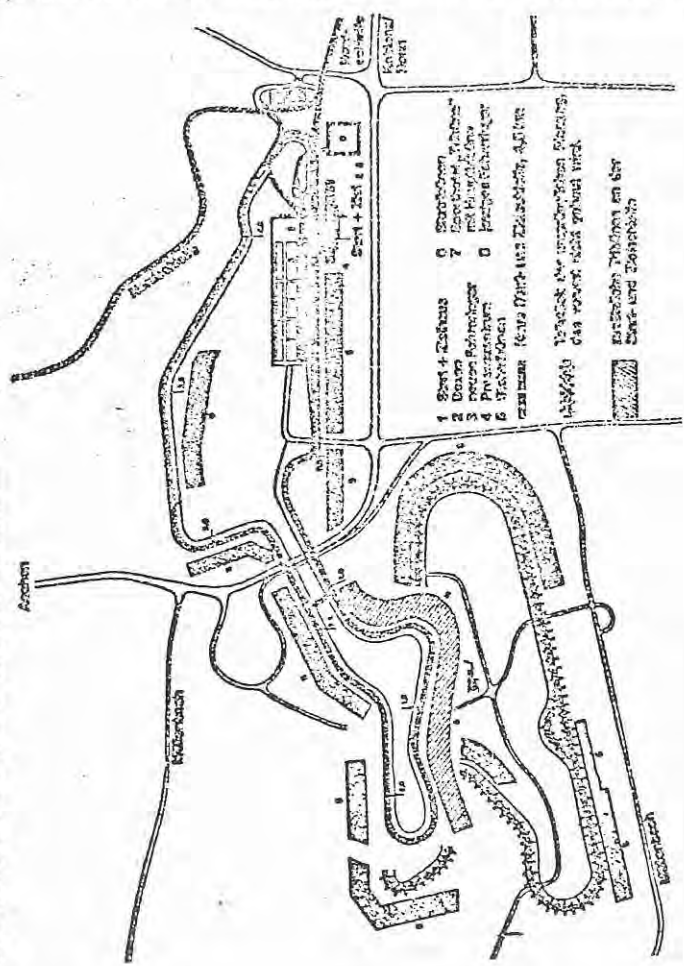
duesseldorf, 20. maerz (sid) im mai soll der nuerburgring-neubau (79 millionen mark) von den politischen gremien genehmigt werden. das verlautete am freitag aus gut unterrichteten kreisen nach einer sitzung des haushaltsausschusses in bonn. ein unterausschuss muss bis dahin noch letzte meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden gesellschaftern bund und land rheinland-pfalz klaeren.

gruenes licht fuer den neubau hatte der aufsichtsrat der nuerburgring gmbh bereits am 30. januar gegeben. bund und land bringen je zur haelfte 73 millionen mark auf. die verbleibenden sechs millionen mark soll der neugegruendete verein "ja zum nuerburgring" beisteuern.

die 4,1 km lange strecke wird im oerzeitigen star-zielbereich entstehen. die ersten rennen koennen fruehestens 1983 auf diesem kurs stattfinden. die alte nuerburgringnordschleife (22,8 km) wird seit 1977 von den formel-1-faehrem aus sicherheitsgruenden boykottiert.

30/4/81

Der neue AUTODROM



"Porträt eines modernen Motorsport-Zentrums". — Die Strecke: Länge: ca. 4,9 km; Breite: mind. 10 m; Kurven: 14, davon 6 links und 8 rechts; Kurvenradien: mind. 30 m (bei km 0,5), max. 200 m (bei km 1,7); Geraden: 11, kürzeste ca. 53 m (bei km 1,25), längste ca. 750 m (Start-Ziel-Gerade); Randstreifen: je 10 m links und rechts an den Geraden, bis zu 100 m in den Außenkurvenbereichen (Sturzräume).

Schutzeinrichtungen: an den Geraden links und rechts Doppelstelen — dahinter verstärkter Schutzzaun in den Kurven, Fangzaunsystem mit 3 bis 8 m Abstand, dahinter verstärkter Schutzzaun, keine Leitplanen; Steigung: max. 6% bei km 3,7; Gefälle: max. 3% bei km 1,25; Höhenunterschied: ca. 45 m.

Retungsstraße: Vor der 2. Schutzlinie parallel zur gesamten Strecke, 3,5 m breit mit Zufahrt zur Strecke im Abstand von ca. 300 m.

Streckenvarianten: a) neue Start- und Zielschleife, Länge 4,5 km; b) Verkürzte Start- und Zielschleife durch Querverbindung zwischen km 1,0 und 2,5, Länge ca. 3,029 km; c) Nordschleife, durch Verbindungsstraße an die neue Strecke angebunden, Länge ca. 24,5 km; d) Nordschleife

ohne neue Start- und Zielschleife, Länge ca. 20,6 km. Zuschauerplätze: 120 000 Plätze auf Sitz- und Stehtribünen. Alle Tribünen mit modernen Sanitäreinrichtungen und Versorgungsständen für Speisen und Getränke.

