

# Der Hockenheimring Baden-Württemberg

## Vom Waldweg zur Multifunktionsarena

*Der Hockenheimring Baden-Württemberg gehört zu den berühmtesten Rennstrecken der Welt und die Faszination, die von ihm ausgeht, ist auch nach über 85 Jahren ungebrochen. Als waghalsige Motorsportpioniere das erste Motorradrennen auf den damals notdürftig präparierten Waldwegen des Rings bestritten, lag ein noch langer Weg mit vielen Wendungen vor dem Hockenheimring, der ihn letztendlich zu der sicheren und modernen Rennstrecke mit internationalem Renommee machte, die wir heute kennen. Es ist die Mischung aus Tradition und Moderne, aus sportlichen Triumphen und Tragödien, aus unvergesslichen Motorsportevents und Highlights, die den badischen Kurs unverwechselbar macht.*

Als am 29. Mai 1932 der Start zum »1. Motorradrennen« in Hockenheim erfolgte, ahnte keiner der damals Verantwortlichen, welche weltweite Bedeutung die Stadt mit ihrer Rennstrecke erlangen sollte. Viele herausragende Rennen, stolze Sieger, spektakuläre Konzerte

mit Weltstars, aber auch Tragödien prägen die Geschichte der traditionsreichen Rennstrecke. Mittlerweile kann der Hockenheimring auf 87 spannungsgeladene und ereignisreiche Jahre zurückblicken. Doch gealtert ist er nicht, sondern vielmehr stetig gewachsen und



Luftaufnahme aus dem Jahr 2018

gereift. Das beweist die unglaubliche Multifunktionalität, mit der sich der Hockenheimring heutzutage jährlich bis zu 700 000 Besuchern präsentiert. Mit der Formel 1, der DTM, dem ADAC GT Masters und der NASCAR Whelen Euro Series wird internationaler Premium-Motorsport geboten. Heiße Dragster-Duelle gibt es bei den NitrOlympX zu sehen. Packender Motorradsport verspricht die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft. Und spannungsreiche Oldtimerrennen, wie die Bosch Hockenheim Historic – Das Jim-Clark-Revival oder die Hockenheim Classics, lassen die Herzen von Fans historischer Automobile und Motorräder höherschlagen. Aber auch Open-Air-Konzerte mit Top-Acts wie Michael Jackson, Robbie Williams, AC/DC, den Rolling Stones, Genesis, den Böhsen Onkelz, Andreas Gabalier oder Festivals wie Rock'n'Heim, gehören ins Event-Portfolio der vielseitigen Rennstrecke. Doch das war noch lange nicht alles. So finden auf dem Hockenheimring das ganze Jahr über Fahrtrainings, Testfahrten der Automobilindustrie, Produktpräsentationen und Fahrerlebnisse der Extraklasse statt. Adrenalinsüchtige können bei den Touristenfahrten oder den Public Race Days mit dem eigenen Fahrzeug einmal so richtig Gas geben. Aber auch auf zwei Beinen lässt es sich gut über den Ring bewegen. Tausende von Teilnehmer sind jedes Jahr dabei, wenn der BASF Firmencup im Sommer oder der ASG Triathlon Hockenheim 1968 e. V. im Herbst wieder zum Lauf über die Rennstrecke einladen. Es gibt viel zu erleben auf dem traditionsreichen Grand-Prix-Kurs. Der Hockenheimring Baden-Württemberg ist ganzjährig ausgebucht und bietet getreu dem Motto »More than Racing« mit seinen zahlreichen Möglichkeiten und Locations den perfekten Rahmen für jegliche Art von Veranstaltung. Er ist ein Aushängeschild für die Metropol-

region Rhein-Neckar und das Automobilland Baden-Württemberg. Durch sein vielfältiges kulturelles Angebot und sein internationales Ansehen besitzt die badische Rennstrecke nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch identitätsstiftende Kraft für die ganze Region.

Doch wie kam Hockenheim eigentlich zu seiner Rennstrecke? In der folgenden Darstellung der wechselhaften Geschichte des Hockenheimrings werden wir uns auf wesentliche Stationen beschränken, denn eine alles umfassende Dokumentation würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen.

