

---

Martin Schlemmer

## „Das Gute in doch so greifbarer Nähe“

### Fremdenverkehr in der Zwischenkriegszeit am Beispiel der Eifel

#### 1. Einleitung

Befasst man sich mit dem Fremdenverkehr der Zwischenkriegszeit in der Eifel, sind zunächst zwei Begriffsklärungen vorzunehmen: Was verstehen wir unter „Fremdenverkehr“, und wie definieren wir den Untersuchungsraum, die Eifel? Letzteres ist schnell geklärt: Mit der Satzung des Eifelvereins, wie sie im März des Jahres 1900 publik gemacht wurde, definieren wir die Eifel als den „östlich vom Rhein, südlich von der Mosel, westlich von der Landesgrenze und nördlich von der Köln-Aachener Eisenbahn begrenzten Teil der Rheinprovinz“.<sup>1</sup>

Den Begriff „Fremdenverkehr“ definiert Helmut Müller wie folgt: „Reisen und Aufenthalt Ortsfremder zu Erholungs-, Heil- und Studienzwecken. Fremdenverkehrsarten sind Geschäftsreisen, Urlaubs- und Erholungsreisen, Wochenend- und Kurzurlaubsreisen sowie Kurreisen“.<sup>2</sup> Vorauszuschicken ist an dieser Stelle, dass die unterschiedlichen Arten von Fremdenverkehr in quantitativer wie qualitativer Hinsicht unterschiedlichen Niederschlag in den Quellen finden und folglich unterschiedlich gut greifbar sind.

Seine Anfänge hat der moderne Fremdenverkehr im 18. und 19. Jahrhundert. Hieran hatten die einsetzende Industrialisierung sowie die steigende Mobilität

---

1 Zitiert nach Dirk Lukaßen, Grüne Koalitionen. Naturkonzepte und Naturschutzpraxis in der Weimarer Republik, Siegburg 2010, S. 113.

2 Helmut Müller, „Schöne Grüße aus Nordrhein-Westfalen“ – Fremdenverkehr, in: Christian Reinicke/Horst Romeyk (Red.), Nordrhein-Westfalen. Ein Land in seiner Geschichte. Aspekte und Konturen 1946–1996, Münster 1996, S. 383–386, hier S. 383.

infolge des Ausbaus der Infrastruktur, namentlich der Verkehrswege, großen Anteil. Jürgen Osterhammel lässt den europäischen Tourismus in den letzten Dekaden des 19. Jahrhunderts wachsen,<sup>3</sup> im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts den internationalen Tourismus beginnen.<sup>4</sup> Auch den Luxustourismus kannte das 19. Jahrhundert bereits.<sup>5</sup>

Im Westen Deutschlands setzte der organisierte Fremdenverkehr im frühen 20. Jahrhundert ein, während der Massentourismus in erster Linie eine Erscheinung der Nachkriegszeit ab 1945 war.<sup>6</sup> Hiervon zeugt die rapide Zunahme von Betten und Übernachtungen im nordrhein-westfälischen Fremdenverkehrsgewerbe seit 1950. Die Zahl der Betten betrug 1950 52.000, im Jahr 1990 241.000. Die Zahl der Übernachtungen stieg im selben Zeitraum sogar um über das 30fache.

Tab. 1: Entwicklung des Fremdenverkehrs im Land Nordrhein-Westfalen 1950–1990<sup>7</sup>

Jahr	Betten	Übernachtungen
1950	52.000	1.200.000
1960	123.000	10.300.000
1970	152.000	14.000.000
1980	186.000	18.200.000
1990	241.000	34.600.000

Neben den Motiven der Erholung und des Erkenntnisgewinns ist der Aspekt des Sozialprestiges zu nennen, wenn es um die Deutung des Phänomens „Fremdenverkehr“ geht. Nicht zuletzt kommt dem Faktor „Fremdenverkehr“ eine wirtschaftliche Bedeutung zu.<sup>8</sup>

Erste Fremdenverkehrsverbände wurden im Raum des heutigen Landes Nordrhein-Westfalen bereits in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts ins Leben gerufen, so beispielsweise 1907 der Verband westfälischer Verkehrsvereine in Dortmund, der seine „rheinische Entsprechung“ im Rheinischen Verkehrs-

3 Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München <sup>2</sup>2009, S. 1032.

4 Vgl. ebd., S. 396.

5 Vgl. ebd., S. 343.

6 Vgl. hierzu und im Folgenden Müller, *Grüße* (wie Anm. 2), S. 383.

7 Tabelle erstellt nach den Zahlen bei ebd., S. 386.

8 Vgl. hierzu und im Folgenden ebd., S. 383.

verband e.V – Landesverband für den Fremdenverkehr in den Rheinlanden mit Sitz in Bad Godesberg hatte.<sup>9</sup>

### 1.1 Fragestellung

Das Thema „Fremdenverkehr“ hat, historisch betrachtet, sowohl eine ökonomische als auch eine romantisch-idealisierte, politisch-weltanschauliche Seite. Zu untersuchen ist in diesem Zusammenhang sowohl die Geschichte des Tourismus und seiner Organisationen als auch diejenige des Naturschutzes, der sich wiederum aus unterschiedlichen Motivationen und Weltanschauungen speiste. Theoretische Naturkonzepte der Protagonisten, wie sie etwa Dirk Lukaßen für den Eifelraum zur Zeit der Weimarer Republik untersucht hat,<sup>10</sup> bleiben in dieser Untersuchung allerdings außen vor. Die chronologische und geographische Perspektive hingegen werden wir gelegentlich ein wenig weiten, mitunter fokussieren. So fragen wir zunächst nach dem Entwicklungsstand des Fremdenverkehrs bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, bevor wir auf der Zeitachse weiter voranschreiten. Räumlich gesehen liegt der Schwerpunkt auf dem Kreis Monschau sowie auf der Region rund um den Nürburgring. Hier werden wir exemplarisch die Entwicklung auf dem Sektor des Fremdenverkehrs betrachten.

