

Der Grenzlandring

Geringfügig überarbeitete Fassung von: Marco Kieser: Der Grenzlandring. Erschienen in: Hörsaal, Amt und Marktplatz. Forschung und Denkmalpflege im Rheinland, Festschrift für Udo Mainzer zum 60. Geburtstag, hrsg. v. Claudia Euskirchen, Marco Kieser u. Angela Pfotenhauer (= Sigurd-Greven-Studien, Bd. 6), Regensburg: Schell & Steiner, 2005 (ISBN 3-7954-1766-X), S. 135-149



Entlang der deutschen Westgrenze verdichten sich großflächige Strukturen besonderer Art: Schneisen und Rodungen im Wald, Siedlungen ohne Namen oder wie auf dem Reißbrett gezogene wirkende Wegeverbindungen. Es sind Flugplätze, Kasernen, Planstädte, überdimensionierte Straßen – Überreste der heißen und kalten Kriege des 20. Jahrhunderts.

Am bekanntesten und am besten dokumentiert ist sicher der Westwall mit seiner Kette von Bunker- und Geschützstellungen, Absperranlagen etc. Die beabsichtigte Beseitigung einzelner Teile hat in den letzten Jahren immer wieder Proteste hervorgerufen, was zeigt, dass er inzwischen als Teil der historischen Kulturlandschaft verbreitet akzeptiert ist und, wie so häufig bei Relikten dieser Zeit und dieses Charakters, Ruinenromantik, Geschichtsbewußtsein und -pädagogik, Militärnostalgie oder Heimatgefühl auf sich zieht und speist. [1]

Am nördlichen Rand des in dieser Hinsicht besonders interessanten Abschnitts zwischen Aachen und Venlo sperren sich die (Beton-)Reste des ehemaligen Fliegerhorstes in der Venloer Heide beharrlich dagegen, der Natur zurückgegeben zu werden. Dort gab es schon seit Ende des 19. Jahrhunderts ein Manövergebiet des holländischen Militärs, dann vor dem Ersten Weltkrieg zusätzlich ein Flugfeld, das die deutsche Wehrmacht nach der Okkupation im Zweiten Weltkrieg zu einem Nachtjägerflugplatz ausbaute. 1945 wurde der Großteil der Anlagen gesprengt und als Ruinen im Wald zurück gelassen; kleinere Bereiche dienen heute u. a. als Segelflugplatz (Venlo), Landschulheim, Munitionsdepot der Bundeswehr (Straelen) oder Künstlereremitage. [2]

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dieses Grenzgebiet dann vollends zu einer vom Militär durchdrungenen Landschaft: Flugplätze der Besatzungsmächte im Elmpter Wald, in Wildenrath und bei der Teverener Heide, die Selfkantkaserne der Bundeswehr in Geilenkirchen, die englische Kaserne Rothenbach bei Effeld oder das NATO-Hauptquartier Rheindahlen, eine ab 1953 völlig neu angelegte Stadt im Hardter Wald bei Mönchengladbach – die Aufzählung ist keineswegs vollständig. [3]

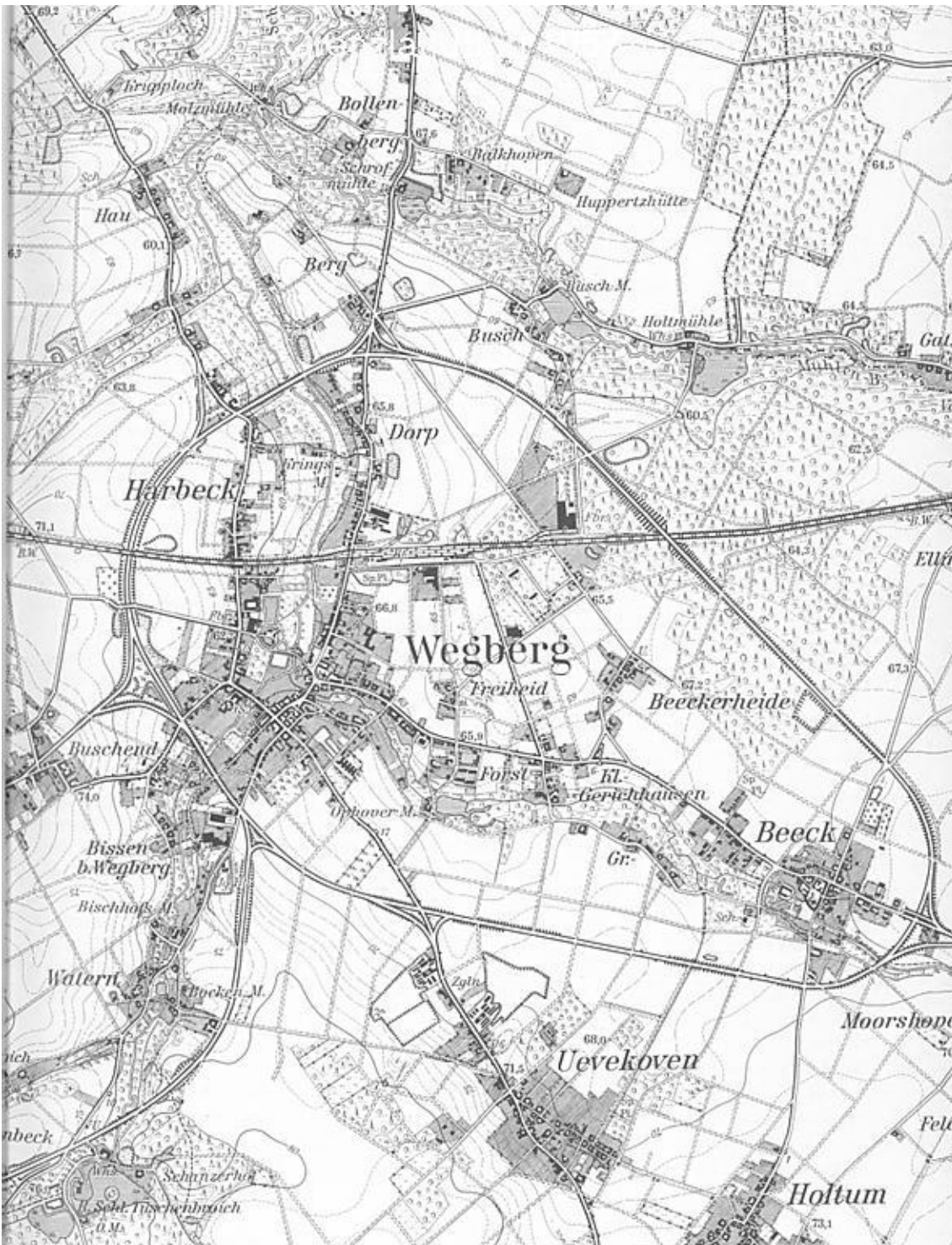
Und dann, ganz nah bei Wildenrath und Rheindahlen, eine weitere merkwürdige Figur: eine 9 km lange, etwa ovale Ringstraße rund um die beiden Orte Wegberg und Beeck, deren Zweck sich auf den ersten Blick nicht so recht erschließen mag – der Grenzlandring.

Die “Entdeckung”

»Längs der belgisch-niederländischen Landesgrenze war der Westwall, eine Vielzahl von Bunkerstellungen aus Stahlbeton, entstanden, der den Krieg aus dem Westen auffangen sollte. Aus rein strategischen Gründen wurde damals in der Gemeinde Wegberg eine Umgehungsstraße gebaut, die unabhängig von den in Wegberg und Beeck vorhandenen engen Straßen eine Verbindung mit den zahlreich vorhandenen Bunkern sichern sollte. So wurde die Provinzialstraßenbauverwaltung mit der Enteignung der Privatgrundstücke und dem Bau des heutigen Grenzlandringes beauftragt. Das Bauunternehmen August Lindemann KG aus Köln, das sich auf die Fertigung von Betonstraßen spezialisiert hatte, führte die Straßenbauarbeiten von Juni 1939 bis Juni 1942 aus. – Nach dem Krieg wunderte sich der Rheydter Oberbürgermeister Dr. Markus, auf einer Geschäftsreise von Dalheim kommend, daß er sich praktisch im Kreis drehte. (...) Er hatte in Dalheim zu tun gehabt, kam auf der Rückfahrt über die Straße und begegnete einem Radfahrer mit einem Spitzbart und Tirolerhut nach einer Weile zum zweiten Mal. Sein Begleiter sieht zum zweiten Mal dieselbe Kuh. Die Rennstrecke war entdeckt. Dr. Markus, der Mann mit kombinatorischer Begabung, interessiert den bekannten Rennfahrer Teddy Vorster. Sie gaben der Strecke den Namen ›Grenzlandring‹. Längst hat Dr. Markus andere Arbeiten übernommen. Dem Präsidenten Vorster, einem Mann mit jugendlichem Elan und Energie, ist es mit zu danken, daß der Ruf des Ringes als einer bekannten Flachrennstrecke in die Motorsportwelt getragen wurde.« [4]

Soweit Bau- und Entdeckungsgeschichte, wie sie seit mehr als 50 Jahren kolportiert werden. Insbesondere die Erzählung von dem nachts im Kreis umher irrenden Bürgermeister existiert in mehreren Varianten unterschiedlicher Ausschmückung, ebenso die zeitgenössische Schlagzeile von der »schnellsten Rennstrecke der Welt«. Bekannt ist außerdem, dass hier von 1948 bis 1952 einmal jährlich Hochgeschwindigkeitsrennen für Autos und Motorräder abgehalten wurden, und dass ein schwerer Unfall – 1952 raste ein Wagen in die Zuschauer, 13 (nach manchen Quellen 14) Tote und mehrere Dutzend Verletzte waren zu beklagen – die Austragung der Rennen beendete.