Fahrerlager: Start- und Zielgerade und Gegengerade: Gesamtgröße ca. 80 x 360 m = 30 000 qm inkl. Boxenstraße, Direkte Zufahrt von der B 258. 10 Boxeneinheiten à 13 x 18 m Grundfläche, 8 Boxeneinheiten à 13 x 12 m Grundfläche, 2 Funktionsboxen à 13 x 6 m Grundfläche. Insgesamt ca. 3700 qm Boxenraum. Alle Boxen sind zur Boxenstraße und zur Rückseite mit Türen versehen. Kombinierte Nutzung als Service- und Werkstattbox. Stellfläche für Transporter insgesamt 6200 qm. Weitere Bauten: Abnahmegebäude, Medical-Center, Cafeteria, Tankstelle, Boxenüberbauten für Repräsentationszwecke der Industrie und der Presse nach Bedarf. Das bisherige Fahrerlager I wird zusätzlich beibehalten.

Start- und Zielhaus: Funktionsgebäude mit 3 Etagen. Räume für Rennleitung, Streckensicherung, Zeitnahme und Streckensprecher. Grundfläche ca. 200 qm, Funktionsbedarf ca. 350 qm. Pressezentrum: Nutzung der vorhandenen Einrichtungen.

Mit 79 Millionen Mark wird an der Nürnberg eine Kurzrennstrecke ausgebaut

Ein neuer Kurs soll den alten Ring retten

VON H. J. WESKAMP

Nürnberg/Adenau. Der sogenannte Bereinigungsausschuß des Deutschen Bundestages (sowas gibts!) behandelt demnächst ein Problem, das schon seit Jahren durch alle möglichen parlamentarischen Grenzen ging und zwischenzeitlich sanft in den Archiven gelandet schien: Bonns finanziellen Beitrag zum Bau einer neuen Kurzrennstrecke im Bereich des Nürnbergings.

79 Millionen Mark soll die 4,5 Kilometer lange Betonpiste kosten, eine Minimallösung angesichts der ursprünglichen Pläne, für die zuletzt 102 Millionen Mark offiziell, unter der Hand aber schon mehr als 150 Millionen angesetzt waren. Die Wirt-

de nun in Aussicht steht: „Ich bin froh, daß überhaupt etwas getan wird.“ In einer Gegend, die in den vergangenen zehn Jahren kaum Industrie- und Dienstleistungsunternehmen anziehen konnte, erhoffen sich die Bewohner von den Ankündigungen wahre Wunder.

Der Mann drückt genau die Grundstimmung aus, die Dr. Egon Pfäumer (CDU), Landrat des Kreises Altheim, knapp so umschreibt: „Verschaukelt und hoffnungsvoll.“ Die jetzt zur Disposition stehenden 79 Millionen rückt der Kommunalpolitiker ins Licht der allgemeinen Kostenentwicklung: „Das ist der Gegenwert von acht Kilometern Autobahn...“ Für die Menschen in diesem Bereich haben sie einen arden Stellenwert. Erst der Nach-



Erwerbslosenfürsorge: 1925 begannen an der Nürnberg die Arbeiten an der 15 Millionen Reichsmark teuren 28-km-Fingstrecke.

Fotos: Archiv

Sechs der 79 Millionen bringt der Anfang des Jahres neu gegründete Verein „Ja zum Nürnbergring“ auf, der schon zwei Drittel dieses Beitrages beisammen hat. Die anderen 73 Millionen teilen sich die beiden bisherigen Hauptgesellschafter der Nürnbergring-GmbH, der Bund (50 Prozent) und das Land Rheinland-Pfalz (49,95 Prozent), für das der dritte Gesellschafter, der Kreis Altheim-Neuenahr (0,075 Prozent) 3,6 Millionen (1 Prozent) zahlt.

Für die Zonier ist mit diesem Zuschuß das Kapital Nürnberg-

nen, denn stets verband sich mit den Rennen in der Eifel so etwas wie ein nationales Empfinden. Das galt insbesondere für die dreißiger Jahre, als noch keine Formel I existierte und auch keine Fahrer-Welmeisterschaft.

Damals triumphtierte im „Großen Preis von Deutschland“ — von der fahrradsport Kunst einmal abgesehen — nicht nur die technische Leistung eines Konrad-Kurten. Die Zuschauer jubelten außer über die sportlichen Sittenberge aus Eifelröhren zu 100 m Sturzflume vorsicht.

Oberbürgermeister von Köln, Konrad Adenauer, bauen. Er machte sich im Berliner Wohlfahrtsministerium für das Projekt stark, und 1925 begannen die Planungsarbeiten am Fuße der Nürnberg — als Notstandsmaßnahme der Erwerbslosenfürsorge.