Dabei gilt das Untersuchungsinteresse folgenden Fragen: Wie verhielten sich die Protagonisten des Fremdenverkehrs gegenüber den jeweiligen politischen Rahmenbedingungen? Inwiefern wurde der Tourismus als Wirtschaftsfaktor wahrgenommen? War der ökonomische Aspekt bedeutender als das weltanschauliche Moment, insonderheit vor dem Hintergrund der politisch dauerhaft angespannten Situation nach 1918 – mit Rheinlandbesetzung und Militärmärschen alliierter Truppen? In welchem Maße diente der Fremdenverkehr angesichts der politisch aufgeheizten Stimmung des Zwischenkriegsdeutschlands als Instrument der Propaganda? Oder aber, im Gegenteil, als Mittel beziehungsweise Weg der Völkerverständigung? Wie vertrugen sich die Belange des Fremdenverkehrs mit denjenigen des Landschafts- und Naturschutzes? Und schließlich: Welche Fortschritte machte der Fremdenverkehr, welche Modernisierungsbestrebungen gab es, und welchen Motiven waren diese geschuldet?

Zu nennen sind für den Untersuchungsraum Eifel neben den unmittelbar auf dem Sektor des Fremdenverkehrs engagierten Interessensvertretungen, wie dem Rheinischen Verkehrsverband oder dem Kurorte-Verband Eifel, zwei institutio-

9 Vgl. etwa Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland (künftig: LAV NRW R), BR 1005, Nr. 125, Bl. 10.

10 Vgl. Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 11–15.

nelle Akteure, die im Bereich der Heimat- und Naturpflege tätig waren, die sich zumindest in der Weimarer Zeit aber auch in Angelegenheiten des Fremdenverkehrs zu Wort meldeten. Es sind dies zum einen der sozialistische, zwischen SPD und KPD changierende Touristenverein Die Naturfreunde (TVDN)<sup>11</sup> und zum anderen der regional ausgerichtete Eifelverein,<sup>12</sup> bei dem es sich um eine bürgerlich-preußische Vereinsgründung handelte.<sup>13</sup>

## 1.2 Forschungsstand und Quellenlage

In jüngerer Zeit befasst sich die im Jahr 2010 erschienene Dissertation „Grüne Koalitionen – Naturkonzepte und Naturschutzpraxis in der Weimarer Republik“ von Dirk Lukaßen mit dem Thema Fremdenverkehr, wenngleich ihr Schwerpunkt auf dem Naturschutz liegt. Das 1996 veröffentlichte Nachschlagewerk „Nordrhein-Westfalen. Ein Land in seiner Geschichte“ widmet dem Fremdenverkehr einen eigenen Beitrag.<sup>14</sup> Ausdrücklich mit dem rheinischen Fremdenverkehr befasst sich Rudolf Aßhauer in seiner 1931 abgeschlossenen, 1934 im Druck erschienenen Kölner wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Dissertation „Der rheinische Fremdenverkehr. Seine Grundlagen, Entwicklung, Hauptträger und seine wirtschaftliche Bedeutung“. Er wertet für seine Untersuchung zeitgenössische Publikationen aus, insbesondere Statistische Jahrbücher, aber auch Unterlagen von Verkehrsverbänden sowie von Industrie- und Handelskammern. Dem Leser werden somit Informationen an die Hand gegeben, die ansonsten nur mühsam zu rekonstruieren wären. Dies wiegt umso schwerer, als es erst ab 1927 zu Bestrebungen kam, welche die Einführung einer Reichsstatistik für den Fremdenverkehr zum Gegenstand hatten. In Preußen war es Sache der interessierten Städte, eigene Fremdenverkehrsstatistiken zu erstellen.<sup>15</sup>

11 Nachdem 1911/12 erste Zusammenschlüsse im Rheinland entstanden waren, konnten die Naturfreunde 1919 einen eigenständigen „Gau Rheinland“ ins Leben rufen, dem im Herbst 1920 23 Ortsgruppen mit 2.500 Mitgliedern angehörten. Drei Jahre später zählte der Gau bereits 73 Ortsgruppen mit 8.000 Mitgliedern. Vgl. ebd., S. 124.

12 Vgl. ebd., S. 1.

13 Zur Gründung des Eifelvereins vgl. Wolfgang Schmid, Art. Adolf Dronke, LVR-Portal: <[http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/persolichkeiten/D/Seiten/Adolf\\_Dronke.aspx](http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/persolichkeiten/D/Seiten/Adolf_Dronke.aspx)> (18.1.2016). Im Jahr 1926 zählte der Verein 18.500, im Jahr 1932/33 nur noch 11.000 Mitglieder. Vgl. Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 117 f. Einblicke in die weitere Vereinsgeschichte bieten <<http://www.dilibri.de/rlb/periodical/structure/181306>> (12.01.2016); <<http://www.eifelverein.de/go/zeitschrift/~/.80.html>> (12.01.2016).

14 Müller, Grüße (wie Anm. 2).

15 Vgl. Rudolf Aßhauer, Der rheinische Fremdenverkehr. Seine Grundlagen, Entwicklung, Hauptträger und seine wirtschaftliche Bedeutung, Düren 1934, S. 32.

Und schließlich liegen einige lokal- und regionalhistorische Beiträge vor, die sich mit dem Fremdenverkehr in der Eifel beziehungsweise in der Rheinprovinz beschäftigen.

