



ICH BIN NÜRBURG VERWA

2015 soll der Nürburgring von staatlichen in private Hände übergehen. Der designierte Eigner Robertino Wild erläutert gegenüber MOTORRAD seine Pläne, die Gründe für den Kauf und was Motorradfahrer künftig am Ring erwartet.

Von Eva Breutel; Fotos: Capricorn Group (1), MOTORRAD-Archiv (1), Nürburgring Betriebsgesellschaft (4)

? Wie sieht Ihre Vision für den Ring aus?

! Ihn mit mehr Leben zu erfüllen, und das heißt: mit mehr Motorsport. Wir möchten alle klassischen Veranstaltungsarten erhalten beziehungsweise ausbauen. Was nicht auf den Nürburgring gehört, ist das, was andere als Kirmes bezeichnen. Die muss weg.

? Also der Freizeitpark mit Achterbahn und Großgastronomie.

! Ja. Das dort zu bauen war ein Trugschluss von Managern, die sich wahrscheinlich nicht wirklich für Motorsport interessierten und bei Rennen langweilten. Denen erschien eine Achterbahn oder eine Shopping-Meile als interessante Abwechslung. Aber für einen Motorsportfan ergibt das keinen Sinn. Er will am Ring nah an seinem Sport sein und nicht Achterbahn fahren oder in ein Sterne-Restaurant gehen. Dazu fehlt ihm auch schlicht die Zeit, er isst lieber eine Currywurst.

? Was machen Sie mit dem Freizeitpark?

! Die Achterbahn werden wir abbauen und verkaufen, wenn wir die erforderli-

chen Genehmigungen haben. Und das Eifeldorf „Grüne Hölle“ mit seiner Großgastronomie möchte ich ebenfalls abreißen, es wird von den Besuchern nicht ganzjährig, sondern nur bei Großveranstaltungen angenommen. Der Abriss muss aber ebenfalls noch genehmigt werden. Wenn das klappt, soll dort ein weiterer Gewerbepark entstehen.

? So wie in Meuspath nahe der Nordschleife, wo auch ein Teil Ihres Unternehmens Capricorn ansässig ist?

! Ja, wir haben dort eine Composite-Fertigung mit rund 100 Angestellten. Der Gewerbepark Meuspath ist ein Riesenerfolg, wir haben ihn wachsen sehen, heute arbeiten dort mehr als 400 Angestellte. Wenn das Eifeldorf verschwindet, könnte dort ein ähnliches Gelände entstehen. Wir haben dafür bereits sehr konkrete Anfragen von Triple-A-Firmen. Ich darf Ihnen leider nicht sagen, um wen es sich handelt, aber es gibt Unternehmen, die jetzt schon fragen, wann sie dort bauen können. Grundsätzlich will ich mehr Industrie an den Ring holen.

? Warum haben Sie den Nürburgring überhaupt gekauft? Ihre Firma Capricorn läuft ja gut, Sie hätten sich doch nicht ein so schwieriges Terrain wie den Ring ans Bein binden müssen.

! Ich bin mit dem Ring verwandt, habe eine sehr enge Beziehung zu der Strecke. Seit Anfang der 80er-Jahre, als ich gerade den Führerschein hatte, bin ich regelmäßig mit dem Motorrad auf die Nordschleife gefahren, vor allem mit meiner Guzzi Le Mans 1. Später habe ich dort Fahrversuche für Hein Gericke gemacht, der wie ich aus Düsseldorf kommt. Im Jahr 2000 habe ich in Meuspath dann ein Fahrversuchszentrum für Automobilhersteller eröffnet, und 2009 kam dann die Composite-Fertigung hinzu.

? Liegt der Kaufgrund nur in Ihrer persönlichen Beziehung zum Ring?