Jetzt, 55 Jahre später, wird für 79 Millionen DM eine mindestens zehn Meter breite Pistebau, die rund 4,5 Kilometer lang ist, sechs Links- und acht Rechts-Kurven ausweist und in den Außenkurvenbereichen bis zu 100 m Sturzflume vorsicht.

Kölnische Rundschau
5.5.81



Höhepunkte der Vorkriegszeit: Manfred von Brauchitsch mit einem Mercedes-Benz. □

schaftslage hat zu diesem kleinsten gemeinsamen Nenner gezwungen, die Verhältnisse sind halt nicht mehr so.

Wenn der Ausschuß zugestimmt hat, woran nicht zu zweifeln ist, kann noch im Laufe des Monats Mai die Baugenehmigung erteilt werden. Ausschreibungen und Vergabe werden schnellstmöglich folgen, schon 1933 soll der „Große Preis von Deutschland“ wieder in der Eifel ausgetragen werden.

Der Tankwart an der Hauptstraße in Adenau faßt die Zapfpistole fester in die Finger, wenn man ihn auf die Zukunft des „Rings“ anspricht. Er freut sich über diese „kleine Lösung“

weis der gesicherten Finanzierung und des baldigen ersten Spatenstichs veranlaßt jüngst den Internationalen Sportverband (FISA), die Streckenlizenz für alle Rennfahrzeuge mit Ausnahme der Formel I bis 1984 zu verlängern. Die Pariser Prüfer vorgewisserten sich bei einer Begehung, daß sich die 22,3 km lange Nordschleife, die 1927 eröffnet wurde, nach Renovierungsmaßnahmen, die eine Viertelmillion Mark kosten, in einem Zustand befindet, „der nach dem Bau der neuen Strecke nicht mehr verbessert werden muß“, wie Nürburgring-Geschäftsführer Friedhelm Demandt erklärt.

ring, das ihnen als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches zwangsläufig zugeflossen war, beendet. Sie ziehen sich, einem allgemeinen Trend der Bundespolitik und Empfehlungen des Bundes des Steuerzahler folgend, aus der Beteiligung an der Gesellschaft zurück. Vehementen Einsprüchen gegen diese Absicht begegneten einzelne Bundesminister mit der Drohung, die Millionen für den Ausbau ersatzlos zu streichen. Eine kurzfristige Sperrung der Mittel im letzten Jahr war eine nicht zu überhörende Warnung.

Man kann den Schritt des Bundes ohne Übertreibung eine historische Entscheidung nen-

zwischen km 1 und 2,6 (Länge: ca. 3,029 km).

② Nordschleife, durch Verbindungsstraße an die neue Strecke angebunden (Länge: ca. 24,5 km).

③ Nordschleife, ohne neue Start- und Zielschleife (Länge: ca. 20,6 km). Hinzu kommen ein neues Fahrerlager und ein Start- und Ziel-Haus.

Erfahrungswerte rechnen hoch, daß die Instandhaltung der Nordschleife jährlich rund 700 000 Mark kostet. Diese kommen, so Friedhelm Demandt, nach dem Bau des neuen Rings aus Langstreckenrennen wie dem zur Marken-WM zählenden 1000-km-Rennen (23./24. Mai), aus Industrienutzung (Testfahrten) und dem Touristenverkehr zusammen.

In jüngster Zeit versucht die Nürburgring-GmbH, mit aggressiver Werbung auf die Strecke auf Veranstaltungen und die landschaftlich sehr reizvolle Region aufmerksam zu machen. Im Winter wurde ein Hundeschlitten-Rennen veranstaltet, dann - locken Trimm-Trabs, Rad-Wandfahrten, demnächst wird von prominenten Sportlern ein dreitägiger Lehrgang für Motorradfahrer durchgeführt.

Um den Fremdenverkehr zu beleben, wurde jüngst die „Ahr-Rhein-Eifel-Touristik“ (ARETO) gegründet, die erste Genossenschaft im Bereich des Fremdenverkehrs überhaupt, der neben der Nürburgring-GmbH der Landkreis Ahrweiler und zahlreiche Gastronomen der Gegend angehören.

Die frei gewordenen Gesellschafts-Anteile Bonns aber werden neu verkauft. Intern handelt man mit der Möglichkeit, die umliegenden Kreise Daun, Mayen-Koblenz und Cochem-Zell stärker an den Ring anzubinden.

1977 war der „Grand-Prix-Zirkus“ letztmals zwischen Dörfinger Höhe und Hatzenbach zu Gast. In zwei Jahren soll er wiederkommen - in ein „modernes Motorsport-Zentrum“, wie der Pressedienst „Ring aktuell“ verheißt. Mag sein, daß die Erziehungsmaßnahmen für Otto Normalverbraucher am Steuer in diesem „Motorsportzentrum der Zukunft“ auch die Bedenken der Umweltschützer vor dem Trubel von Hunderttausenden Fans schmälern.



Fans und Formel-Wagen: 1983 wieder ein Grand Prix? □

auch immer wieder über deutsche Errungenschaften, was einerseits dem Zeitgeist entsprach, andererseits aber auch für die Deutschen (wie für die Italiener) als Nachweis der industriellen Leistungsfähigkeit der Nation bewertet wurde.