Was die Quellen betrifft, wurden für diesen Beitrag insbesondere Bestände der Regierung Aachen, der Regierung Düsseldorf und des Kreis Ausschusses Monschau im Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland, sowie zeitgenössische Druckschriften und Publikationen herangezogen. Die von Lukaßen für seine Dissertation ausgewerteten Bestände blieben unberücksichtigt.<sup>16</sup> Dies gilt auch für Unterlagen des Wasserverbandes Eifel-Rur, die noch nicht an das Landesarchiv Nordrhein-Westfalen abgegeben wurden.<sup>17</sup> Hier wären gemäß einer vorliegenden Anbietersliste Informationen zur Freizeitgestaltung respektive zum Fremdenverkehr in der Weimarer Republik zu erwarten. Der Eifelverein verfügt über kein zentrales Archiv. Die Hauptgeschäftsstelle in Bonn wurde Ende 1944 völlig ausgebombt, Vereinsregistratur und sonstige Unterlagen wurden hierbei vernichtet.<sup>18</sup>

## 2. Entwicklung bis 1918

Das Rheintal wurde bereits im unmittelbaren Anschluss an die „Franzosenzeit“ vom nationalen wie internationalen Fremdenverkehr entdeckt, wobei namentlich die Rheinbegeisterung der Briten „als Avantgarde der Globetrotter“ in einem „frühen Massentourismus“<sup>19</sup> eine herausragende Rolle spielte. In der Zeit zwischen 1840 und 1890 war es geradezu „eine Modeforderung, den Rhein gesehen und besucht zu haben“,<sup>20</sup> Rheinreisen wurden zu „nationalen Pilgerfahrten“<sup>21</sup>

16 Im Einzelnen: „Deutsches Jugendherbergswerk, Landesverband Rheinland“ (LAV NRW R); „Oberpräsidium der Rheinprovinz“, „Regierung Koblenz“ (Landeshauptarchiv Koblenz); „Provinzialregierung Rheinprovinz“, „Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz“ (Archiv des Landschaftsverbands Rheinland).

17 Freundliche Auskunft von Staatsarchivamtsrätin Anette Gebauer-Berlinghof, LAV NRW R, vom 13.1.2016.

18 Vgl. Lukaßen, *Koalitionen* (wie Anm. 1), S. 18. Für wertvolle Hinweise, insbesondere zur Geschichte des Eifelvereins und seines Archivs, danke ich Herrn Wolfgang Schmid, Trier/Winningen. Weitere Hinweise verdanke ich den Herren Hans-Gerd Dick, Zülpich, und Gerhard Pomykaj, Gummersbach.

19 Hermann Mildener in seinem Nachwort zu Victor Hugo, *Der Rhein*, hg. und übersetzt von Annette Seemann, Berlin 2013, S. 101–108, hier S. 101.

20 Aßhauer, *Fremdenverkehr* (wie Anm. 15), S. 113.

21 Susanne Kiewitz, *Poetische Rheinlandschaft. Die Geschichte des Rheins in der Lyrik des 19. Jahrhunderts*, Köln u.a. 2003, S. 256.

stilisiert. Die Rheinromantik bescherte nicht nur dem Rheintal selbst, sondern auch einigen Teilregionen der Eifel, so etwa dem Ahrtal respektive dem Kreis Ahrweiler, einen reichen touristischen Zuspruch. Außer mit dem Weinbau versuchte man an der Ahr auch mit der Etablierung des Kurortes Neuenahr zu punkten, der im Jahr 1908 über 50 Hotels, 75 Logierhäuser, 3.400 Gästebetten, Kurhotel, Kurhaus, Badehaus sowie weitläufige Parkanlagen verfügte und als „rheinisches Karlsbad“ Bad Ems überflügelt hatte.<sup>22</sup> Die Umgebung Altenahrs avancierte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur „Niederrheinischen Schweiz“, und in dem 1835 erschienenen Reiseführer „Das Ahrthal. Ein Führer von der Mündung der Ahr bis zu ihrer Quelle“ heißt es: „Unter allen nördlichen Nebenthälern des Rheines [...] verdient das Ahrthal [...] vorzüglich die Aufmerksamkeit aller Freunde der schönen Natur, da es alle ihre Schönheiten in der reichsten Anmut und Mannigfaltigkeit in sich schließt.“<sup>23</sup> Diese Begeisterung verflüchtigte sich allerdings zunehmend: „In den folgenden Jahren wurde der Rhein stark vernachlässigt, der internationale Reisetraum wandte sich mehr den alpinen Ländern zu.“<sup>24</sup> Die Konsequenz war eine nachhaltige Schwächung der Fremdenverkehrsinfrastruktur, was namentlich für die kleineren Fremdenverkehrsorte der Eifel galt.<sup>25</sup>

Ein weiteres Motiv, sich auf mehr oder weniger ausgreifende Reisen zu begeben, war das Bedürfnis des modernden Menschen nach „unverbrauchter Natur“,<sup>26</sup> nach authentischem Naturerleben, das angesichts der Phänomene von Industrialisierung, Bevölkerungszunahme und Urbanisierung für viele nicht mehr zum Alltagserleben zählte. Die Industrialisierung hatte im 19. Jahrhundert zu einem nachhaltigen Urbanisierungsprozess geführt. Gegensätze, die bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts fortexistierten, brachen sich Bahn: hier Bodenständigkeit, dort „kühl-rationalistischer“ Großstadt-Moloch und „raffinierte Überkultur“; hier Überschaubarkeit, dort Anonymität; hier schöpferische, lebendige Vielfalt, dort erdrückende Uniformität rein großstädtischer

22 Vgl. Jürgen Haffke, Fast 200 Jahre Tourismus im Kreis Ahrweiler, in: Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 73 (2016), S. 122–128, hier S. 123 f.

23 Zitiert nach ebd., S. 122.

24 Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 113. Vgl. hierzu auch Anneliese Gidl, Alpenverein. Die Städter entdecken die Alpen, Wien u.a. 2007.

25 „Durch die Verminderung der Fremden-Frequenz gerieten die kleinen Orte in arge Not, die Kur- und Hotelbetriebe blieben hinsichtlich Erneuerungen, Modernisierung von Anlagen und dgl. Zurück.“ Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 113.

