

Niclas Füllkrug | Patrick Mahomes

Sports Illustrated

DEUTSCHLAND

05.2023
COVER:
THE SPORTING
PRESS



SPORT ODER SHOW?

VON „DRIVE TO SURVIVE“ BIS ZUR WM-DOKU DER DFB-ELF:
WIE **SERIEN UND FILME** DIE SPORT-WELT VERÄNDERN



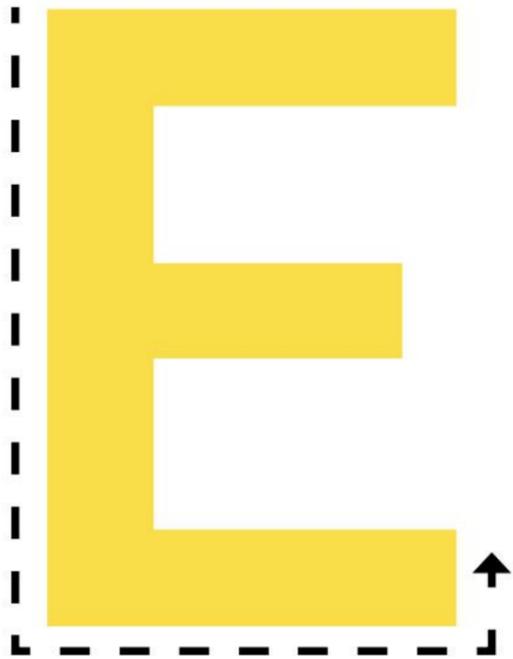
AUTORIN:

YVONNE

DEWERNE

VOR ZEHN JAHREN FAND DAS LETZTE REGULÄRE
FORMEL-1-RENNEN **AM NÜRBURGRING** STATT.
WIE STEHEN DIE CHANCEN FÜR EIN COMEBACK?

RING FREI



Es ist ein bewölkerter Herbsttag, doch das Wetter ist den 100.000 Fans egal. Es herrscht Freudentaumel am Nürburgring. Die Eifel bebt, Fanfaren sorgen für ohrenbetäubenden Lärm. Fans stürmen die Strecke, und auf dem Siegerpodium verdrückt ein Rennfahrer, der nicht für Emotionen bekannt ist, ein paar Tränen, während er auf ein Meer aus Deutschlandfahnen blickt. Es ist der 1. Oktober 1995, und Michael Schumacher gewinnt mit Benetton zum ersten Mal den Großen Preis von Europa. Auf diesen Namen wick man aus, weil es mit dem Rennen auf dem Hockenheimring schon einen Großen Preis von Deutschland gab – den Schumacher 1995 ebenfalls gewann und damit der jüngste Doppelchampion der Formel-1-Geschichte wurde.

Schumacher sollte hier noch vier weitere Male gewinnen, sein Bruder Ralf Schumacher sowie Sebastian Vettel und Nico Rosberg werden es ihm nachmachen. Die Teams waren immer andere, aber ein Bild blieb gleich: eine gigantische Fangemeinde zog es in die Eifel-Region, etwa 60 Kilometer von Koblenz entfernt. Auf den Campingplätzen wurde gefachselt und, wenn man keine Tickets ergattern konnte, mitgefiebert – und sehr viel gefeiert. Doch die Zeiten sind vorbei. 2013 fand das bislang letzte Formel-1-Rennen statt. Zwar sprang der Nürburgring in der Corona-Saison 2020 ein, doch es blieb eine Ausnahme.

Um an den Nürburgring zu kommen, fährt man über sich windende Straßen und durch dichte Wälder, vorbei an Ortschaften und idyllischen Seen. Der Ring thront wie ein Tempel des Motorsports inmitten der Natur. Er war lange eine der legendärsten und gefürchtetsten Strecken im Rennsport. Der Grundstein dafür wurde mit dem Spatenstich im Sommer 1925 gelegt. Zwei Jahre später hatte das erste Automobilrennen Premiere, und in den kommenden Dekaden wurde in der Eifel

Rennsportgeschichte geschrieben. Hier wurde der Begriff „Silberpfeil“ geprägt: 1934 kratzte man über Nacht den weißen Lack von den Mercedes-Rennwagen ab, um das Gewichtslimit einzuhalten. Am nächsten Tag gewann ein glänzender Mercedes. Hier hatte Niki Lauda im August 1976 seinen furchtbaren Unfall, bei dem er nur knapp dem Tod entkam. Andere hatten nicht so viel Glück.