### 1932 bis 1938: Jahre des Aufstiegs

Hockenheim ist durch drei Dinge bekannt geworden: seine Zigarren, seinen Spargel, aber mehr noch durch seine Rennstrecke. Als der junge Hockenheimer Ernst Christ 1930 den Plan ins Auge fasste, in seiner Heimatstadt eine Rennstrecke zu gründen, konnte die spätere Bedeutung noch nicht einmal erahnt werden. Viele zweifelten, ob es überhaupt gelingen würde, den Gedanken in die Tat umzusetzen. Doch Christ ließ sich nicht beirren und kam Schritt für Schritt mit Unterstützung des damaligen Hockenheimer Bürgermeisters Philipp Klein der Verwirklichung seiner Idee näher: Im Herbst 1931 bekundete auch der Deutsche Motorradfahrer Verband (DMV) mit Sitz in Berlin in einem Schreiben das Interesse des Verbandes an dem Bau einer permanenten Rennstrecke und stellte damit die »Geburtsurkunde« für den Hockenheimring aus und beauftragte gleichzeitig den Verband, die Landesgruppe Südwest, mit der Durchführung des ersten Rennens. Am 25.12.1931 billigte auch der Gemeinderat von Hockenheim die Rennstrecken-Vorlage einstimmig.



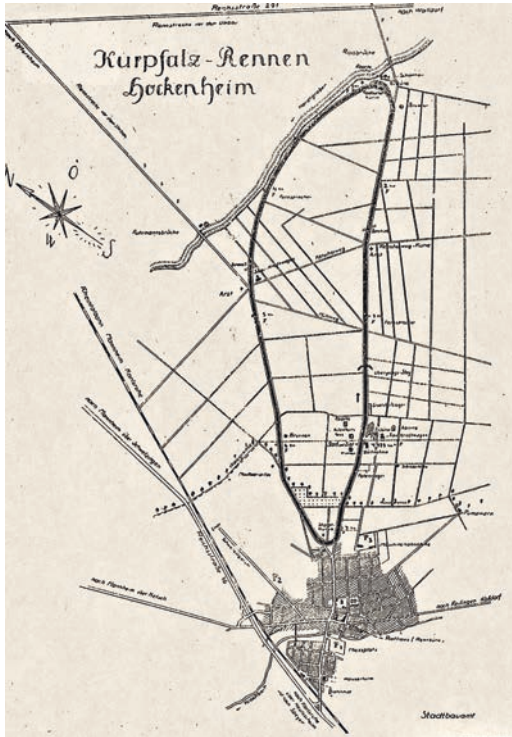
1. Motorradrennen in Hockenheim 1932

Bereits im März 1932 begannen 100 arbeitslose Hockenheimer Familienväter, ausgestattet mit Pickeln und Schottergabeln, den 12 Kilometer langen Dreieckskurs zu bauen. Kosten hierfür: 50 000 Reichsmark, die mit 42 000 Mark aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge vom Mannheimer Arbeitsamt bezahlt wurden. 8000 Mark betrug der Anteil der Stadt Hockenheim. Da sich die Stadt jedoch für drei Monate die Kosten der Sozialfürsorge für 100 ausgesteuerte Familienväter ersparte, wurde der Rennstreckenbau auf Antrieb ein Geschäft. Auf eine Teerung der Streckenoberfläche hatte man allerdings verzichten müssen; die dazu notwendigen 3500 Mark waren einfach nicht vorhanden. Nach gerade einmal zweimonatiger Bauzeit donnerten am 29. Mai 1932 die Zweiräder beim »1. Motorradrennen« über die teils unbefestigte Wald-Strecke. 60 000 Zuschauer

säumten an diesem denkwürdigen Tag die neue Dreieckspiste, als der Rennleiter zum ersten Mal die Startflagge senkte. Damit ging nicht nur ein Traum in Erfüllung, auch für die Kleinstadt begann ein Aufstieg, der ihren Namen in der ganzen Welt bekannt machen sollte.

