

# Der Grenzlandring als Beispiel für Sport als Identifikationsanker der deutschen Nachkriegsgesellschaft

Als ich bei der Themensuche für den diesjährigen Geschichtswettbewerb auf den Grenzlandring stieß, war ich schockiert. Ich - ein großer Rennsportenthusiast und Geschichtsinteressierter - konnte nicht glauben, dass ein Unfall, welcher durch sein Schreckensausmaß hervorsticht und sich vor nicht einmal 70 Jahren in meiner direkten Nähe auf dem Grenzlandring ereignete, bisher meinen Ohren entgangen war. Also begab ich mich auf Spurensuche: von Gerichtsprozessen, über haarsträubende Sicherheitslücken bis ins erste Bundeskabinett der BRD.

## Von den Anfängen bis zur Wiederbelebung per Gründungsmythos



Der Vorläufer des Grenzlandringes wurde vom Juni 1939 bis zum Juni 1942 aus militärstrategischen Gesichtspunkten erbaut. Die August Lindemann KG führte den Bau dieser Umgehungsstraße durch, die die engen Gassen Wegbergs von größeren Konvois freihalten sollte. Wie 1995 durch Jochen Pothmann herausgefunden, waren ursprünglich zwei Umgehungsstraßen im Norden und Süden geplant. Nach Initiative der Bezirksplaner der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland, wurde dies zu einem Oval umgestaltet, um den Grenzlandring auch als Teststrecke für den Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK) nutzen zu können. Alliierte Luftaufklärer entdeckten den Grenzlandring, jedoch wurde er nur schwach beschädigt und später für den Durchmarsch der Westmächte recycelt. Diese Fakten hielten den damaligen Oberbürgermeister Rheydts Dr. Markus jedoch nicht davon ab, den Grenzlandring auf einer Geschäftsreise 1947 zu „entdecken“. Angeblich fuhr er mehrmals im Kreis, bis ein wiederkehrender Radfahrer ihm dies offenbarte. Der Mythos Grenzlandring war geboren.

## Der Rennbetrieb von 1948 bis zum Vorabend des Schicksalsrennens am 31. August 1952

Allein der Umstand dieser fast sagenhaft scheinenden „Entdeckung“ zeigt schon, wie außergewöhnlich der Grenzlandring auf einer mythischen Ebene war. Es gibt viele legendäre Rennstrecken, aber kaum welche lassen sich auf einen solchen Gründungsmythos zurückführen, der fast einer Stadt oder einem Land zu Ehre hätte werden können. Doch da hörte es nicht auf, denn in der kurzen Dauer seiner Existenz erhielt der Grenzlandring zahlreiche Kosenamen, wie z.B. „der AVUS des Westens“ in Anspielung auf das heutige Teilstück der A115 in Berlin oder „schnellste Rennstrecke der Welt“, auch wenn dies wohl nicht ganz der Wahrheit entsprach. Hinzu kommt der Fakt, dass man 1948 erst drei Jahre nach dem Krieg hätte erwarten können, dass der Großteil der Bevölkerung sich wohl eher mit Problemen des alltäglichen Lebensunterhaltes als mit dem Besuch von Autorennen beschäftigen würde. Der Zeitschrift „Sportecho“ vom 20. September 1948 zufolge erschienen beim Auftaktrennen allein 250.000 Besucher, was wie wir heute eindeutig wissen, weder Übertreibung noch Ausnahme darstellte. Es lässt sich also festhalten, dass der Grenzlandring für viele längst nicht am Rande, sondern in der Mitte ihres Lebens lag.

Im ersten Jahr des Rennbetriebs 1948 wurden die Veranstaltungen noch von einer Arbeitsgemeinschaft vom Rheydter Club für Motorsport e.V. und dem Erkelenzer Motorsport-Club geplant, danach wurde im Jahr 1949 die Motor-



Union Grenzlandring gegründet. Treibende Kraft vieler Bemühungen war der hier links abgebildete Fabrikant Emil „Teddy“ Vorster. Er war selbst bis zu einem Unfall mit Todesfolge im Jahr 1949 Rennfahrer und Vorsitzender der Motor-Union Grenzlandring.