EIN BISSCHEN FORMEL-1-FEELING

Kürzlich wehte wieder ein Hauch Formel-1-Luft über den Nürburgring. Red Bull hatte zu einem Motorsport-Festival an die Nordschleife geladen, bei dem Sebastian Vettel, David Coulthard sowie weitere Legenden mit von der Partie waren. Über 60.000 Fans kamen, und für einen Tag fühlte es sich ein bisschen wie früher an. Doch die große Frage bleibt: Wann kehrt die Formel 1 zurück nach Deutschland? Und hat sie überhaupt noch eine Zukunft in dem Land, das so viele Champions hervorbrachte?

Vettel, der viermalige Weltmeister, sieht die Situation so: „Ich denke, wir werden länger keinen Grand Prix in Deutschland sehen. Ich finde es zwar sehr schade, aber ich verstehe, warum. Ein Formel-1-Rennen ist sehr teuer für das jeweilige Land. Ebenfalls fehlt vielleicht der entscheidende Druck der deutschen Automobilindustrie. Für Fans ist das blöd.“

Wobei: So ganz abschreiben sollte man die Formel 1 in Deutschland noch nicht. Der Italiener Stefano Domenicali, seit 2021 Geschäftsführer der Formel 1, signalisiert grundsätzlich Bereitschaft, wieder in Deutschland Station zu machen – aber nicht um jeden Preis. Ein Grand Prix „müsse sich für uns lohnen“, sagte er kürzlich. Und so ein Rennwochenende kostet Geld, sehr viel Geld. Die Antrittsprämie der Rennstrecke allein liegt im Bereich von 20 bis 25 Millionen Dollar.



FOTOS: VORHERIGE SEITE: NÜRBURGRING; DIESE SEITE: GETTY IMAGES, PR

GROSSE GESCHICHTE

Links: Michael Schumacher feiert 1995 seinen Premiersieg am Nürburgring. Unten links: Sebastian Vettel bei seinem Triumph 2013. Unten rechts: 1934 wird am Nürburgring der Silberpfeil-Mythos geboren

Dazu muss der Veranstalter alle Kosten tragen, die für einen reibungslosen Verlauf des Grand Prix erforderlich sind.

DIE PREISFRAGE

Durch die Ticketverkäufe alleine ist das nicht zu stemmen, es geht nur über Subventionen. In anderen Ländern helfen Gelder aus staatlichen und regionalen Kassen – oder gleich die gut gefüllten Geldkassetten der königlichen Familie im Nahen Osten. Harte Konkurrenz für den Nürburgring.

In Rheinland-Pfalz regiert momentan die SPD in einer Koalition aus Grünen und FDP. Schwer zu glauben, dass man Millionen für die Subventionierung eines Formel-1-Rennens bereitstellen würde. Nicht nur, aber auch deshalb, weil in kaum einem anderen Land so vehement über Umweltschutz diskutiert wird wie in Deutschland – und der Rennsport, egal welcher Klasse, in der Öffentlichkeit einen schweren Stand hat. David Coulthard sagt zwar: „No sport is green.“ Und die Formel 1 investiert in Klimaschutz, will bis 2030 klimaneutral sein und setzt ab 2026 ganz auf E-Fuels, trotzdem haftet der Rennserie das Image einer CO₂-Schleuder an.

VON TV-FLAUTE BIS ZUM NETFLIX-EFFEKT

Die Stellschrauben sind bekannt, ein Schraubendreher ist nicht in Sicht. Also alles aus im Formel-1-Land Deutschland? „Nein, keineswegs“, sagt Sascha Roos. Er kommentiert zusammen mit den beiden ehemaligen Fahrern Ralf Schumacher und Timo Glock die Formel 1 bei Sky. Nachdem RTL die Fernsehübertragungen im Free-TV nach mehr als 30 Jahren und auch aufgrund sinkender Quoten eingestellt hatte, besitzt Sky die Rechte bis 2027.

„Ich bin fest davon überzeugt, dass wir wieder einen Großen Preis von Deutschland sehen werden. Die Frage ist nur: Wann und wo?“, sagt Roos. „Deutschland ist weiterhin für die Formel 1 interessant. Der Nürburgring würde sich anbieten, aber auch der Hockenheimring oder der Lausitzring.“ Um ein ausverkauftes Haus macht sich Roos keine Sorgen. „Man



RACING AM RING

Oben: Vettel (vorne) und Coulthard (hinten) beim Red-Bull-Event am Nürburgring.