Zu Fuß, in der Hauptsache aber mit Fahrrad und Motorrädern, waren die Rennfans aus allen Richtungen gekommen, um den großen Tag in Hockenheim mitzerleben, um Spitzenfahrer wie Tom Bullus und Arthur Geiss zu feiern, um bei der Feuertaufe des Hockenheimrings dabei gewesen zu sein. Auch die Hockenheimer fieberten der Rennstreckenpremiere entgegen. Weit über 300 Familien hatten ihre Schlafzimmer geräumt, um den Mangel an Fremdenzimmern auszugleichen und den obligaten Sonntagskuchen mit ihren Gästen geteilt, denen solche Herzlichkeitsbe-





Der Kurfürstling

weise noch lange in dankbarer Erinnerung blieben.<sup>1</sup>

### Vom Dreieckskurs zum Kurfürstling

Der Anfang war gemacht und das erste Rennen wurde ein großer Erfolg. Doch schon bald stellte man fest, dass der Kurs

- um wirtschaftlich zu sein, zu lang
- um alle Fahrerwünsche zu befriedigen, zu kurvenarm
- um Seitenwagen- und Autorennen durchzuführen, zu schmal
- ohne Makadambelag ein Provisorium

war und das vorläufig unentbehrliche Kreisstraßenstück einen Risikofaktor darstellte.

Diese Erkenntnis schmerzte, führte aber auch zu der frühen Einsicht, dass Abhilfe nur im Rahmen einer mittelfristigen Neubaulösung möglich war, die für Motorrad- und Wagenrennen ebenso wie für den industriellen Testbetrieb geeignet sein musste.

Bevor dann am 16. Oktober 1938 der Startschuss zum letzten Rennen vor dem Krieg fiel, sorgten Baumaschinen dafür, dass die Gesamtanlage ein neues Gesicht bekam. Hauptmerkmal dieser Neugestaltung war eine Streckenverkürzung von 12 auf 7,725 Kilometer. Die Verbreiterung der gesamten Fahrbahn und ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen hatten den neuen Kurfürstling erstmals auch für Wagenveranstaltungen zugänglich gemacht. Aus dem 1932 gebauten Dreieckskurs entstand in weiten Teilen die bis Ende 2001 genutzte Strecke. Durch den Einbau der Ostkurve erhielt der Hockenheimring seine bekannte ovale Form und wurde in Verbindung mit der Streckenverbreiterung zu einem Hochgeschwindigkeitskurs. In puncto Sicherheit galt der neue »Kurfürstling« für seine Zeit als besonders vorbildlich.<sup>2</sup>

### 1947 bis 1963: Der Hockenheimring – ein Begriff im Motorsport

Der Zustand des Rings sowie die Lage des deutschen Motorsports im Jahre 1945 ähnelten sich in auffallender Weise. Beide waren durch den Krieg schwer angeschlagen, und es war fraglich, ob es in absehbarer Zeit überhaupt wieder Motorsport auf dem Hockenheimring, wie die Strecke nun endgültig getauft wurde, geben würde.

Doch bereits zwei Jahre später donnerten erneut die Motoren. Ein schweres Stück Arbeit war bewältigt:

- die Instandsetzung der durch Kettenfahrzeuge stark beschädigten Fahrbahn
- die Wiederherstellung der abgetragenen Holzbauten
- das Zusammenstellen eines neuen Funktionsstabs
- die Neugründung des Badischen Motorsportclubs (BMC) mit Ernst Christ an der Spitze
- die Gründung der Hockenheim-Ring GmbH zur betriebswirtschaftlichen Nutzung der Rennstrecke

Die Nachkriegspremiere am 11. Mai 1947 lohnte dann alle Mühen, die ein engagierter Mitarbeiterkreis auf sich genommen hatte, um unter unsagbar schweren Umständen die erste sportliche Großveranstaltung nach dem zweiten Weltkrieg durchzuführen. 200 000 Zuschauer fanden sich rings um die leidlich renovierte Rennstrecke ein. Alle, die einmal in irgendeiner Weise mit dem Motorsport zu tun und den Krieg überlebt hatten, wollten bei dieser großartigen Wiedersehensfeier dabei sein. Die Parkplätze waren überfüllt. 14 ellenlange Sonderzüge luden ganze Zuschau-



Zwei Jahre nach Kriegsende fanden in Hockenheim wieder Motorsportveranstaltungen statt

erbrigaden aus und dies alles zwei Jahre nach dem Waffenstillstand.