Auf dem Grenzlandring lief die Zeit bis zum Vorabend des 31. August 1952 - bis auf einen Unfall im Jahr 1951 - relativ unbeschattet ab. Auch wenn es kleinere Schulden gab, geriet der Grenzlandring nie in größere finanzielle Schwierigkeiten. Aus einer Bilanzaufstellung geht hervor, dass das Grenzlandringrennen 1949 mit einem Defizit von 20.000 DM schloss, das Rennen 1950 mit 14.000 DM Gewinn und das Rennen 1951 mit 3.000 DM Gewinn. Der Preis für eine Eintrittskarte lag übrigens bei 5 DM. Insgesamt fanden fünf Rennveranstaltungen auf der temporären Rennstrecke statt.



Der Grenzlandring ist 9005 Meter lang und 6,8 Meter breit. Die Rekordzeiten wurden von Toni Ulmen (Auto, Veritas RS, 1951, 2:33 min.) und Schorsch Meier (Motorrad, BMW, 1949, 2:30 min.) aufgestellt. Die Formel 2- Wagen des damaligen Standes erreichten

Durchschnittsgeschwindigkeiten jenseits der 200 km/h und Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 250 km/h. Die Strecke bestand aus den 3327 und 1304 Meter langen Roermonder und Gladbacher Kurven und der 2052 Meter langen Erkelenzer Start-Ziel-Gerade sowie der 2322 Meter messenden Rheydter Gegengerade.

## Der Tag des Unglücks

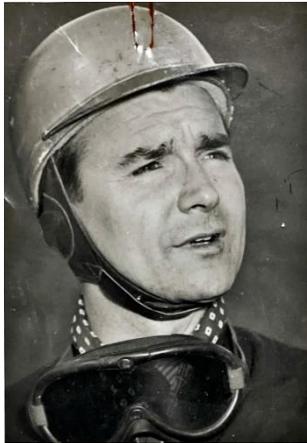
Der 31. August 1952 und damit der Untergang des Grenzlandringes ist fast genauso mystisch wie dessen „Entdeckung“. Trotz Hunderttausender Zuschauer sind bis heute viele banal erscheinende Fragen offen. Man weiß nicht, ob das Rennen wie nach Programm um 15:00 Uhr oder wie nach Zeitungsberichten um 17:00 Uhr begann, ob es 13 oder 14 Todesopfer gab oder was den Unfall ausgelöst hat.



Gegen Mittag trifft der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seehofer ein. Er war von Gründung der BRD im Jahr 1949 bis ein Jahr vor seinem Tod 1967 in diesem Amt und für einige Monate sogar Vizekanzler. Der für seine extremistischen Positionen bekannte Seehofer war bis 1960 Mitglied der DP, bis er sie im Streit verließ und der CDU beitrug. Er war ein Heimatvertriebener, weshalb er immer wieder skandalöse Aussagen tätigte über Ehrung von NS-Flaggen bis zur Ablehnung der Kapitulation

Deutschlands, was ihm 1950 sogar eine Auseinandersetzung mit dem alliierten hohen Kommissar einhandelte. Ebenfalls anwesend sind der

nordrheinwestfälische Landesminister für Wirtschaft und Verkehr Artur Sträter, der ADAC-Sportpräsident Jules Köther, Emil Vorster und Rennleiter Josef Müller. Der Rennfahrer Helmut Niedermayr, der zum Zeitpunkt des Rennstartes 38 Jahre alt ist, startet mit seinem AFM von Position 5. Sein eigentliches Auto hatte am Vortag eine Panne. An Streckenposten Nr. 4 stehen Hans Günther Schroers,

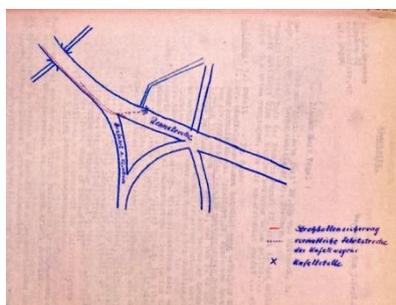


Wilhelm Lehnen und Hans Teitz. In der Zentrale arbeitet Hans Dürselen als Telefonist. Das Rennen beginnt und die Formel 2-Rennwagen schießen die Erkelenzer Gerade entlang. Über den Verlauf der Gladbacher Kurve und der Rheydter Gerade gelingt es Niedermayr auf den vierten Platz vorzudringen. In der Roermonder Kurve setzt er zum nächsten Manöver über die Außenseite an. Am Ausgang der Kurve verliert er die Kontrolle. Was genau vorgefallen ist, weiß man nicht. Der SID (Sportinformationsdienst)