26 Vgl. Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 2.

Lebenswelten.<sup>27</sup> Der sich als Antwort auf die Industrialisierung seit den 1880er Jahren formierende Naturschutzgedanke entwickelte sich um die Jahrhundertwende zur „gesellschaftlichen Bewegung“.<sup>28</sup> Gekennzeichnet war er von Modernitäts- und Industrialisierungskritik, Skepsis gegenüber Rationalisierung und Ausbau der Landwirtschaft, Ablehnung einer verstärkt wahrnehmbaren Natur- und Landschaftszerstörung sowie einer gehörigen Portion Agrarromantik.<sup>29</sup>

Maßgeblich befördert wurde der Fremdenverkehr in der Eifel durch das Wirken des Eifelvereins. Gegründet im Jahr 1888 in Bad Bertrich, hatte der Verein zum Ziel, die rückständige Eifel vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht voranzubringen. Im Jahr 1913 zählte der Eifelverein fast 20.000 Mitglieder in 142 Ortsgruppen. Ehrenvorsitzender des Vereins war qua Amt der jeweilige Oberpräsident der Rheinprovinz.<sup>30</sup> Den Vereinsvorsitz hatte von 1904 bis 1938 der Landrat von Malmedy, Karl Friedrich Kaufmann, inne. Der Arbeitsschwerpunkt des Vereins verlagerte sich unter diesem zunehmend auf die Förderung des Fremdenverkehrs.<sup>31</sup> So heißt es im Mai 1913 im Eifelvereinsblatt:

„Der Gedanke, der so verkannten und wirtschaftlich daniederliegenden schönen Eifellandschaft die helfende Hand zu reichen und sie bei der allseits anhebenden Wanderlust dem Fremdenverkehr zu erschließen, fand lebhafteste Zustimmung bei allen Kreisen der Eifelbewohner und weit über die Eifeltgrenze hinaus“.<sup>32</sup>

Bis 1913 ließ der Eifelverein elf Wanderwege mit einer Gesamtlänge von 1.450 Kilometern anlegen und richtete 52 „Schülerherbergen“ für wandernde Jugendliche ein, seit 1889 gab er den touristisch ausgerichteten „Eifelführer“ heraus.<sup>33</sup>

Gegen Ende des Krieges, im April 1918, wandte sich der in Koblenz ansässige Rheinische Verkehrs-Verein an die Königliche Regierung Düsseldorf mit dem Anliegen, sich für die Erhebung einer allgemeinen einheitlichen deutschen Fremdenverkehrs-Statistik einzusetzen, wie sie der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine in einer Denkschrift im März 1918 gefordert hatte:

27 Vgl. Hein Hoebink, Gebietsreform, in: Anselm Faust (Red.), Nordrhein-Westfalen. Landesgeschichte im Lexikon, Düsseldorf 1993, S. 138–143, hier S. 140.

28 Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 21.

29 Vgl. ebd., S. 21 f.

30 Vgl. ebd., S. 112 f.

31 Vgl. ebd., S. 114.

32 Zitiert nach ebd.

33 Vgl. ebd., S. 114 f.

„Wir beehren uns in der Anlage eine Denkschrift über eine einheitliche Statistik für den Fremdenverkehr gemäss den Beschlüssen des Bundes Deutscher Verkehrsvereine zu überreichen und bitten dieser überaus wichtigen Frage freundliche Beachtung schenken zu wollen. Dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz haben wir die gleiche Denkschrift überreicht mit dem Antrage, Anweisung für eine Fremdenzählung nach den Vorschlägen der Denkschrift zu geben.“<sup>34</sup>

Immerhin, so die Argumentationslinie der Denkschrift, habe die durch den ausländischen Fremdenverkehr im Deutschen Reich geschaffene Wertschöpfung zuletzt derjenigen der deutschen Warenausfuhr entsprochen, wobei sich die Denkschrift auf Werte der Vorkriegszeit berief. Neben einer Zählung der Fremden selbst legte man noch größeren Wert auf die quantitative Erfassung der Übernachtungen sowie der Gasthöfe, Fremdenheime und Zimmer vermietenden Privathaushalte, schließlich der Gästezimmer und -betten.<sup>35</sup> Gleich zu Beginn heben die Verfasser der Denkschrift die Bedeutung des Fremdenverkehrs als Wirtschaftsfaktor hervor und unterfüttern ihre Aussagen mit Zahlen:

„Der Fremdenverkehr [...] hat in den letzten Jahrzehnten im Wirtschaftsleben der Gemeinden und Staaten eine stetig wachsende Bedeutung erlangt. In zahlreichen Orten und Ländern steht der Fremdenverkehr als Erwerbsquelle an hervorragender, wenn nicht an erster Stelle.“

Im Fortgang verweist die Denkschrift auf weit über acht Millionen „Fremde“, die im Jahr 1910 die 56 deutschen Großstädte besucht und schätzungsweise über 160 Millionen Mark ausgegeben hätten. Zur Steuerung dieses bedeutenden Wirtschaftszweiges sei nun eine Statistik vonnöten, die landes- und reichsweit einen vergleichenden Überblick ermögliche.

Die Reaktion der Regierung Düsseldorf fiel ebenso knapp wie entschieden aus. In einem handschriftlichen Vermerk auf dem Eingangsformular heißt es: „Für solche Geschäfte ist jetzt schwerlich Zeit. Eine etwaige Aussage des H[err]n

34 Schreiben des Rheinischen Verkehrs-Vereins e.V. Landesverband für den Fremdenverkehr in den Rheinlanden an die Königliche Regierung zu Düsseldorf vom 13.4.1918, in: LAV NRW R, BR 7, Nr. 31270.

35 Vgl. hierzu und im Folgenden die „Denkschrift über die Errichtung einer allgemeinen einheitlichen deutschen Fremdenverkehrs-Statistik“ des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine, e.V., Leipzig, im März 1918, in: LAV NRW R, BR 7, Nr. 31270.



Oberpräsidenten bleibt abzuwarten“.<sup>36</sup> Selbst in einer Zeit, welche die Zivilbevölkerung bereits bittere Not leiden sah, dachten die Vertreter des Fremdenverkehrsgewerbes also an eine statistische Erfassung und somit an eine Modernisierung und in gewisser Hinsicht auch Zentralisierung des Wirtschaftszweigs.