! Nein, natürlich nicht, ich bin schließlich Geschäftsmann. Wir haben zum Fenster rausgeschaut und gesehen: Der Nachbar verkauft sein Grundstück. Das hat uns interessiert, wir haben uns die Ausschreibungsunterlagen besorgt, die einem Experten verraten, welcher Verkaufspreis

MIT DEM RING NDT //

angemessen erscheint. Ich selber kann das nicht so gut, aber einige meiner Mitarbeiter. Dann haben wir angefangen zu rechnen und festgestellt: Wenn der Ring für dieses Geld hergeht, ist das ein gutes Geschäft. Wir kommen aus dem Motorsport, wir verstehen etwas davon, deshalb trauen wir uns das zu. Ich selber hatte in Rennteams schon die unterschiedlichsten Funktionen, vom Mechaniker über Fahrer bis zum Teamchef. Und vor allem war ich immer Mieter von Rennstrecken, ich weiß, wie sie funktionieren sollten.

? Es gab nicht nur Zustimmung zum Kauf, sondern auch harsche Kritik. Wie gehen Sie damit um?

! Dass der Verkauf des Nürburgrings riesige Wellen schlagen würde, war klar.

Ebenso, dass es Kritik setzen würde, die mich zum Teil getroffen hat, weil sie unter die Gürtellinie ging. Aber es gab und gibt auch viel

Zustimmung. Inzwischen haben wir 90 Prozent der Menschen am Ring überzeugt, schlicht mit Ergebnissen: Die beiden Hotels am Nürburgring haben um die 40 Prozent Umsatzzuwachs, damit liegen sie in Deutschland an der Spitze; das sagen nicht wir, sondern der Branchenverband Dehoga. Und die Hotels machen nur Umsatz, wenn der Nürburgring Besucher hat. Es geht also in großen Schritten voran.

? Für Motorradfahrer sind vor allem die Touristenfahrten auf der Nordschleife und der Grand Prix-Strecke wichtig. Wie geht es da weiter?

! Es gibt sie selbstverständlich weiterhin. Aber wir möchten Autos und Motorräder trennen, gemeinsam ist das zu gefährlich. Mir ist ohnehin nicht klar, warum das bisher so war, das gibt es auf keiner anderen Rennstrecke. Busse auf der Strecke haben wir bereits komplett verboten, und auch die ersten reinen Motorradtage gab es schon.

? Wie soll das organisatorisch laufen?

! Idealerweise wird es ab der Saison 2015 reine Motorrad- und Auto-Sessions geben, entweder nach Tagen, vielleicht aber auch nach Stunden gestaffelt. Dafür

brauchen wir natürlich ein funktionierendes Infosystem, vorzugsweise im Internet, damit ein Motorradfahrer nicht dann kommt, wenn nur Autos auf die Strecke dürfen. Gerade die Nordschleife ist ja eine Ikone für Motorradfahrer aus ganz Europa, viele nehmen größte Strapazen auf sich, um hier ein paar Runden zu fahren.

? Sie wollen den Industriepool verstärken und damit die Testfahrten auf Nordschleife und Grand Prix-Strecke. Kommen die sich nicht mit den Touristenfahrten ins Gehege?

! Gar nicht, das läuft symbiotisch. Die Testfahrer der Industrie machen das beruflich, sie fahren nur unter der Woche von 9 Uhr früh bis maximal 17 Uhr. Die Touristenfahrer kommen am Abend und am Wochenende zum Zug, genau wie bisher. Abends ist die letzte Einfahrt derzeit um 19.15 Uhr, wir wollen sogar versuchen, das auf 19.30 Uhr zu verlängern.

? Im Moment kostet eine Runde Nordschleife 27 Euro. Bleibt es dabei?

! Wir überlegen ein dynamisches Preissystem, ähnlich wie im Kino. Werktags ist an manchen Nachmittagen niemand auf der Strecke, am Wochenende muss man oft bis zu einer Stunde warten, ehe man einfahren kann. Deshalb möchten wir unter der Woche günstigere Preise anbieten, am Wochenende höhere verlangen. Wir erhoffen uns davon eine Entzerrung.