Als der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) nach dem Ersten Weltkrieg für seine „Gebirgs- und Prüfstrecke“ auch die Hocheifel als Standort in Erwägung zog, sahen weitblickende Männer eine Chance für diese Region. Der Kreis Adenau, in den Berliner Statistiken als ärmster Kreis Preußens geführt, konnte auf die Fürsprache des damaligen

An den Geraden sind links und rechts Doppelleitplanken geplant, in den Kurven Fangzäune, dahinter verstärkter Schutzzaun (keine Leitplanken).

Eine parallel zur Rennstrecke geführte Rettungsstraße gehört heutzutage zu den unabdingbaren Voraussetzungen einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. 120 000 Zuschauer können das Renngeschehen auf Sitz- oder Stehtribünen verfolgen.

Nach Fertigstellung des Projekts bietet der Nürburgring gleich vier interessante Streckenvarianten:

② Neue Start- und Zielschleife von 4,5 km Länge.

③ Verkürzte Start- und Ziel-

jahrelanges tauziehen beendet

erleichterung ueber nuerburgring-neubau

heyer: "bietet bessere sicherheit"/barry sheene: "beeilt euch"

von hanspeter b r u : n i g

duesseldorf, 27.mai (sid) die freigabe von 40 millionen mark bundesmitteln fuer den neubau des nuerburgrings hat unter den fahrern erleichterung ausgeloeset. "der alte ring" ist schrecklich, jetzt beeilt euch mit der neuen strecke", meinte der zweimalige motorrad-weltmeister barry sheene (england). und der amtierende deutsche rennsportmeister hans heyer (wegberg) erklarte: "ich bin immer gern auf der nordschleife gefahren, aber die neue kurze strecke bietet einfach die bessere sicherheit."

heyer stand noch unter dem eindruck des toedlichen unfalls des schweizers herbert mueller am vergangenen sonntag beim 1000-kilometer-rennen, das er als vierter beendet hatte. "das unglueck hat gezeigt, dass es auf der 22,3 kilometer langen strecke schwierig ist, im notfall einzugreifen. ich bin sicher, dass der neue 4,5 kilometer lange "ring" bessere sicherheits-voraussetzungen hat."

sheene fasst die vorteile zusammen: "der neue nuerburgring ist besser fuer die fahrer, aber auch besser fuer die zuschauer." der englaender gilt als einer der schaerfsten gegner der nordschleife und trat als einziger spitzenfahrer nicht zum grossen preis von deutschland 1980 an, der im august auf dem alten "ring" ausgetragen wurde.

mit der freigabe von 40 millionen beendete der haushaltsausschuss des deutschen bundestages am dienstagabend ein jahrelanges tauziehen um die rennstrecke in der eifel. begonnen hatte es mit dem unfall niki laudas im grossen preis von deutschland 1976, den der oesterreicher mit schweren verbrennungen ueberlebte. im maez 1977 sprachen die formel-1-stars den boycott gegen den nuerburgring aus und fuehren seitdem im hockenheimler motodrom.

erst im herbst 77 wurden plaene fuer eine neue strecke vorgelegt, nachdem eine modernisierung der jahrelang unbe-nutzten suedschleife fuer etwa 35 millionen mark abgelehnt worden war. damit begall ein langwieriges pokerspiel zwischen den gesellschaftern der nuerburgring-gmbh, dem bund, dem land rheinland-pfalz und dem kreis ahrweiler um die anteile und damit auch die kostenverteilung des neubaus.

waehrenddessen kletterten die kostenvoranschlaege. der geplante, sieben kilometer lange kurs sollte bereits im november 1977 etwa 100 millionen mark kosten. als nach der bundestagswahl im oktober 1980 volker hauff das verkehrsministerium uebernahm, sprach man inoffiziell von 180 millionen. hauff, der mit umfangreichen haushaltsskuerzungen fertig werden musste, wollte die neue strecke nicht mehr mittragen.

die initiative, die zur endgueltigen loesung in dieser woche fuehrte, ging vom verein "ja zum nuerburgring" aus, den die motorsporttreibenden verbaende adac, avd und dmv im januar grue-neten. zusammen mit der nuerburgring-gmbh wurde eine auf 4,5 kilometer verkuerzte strecke entworfen, deren baukosten sich auf 79 millionen mark belaufen. 40 millionen traegt der bund, der sich damit aus der nuerburgring-gmbh freikauft, die in zukunft vom land rheinland-pfalz als mehrheitsgesellschafter, den kreisen ahrweiler, daun und mayen-koblenz sowie dem verein "ja zum nuerburgring" getragen wird. noch im mai sollen die baugenehmigungen erteilt werden - der symbolische erste spatennstich wird mitte juni erfolgen. 77

MOTORSPORT / Der 54 Jahre alte Nürburgring hat ausgedient

Auf der neuen Strecke wäre Müllers tödlicher Unfall unmöglich gewesen

KLAUS BLUME, Bonn
„Das ist das endgültige Aus für den Nürburgring“, hatte der deutsche Rennsportmeister Hans Heyer nach dem tödlichen Unfall des Schweizer Autorennfahrers Herbert Müller beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gesagt. Heyers Feststellung bedeutet, die gefährliche, 22,3 Kilometer lange Strecke muß so schnell wie es nur irgend geht, durch die neue, sichere Piste von 4,5 Kilometer Länge ersetzt werden.