Rechts: Ralf Schumacher macht sich bereit für seinen Renneinsatz



muss zwei Dinge voneinander trennen: Ein deutscher Grand Prix kann ohne deutschen Fahrer stattfinden.“

Was auch am Netflix-Effekt des Dokudramas „Formel 1: Drive to Survive“ liegt, der ein neues, jüngeres Publikum erreicht. Doch nicht nur das Publikum hat sich seit den 1990ern und Schumachers Hochzeiten verändert – auch die Fahrer. Jetzt sind es nahbare Typen, die ihre Fans mit ins Privatleben nehmen und ihnen zeigen, wie sie leben. Klar wäre ein deutscher Fahrer aus Marketing-Sicht ein Glücksfall, doch auch die Fans hierzulande denken globaler – und pragmatischer. Wenn es kein deutsches Idol gibt, dann guckt man jemand anderem zu.

Wenn es um Ausstattung und Entertainment an der Rennstrecke geht, dann hängen die Strecken in Las Vegas oder Abu Dhabi den Nürburgring ab. Aber das große Getöse ist eben nicht alles. Sebastian Vettel, der die Strecke des Nürburgrings sehr gut kennt, ist sich sicher: „Mithalten kann sie allemal.“

Aber selbst wenn nicht, das wäre nicht mal notwendig. „Wenn ich mir die Strecken in Ungarn und Monza anschau, dann sieht man wenig Hightech. In Zandvoort berichten wir aus gestapelten Containern, und es gibt Dixi-Klos vor der Tür“, erzählt Sascha



VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT

Vierfach-Weltmeister Vettel (l.) und Mercedes-Ersatzfahrer Mick Schumacher (oben)

Roos. „Am Ende ist wichtig, was auf der Strecke passiert und ob man ein interessantes Programm für die Fans stricken kann.“

Die TV-Übertragungen spielen allerdings eine nicht unwesentliche Rolle dabei, Fans für die Rennen zu begeistern. Als die Rennen noch bei RTL liefen, saß in den Hochzeiten ganz Deutschland vor dem Fernseher. In Zahlen sah das so aus: Als sich Ralf und Michael Schumacher in 2001 regelmäßig ein Bruderduell auf den Strecken dieser Welt lieferten, schalteten im Durchschnitt mehr als elf Millionen Menschen ein. Den Saisonauftakt in Bahrain in 2023 sahen sich noch gut 891.000 Menschen an, seitdem sind die Einschaltzahlen im Sinkflug. Die Bezahlschranke beim Sender Sky ist sicher ein Grund dafür – doch sicher nicht die ganze Erklärung.

MICK SCHUMACHER - UND SONST?

Auch Sebastian Vettel hat sich dazu seine Gedanken gemacht: „Das Interesse am Motorsport in Deutschland scheint zurückgegangen zu sein“, sagt er. „Ich weiß nicht, wieso. Es könnte viele Gründe haben. Vielleicht sind wir zu satt, erfolgsverwöhnt? Sicher ist: Motorsport ist zu teuer und damit zu exklusiv geworden. Vielleicht führt das mangelnde Interesse zu fehlenden finanziellen Mitteln seitens Sponsoren oder der Industrie, um hier den Nachwuchs anzustoßen.“

Die Champions von morgen müsste man schon auf der Kartbahn, wo Kinder im Grundschulalter fahren, rekrutieren. Vettel sagt dazu: „Talente gibt es sicher, aber werden sie ausreichend gefördert? Wird ihnen ein Einstieg erleichtert? Der Einstieg in den Motorsport ist eben sehr teuer. Es fehlen Nachwuchsprogramme, welche früher und breiter ansetzen.“

Auf Mick Schumacher ruhten lange große Hoffnungen – doch in den zwei Jahren, in der er in einem Formel-1-Auto saß, konnte er dem Hype um seinen Namen nicht gerecht werden. Toto Wolff, Mercedes-Motorsportchef, versicherte unlängst zwar, dass Schumacher jr. immer einen Platz bei Mercedes haben wird. Einen Platz in der Startaufstellung hat er aber vorerst trotzdem nicht.

DIE DISKUSSION WIRD FAHRT AUFNEHMEN

Der Nürburgring ist in die Jahre gekommen, aber der Charme und die Geschichte der Strecke könnten weiterhin ein Verkaufsargument sein. Jorn Teske, Geschäftsführer des Hockenheimrings, hatte zuletzt angedeutet, dass eine Rückkehr in den Rennkalender frühestens ab 2026 realistisch wäre. Dieser Hoffnungsschimmer ist verbunden mit einer großen deutschen Automarke: 2026 wird Audi ein Formel-1-Team an den Start schicken, und das Unternehmen könnte Interesse an einem Heimrennen haben – vielleicht wieder mit einem Meer aus Deutschland-Farben während der Siegerehrung. ©