Gigantomanie in der Eifel: Mindestens 330 Millionen versenkte das Land Rheinland-Pfalz, um den Ring zum Freizeitpark auszubauen – erfolglos

? Verschiedene Anbieter offerieren Motorradtrainings, speziell auf der Nordschleife. Wird es die auch in Zukunft geben?

! Klar. Allerdings werden die Preise nicht sinken, das kann ich Ihnen jetzt schon sagen, denn wir brauchen ein besseres Sicherheitskonzept, gerade als privater Anbieter. Wir wollen bei allen Trainings das gleiche Sicherheitspaket mit Streckenposten, Notärzten, Krankenwagen. Für den Kunden eines Trainings und auch für den Anbieter ist das eine aufwendige Investition, weil er für etwas zahlt, das er am liebsten nicht nutzen möchte. Aber an Sicherheit führt kein Weg vorbei.

? Und wenn ein Anbieter das nicht will?

! Dann werden wir uns von ihm trennen müssen. Der Nürburgring ist ein Premiumprodukt, eine Rennstrecke, wie es sie auf der ganzen Welt nur einmal gibt. Wir als Betreiber müssen einen Premiumservice bieten, erwarten dafür aber auch, dass unsere Mieter hochprofessionell sind.

? Was ist mit Motorradveranstaltungen wie Weltmeisterschaftsrennen?

! Das Thema liegt am Nürburgring total brach, und man muss überlegen, was die Ursachen sind. Sicher ist der Grand

Prix-Kurs nicht ideal für Motorradrennen. Er wurde nach den Unfällen auf der Nordschleife, speziell dem von Niki Lauda 1976, so gebaut, dass ja nichts mehr passiert, will heißen: mit riesigen Sturzräumen und Rängen, die sehr weit weg vom Geschehen sind. Das ist für Motorradrennen nicht ideal, die Fans wollen möglichst nah an der Strecke sein. Publikumsveranstaltungen für Motorräder muss man daher mit neuen Ideen starten. Das ist für uns ein wichtiges Thema, aber wie das genau aussehen wird, weiß ich noch nicht.

? Wir haben über die Industrie und die Touristenfahrten gesprochen. Was gehört ansonsten zu Ihrem Geschäftsmodell?

! Wie ich eingangs gesagt habe: An den Ring kommen Motorsportfans, und denen möchten wir das Beste bieten. Das sind momentan vornehmlich Autorennen, aber das ist für Ihre Leser vielleicht nicht so interessant.

? Doch, doch, die meisten Motorradfahrer interessieren sich auch für Autorennen.

! Wir wollen Topveranstaltungen, dar-



Der Ring-Verkauf

Die Hintergründe



Bis 1980 fanden auf der Nordschleife auch Motorrad-WM-Läufe statt, hier der Start der 250er-Klasse im April 1972. Pech für die Fahrer damals: Es schneite zwischendurch

DIE HISTORIE

Eröffnet wurde der Nürburgring im Jahr 1927 als „Erste Deutsche Gebirgs-Renn- und -Prüfstrecke“, finanziert aus Steuergeldern. Die Eifel schien den staatlichen Bauherren als Standort besonders geeignet, zum einen wegen der vielen Steigungen und Gefälle auf dem Kurs, zum anderen erhoffte man

sich einen wirtschaftlichen Aufschwung für die strukturschwache Region. Die Strecke war insgesamt 28,3 Kilometer lang und bestand aus Nord- und Südschleife. Schon im Eröffnungsjahr fand der Große Preis von Deutschland für Motorräder statt. Von Beginn an konnten sogenannte Touristenfahrer den Kurs am Abend oder an rennfreien

Wochenenden gegen Gebühr mit ihren Autos und Motorrädern nutzen. 1976 fand auf der Nordschleife das letzte Formel-1-Rennen statt, die Motorräder blieben noch bis 1980 dort und wechselten ab 1984 auf den neu erbauten GP-Kurs. Der Mythos Nürburgring fußt jedoch allein auf der heute 20,8 Kilometer langen Nordschleife, die bei Profis und Amateuren gleichermaßen den Ruf als anspruchsvollste Rennstrecke der Welt genießt. Der Rennfahrer Jackie Stewart verpasste ihr voller Respekt und Ehrfurcht den Namen „Grüne Hölle“.