Darüber hinaus aber bleiben Fragen: Kann man Entstehungs- und Entdeckungsgeschichte in der oben zitierten Eindeutigkeit und Schlichtheit glauben? Wenn nein, was wird dadurch verdeckt? Warum z.B. wurde ein geschlossenes Oval gebaut, wenn doch nur eine Ortsumfahrung geplant war? Kann die Straße nach dem Krieg dem Oberbürgermeister der nur wenige Kilometer entfernten Stadt Rheydt tatsächlich unbekannt gewesen sein? Welchen Stellenwert hatten die Rennen so kurz nach dem Krieg, für den Sport, aber auch für die Region? Wer waren die handelnden Personen? – Unversehens entwickeln vermeintlich banale Gegenstände wie eine Straße und eine Sportveranstaltung einen Sog, der in ganz andere, sozial-, wirtschafts- und mentalitätsgeschichtliche Dimensionen führt.



Die Entstehung

Offenbar ohne außerhalb Wegbergs zur Kenntnis genommen worden zu sein, hat der Heimatforscher Jochen Pothmann bereits 1995 den tatsächlichen Grund für Form und Größe des Grenzlandringes veröffentlicht. »In der Planungsphase waren zunächst zwei ca. 6 KM lange Umgehungsstraßen (Nord und Süd) vorgesehen. (...) Auf Anregung der Bezirksplaner der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland – Bezirksstelle Aachen – wurde die Planung von zwei Straßen geändert zugunsten einer Ringform um die beiden Orte. Eine Mitbenutzung der zu bauenden Ringstraße durch das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) in Rheindahlen als Test-, Schul- und Demonstrationsstrecke scheint in der Planungsphase vorgesehen gewesen zu sein.« [5]

Das NSKK war die für Verkehr und Motorisierung zuständige Parteiorganisation der NSDAP. Als parteiinterner ›Fahrdienst‹ gegründet, wurde es im Dritten Reich tragender Arm der Motorisierungspolitik des Regimes, welche sich u. a. im Straßen- und Autobahnbau, der Volkswagenentwicklung oder auch der Motorsportförderung äußerte. Neben der Durchführung von motorsportlichen Veranstaltungen aller Art betrieb sie u. a. insgesamt etwa 30 Motorsportschulen, die zunächst noch als »Art eines Freizeitlagers für sportlich begeisterte NSKK-Männer präsentiert« wurden, in denen aber immer stärker eine paramilitärische Ausbildung und weltanschauliche Schulung für den motorisierten Teil der Wehrmacht dominierte. [6]

Eine NSKK-Schule Niederrhein hat bereits ab 1933 in Süchteln bestanden; eine Motorrad-Geländestrecke auf den Süchtelner Höhen diente dort als Übungsstrecke. [7] Nach ergebnislosen Diskussionen mit der Stadtverwaltung (u. a. um die ungenügenden Baulichkeiten) siedelte sie nach Rheindahlen über, wo im ausgebauten Komplex einer alten Fabrik im März 1938 eine der größten Einrichtungen ihrer Art eröffnet wurde. [8]

Über die von ihm kontrollierte Oberste Nationale Sportbehörde (ONS) zog das NSKK auch die Organisation des Motorsports im engeren Sinne an sich und hatte damit eine Schlüsselstellung in einem wichtigen propagandistischen Bereich des NS-Regimes inne. Nicht von ungefähr wirkt die Erinnerung an die "Silberpfeile" der 1930er Jahre, d.h. der Grand Prix-Werksmannschaften von Mercedes-Benz und Auto Union mit Fahrern wie Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer, Hans Stuck oder Manfred von Brauchitsch, bis heute nach, meist eingewoben in ein Gespinnst aus den immer gleichen – "unpolitischen" – Erzählungen und Mythenbildungen. Die enorme regimestabilisierende Bedeutung dieses Spitzensports wird dabei aber nur selten und dann meist pflichtschuldig oberflächlich thematisiert. Viktor Klemperer hat sie so beschrieben: »Die zeitlich zweite Uniform, in der nazistisches Heldentum auftritt, ist die Vermummung des Rennfahrers, sind sein Sturzhelm, seine Brillenmaske, seine dicken Handschuhe. Der Nazismus hat alle Sportarten gepflegt, und rein sprachlich ist er von allen andern zusammen nicht derart beeinflusst wie vom Boxen; aber das einprägsamste und häufigste Bild des Heldentums liefert in der Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer: nach seinem Todessturz steht Bernd Rosemeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie. (...) Wenn der junge Mensch sein Heldenbild nicht von den muskelbeladenen nackten oder in SA-Uniform steckenden Kriegergestalten der Plakate und Denkmünzen dieser Tage abnimmt, dann gewiß von den Rennfahrern.« [9]

Eine derartig großzügige, eigens erbaute Übungsstrecke wie der Grenzlandring ist jedoch bei keiner der anderen NSKK-Schulen bekannt. [10] Daher und wegen der entsprechenden Veranstaltungen nach 1945 liegt die Frage nahe, ob die Ringstraße vielleicht schon von Anfang an als Rennstrecke geplant war.

Rennstrecken

Die ersten permanenten, eigens für die Abhaltung von Auto- und/oder Motorradrennen gebauten Rennstrecken entstanden im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Vorbild waren zunächst Rad- oder Pferderennbahnen, d.h. es handelte sich um annähernd ovalförmige Bahnen, deren Kurven mehr oder weniger überhöht waren (Steilkurven). Ältestes Beispiel in Europa ist die Brooklands-Bahn in England, 1907 eröffnet, der bis heute wohl bekannteste Vertreter dieses Typs, Indianapolis (USA), stammt aus dem Jahr 1909. Deutschland war 1904 Ausrichter des internationalen Gordon-Bennett-Rennens, Vorläufer der späteren Grand Prix. Hierfür wurde ein Rundkurs auf öffentlichen Straßen im Taunus (mit der Saalburg als Start und Ziel) abgesperrt, danach begannen aber vom Kaiserhaus geförderte Planungen für den Bau einer modernen, zweckgerichteten Rennstrecke. Um 1907/08

lagen Vorschläge aus verschiedenen Teilen des Reiches vor, von denen eine Ovalbahn im Raum Aachen-Monschau und eine bereits autobahnähnliche "Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße" im Taunus als die chancenreichsten galten. Der Zuschlag für die Errichtung einer AVUS fiel dann aber bekanntlich an Berlin (1913 begonnen, 1921 eingeweiht). [11] Die erste für Rennen benutzte Ovalbahn in Deutschland war die 1916-1919 gebaute Versuchsstrecke der Opel-Werke bei Rüsselsheim (Opelbahn). Somit bestanden Mitte der 1920er Jahre in Deutschland zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken, daneben gab es mehrere Einzelveranstaltungen auf öffentlichen, abgesperrten Straßen (als Rundkurs oder Bergrennen, z.B. Solitude, Eifelrennen bei Nideggen, Dreieckskurse in Buckow, Schleiz oder Marienberg). Mit dem 1927 eröffneten Nürburgring, der ebenfalls bereits auf Vorkriegsüberlegungen zurück ging, kam ein topographisch abwechslungsreicher und daher an Fahrer und Material besondere Ansprüche stellender Kurs dazu, während in Italien, Frankreich oder England, die allerdings über ein höher entwickeltes Straßenrennen-Wesen verfügten, beim Bau permanenter Rennstrecken nach wie vor der Hochgeschwindigkeits-Gedanke dominierte (Ovalrennstrecken mit Steilkurven in Monza 1922, Sitges-Terramar b. Barcelona, 1923, Montlhéry b. Paris 1924).