### 3. Die Zeit von 1918 bis 1933

#### 3.1 Allgemeine Situation des Fremdenverkehrs

Für das rheinische Fremdenverkehrsgebiet beschreibt Aßhauer „eine starke Dreiteilung der Fremdenverkehrszentren: Die Großstädte mit ihren eigenen Entwicklungsgesetzen, den Typus der Bäder und Kurorte und die vielen kleinen Städtchen, die am Rhein, an der Mosel, in der Eifel usw. zahlreich vorhanden sind“.<sup>37</sup> Abgesehen von dieser Einteilung ist für einen großen Teil der Rheinprovinz, so auch für die Eifel, unbedingt die Rheinlandbesetzung zu erwähnen, die von einer überwältigenden Bevölkerungsmehrheit als Demütigung betrachtet wurde und eine Reihe von Beeinträchtigungen – auch für den Fremdenverkehr – mit sich brachte. Der größte Teil der Eifel zählte zu den Besetzungszonen II und III, die ursprünglich nach zehn respektive 15 Jahren geräumt werden sollten, tatsächlich aber im November 1929 beziehungsweise im Juni 1930 geräumt wurden.<sup>38</sup>

„Wandervogel“-Großfahrten der 1920er Jahre hatten im Sommer unter anderem Lappland, Wolhynien und das Schwarze Meer zum Ziel. Idealtypisch waren zu dieser Zeit allerdings „große Zeltlager“.<sup>39</sup> Die „Wandervögel“ richteten alte Bauernhäuser als Landheime her, zudem machten sie häufig Quartier auf den

36 Schreiben des Rheinischen Verkehrs-Vereins e.V. Landesverband für den Fremdenverkehr in den Rheinlanden an die Königliche Regierung zu Düsseldorf vom 13.4.1918, in: LAV NRW R, BR 7, Nr. 31270.

37 Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 53.

38 Martin Schlemmer, Die Rheinlandbesetzung (1918–1930), in: Internet-Portal „Rheinische Geschichte“, 2015, <<http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/themen/Das%20Rheinland%20im%2020.%20Jahrhundert/Seiten/DieRheinlandbesetzung.aspx>> (12.06.2016).

39 Jürgen Reulecke, Der jugendbewegte Neuaufbruch nach 1918: Die bündische Jugend und ihre Formen der Vergemeinschaftung, in: Aufbruch der Jugend. Deutsche Jugendbewegung zwischen Selbstbestimmung und Verführung. Katalog zur Ausstellung im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg, 26.9.2013 bis 19.1.2014, hg. von G. Ulrich Großmann, Nürnberg 2013, S. 52–57, hier S. 54.

Höfen der Landbevölkerung.<sup>40</sup> Namentlich der 1921 gegründete Nerother Wandervogel hatte einen engen Bezug zur Eifel: „Die Führer der einzelnen Orden und Fähnlein wurden in der Höhle zu Neroth/Eifel zum Ritter geschlagen und per Schwur dem Bundesführer [...] zur Gefolgschaftstreue verpflichtet“.<sup>41</sup> All die in die Natur strebenden Bewegungen der Weimarer Zeit waren ein Bestandteil des Fremdenverkehrs, auch wenn sie sich wirtschaftlich nicht in dem Maße niederschlugen wie der allmählich einsetzende Massentourismus oder der Luxus-tourismus – und von den wenigsten Statistiken erfasst wurden.

Was aber erhofften sich ausländische Touristen von ihrer Deutschlandreise – und was eher nicht? Legt man der Antwort Robert Byrons Reisebericht aus dem Jahr 1925 zugrunde, dann erwarteten sich die ausländischen Reisenden Authentizität, nicht aber eine auf Touristennepp ausgelegte „artifizielle“, auf „Alt“ getrimmte Stadt. Rothenburg ob der Tauber sorgt für wahre Begeisterung bei den englischen Besuchern:

„Diese Stadt ist einfach umwerfend. Es ist, als würden all die Schlupfwinkel der Kobolde, Paläste und Burgzinnen des Märchenlandes sich in einem langgezogenen Zerrspiegel winden; doch anders als in Nürnberg wirken sie wahr. Zwischen den beiden Städten gibt es einen feinen Unterschied. [...] Während Nürnberg ein Mischmasch aus allen Zeiten und Stilen ist, wurde Rothenburg im späten Mittelalter erbaut und seitdem kein Stein hinzugefügt oder entfernt. [...] Angesichts der fehlenden natürlichen Verteidigungsmöglichkeiten und der wechselhaften Zeiten [...] ist der phänomenale Zustand einzigartig in Europa“.<sup>42</sup>

Während Ähnliches damals auf zahlreiche Plätze und Burgen des Rhein- und Moseltales zutraf, blieb die Eifel – mit Burg Eltz immerhin Standort der idealtypischen „Ritterburg“ der deutschen Romantik – unmittelbar nach dem Krieg eher im Windschatten des internationalen und nationalen touristischen Interesses. Zunächst war es der Rhein, der – zumindest in der Theorie, in der politischen Auseinandersetzung mit den Besatzungsmächten – im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand. So konstatiert Susanne Kiewitz für die Zeit nach 1918:

40 Vgl. Claudia Selheim, Der Wandervogel – eine Quelle der Volkskunde, in: *Aufbruch der Jugend* (wie Anm. 39), S. 92–97, hier S. 94.

41 Stefan Krolle, Nerother Wandervogel, in: *Aufbruch der Jugend* (wie Anm. 39), S. 269.

42 Robert Byron, *Europa 1925*, aus dem Englischen übersetzt von Peter Torberg, Berlin 2016, S. 58, 62.

„Die Niederlage [...] konnte die Begeisterung für den Rhein nicht brechen. Vielmehr behauptete die Landschaft ihre Kraft als Symbol der Kulturnation noch stärker. Man wollte sie als Zeugnis des unzerstörbaren geistigen Fundaments und des jenseits aller Tagespolitik liegenden Wertes der deutschen Nation sehen, deren Staat durch den Krieg in seinen Grundfesten erschüttert worden war. [...] Mit dem Rhein [...] lenkte [man] zumindest von den akuten tagespolitischen Problemen einer Gesellschaft im Wandel ab“<sup>43</sup>