„NÜRBURGRING 2009“ UND PLEITE

Das gigantische Projekt „Nürburgring 2009“ sollte den Ring zur „Erlebniswelt“ machen, unter anderem mit Einkaufszentrum, Mehrzweckhalle, Kino, Achterbahn und dem nachgebauten Eifeldorf „Grüne Hölle“ mit mehreren Restaurants und einer Disco. Doch das Projekt, das mit mindestens 330 Millionen Euro Steuergeldern finanziert wurde, erwies sich als völlig überdimensioniert. Das Eifeldorf verkam zur Geisterstadt und zeigte bald zahlreiche Baumängel, die Achterbahn lief wegen technischer Probleme insgesamt

unter selbstverständlich die Formel 1, die traditionell auf den Nürburgring gehört. Als der Ring in Schwierigkeiten geriet, hat sich für Hockenheim ein Fenster aufgetan, und dort hat man diese Lücke genutzt. Hockenheim und der Nürburgring können sich durchaus ergänzen, aber wir sind auch Wettbewerber. Bereits wieder an den Ring geholt haben wir die Tourenwagen-Weltmeisterschaft WTCC, auf der Nordschleife wird damit wieder ein Weltmeisterschaftsrennen gefahren! 2015 kommt auch die Langstreckenweltmeisterschaft WEC, dazu

Motorräder und Autos gemeinsam auf der Nordschleife – das soll es ab 2015 nicht mehr geben. Die Touristenfahrten werden in Sessions für Zwei- und Vierradler getrennt



ur vier Tage lang. Weil viele Pächter schließlich nicht mehr zahlten, musste die landesigene Nürburgring GmbH im Juli 2012 Insolvenz anmelden. Fortan suchten die Insolvenzverwalter nach einem Käufer.

DER KÄUFER CAPRICORN

en Zuschlag erhielt im März 2014 die neu gegründete „Capricorn Nürburgring Besitz GmbH“. An dieser Betreibergesellschaft sind zu 67 Prozent Robertino Wilds Firma Capricorn aus Düsseldorf und zu 33 Prozent die Firma GetSpeed aus Meuspath beteiligt. Capricorn ist ein bekannter Motorsportzulieferer, der hochwertige Motorteile baut und entwickelt. Rund 100 der 350 Angestellten der Firma arbeiten bereits am Nürburgring, und war in der Composite-Fertigung, die im Gewerbebereich Meuspath Aramid-, Karbon- und Glasfaserverbundstoffe entwickelt. GetSpeed ist ein Unternehmen, das sich der Betreuung von Sport- und Rennfahrern verschrieben hat; der Service reicht vom Tuning der Fahrzeuge bis zum Coaching der Fahrer. Der Kaufpreis für den Ring liegt bei 77 Millionen Euro, die Übernahme durch die designierten neuen Eigentümer soll zum 1. Januar 2015 erfolgen.

DIE GEGNER

mehrere Kritiker des Verkaufs haben bei der U-Beschwerde eingelegt, darunter der un-

zeitgleich ein 1000-Kilometer-Rennen auf der Nordschleife. Es geht also voran.

? Gelingt es Ihnen so einfach, die Veranstalter und den Automobil-Dachverband FIA von Ihrem Nürburgring-Konzept zu überzeugen?

! Ich habe ein ganz gutes Netzwerk. Capricorn ist einer der führenden Lieferanten im Motorsportbereich, wir sind jedem deutschen Teamchef bekannt, ebenso bei der FIA und bei Bernie Ecclestone. Um attraktive Motorsportveranstaltungen an den Ring zu bringen, hilft es durchaus, wenn man die Telefonnummer von Ecclestone in der Tasche hat und nicht die Auskunft anrufen muss.

? Gerüchteweise war auch von Plänen für eine Hochschule die Rede. Stimmt das?