Die staatliche Förderung des Motorsports im Dritten Reich, dessen Spitzensport auch eine verbreiterte Basis nachfolgen sollte, hatte natürlich auch Auswirkungen auf die zugehörigen Sportstätten. Die AVUS in Berlin erhielt 1936/37 neue Baulichkeiten und ihre berühmte Steilkurve, Hockenheim wurde 1938 ausgebaut und in Sachsen waren 1940 die Bauarbeiten für eine zweite "Gebirgsrennstrecke" (neben dem Nürburgring), den Deutschlandring, bereits weit gediehen, bevor der Krieg eine Inbetriebnahme verhinderte. [12]

Hinweise dafür, dass auch die Ringstraße um Wegberg von Anfang an für Rennveranstaltungen vorgesehen war, sind bislang nicht bekannt, und einige Punkte ihrer Ausführung sprechen eher dagegen: zum einen die so gut wie nicht vorhandene Kurvenüberhöhung, was zwar kein Hindernis für Rennsportveranstaltungen, aber doch Stand der Technik gewesen wäre. Entscheidender aber sind das vollständige Fehlen jeglicher Infrastruktur (Tribünen, Zeitnahme- oder Verwaltungsgebäude etc.) und u. a. die geringe Breite der Straße. Der zur selben Zeit geplante Deutschlandring sollte eine Mindest-Fahrbahnbreite von 12 m erhalten, wohingegen die Wegberger Ringstraße größtenteils lediglich 6,80 m Breite besaß. Eine solch schmale Fahrbahn ist für eine zu diesem Zweck gebaute Rennstrecke eigentlich nicht denkbar und allenfalls für Motorradrennen geeignet. Genau diese Punkte standen nach dem Krieg dann auch im Mittelpunkt fachlicher Kritik an der Eignung des Grenzlandringes als Rennstrecke. Schließlich kommt noch hinzu, dass die Lage der Strecke für geschlossene Veranstaltungen äußerst unpraktisch war, da die innerhalb des Ringes liegenden Gemeinden an den Rennwochenenden beinahe von der Außenwelt abgeschnitten waren. Schon die AVUS-Planungen vor dem Ersten Weltkrieg hatten dagegen selbstverständlich die kreuzungsfreie Unabhängigkeit der Strecke von öffentlichen Verkehrswegen vorgesehen.

Man muß daher wohl konstatieren, dass der Grenzlandring tatsächlich eher in die Reihe jener hypertrophen Projekte der NS-Zeit einzureihen ist, die jenseits jeder rationalen oder zweckmäßigen Dimension standen. Man mag aus dieser auch für NSKK-Schulen nach heutigem Kenntnisstand einzigartigen Anlage vielleicht auf die Bedeutung schließen, welche der Schule in Rheindahlen – ein »Bollwerk der deutschen Motorisierung« [13] – beigemessen wurde. Notwendig war eine solche Übungsstraße für die Motorsportschule aber sicher nicht; und wegen des Weltkriegs wurde sie – soweit bekannt – von ihr auch nie gebraucht. Von praktischem Nutzen war sie erst für den Rückzug der deutschen Truppen am Ende des Krieges.



Die Aneignung

Luftaufklärungsphotos belegen, dass die Ringstraße den Alliierten bereits während des Krieges bekannt war. Von einem kleinen Bombardement mit geringer Wirkung abgesehen, wurde sie von ihnen nicht zerstört, vielmehr nach dem Einmarsch erst von amerikanischen, dann von britischen Truppen benutzt, als Betriebsstofflager-Straße, Fahrzeugabstellplatz und Feldflugplatz. 1946 wurde

der Ring für den – geringen – öffentlichen Verkehr freigegeben, ein kleiner, etwa 300 m langer Abschnitt wurde 1948 von den Briten noch einmal als Autowerkstatt requiriert. [14]

Wie kam es aber zu jenen Motorsport-Veranstaltungen zwischen 1948 und 1952, die die Ringstraße berühmt machten? Hierzu ist ein Blick auf die voran gegangenen Rennaktivitäten in der Region notwendig – und auf die handelnden Personen, die nach dem Krieg angesichts zerstörter oder erst wieder langsam im Aufbau befindlicher Strukturen und Institutionen die Initiative ergriffen.

Natürlich hatten die seit 1922 um Nideggen veranstalteten Eifelrennen und dann vor allem die Eröffnung des Nürburgrings 1927 eine nachhaltige Wirkung auf die rheinische Motorsportszene, die aber insgesamt überschaubar blieb, wie der gesamte Sport, der sich im Automobilbereich noch überwiegend auf Fabrik- oder die klassischen "Herrenfahrer" beschränkte; Breitensportcharakter hatten vor 1945 allenfalls Motorradrennen. Westlich der Rhein-Ruhr-Schiene um Düsseldorf und Köln gab es in den 1920er und 1930er Jahren im Raum Aachen-Mönchengladbach-Krefeld dennoch einige bekannte Aktive. So existierte in Aachen in den 1920er Jahren mit den Fafnir-Werken eine motorsportlich äußerst aktive Automobilfabrik, außerdem hatte sich in der Region eine rege Motorradszene gebildet, aus der Paul Weyres (Aachen) und der Erkelenzer Paul Rüttchen [15] heraus ragten. Im Automobilbereich erlangte der Geilenkirchener Bauunternehmersohn Paul Heinemann in den 1930er Jahren als BMW-Werksfahrer internationale Bekanntheit. [16] Mit Eugen Krings aus Aachen, Gesellschafter der Weberei Dechamps & Drouven, und Friedrich Dilthey aus Rheydt gehörten zwei Textilunternehmer zum festen Stamm in den kleineren Sportwagenklassen. Dilthey, auch ein begeisterter Flieger und mehrfacher Teilnehmer bei der Rallye Monte Carlo, fuhr zusammen mit Weyres in den 1930er Jahren einen »Kleinrennwagen« des in Düren ansässigen Künstlers und Konstrukteurs Ernst Neumann-Neander, der wohl auch andere Geldgeber in Rheydt, seinerzeit immer noch eine reiche Textilstadt, besaß. [17]

Es gab also bereits ein entsprechendes Umfeld, als Mitte der 1930er Jahre ein weiterer Textilunternehmer aus Rheydt mit seinem englischen MG und einem BMW 328 die Bühne des deutschen Motorsports betrat: Emil "Teddy" Vorster, der spätere "Kopf" des Grenzlandrings.

Zusammen mit seinem Bruder war der 1910 geborene Emil Vorster Inhaber und Geschäftsführer der Seidenweberei C. C. Bang (gegründet 1850). Fabrik und Direktorenwohnhaus befanden sich seit 1904 in der Johannes-, später: Urftstraße 154. [18] Zeitgenössische Berichte, eindrucksvoller aber noch jene, die ihn persönlich kannten, schildern den auf Fotos häufig etwas unersetzelt und älter wirkenden Vorster als impulsiven "Macher", der es verstand, Leute mitzureißen, aber auch zu organisieren und zu bestimmen – Eigenschaften, die dem Klischee des Unternehmertums entsprechen, und die ihm bei seiner Nachkriegskarriere im Motorsport zu Gute kamen. Der nur "Teddy" genannte Vorster lebte – vielleicht demonstrativer als andere – auf großem Fuße, und sein "way of life", obwohl in der Rennsportszene auch damals nicht außergewöhnlich, war der eher betulichen Autopresse die ein oder andere süffisante Bemerkung wert. 1956 heiratete Vorster die Film- und Theaterschauspielerin Ruth Lommel [19], die 1975 unter dem Pseudonym Gabi Valentin und mit dem bezeichnenden Titel »Meine Ehe mit dem Boss« einen humoristischen Schlüsselroman über ihr gemeinsames Leben veröffentlichte, wobei die Schilderung der wohl relativ "liberal" geführten Ehe bisweilen eher einer Abrechnung mit dem als unkultivierten Geldprotz gezeichneten Vorster gleich kommt. [20]

Der Lebensstil Vorsters drückte sich außer in der Leidenschaft für schnelle Autos, Motorboote oder Luxusreisen auch noch in anderer Form aus, nämlich im selbstverständlichen Zugang zu aktuellen Kunst- und Dekorationsströmungen. Nicht von ungefähr verdankt die "Seidenstadt" Krefeld den modeproduzierenden Textilunternehmern ihre bedeutenden Wohn- und Gewerbebauten von Ludwig