titelt, ein vorderer Felgenschaden sei eine mögliche Unfallursache. Die Papiere der tags zuvor durchgeführten Inspektion bescheinigen dem Auto einen makellosen Zustand. Auch spekuliert wurde über eine Fahrrinne, die das Auto destabilisierte. Einer Zeugenaussage von Herbert Meyer aus dem Jahr 1992 zufolge, versuchte Niedermayr sein Überholmanöver soweit außen zu beginnen, dass er dabei die als Schutz dienenden Heuballen tangierte und so ins Schlendern geriet. Zumindest das hier angebrachte Foto unmittelbar vor dem Unfall



und die Zeichnung untermauern dies. Einige Augenblicke später schlägt der Wagen mit etwa 190-200 km/h in der inneren Absperrung ein. Die zur Festigung der Heuballen angebrachten Drahtseile sind verhängnisvoll. Anstatt das Auto zu



stoppen, werden sie mitgerissen und richten bei den direkt hinter der Absperrung sitzenden Zuschauern ein Blutbad an. Helmut Niedermayr weist die ersten Rettungskräfte noch an, sich um die in seinen Augen schwerer verletzten Zuschauer zu kümmern, dann wird er bewusstlos und kommt erst im Krankenhaus wieder zu sich. Wenige Minuten zuvor beobachtet

Hans Günther Schroers ein Aufbäumen der Masse. Zu seinen Kollegen Lehnen und Teitz sagt Schroers: „Da muss etwas passiert sein, ich geh mal schnell hin.“

An der Unfallstelle bietet sich ihm ein grausiges Bild. Fünf Menschen sind sofort tot. Insgesamt werden in einer Krankenakte 13 Verstorbene und 23 Verletzte namentlich genannt. Andere Schätzungen gehen von etwa 40 Verletzten aus, davon etwa 15 Schwerverletzte und etliche mit Spätfolgen. Manche Berichte gehen auch von 14 Toten aus, was angesichts der Verstümmelung leider nicht verwunderlich ist.



Bei vielen Menschen werden beim Vorbeifahren des Formel 2-Rennwagen die Gliedmaßen von den mitgerissenen Drahtseilen amputiert. Der Unfallort sieht aus, als wäre eine Bombe explodiert. Unter den Opfern sind etliche Minderjährige ab acht Jahren. Zunächst möchte Schroers veranlassen, die gelbe Flagge zu hissen, doch schon ist zumindest die Fahrbahn von Trümmern geräumt. Die zweite Runde hat bereits begonnen und die Autos schießen erneut an der Unfallstelle wie an einer klaffenden Wunde vorbei. Im Rennzentrum wird erst in der dritten Runde des



Rennens klar, dass irgendetwas passiert ist. Zur selben Zeit als der erste Notarzt eintrifft, beginnt der Telefonist Hans Dürselen mit ersten Nachfragen, doch er bekommt keine Antwort. Nach einigen Minuten wird Wilhelm Lehnen misstrauisch und geht selbst nachschauen. Auf dem Weg trifft er mit Schroers zusammen, der Lehnen über die Lage informiert. Zusammen gehen sie zum Fernsprecher, um sich mit der Rennleitung in Verbindung zu setzen, doch wie sowohl Streckenposten als auch der Telefonist aussagen, bricht die Leitung immer wieder ab. In der sechsten Runde sind 14 Ärzte und 120 Sanitäter vor Ort, unter anderem weil in der direkten Nähe eine Station des Deutschen Roten Kreuzes postiert ist. Erst nach langer Zeit erreicht folgende Meldung von Lehnen Dürselen: „Ausgang der Roermonder Kurve ist ein Wagen aus der Innenkurve herausgetragen

worden, wahrscheinlich Tote und Verletzte, die Verletzten werden bereits abtransportiert, die Strecke ist frei“. Hans Dürselen gibt diese Meldung sofort an den Rennleiter und die anderen versammelten Politiker und Funktionäre weiter. Die Polizei rät zum Abbruch, wie sie später in einer Stellungnahme schreiben wird. Doch auf Mitbeschluss der Politiker, wie Hans Christoph Seebohm in seiner Rede vom Abend des 31. August 1952 erwähnt, wird das Rennen fortgesetzt. Der Gewinner Toni Ulmen gibt in einem Interview zu Protokoll: „Es hat wirklich Nerven gekostet, da jedes mal dran vorbeizufahren.“