Ob international wichtige Motorsport-Veranstaltungen oder kleinere Rennen – die traditionelle Eifel-piste, am 19. 6. 1927 mit einem Motorrad-Rennen eröffnet, ist zu gefährlich. Am Freitag dieser Woche wird für eine neue Piste endlich die Baugenehmigung erteilt. Also auch wieder Hoffnung auf Formel-1-Rennen in der Eifel? Nach dem Unfall von Niki Lauda, bei dem er am 1. August 1976 beinahe verbrannte, boykottierte die Formel 1, Fahrer und Konstrukteure, die Rennstrecke.

Im Innenraum der neuen Piste wird eine Sicherheitsstraße für Rettungsfahrzeuge angelegt. Von ihr gehen, sternförmig, Wege zur Rennstrecke ab, so daß fast jeder Punkt schnell zu erreichen ist.

Beim Unfall von Herbert Müller war das auf der Traditionspiste nicht möglich. Jetzt ist auch nicht möglich, an den gefährlichen Stellen Kräne zu montieren, die – wie zum Beispiel in Monte Carlo – einen durch Defekt liegengelassenen Wagen von der Straße heben können. Weil das auf dem Nürburgring nicht geschehen kann, fuhr Herbert Müller in den abgestellten Porsche des Amerikaners Bobby Rahal. In den Tanks des Autos befanden sich zum Zeitpunkt des Aufpralls noch etwa 120 Liter Benzin, im zehn Jahre alten Porsche des Schweizer etwa 40 Liter.

Der Porsche 908, mit sehr vielen Bauteilen aus Magnesium bestückt, brannte sofort wie eine Fackel – für Müller kam jede Hilfe zu spät. Was am Sonntag auf dem Nürburgring passierte, ist zwar „kein typischer Ring-Unfall“ (Jochen Mass), aber es hat dazu geführt, Überlegungen anzustellen, ob auf dem alten Ring überhaupt noch Rennen möglich sind. Solche Überlegungen, wie auch der Abbruch des Rennens aus „moralischen Gründen“ (Rennleiter Ali Schatz) werden auch durch das Protokoll des Unfall- und Ret-

tungsherganges nicht überflüssig. Um 12.29 Uhr ereignete sich der Unfall, gleichzeitig rief der am Unfallort stehende Streckenposten per Knopfdruck über sein Funkgerät Rettungswagen. Um 12.30 Uhr war der erste Rettungswagen am Unfallort. Um 12.30 Uhr wurden auch der Wagen des Arztes und zwei weitere Rettungsfahrzeuge gerufen, die 12.31 Uhr eintrafen, zwei Minuten nach dem Unfall also. Schneller geht es wohl kaum.

Nur, auf dem wahrscheinlich 1983 fertiggestellten neuen Nürburgring wäre es gar nicht erst zu diesem Auffahrunfall gekommen. Die Rennleitung hätte sich dann nämlich auch nicht davor gescheut, einen Abschleppwagen für den am Straßenrand stehenden

Rennen stattfand. Auf der neuen kurzen Piste kann es solche Verzögerungen nicht mehr geben, weil die Inspektion viel schneller erfolgen kann.

Die Angst vor dem alten Ring hatte die Rennleitung gleich nach der ersten Runde gepackt, als Rahals Wagen stehengeblieben war. Auch die ständig vorgebrachten Bitten von Rahals Mechanikern, das 350 000 Mark teure Auto abzuschleppen, wurden abschlägig beschieden. Begründung: Das sei zu gefährlich, so etwas sei eben allenfalls erst in drei Jahren – also auf dem neuen Sicherheits-Ring – möglich. Wohl auch deshalb ermittelt seit gestern die Staatsanwaltschaft Koblenz wegen „fahrlässiger Tötung gegen Unbekannt“.



Die Staatsanwaltschaft ermittelt wegen fahrlässiger Tötung: Polizeisten vor dem Autowrack, vorne die Trümmer des Porsche von Müller.

FOTO: SIMON

Wagen zu schicken. Denn jenes Abschleppfahrzeug würde sich ja auf der eigens dafür geschaffenen Sicherheitspiste im Innenraum zum Gefahrenort bewegen und auf eben dieser Strecke, ohne die am Rennen Beteiligten zu gefährden, dieses Auto ins Fahrerlager bringen können.