Mies van der Rohe, Egon Eiermann und Bernhard Pfau. [21] Und es waren vor allem die jüngeren, nach 1900 geborenen Unternehmer, die sich dem Neuen Bauen in Architektur und Raumgestaltung zuwandten und sich natürlich auch der damit verbundenen Konnotationen statushalber bedienten. So erhielt der 1904 geborene Bernhard Pfau einen seiner ersten Wohnhaus-Aufträge 1931/32 von Walter Kaiser in Viersen, dem Erben der Lebensmittel-Filialkette "Kaiser's Kaffeegeschäft". Als Architekt hatte sich Pfau, trotz der für seinen Stil widriger werdenden Zeitumstände, Mitte der 1930er Jahre etabliert, und durch Beziehungen seiner Bauherren untereinander sowie über Industrie- und Gewerbeausstellungen Kontakte auch in die breite Schicht der Textilunternehmer am linken Niederrhein geknüpft. [22] Vorster war einer von ihnen. Im Nachlaß Pfau sind Skizzen und Entwürfe für verschiedene Zimmereinrichtungen im Wohnhaus Vorsters erhalten. Die frühesten Zeichnungen datieren aus dem Jahr 1937; da keine Ausführungspläne vorliegen, ist fraglich, ob sie tatsächlich verwirklicht wurden, im überaus sachlichen Stil entsprechen sie den Einbauten, die für das Wohnhaus Kaiser in Viersen überliefert sind. Nach dem Krieg leitete Pfau zwischen 1949 und 1952 den Wiederaufbau und Erweiterung von Vorsters Rheydter Fabrikgebäuden, 1947-1951 baute er außerdem an das Wohnhaus einen eingeschossigen, bungalowartigen Erweiterungsflügel mit für ihn charakteristischer Glasbausteinwand am Flur, offener Liegehalle und Swimming Pool an – letzterer der Mittelpunkt legendärer Feste, die Vorster in seinem Haus gab. [23] Fabrik und Wohnhaus sind heute abgerissen. Für einen anderen Textilunternehmer, Richard Vogelsang, errichtete Pfau 1949 eines seiner Hauptwerke: das Wohnhaus Moylandstraße 23 in Krefeld, das als anschaulich erhaltenes, selten konsequent gestaltetes Beispiel der Wiederaufnahme des Neuen Bauens nach 1945 in die Denkmalliste eingetragen ist. [24] Vogelsang war auch in Vorsters Firma involviert – und 1948-1959 Erster Vorsitzender des Automobil- und Motorsportclubs Krefeld sowie Organisationschef der Grenzlandring-Rennen.

Unternehmer wie Vorster als Finanziers und teilweise auch als Fahrer einerseits, Bastler und versprengte Techniker und Konstrukteure der großen Firmen andererseits waren es, die unmittelbar nach 1945 den Motorsport, speziell den Automobilsport in Deutschland wieder in Gang brachten. Der im Dritten Reich staatlich geförderte Spitzensport der Werke Mercedes, Auto Union oder BMW war zusammengebrochen, die Firmen hatten erst einmal andere Sorgen. Autorennen fanden aber bereits wieder 1946 statt, große und kleine Amateure blieben dabei auf den sukzessive wiederhergestellten Rennstrecken, auf alten oder neuen Straßenkursen (z.B. Solitude und Schottenring, aber auch im Aachener Wald) oder improvisierten Autobahnkursen wie in Köln unter sich. [25]

Vorster, vor dem Krieg meist noch unter "ferner liefen", machte nun auch hier Nägel mit Köpfen. 1947 begann er mit seinem aufwendig vorbereiteten Vorkriegs-MG wieder Rennen zu fahren und wurde gleich erfolgreichster Fahrer seiner Klasse. [26] Außerdem gab er bei dem Münchner Konstrukteur Alex von Falkenhausen einen neuen Wagen in Auftrag; wahrscheinlich war er eine Zeitlang Hauptgeldgeber für dessen Firma AFM, die in den Nachkriegsjahren neben Veritas eine der beiden deutschen Renn- und Sportwagenhersteller von Format gewesen ist. Für seinen eigenen Sportwagen ließ sich Vorster dann noch von dem Düsseldorfer Motorbootbauer und Hobbyrennfahrer Curt Delfosse [27] eine Stromlinienkarosserie maßschneidern, so dass sein Wagen schon optisch neben den redlichen, aber einfachen Bastelerzeugnissen der meisten seiner Mitkonkurrenten eine andere Klasse darstellte. Nur mit Pech verlor Vorster 1948 die Deutsche Meisterschaft seiner Kategorie. Die Saison 1949 war hingegen ein Desaster, erst verletzte er sich selbst bei einem Unfall in Schotten leicht, und als er beim nächsten Rennen im Aachener Wald wieder von der Strecke abkam, wurde ein Zuschauer getötet. Die aktive Rennerei gab Vorster darauf hin auf, betätigte sich aber bis kurz vor seinem Tode 1976 weiterhin als Spitzen-Funktionär in verschiedenen Motorsportverbänden, zuletzt als Ehrensportpräsident des DMV. Und 1949 hatte er mit dem Grenzlandring ohnehin längst eine neue Aufgabe gefunden, die ihn voll in Anspruch nahm. [28]

Das Projekt Grenzlandring – die bis heute erhalten gebliebene Bezeichnung für die bis dahin namenlose Ringstraße – wurde professionell angegangen. Clubs [29] wurden gegründet, eine Veranstaltergemeinschaft unter Vorsters Leitung gebildet, Politik und Verwaltung eingebunden, Berichte in Presse und Rundfunk angestoßen. Als Story stand die Geschichte von der “Entdeckung” der Ringstraße durch den nachts verirrtten Rheydter Oberbürgermeister Dr. Carl Marcus im Mittelpunkt.

Die Person dieses auch an der Gründung des Rheydter Clubs für Motorsport beteiligten Dr. Marcus konnte erst in jüngster Zeit genauer beleuchtet werden, und zwar von einem Spezialgebiet der Geschichtswissenschaft, der Erforschung von Geheimdienst- und Spionagewesen im 20. Jahrhundert. [30]

Marcus (1911-1989) hat zeitlebens unterschiedliche Lebensläufe von sich selbst gestreut und damit Spuren verwischt. Folgende Fakten sind u.a. als sicher zu rekonstruieren: In den 1930er Jahren lebte Marcus in Berlin, offiziell als Student und später Assistent an der Universität, hauptsächlich aber agierte er im Umfeld eines Auslandsaufklärungsbüros als einer der wichtigsten Doppelagenten jener Zeit in Deutschland, mit besten Verbindungen nach England. Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Heiß-Flug 1941 und verschiedener Sonderfriedensbemühungen sind nachweisbar oder sehr wahrscheinlich. Nach seiner späten Einberufung desertierte er noch im Krieg und wurde von den Alliierten nach England gebracht. Die britische Besatzung setzte Carl Marcus 1945 in Rheydt, wo man vorher noch nie von ihm gehört hatte, als Oberbürgermeister ein. Während seiner kurzen Amtszeit machte er sich vor allem als Förderer von Kunst und Kultur einen Namen – auch er selbst galt als dem schönen Leben durchaus zugetan -, und war eine der treibenden Kräfte hinter der ambitionierten Wiederaufbauplanung durch Alfons Leitl. Politisch agierte er aber eher ungeschickt. Im Frühjahr 1948 wurde er daher von den Briten zum Rücktritt gezwungen, seither ist er nicht mehr öffentlich aufgetreten. Von Klaus Barbie ist außerdem eine Aussage überliefert, Marcus habe von Rheydt aus ein britisches Spionagenetz in (West-)Deutschland aufbauen sollen.

Zumindest in der wichtigen Vorbereitungsphase des ersten Rennens hatten die Grenzlandring-Macher um Teddy Vorster also beste Verbindungen zur Besatzungsmacht, was die offenbar problemlose Genehmigung des Rennens und Räumung der teilweise ja noch besetzten Strecke zumindest mit-erklärt. Und dass ein Mann wie Marcus nicht genauestens über die Örtlichkeiten in seiner engsten und von den Briten ja genutzten Umgebung unterrichtet gewesen sein soll, klingt vor diesem Hintergrund doch vollends unwahrscheinlich, zumal auch den ja schon in den 1930er Jahren sehr regen Motorsportlern der Region zugetraut werden kann, den Bau der großen NSKK-Teststrecke in ihrer Mitte nicht »übersehen« zu haben.

Die bis heute kolportierte Legende von der “Entdeckung” des Grenzlandringes dürfte also vielmehr gut gemachte Reklame gewesen sein. [31] Ob und warum den Veranstaltern auch daran lag, die NSKK-Beteiligung beim Bau der Straße unerwähnt zu halten, ist schwer zu sagen. Ihre Entstehung im Wehrmacht-/Westwallzusammenhang wurde ja keineswegs verheimlicht, sondern im Gegenteil in allen zeitgenössischen Medien offen beschrieben – doch nur ein einziger Artikel weit abseits der Tages- oder Fachpresse nennt auch den Zweck als »Prüfungsstrecke für die Maschinenabnahme einer NSKK-Schule.« [32]

“New Look” und “Monstre-Veranstaltungen”

Ganz besonders im Vorfeld der ersten Veranstaltung, aber auch in den folgenden fünf Jahren zogen Vorster und sein Team alle Register der Öffentlichkeitsarbeit, in einer Weise, die in der Fachpresse

bisweilen bissig, manchmal fast abfällig kommentiert wurde. [33] Im März 1948 nahm man die Kölner Frühjahrstagung des Deutschen Motor Clubs (DMC), eine der ersten Motorsportvereinigungen im Nachkriegsdeutschland, zum Anlaß, den Grenzlandring in großem Stil der Öffentlichkeit zu präsentieren. »Rennleiter Neubauer von Mercedes-Benz, Rennleiter Feuereisen von Auto-Union, Hermann Lang, Dutzende von bekannten Fahrern, Dutzende von Journalisten, Bernhard Ernst mit dem Mikrofon des Nordwestdeutschen Rundfunks, Tausende von Männern, Frauen und Jugendliche aus der Umgebung ziehen in Prozessionen zum Ring.« [34] Verschiedene Fahrer, u. a. aber Vorster selbst, posierten für Pressefotos auf der Strecke, bei vielen Aufnahmen scheint die bewährte Autobahn-Ästhetik aus dem Bildervorrat der dreißiger Jahre durch: das harmonisch und dynamisch durch die Landschaft gelegte Betonband, die »Versöhnung von Natur und Technik«. Werbung für das Eröffnungsrennen wurde verknüpft mit umfangreicher Tourismuswerbung für die ganze Region. So enthielt ein Grenzlandring-Sonderheft der Zeitschrift "Der Motorsport" selbstverständlich einen Artikel "Der schöne Niederrhein", Postkarten wurden gedruckt, in deutschen und internationalen Reiseführern Einträge ("Wegberg im Grenzlandring") lanciert. [35]