Tatsächlich konnte der deutsche, namentlich der rheinische Fremdenverkehr nach Kriegsende jede Form von Aufmerksamkeit nur allzu gut gebrauchen. Denn die Rahmenbedingungen für den deutschen Fremdenverkehr hatten sich grundlegend gewandelt, wie Aßhauer festhält:

„Im Frieden erzielte Deutschland einen reichlichen Ausgleich seiner Zahlungsbilanz zur Hauptsache durch die Einnahmen aus seinen Kapitalanlagen im Ausland, durch seine überseeischen Unternehmungen, durch seine Schifffahrt etc. Da heute Deutschland diese Ausgleichsposten genommen sind, muß auch das geringste Hilfsmittel herangezogen werden, um Deutschland lebensfähig zu erhalten“<sup>44</sup>

Eine Möglichkeit zur Kompensation sah Aßhauer in der Förderung des Fremdenverkehrssektors: „Was liegt da näher als durch großzügigen Ausbau unseres Fremdenverkehrs das gesamte Kulturgut unserer landschaftlichen und historischen Schönheiten der allgemeinen Wirtschaft unseres Landes dienstbar zu machen?“<sup>45</sup> Das Wegbleiben vieler Touristen aus dem unbesetzten Gebiet habe zu einer unzulänglichen Auslastung des rheinischen Hotelgewerbes geführt.<sup>46</sup> Das Reich habe versucht, dieser Entwicklung mittels einer „großzügige[n] Verkehrspropaganda“<sup>47</sup> entgegenzuwirken. Dennoch hatte die Eifel zugunsten anderer touristischer Ziele in Deutschland Einbußen hinzunehmen, wobei die Rheinlandbesetzung eine bedeutende Rolle spielte, wie Aßhauer bemerkt:

„In den letzten Vorkriegsjahren und auch heute finden die Seebäder mehr Anklang als das rheinische Fremdenverkehrsgebiet. Solches Nachlassen des

43 Kiewitz, Rheinlandschaft (wie Anm. 21), S. 256.

44 Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 2.

45 Ebd., S. 1.

46 Vgl. ebd., S. 52.

47 Ebd.

Fremdenverkehrs wirkte sich besonders im Rheinland, in seinen Kurorten und Eifelstädtchen, seit der Besatzungszeit aufs neue empfindlich aus<sup>48</sup>.

Ungeachtet dieser touristischen Schwerpunktverlagerung konnte die Eifel mit ihren Seen und Wäldern nach dem Weltkrieg in besonderem Maße als Ziel für Erholungssuchende auf sich aufmerksam machen, so dass es neben dem Wintersport vor allem der Wochenendverkehr war, der den Fremdenverkehr belebte:

„Die Eifel wurde als Fremdenverkehrsgebiet hauptsächlich seit der Nachkriegszeit bekannt. Neben prächtigen Waldungen und zahllosen Basaltkuppen ist es als das einzige Gebirge Deutschlands reich an jungen Vulkanen und Maaren, die zum Teil mit Wasser gefüllt sind oder waren. Das bekannteste und wohl besuchteste ist der Laacher See. Die Eifel zeigt auch im Winter einen Fremdenverkehr, weil dort Möglichkeiten zum Wintersport sich bieten. Neben dem Mittelrhein ist gerade die Eifel letzthin für den Wochenendverkehr ein beliebtes Ausflugs- und Wandergebiet geworden<sup>49</sup>.“

Hiervon zeugten die Halbtags- und Tagesfahrten, die etwa von Köln aus in die Eifel angeboten wurden, so zum Beispiel nach Altenahr, Nürburg – Laacher See, Euskirchen – Münstereifel – Ahrtal oder Nideggen – Monschau – Urfttalsperre.<sup>50</sup> Mehrtagesfahrten wurden unternommen „nach der Mosel, an die Maare, quer durch die Eifel zur Berncasteler Schweiz“.<sup>51</sup> Die in Köln ansässige Naturfreundin Hilde Böhm schildert in einem Bericht mit dem Titel „Unsere 1. Autofahrt“ die Reise der Naturfreunde auf einem „offenen Lastwagen mit leeren Bierfässern“ zum vereinseigenen Laacher-See-Haus.<sup>52</sup> Nach Lukaßen trugen derartige Aktivitäten der Naturfreunde weniger einen politischen, sondern vielmehr „den Charakter von erholsamen Freizeitveranstaltungen“.<sup>53</sup>

Den großen Ausstellungen „Gesolei“, „Pressa“ und „Gruga“ in den rheinischen Großstädten Düsseldorf, Köln und Essen in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre<sup>54</sup> hatte die Eifel nichts Vergleichbares entgegenzusetzen. Da auch die rhei-

48 Ebd., S. 113.

49 Ebd., S. 11.

50 Vgl. ebd., S. 98 f.

51 Ebd., S. 99.

52 Zitiert nach Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 126.

53 Ebd.

54 Die Gesolei (1926) zählte 7,5 Millionen Besucher, die Pressa (1928) 5 Millionen, die Gruga (1929) 2 Millionen. Vgl. Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 75–79.

nischen Jahrtausend-Feierlichkeiten des Jahres 1925 ihren Schwerpunkt in den größeren Städten hatten,<sup>55</sup> war ein anderes Großprojekt für den Fremdenverkehr in der Eifel wesentlich bedeutsamer, dessen Wirkung sich bis in die Gegenwart erstreckt: der Nürburgring.