Eine zweite Sache: Das Rennen wurde am Sonntag erst vier Runden nach Müllers Unfall abgebrochen. Und zwar deshalb, weil dies nach dem Reglement nur der Rennleiter tun darf. Der schickte seinen Stellvertreter Laux zum Unfallort, um inspizieren zu lassen. So ging Zeit verloren, in der auf einer am Unfallort durch zwei brennende Autos zu zwei Dritteln nicht mehr befahrbaren Piste noch das

Freilich, Rahals Mechaniker hatten nicht darauf gedrungen, einen Lastwagen zu schicken, der die anderen im Rennen Befindlichen gestört hätte. Sie hatten daran gedacht, das in Sichtweite stehende Rettungsfahrzeug zu benachrichtigen, um den 1025-kg-Wagen, auf den Müller aufprallte, aus der „direkten Schußlinie“ (so der deutsche Rennfahrer Helmut Henzler) zu schleppen.

Fazit: Die (vergeblichen) Rettungsmaßnahmen erfolgten prompt, doch es hätte eine derart dramatische Situation gar nicht erst gegeben, wenn auf einer anderen Strecke gefahren worden wäre. Für die neue Piste, 80 Millionen Mark teuer, soll im Juni der erste Spatenstich erfolgen.

nuerburgring: bund ausgeschieden

duesseldorf, 24. juni (sid) der schlussakt fuer den bau des neuen nuerburgrings wurde auf einer aufsichtsratsitzung der nuerburgring gmbh am dienstag vollzogen. dabei wurde der vertrag ueber das ausscheiden des bundes aus der gesellschaft unterzeichnet. die vom bund geleistete abstandssumme betraegt 40 millionen mark. sie wurde bereits vergangenen monat vom haushaltsausschuss des deutschen bundestages bewilligt, die neue 4,5 km lange rennstrecke soll 79 millionen mark kosten.

hauptgesellschafter der nuerburgring gmbh ist ab sofort mit 99,9 prozent das land rheinland-pfalz. 0,1 prozent besitzt wie bisher der landkreis ahrweiler. eine veraenderung der gesellschafteranteile soll erst im naechsten jahr erfolgen. geplant ist eine beteiligung des von den motorsport-verbaenden gegruendeten vereins "ja zum nuerburgring", dessen vereinskapital durch die unterstuetzung prominenter rennfahrer inzwischen auf ueber sechs millionen mark angestiegen ist.

vor dem offiziellen baubeginn sind noch grundstuecksverhandlungen mit den gemeinden nuerburg und muellenbach zu klaeren. da beide gemeinden stark vom fremdenverkehr um den nuerburgring profitieren, rechnet die nuerburgring gmbh damit, dass in kuerze auch die letzten hindernisse fuer den ring-neubau beseitigt sind.

Fahrer geben für den Nürburgring Autogramme:

Manfred Winkelhock und Walter Röhrl bei einer Pressekonferenz des ADAC
Nordrhein in Köln 1981



DEUTSCHE I I EIFELPOKALRENNEN



DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Solomotorräder aller Klassen
Superbike bis 1300 ccm

NÜRBURGRING - 22./23. AUGUST 1981

Pressemitteilung

Nr. 1 / 10. August 1981

Liebe Kollegin, lieber Kollege !

Das Wichtigste zuerst: Doppel-Weltmeister Anton Mang aus Inning kommt zum Nürburgring. Bei der Deutschen Tourist-Trophy, dem vierten Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft am 23. August, startet er in den Klassen bis 250 und 350 ccm. Es ist sein erster Start in Deutschland, seit er in Silverstone und Imatra beide Titel gewonnen hat.

Mangs Start in der Eifel ist Ausdruck einer engen Verbundenheit mit dem Nürburgring. Seit Monaten unterstützt er engagiert den Verein "Ja zum Nürburgring". Beim 8-Stunden-Rennen, wo er gerne gefahren wäre, beteiligte sich Mang an Aktionen zugunsten des Vereins. Denn für ihn steht fest: Ohne den Nürburgring sähe es schlecht aus für den deutschen Motorsport. Selbst zwei permanente Kurse sind zu wenig für Nachwuchs-Schulung. Provisorisch abgesteckte Strecken auf Flugplätzen erfordern eine ganz andere Fahrtechnik als die Rennen um die Weltmeisterschaft.

Im Rennen der Klasse bis 350 ccm erwartet die Zuschauer ein Hauch von "WM-Revanche". Mangs Gegner heißt Jon Ekerold. Der Südafrikaner verlor in diesem Jahr praktisch kampflos seinen WM-Titel an den Deutschen, weil er sich im Juni in Raalte/Niederlande bei einem Sturz den rechten Fuß brach. "Bis zur Nürburgring-TT bin ich wieder der Alte", sagte Ekerold bei seiner Startzusage. Eine Warnung an Anton Mang?