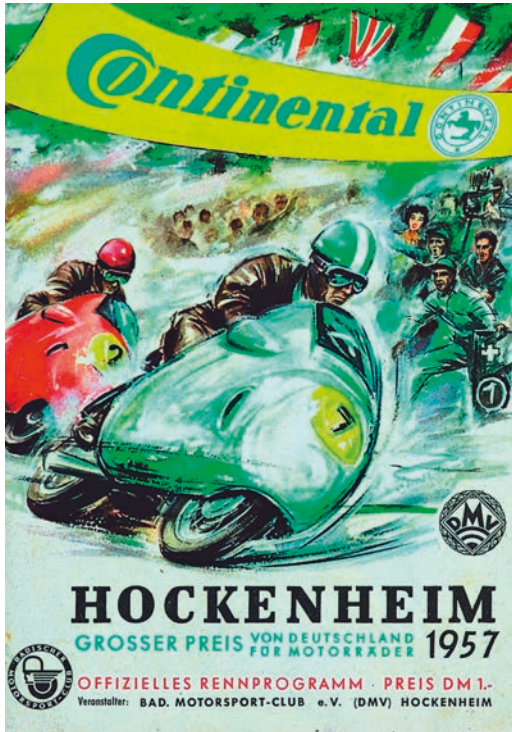
Bürgermeister Franz Hund, Ernst Christ und ihre Mitarbeiter hatten neue Grundlagen gelegt. Von nun an stand der Sport wieder im Vordergrund.

#### Zuschauerrekord

In der Geschichte des Hockenheimrings nimmt das Jahr 1948 insofern eine Sonderstellung ein, als sich zum Meisterschaftslauf am 9. Mai mehr als 350 000 Zuschauer eingefunden hatten. Allein 310 000 Renngäste hatten die offiziellen Kassen passiert. Weder vor- noch nachher hat es am Hockenheimring einen solchen olympischen Ansturm gegeben.

#### Wilhelm Herz für Ernst Christ

Auf der Jahreshauptversammlung des Badischen Motorsport Clubs, Anfang Januar 1954, übertrug Ernst Christ seine Ämter als BMC-Präsident, Geschäftsführer der Hockenheim-Ring GmbH und Gesamtleiter der Hockenheimer Rennen an Wilhelm Herz. Gesundheitliche, aber besonders berufliche Gründe zwangen ihn dazu. Der neue Präsident war mit der Materie wohl vertraut. Seit 1932 im Rennsattel, Werksfahrer von DKW und NSU, deutscher Meister der 350 ccm Soloklasse von 1948 und Inhaber des absoluten Geschwindigkeitsweltrekords für Motorräder, war er aufgrund seiner Laufbahn und Erfahrung für die Nachfolge prädestiniert.



Das offizielle Rennprogramm zum »Großen Preis von Deutschland für Motorräder« im Jahr 1957

## 1. Weltmeisterschaftslauf für Motorräder

»Wenn sich am heutigen Rennsonntag die Startflagge senkt und der »Große Preis« auf dem Hockenheimring seine Premiere feiert, so wollen wir all denen danken, die in 25 Jahren dieser Rennstrecke und dem Motorsport die Treue bewiesen haben.« Als Wilhelm Herz diese Zeilen des offiziellen Grußworts schrieb, lag bereits ein schweres Stück Arbeit hinter ihm. Allerdings hatte sich diese ausgezahlt. Erstmals war Hockenheim mit der Durchführung des Großen Preises von Deutschland beauftragt worden und stand nun auf einer Ebene mit Berlin, dem Nürburgring, Hohenstein-Ernstthal und Stuttgart, die vorher Austragungsorte des deutschen Grand Prix gewesen waren.

Ein hervorragendes Fahrerfeld mit allen Spitzenleuten jener Jahre hatte die Startzusage gegeben. 100 000 Zuschauer säumten die Strecke und erlebten das schnellste Rennen, das es je gegeben hatte.<sup>3</sup>

## 1964/65: Das Motodrom entsteht

Gründe für die Neukonzeptionierung des alten Hockenheimrings Anfang der 1960er-Jahre gab es genug: So erkannte Wilhelm Herz bereits nach der ersten Motorradweltmeisterschaft im Jahr 1957, dass der unmittelbare Kontakt des Rings, der in die Stadt Hockenheim ragte, mit Wohnhäusern keine Dauerlösung sein konnte. Außerdem gab es konkrete Pläne, das hohe Verkehrsaufkommen auf der Autobahn Mannheim–Heidelberg durch eine Eckverbindung Mannheim–Walldorf zu entlasten. Die neue Trasse würde den Hockenheimring durchqueren. Somit war eine Veränderung der alten Streckenführung unumgänglich. Ernst Christ erarbeitete 1961 eine »Motodrom«-Konzeption, die den Ansprüchen von Fahrern, Zuschauern und Veranstaltern gleichermaßen Rechnung trug. Arenaartige Vorbilder in den USA standen Pate, als Christ den Entwurf für das Motodrom präsentierte: Ein einzigartiges Stadion für Motorsportbegeisterte, nicht mehr und nicht weniger.