Trotz aller selbst geschürten Erwartung brachte die erste Veranstaltung am 19. September 1948 die Organisation an den Rand des Zusammenbruchs. Angaben zu den Zuschauerzahlen schwanken zwischen 200.000 und 350.000 (bei bestehendem Sonntagsfahrverbot!), darunter auch viele Schaulustige aus Holland und Belgien. Einer zusätzlichen Attraktion wie des Vorkriegsstars Manfred von Brauchitsch, der einige Demonstrationsrunden drehte, hätte es also kaum bedurft. [36] Eine feste bauliche Infrastruktur gab es während der fünf Veranstaltungen 1948-1952 nicht, vielmehr wurden von der Hannoveraner Firma Wilhelm Noah temporäre Tribünen für Zuschauer, Presse sowie Rennleitung bezogen. Nach den Programmheften war für Bauten zunächst der in Rickelrath bei Wegberg ansässige Architekt Carl Staudt, [37] dann ab 1949 kein Geringerer als Bernhard Pfau verantwortlich – Strecken- bzw. Tribünenskizzen sind im Nachlaß Pfaus erhalten. [38]

Die offizielle Eröffnung nahm Ministerpräsident Karl Arnold vor. Die Rennen selbst waren kurz und – der Streckencharakteristik geschuldet – relativ ereignisarm; auch wurde der angepeilte Rekord-Rundenschnitt von 200 km/h im ersten Jahr noch knapp verfehlt, was die Veranstalter aber nicht hinderte, anschließend den Slogan von der »schnellsten Rennstrecke der Welt« zu pflegen. [39]

Gigantische Zuschauermassen (obwohl in den folgenden Jahren geringer, aber wohl in keinem Jahr unter 100.000), hohe Geschwindigkeiten, elegante Stromlinienfahrzeuge und enormer Werbeaufwand führten dazu, dass die Grenzlandringrennen als Inkarnation von "Monstre-Veranstaltungen" gesehen wurden – ein Begriff, dessen Bedeutung sich vor dem Hintergrund der ansonsten eher einfachen, teilweise improvisierten Nachkriegsveranstaltungen einerseits, der hypertrophen, staatlich geförderten Motorsportaktivitäten im Dritten Reich andererseits erschließt. Eine andere Bezeichnung, die im Zusammenhang mit den Aktivitäten um den Grenzlandring und Teddy Vorster immer wieder auftaucht, ist jene des "New Look". Bekannt ist sie aus Mode (Christian Dior) und Stildiskussionen jener Zeit, auch in der Architektur, meist von konservativer Seite als leicht abschätzbare Bezeichnung für die – modische – Moderne oder den Internationalen Stil und das damit verbundene Auftreten ihrer oft jüngeren Protagonisten verwendet. Der Seidenfabrikant Vorster mit seinem technikbegeisterten, modebewußten, manchmal lauten und immer öffentlichkeitswirksamen ("amerikanischen") Auftreten und Lebensstil zog diese Bemerkung wie ein Magnet auf sich, und nicht zuletzt auch Bernhard Pfau's Tätigkeit für Vorster und dessen Kompagnon Vogelsang paßt in dieses Bild. Anlässlich der von Pfau gestalteten und von den Grenzlandring-Veranstaltern organisierten "Westdeutschen Motorschau", die vom 16.-23. Januar 1949 in der Rheydter Stadthalle als zweite Veranstaltung dieser Art in Deutschland nach 1945 überhaupt statt fand, bemerkte der Korrespondent der Zeitschrift "Das Auto" spöttisch: »Die Rheinländer verstehen zu leben. Sie kleiden ihre charmanten Frauen im ›New Look‹ und umhängen rassige Automobile mit Seide, blau, rot, gelb und weiß. (...) Die Verkaufsstände waren umlagert, aber die D-Mark blieb in den Taschen, in den wildledernen grünen der ›New Looks‹ und in denen eleganter Zweireiher. Die neue Mark ist rar geworden, sehr rar, und der Rheinländer erübrigt anscheinend einen Teil seiner Groschen für Garderobe, den anderen legt er ›hoch‹ für Karneval. Man sieht fast nur gut angezogene Leute. Alles ist sehr nett aufgemacht, in bunter Seide. Architekt Pfau, Düsseldorf, zeichnet verantwortlich für das Innere, und wenn er mit temperamentvollen Gesten seine Ideen klarlegte, die manchmal Symmetrie und manchmal Surrealismus ausdrückten, dann war das faszinierend, dieser symmetrische Surrealismus der Technik, mit viel Seide aufgewärmt.« [40]



Der Traum ist aus

Über die einzelnen Rennveranstaltungen auf dem Grenzlandring soll an dieser Stelle nicht berichtet werden. Die "Schallmauer" von 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit wurde bereits 1949 erstmals durchbrochen. Ein tödlicher Unfall des Remscheiders Karl Gommann im Formel 2-Rennen 1950 verstärkte die Diskussionen um die Sicherheit der Strecke; der zunehmenden Kritik an den insbesondere für Wagen zu geringen Fahrbahndimensionen versuchte man durch (teilweise) Verbreiterungen zu begegnen. Standen die Zuschauer 1948 noch zumeist direkt an der Fahrbahn, wurde in den kommenden Jahren ein – wenn auch angesichts der Geschwindigkeiten und nach heutigen Maßstäben lächerlich geringer – Sicherheitsabstand eingerichtet. In der Fachwelt blieb der Grenzlandring trotz allem umstritten, die Zuschauermassen aber strömten und die Rennen etablierten sich als Meisterschaftsläufe, zunehmend auch mit internationaler Beteiligung. [41]

Die Bedeutung der Grenzlandringrennen für die Region, in wirtschaftlicher, vielleicht mehr noch in mentaler Hinsicht ein kleines "Wunder von Bern", kann kaum überschätzt werden. Pressesammlungen, Berichte von Zeitzeugen, die bis heute legendenhafte Überlieferung machen dies deutlich. »In jenen Tagen begann für die Dörfer Wegberg und Beek ein neues Jahrhundert. (...) Wie Adenau in der Eifel einst ein unbekanntes Städtchen war, so lagen Wegberg und Beek bis in diesen Sommer hinein still und abseits im niederrheinischen Grenzland. Das ist nun anders geworden. Die beiden Dörfer sind in eine Entwicklung geraten, wie sie mancher Marktflecken durchgemacht hat, der heute Industriestadt ist, manches Kreisstädtchen, das zum Verkehrsknotenpunkt wurde.« [42]

Entsprechend groß war der Schock am 31. August 1952. Im vorletzten Lauf des fünften Internationalen Grenzlandringrennens kam der Formel 2-Wagen des Berliners Helmut Niedermayr von der Strecke ab, 14 tote und mehrere Dutzend verletzte Zuschauer waren die Folge, einige von ihnen wohl regelrecht stranguliert durch die einfachen Drahtabspernungen der Zuschauerbereiche. Zwar versuchten die Veranstalter, mittels verstärkter Sicherheitsvorkehrungen das Rennen am Leben zu erhalten und gaben u. a. an der RWTH Aachen die Entwicklung und Erprobung von Fangzäunen in Auftrag – mit die frühesten bekannten Bemühungen um diese später im Motorsport selbstverständliche Schutzeinrichtung [43] – doch die zuständigen Behörden versagten weitere Genehmigungen. [44]