## Die Reaktionen und Folgen

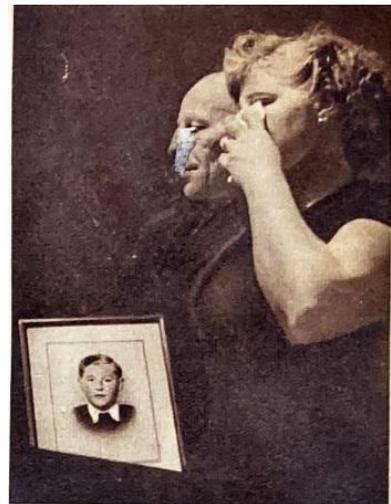
Unfassbar. Das ist, denke ich, der erste Gedanke, der einem durch den Kopf schießt, wenn man die vorherigen Sätze liest. Da verunglückt direkt neben der



Ohne den Ernährer schlägt sich Maria Menke mit 158 DM durchs Leben. Ihr Mann verdiente einst 400 DM monatlich. Die Katastrophe zerstörte nicht nur ihr Glück, sie nahm ihr und den Kindern auch die Lebensbasis. FOTOS: TESCH (4) dpa (1)

Strecke ein Fahrzeug, 13 Menschen sterben - mindestens. Und führende Größen, wie der Bundesverkehrsminister entscheiden sich gegen einen Rennabbruch. Familienschicksale wie die hier abgebildeten zeigen uns, wie schlimm die Tragweiten des Unfalls waren: der Junge mit dem amputierten Bein, die Mutter, die plötzlich allein für ihre beiden Kinder sorgen muss, da ihnen der Vater genommen wurde oder der Junge Gottfried, dessen Eltern nicht einmal wussten, dass ihr Sohn gerade gestorben war und die ihren Herd verkaufen mussten, um die Beerdigung ihres Sohnes zu finanzieren.

Darüber hinaus stellt sich derselbe Verkehrsminister am Abend auf ein Podest und redet, anstatt sein Beileid zu bekunden, vom „Ethos des Motorsport“, das ungebrochen sei und dass dieser Unfall undenkbar gewesen sei. Auf die Frage eines Journalisten, warum das Rennen nicht abgebrochen wurde, erwidert Seebohm: „Die Menschen sollen sich bewusst werden, dass für ein hohes Ziel Opfer gebracht werden müssen.“ Der Vizepräsident des Rheydter Club für Motorsport e.V., Dr. Keilholz, wird sogar noch extremer: „Man müsse der Presse verbieten darüber zu schreiben.“ Fast kommt es einem so vor, als täten den Verantwortlichen weniger die Betroffenen leid, sondern es scheint ihnen fast ein bisschen peinlich, dass der Wagen Niedermayr`s sich nicht auf der Strecke halten konnte. Auch damals wurde dieses Vorgehen teils heftig kritisiert, teils aber auch gelobt. Generell schien das Interesse an Aufarbeitung gering. Interne Dokumente berichten von einem Mann, der für seinen jetzt arbeitsunfähig gewordenen Sohn 3000 DM für einen Umschulungskurs verlangte. Er erhielt 300 DM. So ist es bezeichnend, dass der Spiegel den Grenzlandring erst ab Seite 5 thematisiert, noch hinter einer Notiz über mögliche militärische Aufrüstung.



Ohne jede Beihilfe mußte das Ehepaar Schauten seinen Sohn Gottfried zu Grabe tragen. Die Eltern verkauften ihren Herd, um die Beerdigung zu bezahlen. Der Veranstalter übersandte einen Kranz

Es stellt sich die Frage, warum die Ereignisse auf dem Grenzlandring so wenige Leute interessierten. Sie waren natürlich unmittelbar nach dem Unglück in allen Medien präsent, aber nicht sehr lange, denn nach einiger Zeit verschwanden sie aus dem kollektiven Bewusstsein. Dies erschwerte es den Opfern, vor Gericht eine angemessene Entschädigung zu erlangen.