Dr. Kurt Buchter, Bürgermeister der Stadt Hockenheim von 1958 bis 1978, führte die recht schwierigen und zähen Verhandlungen mit dem Bund, dem Land Baden-Württemberg, der Kraftfahrzeugindustrie und der Markenartikelbranche und erreichte schließlich eine zufriedenstellende Lösung der Baufinanzierung ohne Einsatz städtischer Mittel, unter anderem durch Schadenersatzforderungen gegen die Autobahnbauer, Spenden und







Start zum ersten Formel-1-Grand-Prix in Hockenheim im Jahr 1970

ter Jim Clark, bei einem Formel-2-Rennen tödlich verunglückte. Dieser Unfall führte zu umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen an der Strecke. Es wurden zahlreiche Bäume gefällt und die Sicherheitsstreifen dadurch von zwei auf acht Meter verbreitert. Fortan galt der Hockenheimring als eine der sichersten Rennstrecken der Welt. Und daran hat sich auch bis heute nichts geändert.<sup>4</sup>

### 1970: Der Anfang der Formel-1-Geschichte auf dem Hockenheimring

Am Sonntag, den 2. August 1970 begann die Geschichte der Formel 1 auf dem Hockenheimring. Dieses Rennen zählt auch heute noch zu den spannendsten und spektakulärsten, die

je auf dem badischen Hochgeschwindigkeitskurs stattgefunden haben. Trotz brütender Hitze drängten sich hunderttausend Fans auf die Betontribünen. Jene, welche keine Karten mehr für das ausverkaufte Rennen ergattern konnten, kletterten trotz mehrfacher Warnung des Streckensprechers auf die Tribürendächer und erklommen sogar die große Stadion-Uhr. Was damals geboten wurde, war Grand-Prix-Sport der Extraklasse. Jochen Rindt gewann das Rennen auf einem Lotus gegen Jacky Ickx im Ferrari. Dieses Duell begeisterte die Fans. Die Zeitschrift »auto, motor und sport« schrieb damals: »Die Zuschauer grölten: Was hier geboten wurde, war Grand-Prix-Sport in höchster Vollendung, da fuhr niemand sein einsames Rennen wie am Nürburgring. Die Charakteristik der Hockenheimring-Arena bringt es mit sich, dass Mann gegen Mann, Rad an Rad





Michael Schumacher sorgte für Formel-1-Euphorie im Motodrom

gekämpft wird. Die Piste liegt den Zuschauern wie eine Slot-Racing-Bahn zu Füßen.«

1995 schlug die Stunde des siebenfachen Weltmeisters Michael Schumacher. Als erster Deutscher konnte er seinen Heim-Grand-Prix gewinnen. Der Kerpener sorgte mit seinem Einstieg in die Formel 1 seit 1991 für ausverkaufte Rennen auf dem Hockenheimring. Ganze vier Mal konnte sich Michael Schumacher zwischen 1992 und 2006 in die Siegerliste in Hockenheim eintragen.

Zwei Brasilianer fühlten sich in Hockenheim ebenfalls immer sehr wohl und gewannen den Großen Preis von Deutschland jeweils drei Mal: Nelson Piquet (1981, 1986, 1987) und Ayrton Senna (1988, 1989, 1990). »Ich fühle mich auf keiner Rennstrecke der Welt so glücklich und so frei wie in Hockenheim. Wenn ich aus dem Motodrom heraus

in den Wald fahre, dann ist das ein berauschendes Gefühl: Wie in einem Tunnel – man ist ganz alleine mit sich selbst. Genauso die Schikane in der Ostkurve: Sie fordert einen Fahrer aufs Äußerste heraus, während frische Waldluft ins Cockpit strömt. Dann bin ich lange genug im Leeren gefahren, kehre zurück – und im Motodrom herrscht eine Euphorie wie in einem überfüllten Stadion«, so der McLaren-Honda-Pilot Ayrton Senna 1990 nach seinem dritten Triumph in Folge.