Das war nicht nur das Ende der Rennen auf dem Grenzlandring. [45] Darüber hinaus stehen der Unfall und seine Folgen an der Spitze einer generellen Umbruchssituation im deutschen Motor-, speziell Automobilsport, in dem 1952 mit neuen Werksengagements u. a. von Mercedes, Borgward und Porsche eine Professionalisierung von Material, Fahrern und Veranstaltungen einsetzte, durch die die Amateure und Pioniere der frühen Nachkriegsjahre immer mehr zurückgedrängt wurden. Es war daher geradezu symbolisch, dass es sich bei dem verunfallten Wagen um ein älteres Exemplar dieser typischen Eigenbau-Fahrzeuge [46] handelte (und als eine mögliche der nie gänzlich geklärten Unfallursache Materialbruch angenommen wurde). Auch die Zulassung (Lizenzierung) von Fahrern, die Sicherheitsstandards von Rennstrecken und Fahrzeugen sowie die Versicherung von Zuschauern kamen auf den Prüfstand. Am 22.10.1952 befaßte sich eine hochrangige Krisensitzung im Bonner Verkehrsministerium unter Vorsitz von Minister Seebohm aus Anlaß des Grenzlandring-Unfalls mit der »Entwicklung des deutschen Motorsports« [47], und im September 1953 beschloß die Int. Vereinigung von Rennstreckendirektoren auf ihrer Jahrestagung am Nürburgring (mit Exkursion zum Grenzlandring) ein aus dem Unfall abgeleitetes Maßnahmenpaket zur Streckensicherheit in Europa. [48] Klassische Straßenkurse, d.h. Rennen auf abgesperrten öffentlichen Straßen, konnten diese Anforderungen zwangsläufig nur mit Mühen und mit vielen Kompromissen erfüllen. Ein weiterer schwerer Unfall beim 24 Stunden-Rennen in Le Mans 1955, bei dem über 80 Menschen starben,

spitzte wenig später die Sensibilität für Sicherheitsfragen im Motorsport weiter zu. Zwar überlebten einige Veranstaltungen, auch in Deutschland, noch teilweise mehrere Jahrzehnte, so lange nichts passierte; inzwischen sind Rundstreckenrennen auf öffentlichen Straßen selbst international aber eine Seltenheit geworden.

Überlieferung

Die ovale Ringstraße rund um Wegberg und Beeck trägt heute immer noch den Namen Grenzlandring. Abgesehen von mehreren Geschwindigkeits-Weltrekordversuchen für Fahrräder dient sie seit dem Unglückstag 1952 nur noch als – heute vielleicht nicht einmal mehr überdimensionierte – Umgehungsstraße. Das ursprüngliche Betonoval mit Begleitstreifen ist inzwischen hinsichtlich Breite und Belag der Fahrbahn und Gestaltung der Einmündungen modernen Maßstäben angepaßt. Die Trasse selbst blieb dabei zwar im Prinzip unverändert, an Einmündungen bzw. Abfahrten ist der durchgehende Verlauf des Rings jedoch mehrmals etwas verunklärt. Andere bauliche Anlagen der Rennen existieren selbstverständlich nicht mehr, da Tribünen, Start-/Zielhaus oder Boxen immer nur temporär errichtet worden waren.

Die Erinnerung an die Grenzlandringrennen ist dennoch nicht nur in Rheydt und Wegberg selbst, wo in den 1990er Jahren zwei Ausstellungen und ein Buch ihre Geschichte dokumentierten, überaus lebendig geblieben. Im Zuge der boomenden Oldtimerszene ist der Ring häufig Ziel von Veranstaltungen, und es erscheinen immer wieder Artikel über ihn, wobei eine wirklich substantielle, nicht allein legendär-nacherzählende Beschäftigung mit dem Thema aber offenbar nur im Internet, abseits des professionellen bzw. kommerziellen Motorsports möglich zu sein scheint. [49] Im Mittelpunkt steht dabei immer wieder der wahrscheinlich weltweit einzigartige Charakter einer ovalförmigen Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke auf öffentlichen Straßen.

Und es hat auch bereits in den 1980er Jahren (nicht dokumentierte) Überlegungen gegeben, den Grenzlandring wegen seiner Bedeutung sowohl als Rennstrecke wie auch als militärische Infrastruktur in die Denkmalliste einzutragen. [50]

Eine Straße, eine Rennstrecke gar als Denkmal? In der Tat beschäftigt sich die Denkmalpflege schon seit langem z.B. mit Stadien, Pferde- und Radrennbahnen oder Schwimmanlagen, wenn auch in der Regel noch auf solche des 19. und frühen 20. Jahrhunderts beschränkt. Eine neue Dimension hat das Thema aber durch die sich seit einigen Jahren häufenden Umbauten und Abbrüche historischer Sportstätten gewonnen, vermeintlich notwendig geworden durch den Strukturwandel in vielen Sportarten (zumindest in deren vermarktbareren Spitzen). Dieser nicht zuletzt medial verursachte und begleitete Wandel hat auch eine breite, erinnernde Beschäftigung mit der Geschichte und den Orten des Sports und seiner (massen-)kulturellen Bedeutung hervorgerufen.

Auch aus dem Motorsport gibt es aktuelle Beispiele für staatliche und private Bemühungen um den Erhalt historischer Stätten. In Berlin steht ein 1936-1937 errichtetes Verwaltungsgebäude mit Beobachtungsturm und Tribüne der AVUS unter Denkmalschutz. Altes Fahrerlager, Verwaltungsgebäude oder Streckenabschnitte wie die noch unverändert aus dem Jahr 1927 erhaltene Steilstrecke des Nürburgrings wurden, z. T. auf Anregung von Fan-Projekten, vom Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz auf ihren Denkmalwert hin überprüft, allerdings mit negativem Ergebnis. [51] In Stuttgart regten sich 1998 lautstarke Rufe nach dem Denkmalschutz, als Teile des bis vor den Ersten Weltkrieg zurück reichenden Solitude-Straßenkurses renaturiert wurden. Auch hier kam das Landesdenkmalamt allerdings zu einem negativen Urteil. [52] In England ist die Brooklands-Bahn von 1907 gemäß dortiger Gesetzgebung geschützt, ihr Verkauf an einen deutschen

Autokonzern hat 2002 eine teilweise heftig geführte Diskussion um ihren Erhalt ausgelöst. Dasselbe gilt für die Bewahrung der nicht mehr gebrauchten, vor sich hin rottenden Steilkurve in Monza (Italien), die Anfang 2004 auf erheblichen, mittels Internetforen und -Unterschriftenlisten weltweit artikulierten öffentlichen Druck vor dem bereits beschlossenen Abriß bewahrt und unter Schutz gestellt wurde. Ähnliche Initiativen haben sich gegen den angekündigten Untergang der Montlhéry-Strecke bei Paris formiert. Das dritte bedeutende europäische Autodrom aus den 1920er Jahren in Sitges (Spanien) ist zwar in verfallenem Zustand erhalten, ein mit staatlicher Hilfe begonnenes Sanierungsprojekt scheint aber vorerst gescheitert zu sein. [53] Und auch in den USA sind bereits einige Rennstrecken durch Einbindung in Reservate geschützt, bei anderen (jüngst Elkhart Lake) werden Schutzmaßnahmen diskutiert.

Natürlich muß von Seiten der Denkmalpflege definiert und offen gelegt werden, welche Ansprüche an eine den historischen Zeugniswert konstituierende Originalität bei einer in öffentlichem Gebrauch befindlichen Straße wie z.B. dem Grenzlandring realistisch einforderbar sind, um solche Objekte als Denkmal einzustufen und angemessen zu bewahren. Übliche Maßstäbe der Gebäude-Denkmalpflege dürften hier kaum unverändert übertragbar sein. Udo Mainzer hat hierzu 1985 in einem Interview anlässlich der Bemühungen des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege um eine Unterschutzstellung der Autobahn Köln-Bonn ausgeführt: »Denkmale sind ja nicht nur Dinge die ›schön‹ sind, Denkmal kann all das sein, was unsere Umwelt bestimmt und prägt. Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass wir gerade in unserer Jetztzeit ganz wesentlich von der Infrastruktur leben, dann erscheint es mir wichtig, dass wir die Dokumente, die Zeugnisse, die zu diesem gegenwärtigen Stand geführt haben, in angemessener Weise berücksichtigen und erhalten sollen. Das Denkmal, oder: das Stück Autobahn, das wir als Denkmal erkennen, ist – wenn Sie so wollen – mehr die Idee, die auf dieser Trasse verkörpert auch heute noch erlebbar ist, mit Kreiseln am Anfang und am Ende, mit kreuzungsfreien Anschlüssen, mit getrennten Fahrbahnrichtungen und dergleichen mehr. (...) Es ist richtig, dass die Autobahnen sich den Erfordernissen der Verkehrssicherheit anzupassen haben, das wird und will die Denkmalpflege nicht verhindern können. Der Denkmalpflege liegt daran, die geschilderte Trasse als Erinnerungsmal, als Erinnerungswert an die genannte Erfindung ›Autobahn‹ erhalten zu wollen. (...)« [54]

Doch auch ohne staatlichen Schutz scheint der Grenzlandring gerade durch seinen stetigen Gebrauch als Umgehungsstraße derzeit strukturell nicht weiter gefährdet; allerdings steht zu hoffen, dass zukünftige Anpassungen an Verkehrsbedürfnisse sensibel vorgenommen werden, sensibler zumindest als die jetzigen Trassenunterbrechungen. Denn diese 9 km Straße, im Dritten Reich zur Unterstützung der Kriegsvorbereitung und -führung gebaut, dann in den Wiederaufbaujahren Spielzeug einiger (Lebe-)Männer – Unternehmer, Politiker, Techniker, Spione –, gleichzeitig Hoffnungsträger für eine ganze Region, manifestieren auch über ihre sportgeschichtliche Bedeutung hinaus deutsche Geschichte im 20. Jahrhundert.