Veranstalter: ADAC Nordrhein 5000 Köln 51 Alteburger Straße 375

Pressebetreuung: Prosport Presse Service -PPS- Telefon 0221/3799708 Telex 02802206 adac d

Jürgen Baumgarten

"Für den neuen Nürburgring durchs Feuer"

Motorrad-Stuntman Jürgen Baumgarten hält für die Besucher des Acht-Stunden-Rennens eine besondere Attraktion parat: Am Samstagabend wird der ehemalige Motocross-Fahrer im Start-Ziel-Bereich einige seiner tollkühnen Motorrad-Sprünge vorführen. Höhepunkt der Darbietung ist ein Satz durch ein brennendes Plakat mit der Aufschrift "Ja zum Nürburgring". Baumgarten: "Für den neuen Nürburgring gehe ich durchs Feuer." Der Stuntman nimmt für seinen Einsatz keinen Pfennig Geld, denn er ist überzeugt: "Ich glaube, daß der Neubau des 'Rings' nicht nur dem Rennsport, sondern dem gesamten Motorsport in Deutschland zu Aufschwung verhelfen wird."

Letzte Meldung:

Jon Ekerold führt beim 8-Stunden-Rennen mit Holmut Döhne

Motorrad-Weltmeister Jon Ekerold (350 ccn) bestreitet zusammen mit Holmut Döhne das Acht-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring auf einer Eckert-Honda. Der Südafrikaner - "Die Nordschleife ist für mich eine der schönsten Strecken der Welt" ist außer Anton Mang einer der wenigen Grand-Prix-Fahrer, die den Nürburgring als echte sportliche Herausforderung ansehen. Hier gewann er im August 1980 seinen Titel, nach einem mitreißenden Duell gegen Mang, von dem man noch heute an den Bierthecken zwischen "Hatzenbach" und "Schwalbenschwanz" schwärmt.

Nürburgring: Spatenstich am 30. November =

Düsseldorf (sid) Nach fast fünfjährigen Verhandlungen über den Neubau des Nürburgrings erfolgt am 30. November die Grundsteinlegung. Den ersten Spatenstich nimmt der Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, Bernhard Vogel, im Beisein von internationaler Rennsportprominenz vor.

Der neue Kurs wird nur noch 4,1 Kilometer lang sein und allen Erfordernissen des modernen Motorsports genügen. Die 1927 erbaute 22,8 Kilometer lange Nordschleife bleibt bestehen. Allerdings werden auf ihr künftig lediglich kleinere Veranstaltungen ausgetragen. Die Nordschleife wird seit 1977 von den Formel 1-Fahrern aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Dem Boykott vorausgegangen war der schwere Unfall des Österreichers Niki Lauda beim Großen Preis von Deutschland 1976. Seitdem findet der deutsche Grand Prix im Hockenheim Motorsportplatz statt.

Der neue Nürburgring soll 79 Millionen Mark kosten. Die Kosten teilen sich das Land Rheinland-Pfalz und der Bund, der die Freigabe von 45 Millionen Mark Bundesmitteln allerdings mit seinem Ausscheiden aus der Nürburgring GmbH verknüpfte.