! Ja. Die deutsche Autoindustrie ist weltweit führend, aber es gibt keine Leute, die sich im Rennsport auskennen. Dabei brauchen die Teams Leute, die schon wissen, wie ein Boxenstopp funktioniert, und das nicht erst noch lernen müssen. Daher wird es im Sommer 2015 erst mal zwei Lehrgänge zum Thema Sport-Event-Management geben. Ziel ist es, ab dem Wintersemester 2015/2016 einen Master-Studiengang für Ingenieure mit Bachelor-

Abschluss anzubieten, der sie qualifiziert, in einem Rennteam zu arbeiten. Ein weiterer Schritt sind duale Studiengänge für Auszubildende aus dem Gewerbegebiet Meuspath.

? Zum Schluss eine persönliche Frage: Sie sind Mediziner, wie kommen Sie zum Rennsport?

! (Lacht) Das ist eher umgekehrt, ich habe nie als Mediziner gearbeitet. Dafür habe ich schon immer an Autos und Motorrädern geschraubt und das auch während des Studiums gemacht. 1984 habe ich dann mein Unternehmen gegründet, damals als Hobby-Betrieb unter anderem Namen. Zu Capricorn wurde es erst, als wir immer mehr Beschäftigte hatten, heute sind das 350. Ich wollte gern ein Wappentier, aber es war schon alles besetzt, was krecht und fleucht, außer dem Steinbock, und so kamen wir auf Capricorn. Ich finde, der Steinbock ist ein gutes Sinnbild für einen Entwicklungsbetrieb wie den unseren: Der Steinbock ist einsam, lebt allein in großer Höhe und muss lange Winter durchstehen. Damit passt er auch perfekt zum Nürburgring.

? Dr. Wild, vielen Dank für das Gespräch. Alles Gute für Sie und den Nürburgring.

terlegene Bieter NeXovation aus den USA und der Verein „Ja zum Nürburgring“ um den ehemaligen ADAC-Präsidenten Otto Flimm. Dieser stellt auf der Homepage des Vereins klar, dass man nichts gegen den Käufer Capricorn, sehr wohl aber „Zweifel am EU-konformen Verkauf“ des Nürburgrings habe. Flimm und sein Verein stellen den Verkauf an einen privaten Investor grundsätzlich infrage und befürworten eine „gemeinwohlorientierte Lösung“ – etwa eine Stiftung, getragen von der deutschen Autoindustrie. Andere Kritiker meinen, dass der Ring viel mehr wert sei, als die neue Betreibergesellschaft zahlt, oder dass diese nicht groß und stabil genug sei, um die nötigen Investitionen zu tragen. Äußerst kritisch, teils sogar polemisch, kommentiert der Motorjournalist Wilhelm Hahne den Verkauf auf seinem Onlineportal www.motor-kritik.de. Hahnes Zorn richtet sich vor allem gegen die rheinland-pfälzische Landesregierung. Nicht ohne Grund: Wegen eines Artikels über die dubiose Finanzierung des Projekts „Nürburgring 2009“ wurde er im Jahr 2009 Ziel einer Hausdurchsuchung.

EU-ENTSCHEIDUNG

Die Wettbewerbskommission der Europäischen Union wird das letzte Wort zum Nürburgring-Verkauf sprechen. Sie trat auf den Plan, weil das Land Rheinland-Pfalz seine Bei-



Die Ruine der Nürburg liegt innerhalb der Nordschleife, gehört aber nicht zum Kaufpaket, sondern bleibt im Besitz von Rheinland-Pfalz

hilfen für den Ring, entgegen der europäischen Spielregeln, nicht bei der EU angemeldet hatte. Geprüft wird nun, ob die Beihilfen legitim waren und der folgende Verkaufsprozess EU-konform, also „offen, transparent und diskriminierungsfrei“ ablief. Für den Fall, dass die Kommission beides negativ beurteilt, hat die Capricorn Nürburgring Besitz GmbH ein Rücktrittsrecht vom Kaufvertrag. Dann ginge das Gerangel um den Ring von vorne los.