Anmerkungen:

- [1] Manfred Groß (u. a.): Der Westwall. Vom Denkmalwert des Unerfreulichen (= Führer zu archäologischen Denkmälern des Rheinlandes, Nr. 2). 2 Bde., Köln 1998.
- [2] Hans Vogt: Seidene Kugel und Fliegende Kiste. Eine Geschichte der Luftfahrt in Krefeld und am Niederrhein. Krefeld 1993, S. 254–260. – Ein Förderverein kümmert sich um Erforschung, Aufarbeitung und Pflege des Geländes (www.fliegerhorst-venlo.net) und regte 2004 auch eine Untersuchung zum Denkmalwert durch die Ämter für Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege des Landschaftsverbandes Rheinland an.
- [3] Für einen Teil des ehem. Flugplatzes Wildenrath (heute Gewerbegebiet) hat das Rheinische Amt für Denkmalpflege in den 1990er Jahren eine Unterschutzstellung angeregt, die jedoch nicht umgesetzt wurde. In Brüggen-Bracht wurden hingegen 1999 Überreste (Unterkünfte, Kirche) des Third Base Ammunition Depots, des zeitweilig größten Munitionslagers Westeuropas, in die Denkmalliste eingetragen. – Zur zivilen und militärischen Luftfahrtgeschichte der Region vgl. a. Vogt (wie Anm. 2).
- [4] Faltblatt zur Ausstellung „Der Grenzlandring 1948–1952, Grenzlandring-Revival 1999“, Wegberg 25.08.–10.09.1999, o.S., unter Verwendung von Textpassagen von Heinz Cohnen (1996) und Gerhard Evertz (1957). – Es existieren mehrere Varianten dieser Geschichte, unter denen diejenige interessant ist, die Manfred Starck 1973 in einem Zeitungsinterview erzählte, wonach Marcus nicht allein, sondern gemeinsam mit Vorster, Friedrich Dilthey und einem englischen Kommandanten unterwegs gewesen sein soll. Vgl. Schmitz / Pietsch (wie Anm. 5), S. 7f.
- [5] Jochen Pothmann: Wegberg zwischen 1936 und 1946. Hrsg.: Historischer Verein Wegberg. Wegberg 1995, S.21. Leider hat der 2003 verstorbene Pothmann die Dokumente, aus denen er in seinem Buch zitiert, nicht mit Quellenangaben belegt. Dietmar P. Schmitz, Historischer Verein Wegberg, verdanke ich den Hinweis, dass diese sich im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, Außenstelle Kalkum, im Konvolut Umlegungsverfahren W146 befinden. S.a.: Dietmar P. Schmitz / Folkmar Pietsch: Der Grenzlandring, „die Avus“ des Westens 1948-1952, Wegberg 2005, S. 9f.
- [6] Dorothee Hochstetter: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK) 1933–1939. Technik und Motorsport in Ideologie und Praxis des Nationalsozialismus. Magisterarbeit Universität Augsburg, Lehrstuhl f. Neuere u. Neueste Geschichte 1996, S. 33.
- [7] Stadtarchiv Viersen, Sü 1110. - S.a. <http://www.soetele.de/images/epost/conradschmitz/motocross/motocross.html>
- [8] NSKK-Motorportschule Rheindahlen. Die Einweihung durch den Korpsführer. In: Deutsche Kraftfahrt 6, 1938, H.4, S. 25–28; Presseauschnittsammlung zur NSKK-Schule Rheindahlen (Westdeutsche Zeitung 1938), frdl. z. Verfügung gestellt v. Michael Walter, Rheindahlen. – Die Gebäude an der Erkelzenzer Straße sind erhalten und werden heute militärisch und gewerblich genutzt.
- [9] Viktor Klemperer: Lingua Tertii Imperii. Notizbuch eines Philologen. Leipzig ²1993, S. 10, zit. n. Hochstetter (wie Anm. 6), S. 3. – Zur *politischen* Einordnung der „Silberpfeile“: Eberhard Reuß: Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz, Berlin 2006; Chris Nixon: Racing the Silver Arrows. London 1986, S. 152–171, außerdem aus medientheoretischer Sicht: Uwe Day: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorensport im Nationalsozialismus. Berlin 2005.
- [10] Pothmann nennt als Vergleichsbeispiele zwar den Bergring bei Teterow und den Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal, jedoch existierten beide schon vor Einrichtung der jeweiligen NSKK-Schule (ersterer ist außerdem eine Natur-Grasbahnstrecke nur für Motorräder).
- [11] Zugespitzt formuliert, steht am Anfang der später so erfolg- und folgenreichen Autobahnen dieses für den Taunus entwickelte und in Berlin verwirklichte rennstreckentaugliche Konzept einer mit anderen Verkehrswegen kreuzungsfreien Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen. Vgl.: Entwurf einer Automobil-Verkehrs- und Übungsstrasse im Taunus. Wiesbaden 1908.
- [12] Zum heute weitgehend unbekanntem Deutschlandring-Projekt vgl.: Autocar 25.08.1939, S. 318 sowie www.deutschlandring.de.
- [13] Westdeutsche Zeitung 10.03.1938.
- [14] Vgl. Pothmann (wie Anm. 5), S. 26. – Schmitz / Pietsch (wie Anm. 5).
- [15] Josef Lennartz: Paul Rüttchen. In: Heimatkalender des Kreises Heinsberg 1983, S. 140–146. – Harley-Davidson Racing History in Germany: <http://www.harleysons.de/racinggermany.htm>.
- [16] Jürgen Klosa: Paul Heinemann – der „Carracciola“ aus Geilenkirchen. In: Heimatkalender des Kreises Heinsberg 2001, S. 199–203.
- [17] Thomas Trapp: Neander. Ernst Neumann-Neander und seine Fahrmaschinen. Königswinter 2002.
- [18] Hans-Karl Rouette: Textilbarone. Industrielle (R)Evolution in der Mönchengladbacher Textil- und Bekleidungs-geschichte. Dülmen 1996, S. 142f. und S. 521f. – Günter Erckens: Der Marienplatz und seine Umgebung. Ein Beitrag zur Rheydter Orts- und Familiengeschichte. Mönchengladbach 1975, S. 235f. u. 251–254. – 100 Jahre Seide C.C. Bang. Festschrift, Düsseldorf 1950.
- [19] Gespräch mit Ruth Vorster (geb. Lommel) am 24.10.2003; www.kinosessel.de/lommel. Ruth Lommel (geb. 1918) stammt aus einer Breslauer Künstlerfamilie; ihr Vater Ludwig Manfred war ebenso Schauspieler wie heute noch ihr jüngerer Bruder Ulli. Über ihren Bruder Hans-Joachim, der in den 1930er Jahren Motorradrennen fuhr, lernte sie Vorster kennen.
- [20] Gabi Valentin: Meine Ehe mit dem Boss. Bergisch Gladbach 1975. Vorster heißt in dem Roman „Franz-Otto Boese“.
- [21] Hierzu jüngst: Hans-Peter Schwanke: Haus Heusgen in Krefeld – ein bislang unbeachteter Bau Ludwig Mies van der Rohes. In: Denkmalpflege im Rheinland 20, 2003, S. 177–180.
- [22] Julius Niederwöhrmeier: Das Lebenswerk des Düsseldorfer Architekten Bernhard Pfau 1902–1989. Stuttgart 1997 (Diss. Darmstadt 1996). – Method. insbesondere im Hinblick auf die Analyse der Bauherren-Verflechtungen vorbildlich: Christoph Heuter: Emil Fahrenkamp 1885–1966. Architekt im rheinisch-westfälischen Industriegebiet (= Arbeitsheft der rheinischen Denkmalpflege, 59). Petersberg 2002.
- [23] Berlin, Stiftung Archiv der Akademie der Künste, Abt. Baukunst, BPA-12-130 bis -137 und -170 bis -175. – Zum Zeitpunkt der Einsichtnahme im November 2003 war der Nachlass wegen laufender Katalogisierungsarbeiten nur bedingt benutzbar. Siehe auch: Niederwöhrmeier (wie Anm. 22), S. 377 u. 385.
- [24] Niederwöhrmeier (wie Anm. 22), S. 150–157. – Ebenfalls gut erhalten und in die Denkmalliste eingetragen sind die beiden Wohnhäuser Pfaus für Walter Kaiser in Viersen, Burgstr. 4 und 6. Ebd., S. 46–63 u. S. 401.
- [25] Reinald Schumann: Motorsport in Deutschland 1945–1955. Vom Eigenbau zum Silberpfeil. Stuttgart 1992. – ‚uechtel‘: Early post-war German F2, F Libre and sports cars – Phoenix from the flames: <http://8w.forix.com/df2-intro.html>. – Zum Aachener Waldrennen 1948/49 verdankt der Verfasser viele Informationen Herrn Christian Jungbecker (Aachen), dem Sohn des Initiators und Mäzens dieser Rennen und Inhabers der Nadelfabrik Jos. Zimmermann, José Jungbecker.
- [26] Offizielle Deutsche Meisterschaften gab es erst wieder ab 1948.
- [27] Curt Delfosse (1912–1998) war ein Sohn des Kölner Automobil- und Flugzeug-Pioniers Arthur Delfosse, der u.a. in den 1920er Jahren in den heutigen (denkmalgeschützten) Rheinland-Hallen in Köln-Ehrenfeld Automobile der Marke Helios produzierte. An der TH Stuttgart examinierter Ingenieur, betrieb Curt Delfosse im Düsseldorfer Hafen eine Werft, wo er neben VW-betriebenen Booten auch kleine Rennwagen und Karosserien für sich selbst und Kunden baute. Anfang der 1950er Jahre wanderte er nach Argentinien und später nach Kalifornien aus, wo er u.a. weiterhin Rennwagen konstruierte und auch selbst einsetzte. Vgl.: <http://forums.atlasf1.com/showthread.php?threadid=63676>.
- [28] Der Stromlinienwagen Vorsters ging anschließend in die Hände von Günter Nonninger aus Lobberich über, der mit ihm noch bei einigen Meisterschaftsläufen 1950 und 1951 startete. Nonninger (geb. 1923) lebt heute in Leuth (Stadt Nettetal) und ist dem Rheinischen Amt für Denkmalpflege seit vielen Jahren als unermüdlicher Streiter für Heimatgeschichte und Denkmalpflege eng vertraut. So geht die Ausweisung des Leuther Ortskerns als Denkmalbereich ganz wesentlich auf seine Anregung zurück. Der Verfasser dankt Günter Nonninger für die großzügige Überlassung von Material und Geschichten aus seinen Motorsportjahren.
- [29] 50 Jahre Rheydter Club für Motorsport 1948–1998. o.O. / o.J. (Festbroschüre, frdl. überlassen v. Franz Holten, Geschäftsführer d. RCM).