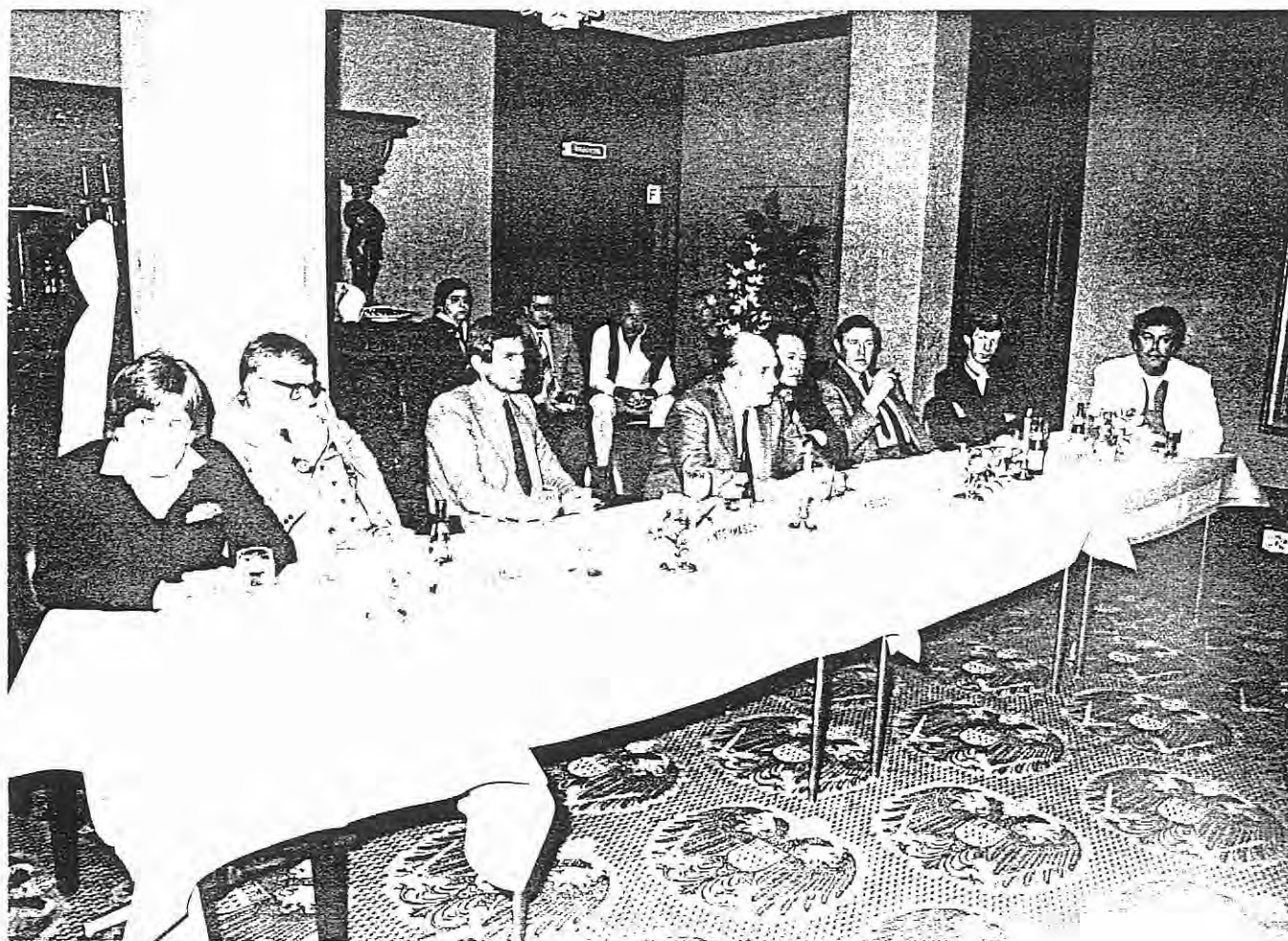
Für die Fremdenverkehrsindustrie in der Eifel ist der Neubau der weltbekannten Rennstrecke von existenzieller Bedeutung. Durch den Formel 1-Boykott hatte der Nürburgring immer mehr an Attraktivität verloren. Experten rechnen mit einer Bauzeit von drei Jahren.

sid hz

162016 nov 81

Fahrer setzen sich für den Nürburgring ein:

Pressekonferenz vom ADAC Nordrhein in Köln 1981



Erste Rennen 1983

Neuer Nürburgring "angestochen" =

Nürburgring (sid) Am Montag um 16.15 Uhr begann für den deutschen Motorsport eine neue Zeitrechnung. Dr. Bernhard Vogel, der Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, setzte sich in einen Bagger und hob in Anwesenheit zahlreicher Prominenz aus Politik und Sport den ersten Kubikmeter Erde zum Neubau des Nürburgrings aus. Der Kälteeinbruch mit Eis und Schnee konnte an diesem Tag den Optimismus der Nürburgring GmbH nicht trüben, daß es nach exakt fünf Jahre langen Verhandlungen bald wieder Formel 1-Rennen auf dem Nürburgring geben wird. Laut Netzplan sollen die ersten Rennen auf einem Teilstück des neuen Rings 1983 ausgetragen werden. Mit der endgültigen Fertigstellung der nur noch 4,1 km langen Strecke wird im Frühjahr 1984 gerechnet. Die 22,8 km lange Nordschleife des Nürburgrings, die seit dem schweren Unfall des Österreichers Niki Lauda beim Großen Preis von Deutschland 1976 von der Formel 1 boykottiert wird, bleibt in Betrieb und wird vornehmlich für Langstreckenrennen benutzt.

Der neue Nürburgring kostet 80 Millionen Mark. Die Summe wird finanziert je zur Hälfte von Land Rheinland-Pfalz und der Bundesregierung, die damit jedoch als Gesellschafter der Nürburgring GmbH ausscheidet. Hauptanteilseigner ist jetzt Rheinland-Pfalz mit 99,9 Prozent und der Landkreis Ahrweiler mit 0,1 Prozent. Ministerpräsident Vogel betonte beim "Spatenstich", daß man sich diese Investitionen lange überlegt habe. Die Landesregierung sei zu der Überzeugung gekommen, daß allein der Neubau des Nürburgrings und damit der Erhalt der traditionsreichen Rennstrecke auf lange Sicht den Fremdenverkehr und damit auch Tausende von Arbeitsplätze in der Region um den Nürburgring sichern werde. Der Nürburgring sei das ganze Jahr über Ausflugsziel für Hunderttausende von Autofahrern. Diese Attraktion sei für den Fremdenverkehr in der Eifel von allergrößter Bedeutung. Die Entscheidung für den neuen Kurs, der künftig 120.000 Zuschauern Platz bietet, sei deshalb noch mehr für die Region als für den Motorsport gefallen, sagte Ministerpräsident Vogel.

sid hz