### 1986: Drag Racing am Hockenheimring

1986 begann die erfolgreiche Geschichte des Dragster-Sports auf dem Hockenheimring. Damals fanden die Beschleunigungsrennen,



Seit 1989 finden die Dragster-Rennen auf der Quartermile vor der Südtribüne statt

die aus den USA nach Europa kamen, noch auf der Start- und Zielgeraden statt. Seit 1989 wird auf einer speziell für diese Art des Rennsports gebauten Strecke, der Quartermile, gefahren. Diese entspricht der klassischen Viertelmeile. Mittlerweile messen sich bei den NitrOlympX jährlich rund 300 internationale Teilnehmer bei offiziellen FIA- und FIM-Meisterschaftsläufen, aber auch in zahlreichen am-

bitionierten Sportsman-Klassen. Über 40 000 Zuschauer kommen zum Beschleunigungswochenende an die legendäre Rico Anthes Quartermile ins Motodrom, die ihren Namen einem der Gründerväter der NitrOlympX und Top-Fuel-Europameister (1997) Rico Anthes verdankt. Damit sind die NitrOlympX nicht nur die größte Veranstaltung dieser Art auf dem europäischen Kontinent, sondern auch außerhalb der USA.

### 1988: Open-Air-Konzerte – von Michael Jackson bis Andreas Gabalier

Am 10. Juli 1988 begann die Open-Air-Geschichte des Hockenheimrings. Kein Geringerer als »The King of Pop«, Michael Jackson, war der Erste, der in der Arena des Motodroms die Fans begeisterte. Bis zu 100 000 Zuschauer haben bei einem Open-Air-Kon-



Das erste Open Air am Hockenheimring mit Superstar Michael Jackson





Luftbild 2000

zert auf dem Hockenheimring nicht nur eine gute Sicht, sondern auch eine ansprechende Akustik. Mit der Gruppe Genesis gab es 1992 einen besonderen Höhepunkt in der Open-Air-Geschichte des Hockenheimrings: Der Andrang war damals so groß, dass die Besucher teilweise auf dem von der Polizei gesicherten Standstreifen der Autobahn parken mussten.

Die Liste der Künstler, die bis heute am Hockenheimring aufgetreten sind, liest sich wie das »Who-is-Who« der Musikbranche: Tina Turner, Gianna Nannini, Gary Moore, Peter Maffay, Simple Minds, Pink Floyd, Rolling Stones, AC/DC, Robbie Williams, Metallica, DJ Hardwell, Andreas Gabalier u. v. m. Nach neun Jahren Pause spielten die Böhsen Onkelz 2014 ihre ersten beiden gemeinsamen Konzerte vor knapp 100 000 Fans pro Auftritt im Motodrom. Nach diesem überwältigenden Erfolg legten sie ein Jahr später mit vier Kon-

zerttagen nach. Insgesamt 320 000 begeisterte Fans rockten an zwei Wochenenden vor der größten Konzertbühne der Welt. Das bewegliche Hightech-Konstrukt im Infield der Rennstrecke war 102 Meter breit und unglaubliche 37 Meter hoch – also fast so hoch wie ein neunstöckiges Hochhaus.

Auch Musik-Festivals wie Sonisphere, Rock'n'Heim und Matapaloz sorgten dafür, dass der Hockenheimring seinen Ruf als erstklassige Location für Mega-Events festigen konnte.