- [30] Ulrich Schlie: Carl Marcus (1911–1989) und das Jahnke-Büro im Fadenkreuz anglo-amerikanischer Dienste im Zweiten Weltkrieg. In: Diplomaten und Agenten. Nachrichtendienste in der Geschichte der deutsch-amerikanischen Beziehungen. Hrsg.: Reinhard R. Doerries. Heidelberg 2001, S. 85–111. – Zu den Wiederaufbauplanungen Leitls: Johannes Busmann: Die revidierte Moderne. Der Architekt Alfons Leitl 1909–1975. Wuppertal 1995, S. 70–85.
- [31] Zum Team um Vorster zählte z.B. auch der damalige Landrat des Kreises Erkelenz und Landtagsabgeordnete Josef Rick, der auch als Buchautor und Journalist arbeitete und dem zumindest die Mitwirkung bei der Ausgestaltung einer solchen Geschichte durchaus zugetraut werden kann. Vgl.: Hans Plum: Josef Rick (1912–2001). In: Heimatkalender des Kreises Heinsberg, 2003, S. 177f.
- [32] Lutz Breuning: Grenzlandring heute und morgen. In: Niederrheinisches Jahrbuch 2, 1949, S. 70–73, Zitat S. 71.
- [33] „Man hatte einen Riesen-Propaganda-Apparat in Bewegung gesetzt und man muß es den geschäftstüchtigen Rheinländern schon lassen: sie verstehen es ganz ausgezeichnet, die Werbetrommel zu rühren. Ob sie dabei nicht etwas des Guten zuviel getan haben (...), diese Entscheidung möchten wir den leitenden Herren selbst überlassen.“ ADAC Motorwelt 1, 1948, H. 3/4, S.18.
- [34] Josef Rick: Der Grenzlandring ist eine ganz tolle Sache. In: Die neue Post 18.09.1948.
- [35] Vgl. z.B. versch. Dokumente in: Stadtarchiv Wegberg, Bestand Grenzlandring, 06-060. Das Wegberger Stadtarchiv bewahrt eine umfangreiche Sammlung zur Geschichte des Grenzlandrings.
- [36] Auch in den folgenden Jahren wurde gerne lautstark mit besonderen Attraktionen wie z.B. dem ersten Nachkriegsduell der weiterhin aktiven Hans Stuck und Hermann Lang (1949) oder einem Start der Mercedes 300 SL-Sportwagen (1952) geworben – beide Male platzte das angekündigte Ereignis.
- [37] Carl Staudt (1890–1968) ist als Architekt der Opel-Garage in Düsseldorf-Flingern bekannt (1928–30). Später leitete er u.a. die Errichtung der Rösler-Siedlung in Waldniel, heute eine der am besten erhaltenen Siedlungen der dreißiger Jahre im Rheinland, und den Umbau der Viersener Festhalle (1939). Frdl. Hinweis Dr. Thomas Goege, Rheinisches Amt f. Denkmalpflege, u. Archiv des Vf.
- [38] Niederwöhreiner (wie Anm. 22), S. 380; Berlin, Stiftung Archiv der Akademie der Künste, Abt. Baukunst, BPA-12-159. – Pfaus Mitarbeit dürfte sich aber auf eine technische Beratung beschränkt haben.
- [39] Was in dieser undifferenzierten Absolutheit nicht stimmt; schnellste *Flach*-Rennstrecke (d.h. ohne Steilkurven) kam der Wirklichkeit schon näher. 1950 unternahm der Franzose José Meiffret auf dem Grenzlandring erfolgreich Weltrekordversuche über die Distanz von 1 Stunde mit dem Fahrrad. Vgl. Froitzheim (wie Anm. 14), o. S.
- [40] Günther Molter: Schnelle Automobile in Seide. In: Das Auto 4, 1949, H.4, S. 16.
- [41] Nur zwei Beispiele: 1949 konnten die Zuschauer am Grenzlandring zum ersten Mal in Deutschland einen Ferrari am Start eines Autorennens erleben, gefahren von dem Holländer Hermann Roosdorp; 1948 nahm mit dem französischen Sportoffizier „Armand Philippe“ lediglich ein Ausländer an den Auto-Rennen teil, 1952 bestritten Fahrer aus acht Nationen das Rennen der Formel 3, darunter der spätere vierfache Vize-Weltmeister der Formel 1, Stirling Moss aus England.
- [42] Die improvisierte AVUS. In: Allgemeine Zeitung Mainz 24.09.1948.
- [43] StA Wegberg 06-046, 06-084 u.a. mit Berichten über entsprechende Versuche auf dem nahe gelegenen Flugplatz in Wildenrath.
- [44] In den Stadtarchiven von Wegberg und Mönchengladbach (dort Nr. 14/63) hat sich umfangreicher Schriftverkehr zu den anschließenden Gerichts- und Versicherungsverfahren und zu den Bemühungen der Veranstalter um weitere Genehmigung ihrer Rennen erhalten.
- [45] Der Rheydter Club für Motorsport veranstaltet heute jährlich ein „Grenzlandrennen“ auf dem Nürburgring, als Teil des auf der Nordschleife ausgetragenen Langstreckenpokals.
- [46] Nicht der im Programmheft genannte AFM, sondern ein Reif-Meteor.
- [47] StA Mönchengladbach 14/63.
- [48] Westdeutsche Zeitung 20.09.1953.
- [49] Vgl. z.B.: <http://forums.atlasf1.com/showthread.php?threadid=35391>; <http://8w.forix.com/6thgear/grenzlandring.html>.
- [50] Frdl. Mitteilung v. Dr. Lutz-Henning Meyer, Rheinisches Amt f. Denkmalpflege. Wegen der genannten Veränderungen wurde dieser Gedanke aber nicht weiter verfolgt.
- [51] Frdl. Mitteilung v. Dr. Ulrich Kerkhoff, Landesamt f. Denkmalpflege Rheinland-Pfalz.
- [52] Frdl. Mitteilung v. Dr. Ulrike Plate, Landesamt f. Denkmalpflege Baden-Württemberg.
- [53] Zu Brooklands vgl: Classic & Sports Car, 2003, H.1, S. 6 u. 10; zu Monza: <http://www.monzasopraelevata.it>; zu Monthléry: <http://www.foundationoborn.org/foundation/index.html>; zu Sitges: <http://forums.atlasf1.com/showthread.php?threadid=6160>. – Ein weiteres Steilkurven-Autodrom der 1920er Jahre in Miramas (Frankreich) ist hingegen saniert und teilweise in eine Autoteststrecke eingebunden worden.
- [54] Interview-Zitat aus: Reichsautobahn. Ein Film von Hartmut Bitomsky. (1985).
- Dank an: Stadtarchiv Wegberg (Thomas Düren), Stadtarchiv Mönchengladbach (Gerd Lamers), Historischer Verein Wegberg, Günter Nonninger, Edwin Pinzek, Ruth Vorster, Michael Walter (+) sowie members@MCR u. members@TNF