### 3.2 Nürburgring

Bereits Aßhauer räumte dem zu diesem Zeitpunkt erst wenige Jahre alten Nürburgring in seiner Dissertation großzügig Platz ein. Unter anderem heißt es dort:

„Der Nürburgring in der Eifel bedarf noch besonderer Erwähnung, da er bereits internationalen Ruf erlangt hat. Durch die 1924 erfolgte Herstellung dieser Autorennstraße wird zum ersten Mal im Rheinland versucht, nicht nur eine einzelne Stadt, sondern ein ganzes Wirtschaftsgebiet für den rheinischen Fremdenverkehr aufzuschließen. Es ist ein Versuch und war eine der Grundideen bei der Anlage der Bahn, die Lebensbedingungen der Bewohner dieses wirtschaftlich sehr darniederliegenden Gebietes, das von Natur aus kärglich ausgestattet ist, durch einen regen Fremdenverkehr zu bessern.“<sup>56</sup>

Kaiser Wilhelm II. persönlich hatte bereits vor dem Weltkrieg den Bau einer professionellen deutschen Renn- und Automobilteststrecke vorgeschlagen.<sup>57</sup> Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Bemühungen forciert. Der Vorsitzende des Ende Januar 1925 eigens gegründeten ADAC-Ortsvereins Adenau, Otto Creutz, der kurze Zeit später zum Landrat des Kreises Adenau ernannt wurde, verwies in einer Denkschrift mit dem Titel „Bau der Gebirgsrennstrecke für Kraftwagen im Kreise Adenau“ ausdrücklich auf die erhofften positiven Impulse für den Fremdenverkehr.<sup>58</sup>

Der Nürburgring hatte jedoch von Beginn an nicht nur Freunde, sondern auch entschiedene Gegner, die ebenfalls mit Argumenten des Fremdenverkehrs operierten. Die Befürworter der Rennstrecke versprachen sich von deren Einrichtung eine Belebung – oder wie es in den Quellen häufig heißt: eine „Hebung“ – des Fremdenverkehrs. Die Gegner hatten einen sanften Tourismus und die Be-

55 Vgl. hierzu etwa ebd., S. 84f.

56 Ebd., S. 82.

57 „Es gibt Gegenden in Deutschland, die sich ausgezeichnet für den Bau einer neuen, permanenten Rennstrecke eignen: die Lüneburger Heide, die Eifel und auch der Taunus“. Zitiert nach Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 151.

58 Vgl. ebd.



Abb. 1: Nürburgring, Karussell von Westen, September 1930<sup>59</sup>

wahrung des Landschaftsbildes im Sinn. In der Postille des Touristenvereins Die Naturfreunde heißt es im Jahrgang 1925 im Artikel „Eine Autorennbahn um die Nürburg“:

„Sollte der Plan verwirklicht werden, so bedeutet das eine gröbliche Verunstaltung des Eifeler Landschaftsbildes. Nun bekämpfen wir nicht den Plan als solchen, denn die Autoindustrie muß zur Prüfung ihrer Erzeugnisse Fahrstraßen haben, was wir aber bekämpfen, ist die Anlegung einer solchen Rennstraße gerade an der Nürburg. Ist sie doch im Verein mit der benachbarten Hohen Acht in der erhabenen Gebirgswelt der hohen Eifel das Ziel und das Entzücken von vielen tausend Naturfreunden“.<sup>60</sup>

Geteilt wurde diese Kritik seitens der Hauptversammlung des Eifelvereins am 6. Juni 1925: „Der Eifelverein hält die Anlage der Autorennbahn als eine Verletzung

59 Foto: Richard J. Kern, Luftbild, in: LAV NRW R, RW 261, Nr. 1248.

60 Zitiert nach Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 153.

der Eifelnatur und für den allgemeinen Wanderverkehr schwer störend [sic!]“.<sup>61</sup> Hier zeigt sich, dass der Eifelverein sein Profil „von einem Unterstützungsverein für die regionale Landwirtschaft und Wirtschaft zu einem Wander- und Tourismusverein“ gewandelt hatte.<sup>62</sup> Belange des Naturschutzes wurden durchaus in Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr gebracht.<sup>63</sup>

Gegen alle Widerstände wurde das Projekt „Nürburgring“ jedoch durchgesetzt, so dass der Ring am 18. und 19. Juni 1927 feierlich eröffnet werden konnte. Etwa 85.000 Zuschauer wollten die Eröffnungsrennen in unterschiedlichen Automobil- und Motorradklassen sehen, was Creutz' Prognose zu bestätigen schienen. Die ersten Jahre verliefen jedoch gerade in finanzieller Hinsicht katastrophal, und erst gegen Mitte der 1930er Jahre hatte sich der Motorsport auf dem Nürburgring konsolidiert.<sup>64</sup> Der Bau der Autobahnstrecke hatte anstelle der ursprünglich dafür angesetzten 2 Millionen tatsächlich über 13 Millionen Reichsmark in Anspruch genommen, weswegen die Angelegenheit im Dezember 1931 auch vom preußischen Landtag behandelt wurde.<sup>65</sup>

Trotz dieser finanziellen Schwierigkeiten entwickelte sich der Nürburgring recht bald zum Erfolgsmodell des Fremdenverkehrs in der Eifel. So berichtet die Kölnische Zeitung am 14. Juli 1929 überschwänglich vom internationalen Automobilwettrennen, das tags zuvor auf dem Nürburgring stattgefunden hatte:

„Großer Sport – überragende Spitzenleistung, herrliches Wetter, Rekordbesuch auf dem Nürburgring, das waren jene 4 glückhaften Ergebnisse dieses Großkampftages, die ihn zum Ereignis im deutschen und internationalen Autosport stempeln. Unbeschreiblich groß waren die Fahrzeugmengen auf allen Auffahrtsstraßen zum Nürburgring, und hätte es noch eines Beweises bedurft, daß diese Autostraßenanlage dem Fremdenverkehr des Ahrtales und der Eifel nützlich ist – dieser Sonntag und die letzten Wochentage hatten ihn erbracht. Über 25.000 Fahrzeuge sind auf den Parkplätzen im und am Nürburgring [...] am 13. Juli 1929 gezählt worden. Die Tribünen waren bis zum letzten Platz ausverkauft, 75.000 Zuschauer wurden auf den Waldplätzen geschätzt“.<sup>66</sup>

61 Zitiert nach ebd.

62 Ebd., S. 173.

63 Vgl. ebd.

64 Vgl. ebd., S. 154f.

65 Vgl. Volker Stalman (Bearb.), Linksliberalismus in Preußen. Die Sitzungsprotokolle der preußischen Landtagsfraktion der DDP und DStP 1919–1932, Düsseldorf 2009, S. 1193 Anm. 26.