### 2002: Baubeginn der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen am Hockenheimring

Mit dem Fällen des ersten Baumes begann am 2. Januar 2002 das Projekt »Zukunftssicherung Hockenheimring« unter der Federfüh-





Luftbild 2008, man kann die alte Streckenführung durch den Wald noch erkennen

rung von Oberbürgermeister Gustav Schrank, der nach Bürgermeister Dr. Kurt Buchter 26 Jahre richtungsweisend als Stadtoberhaupt und Vorsitzender der Hockenheimring Gesellschafterversammlung für die Geschicke der Rennstrecke verantwortlich war. Vorausgegangen waren Gespräche mit Formel-1-Chef Bernie Ecclestone, die bei einer geforderten Streckenmodifikation eine 10-jährige Bindung der Formel 1 an den Hockenheimring in Aussicht stellte. Das Projekt hatte ein Investitionsvolumen von rund 65 Mio. €, 15 Mio. € der Gesamtsumme bezuschusste das Land Baden-Württemberg, dessen Namen die Anlage seither als Zusatz trägt. Des Weiteren war vorgesehen, dass sich die Region Rhein-Neckar ebenfalls mit einer Summe von 15 Mio. € am Projekt beteiligen sollte. Der ehemalige baden-württembergische Landwirtschaftsminister Dr. h.c. Gerhard Weiser wollte sich hierfür einsetzen; durch seinen überra-

schenden Tod kam diese in der Finanzierung kalkulierte Zahlung jedoch nie zustande. Der Ring und seine Gesellschafter mussten den vorgesehen Anteil der Region selbst tragen, was bis heute eine finanzielle Belastung darstellt und die Hockenheim-Ring GmbH in ihrem Investitionsspielraum einschränkt.



Umbauarbeiten an der Strecke



Start zum Formula 1 Emirates Großer Preis von Deutschland 2018

Dieter Herz (allzu früh im Jahre 2004 verstorben), seinerzeit BMC-Präsident, und Geschäftsführerkollege Georg Seiler holten sich bei der Modernisierung des Hockenheimrings mit Hermann Tilke einen versierten Architekten an die Seite. Unter seiner Regie wurde die Strecke den Anforderungen der modernen Formel 1 angepasst. Ziel war es, bessere Überholmöglichkeiten zu schaffen und die Rundenzeiten bzw. Streckenlänge so zu verkürzen, dass die Formel-1-Fahrzeuge Rundenzeiten zwischen 1 min:10 sec und 1 min:30 sec bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 200 km/h pro Runde fahren können. Die Streckenlänge änderte sich von 6815 m auf 4574 m.

Außerdem wurden eine vergrößerte Südtribüne mit eleganten Lounges, die Mercedes-Tribüne sowie das den Ring überragende Baden-Württemberg Center gebaut. Im Frühjahr 2004 wurde zusätzlich auf rund elf Hektar Flä-

che inmitten der Rennstrecke ein hochmodernes ADAC Fahrsicherheits-Zentrum eröffnet. Hier wurden bis Ende 2018 auf sechs Übungsmodulen 42 Trainingseinheiten für fast alle Arten von Kraftfahrzeugen angeboten.

### 2009 – Schicksalsjahr für die Formel 1 auf dem Hockenheimring

Aufgrund der hohen und stetig wachsenden Verluste durch das Formel-Rennen, so wurde nach dem bisherigen Vertrag 2010 mit einem Fehlbetrag von mindestens 6 Mio. € gerechnet, hatte der Hockenhaimer Gemeinderat im Juni 2009 mit einem Doppelbeschluss den Ausstieg aus dem bisherigen Formel-1-Vertrag angestrebt, aber zugleich den seit 2004 amtierenden Oberbürgermeister Dieter Gummer und die Geschäftsführung, Georg Seiler und Karl-Josef



Schmidt, beauftragt, über mögliche Alternativen weiter zu verhandeln, um die Formel 1 doch noch auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg zu halten. Nach langen Gesprächen mit Formel-1-Chef Bernie Ecclestone konnte im September 2009 eine alternierende Austragung mit dem Nürburgring vereinbart werden. Damit wurde die Austragung der Formel-1-Rennen auf dem Hockenheimring von 2010 bis 2018 in zweijährigem Rhythmus gesichert. Entsprechend konnte 2010 das Jubiläum »40 Jahre Formel 1 auf dem Hockenheimring« gefeiert werden. Jüngst gelang es dem Ring-Geschäftsführer Georg Seiler, einen Vertrag mit den neuen Formel-1-Rechteinhabern Liberty Media für die Durchführung des deutschen GP 2019 zu schließen. Aus wirtschaftlichen Gründen ist die Zukunft der Formel 1 in Deutschland allerdings ungewiss.