## Gerichtsprozesse und Aufarbeitung

Dass viele Betroffene sich mit dieser Verdrängung dennoch nicht abspeisen ließen, scheint irgendwie klar zu sein. In der Folge gab es etliche zivile aber auch strafrechtliche Verfahren, die alle eines gemeinsam hatten: mäßigen Erfolg. Strafverfahren gegen den Fahrer Niedermayr und die Kontrolleure wurden nach ergebnislosen Untersuchungen fallen gelassen. Bessere Aussicht auf Erfolg hatten da die Verfahren gegen die Motor-Union und dessen Vorstand Emil Vorster. Einer Untersuchung der Bezirkspolizei zufolge waren die Sicherheitsmaßnahmen vollkommen unzureichend und sie sagte, dass ein solcher Unfall vorhersehbar gewesen wäre. Eine andere Zeugenaussage gibt an, dass die Veranstalter das Risiko gar nicht gekannt und aus „eigensüchtigen“ Motiven gehandelt hätten. In einer internen Sitzung sagt ein Teilnehmer sogar selbst, dass die Unfallversicherungssumme mit 3000 DM viel zu niedrig angesetzt war. Emil Vorster bittet sogar den Bundesverkehrsminister in einem Brief um Zuspruch, den er dann auch erhält. Und dennoch wird schließlich auch dieses Ermittlungsverfahren eingestellt. Die einzige Klage mit Erfolg ist die am Oberlandesgericht Düsseldorf. Allerdings wird auch hier keine Schuld festgestellt. Lediglich die Versicherung muss 75.000 DM an die Opfer ausschütten. Ein Krümel, wenn man sich vor Augen führt, dass auf Fahrer und Auto jeweils eine Versicherungssumme von 500.000 DM also insgesamt 1.000.000 DM lag. Der Klage wurde zudem nur teils stattgegeben.

Die Würdigung auf gesellschaftlicher Ebene fiel ebenso gering wie auf juristischer Ebene aus. Erst seit 2012 erinnert ein Gedenkstein an die Toten und über das gerade angesprochene Urteil informierte damals nur eine Randnotiz. Trotzdem hatten die Ereignisse vom 31. August 1952 ihre Wirkung. Der Grenzlandring wurde für zu gefährlich erklärt und auch mauen Sicherheitsbedingungen anderer Strecken besserten sich mit der Zeit. Da die Opfer nie gewürdigt wurden, verlor der Unfall auf dem Grenzlandring mit der Zeit an Bekanntheit.

# „Sport macht Gesellschaft“– „Gesellschaft macht Sport“

Warum der Grenzlandring und seine Opfer in Vergessenheit geraten sind, kann ich mir nach meiner Recherche relativ leicht erklären: Es wollte sich einfach niemand dafür interessieren. Doch diese aus heutiger Perspektive unvorstellbaren Aussagen hochrangiger Politiker, deren Entscheidung das Rennen nicht abubrechen und auf der anderen Seite die schiere Begeisterung für den Rennsport in Zuschauerzahlen, die heute kaum bei den größten Veranstaltungen vorkommen, haben mich stutzig gemacht. Deshalb bin ich noch einmal durch meine Quellen gegangen, um zu verstehen, wie diese unbedingte (Renn-)Sporteuphorie entstand. Dabei sind mir zwei Dinge klar geworden.

## **1.: „Sport macht Gesellschaft“**

Dass der Sport eine wichtige Prägung auf die junge Bundesrepublik hatte, lässt sich vielleicht an einem Beispiel erklären: „Das Wunder von Bern“. Es wird teilweise sogar als die eigentliche Geburtsstunde der Bundesrepublik bezeichnet, aber wieso? Die Menschen hatten Leid, Verderben und Grauen gesehen. Viele hatten alles verloren, was sie besaßen. Über ein Jahrzehnt an Unterdrückung hatte geherrscht. Und viele waren selbst direkt oder indirekt involviert gewesen. Der Sport lenkte ab, er spendete neue Hoffnung. Selbst Menschen, die unter Existenzängsten litten, wollten ihrem Leben Inhalt geben. Und deshalb wird das „Wunder von Bern“ auch manchmal als die eigentliche Geburtsstunde der Bundesrepublik bezeichnet, weil die Deutschen dort wieder etwas zu feiern hatten. Dieses Phänomen von Sport als Identifikator findet sich auch anderweitig, z.B. beim Antreten von nord- und südkoreanischen Sportlern bei Olympia. Da verständigt Sport die Völker. Unter meinen Quellen finden sich etliche Zeitungsberichte, die den Grenzlandring bis in alle Höhen zelebrieren. Darauf fußt auch die Erklärung, wieso der Unfall nicht wahrgenommen werden wollte. Die Identifikation ist ein Mittel, das man mit Vorsicht genießen sollte. Bezogen auf den Unfall am Grenzlandring sah man die sehr hohe Identifikation mit dem sportlichen Ereignis, die wohl Ausdruck der Menschen in der schwierigen Zeit nach dem Krieg war und den Menschen gut getan hat. Dies bedingte dann aber auch die aus unserer heutigen Sicht unpassenden Reaktionen der Beteiligten. Diese Ambivalenz wird beim Grenzlandring gut deutlich.