## 2018/2019: Neues Porsche Experience Center entsteht

Der Startschuss für das Porsche Experience Center am Hockenheimring fiel am 25. April 2018 als der Hockheimer Gemeinderat grünes Licht für das Projekt gab: An der Rennstrecke entsteht das weltweit siebte Kundenerlebniszentrum des Sportwagenherstellers. Auf einem rund 176 000 Quadratmeter großen Teilstück im Herzen der traditionsreichen GP-Strecke werden ein moderner Gebäudekomplex, eine Handlingstrecke, vielfältige Fahrdynamikflächen und ein Offroadparcours realisiert. Der Baubeginn war bereits Ende Juli 2018, im Herbst 2019 soll das Experience Center den Betrieb aufnehmen. Porsche setzt dieses Projekt gemeinsam mit der emodromgroup um, die die strategische Weiterentwicklung des Hockenheimrings mitverantwortet.



Grundsteinlegung für das Porsche Experience Center  
(alle Abbildungen in diesem Aufsatz: Hockenheim-Ring GmbH)



Architektonisch trägt das künftige Kundenerlebniszentrum, für welches ein Teil der Innentribüne sowie das ADAC Fahrsicherheits-Zentrum weichen, die Handschrift der bereits existierenden Porsche Experience Center. Verteilt auf drei Stockwerke entstehen auf einer Fläche von 4500 Quadratmetern Eventflächen, Veranstaltungs- und Meetingräume, ein Porsche Selection Shop, eine Porsche Classic Lounge sowie ein Restaurant und Café. Außerdem sind Werkstätten sowie Ausstellungsflächen für Fahrzeuge vorgesehen. Das Porsche Experience Center Hockenheim wird – ähnlich wie die bereits bestehenden Standorte in Leipzig, Le Mans, Silverstone, Atlanta, Los Angeles und Shanghai – ein umfassendes Fahrangebot ermöglichen. Die Hockenheim-Ring GmbH sowie die Kommune, die für das 35-Millionen-Großprojekt weder Grundstücke verkaufte noch Bürgschaften übernahm, partizipieren durch langfristige Pacht- und Marketingverträge.

Ring-Geschäftsführer Georg Seiler, der nach 41 Jahren an der Rennstrecke ab dem 1.9.2019 zusammen mit Oberbürgermeister Dieter Gummer in den Ruhestand tritt, sieht das PEC als wegweisenden Schritt für eine sichere wirtschaftliche Zukunft des Hockenheimringes. Es eröffne für den Ring neue Potenziale. Das PEC beziehungsweise Porsche als »Ankermieter« werden weitere Wirtschaftsunternehmen an den Hockenheimring locken, wo man sich den Herausforderungen der Zeit stellt: Zusammen mit der emodrom-

group werden so in den nächsten Jahren umfangreiche strategische und innovative Mobilitätslösungen umgesetzt.

Gesellschafter der Hockenheim-Ring GmbH sind die Stadt Hockenheim (94 %) und der Badische Motorsport-Club (6 %). Teil der Unternehmensgruppe ist die Hockenheim-Ring Hotel und Gastronomie GmbH (100 % Stadt) und anteilig (50 %) die emodrom GmbH.

#### Anmerkungen

- 1 Ernst Christ, Dr. Kurt Buchter, Wilhelm Herz, Dieter Herz: Hockenheimring – Biographie einer Rennstrecke, Sportchronik 1932–1981, Herausgeber: Hockenheim-Ring GmbH, 1982.
- 2 Ernst Christ, Dr. Kurt Buchter, Wilhelm Herz, Dieter Herz: Hockenheimring – Biographie einer Rennstrecke, Sportchronik 1932–1981, Herausgeber: Hockenheim-Ring GmbH, 1982.
- 3 Ernst Christ, Dr. Kurt Buchter, Wilhelm Herz, Dieter Herz: Hockenheimring – Biographie einer Rennstrecke, Sportchronik 1932–1981, Herausgeber: Hockenheim-Ring GmbH, 1982.
- 4 Ernst Christ, Dr. Kurt Buchter, Wilhelm Herz, Dieter Herz: Hockenheimring – Biographie einer Rennstrecke, Sportchronik 1932–1981, Herausgeber: Hockenheim-Ring GmbH, 1982.

Ansprechpartnerin:  
Kerstin Nieradt  
Hockenheim-Ring GmbH  
Postfach 1106  
68766 Hockenheim  
kerstin.nieradt@hockenheimring.de