66 Zitiert nach Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 83.





Abb. 2: Nürburgring – Müllenbach, Rennstrecke bei Breitscheid, August 1931<sup>67</sup>

Wie stark der Nürburgring im Jahr 1929 insgesamt frequentiert wurde, verdeutlicht die Statistik, die dem Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchiv vom Kreisverkehrsamt Adenau mitgeteilt wurde. Insgesamt zählte man ca. 36.000 Personenkraftwagen und knapp 29.000 Motorräder:

Tab. 2: Touristische Frequentierung des Nürburgrings im Jahr 1929<sup>68</sup>

	Personenkraftwagen (Anzahl)	Motorräder (Anzahl)
Besuchsfahrzeuge	9.993	3.523
Autoverkehr zu den Rennen	20.000	18.000
Durchgangsverkehr	6.000	7.200
Zusammen	35.993	28.723

67 Foto: Hansa Luftbild AG, Bild-Flug GmbH, in: LAV NRW R, RW 261, Nr. 1284.

68 Zahlenangaben und Tabelle nach Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 83.



Dennoch: Der touristische Erfolg des Nürburgrings blieb überschaubar und im wahrsten Sinne des Wortes punktuell – „Nürburg ist nur ein winziger Punkt in der Eifel“<sup>69</sup> –, sowohl geographisch als auch finanziell begrenzt, eine Erfolgsgeschichte für den gesamten Eifel-Fremdenverkehr wurde der Ring nicht.<sup>70</sup> Mehr noch: Selbst die in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Gemeinden spürten bereits kaum mehr etwas von dem auf wenige Ereignisse im Jahr konzentrierten Massenandrang, die „Zahl der Unterkünfte und das gastronomische Angebot blieben bescheiden, [...] Adenau und die umgebenden Dörfer entwickelten sich nicht zu Sommerfrischen, wie man sich das erhofft hatte“,<sup>71</sup> während die einheimische Bevölkerung, gleichsam „im Gegenzug“, die rund um den Nürburgring neu angelegten Anfahrtsstraßen immerhin nutzen konnte, um zu entfernter liegenden Arbeitsplätzen zu pendeln.<sup>72</sup>

### 3.3 Pumpspeicherwerk der RWE am Laacher See

Der zwischen 1925 und 1927 ausgetragene Streit um ein von der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk AG (RWE) projektiertes Pumpspeicherwerk war Lukaßen zufolge der „dominierende Naturschutzkonflikt im Eifelgebiet während der Weimarer Republik“.<sup>73</sup> In diesem Fall konnten Naturfreunde und Eifelverein im Zusammenspiel mit weiteren Verbündeten das Projekt erfolgreich verhindern.

Im März 1925 stellte die RWE AG einen Antrag auf Verleihung von Wasserrechten, um die geplante „Akkumulierungsanlage Laacher See“ verwirklichen zu können. Das Konzept sah ein Abpumpen des Seewassers bei Tage in den Rhein vor, während nachts Rheinwasser mittels Pumpenanlagen wieder in den See geleitet werden sollte.<sup>74</sup> Neben befürchteten Nachteilen für die Fischzucht, den Rheinpegel und die Rheinschiffahrt<sup>75</sup> wurden gegen dieses Projekt auch Belange des Fremdenverkehrs beziehungsweise der Naherholung geltend gemacht. So plante die Ortsgruppe Niedermendig der rheinischen Naturfreunde nach ihrer Gründung im August 1922 aufgrund des großen Interesses an Übernachtungs-

69 Haffke, 200 Jahre (wie Anm. 22), S. 126.

70 Die Feststellung Jürgen Haffkes aus dem Jahr 2015/16 trifft auch in der Retrospektive zu: „[...] die alte Vision der Strukturpolitik, der Nürburgring könne eine Attraktion gleichermaßen für Rennsportfans und alle Eifelurlauber sein, hat sich endgültig als Illusion erwiesen.“ Ebd., S. 127.

71 Ebd., S. 126.

72 Vgl. ebd.

73 Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 141.

74 Vgl. ebd., S. 157.

75 Vgl. ebd., S. 158f.



Abb. 3: Maria Laach, Mönche beim Bau einer Badeanstalt am Laacher See, 1929<sup>76</sup>

möglichkeiten und Wanderstrecken ein Naturfreundehaus am Laacher See, das am 8. Juli 1928 auf dem eigens zu diesem Zwecke erworbenen Grundstück eröffnet werden konnte.<sup>77</sup> In einem Protestschreiben der Ortsgruppe vom 30. Juli 1925 heißt es mit Blick auf Erholungssuchende aus dem urbanen Raum:

„Welcher Rheinländer und Deutscher [sic!] kennt nicht die Perle der Eifel, den Laacher See? [...] An seinen Ufern und in seinen Wäldern ist derjenige Platz, wo der Wanderer, dem Alltagsgetriebe der Großstadt, den dumpfen Schreibstuben oder dem Lärm der Werkstatt entronnen, seine Ferien verbringt und hier Erholung sucht. [...] Diese Perle der Eifel, die wir Naturfreunde mit Recht als Naturschutzgebiet betrachten und erhalten wollen, [...] muß geschützt werden gegen die Verschandelung der Industrie“.<sup>78</sup>

<sup>76</sup> Foto: unbekannt, in: LAV NRW R, RW 282, Nr. 67, fol. 13, 1.

<sup>77</sup> Vgl. Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 161.

<sup>78</sup> Zitiert nach ebd., S. 162.

Auch der Vorsitzende des Eifelvereins Kaufmann hob in einem im Mai 1925 in der Andernacher Volkszeitung veröffentlichten Leserbrief hervor, dass eine Unterschutzstellung des Gebietes rund um den See dem Fremdenverkehr nur dienlich sein könne. Die benachbarte Gemeinde Nickenich beeindruckte dieses Argument hingegen recht wenig, da man dort um das Holzschlagrecht am See fürchtete, das eine wirtschaftliche Grundlage für die Gemeinde darstellte.<sup>79</sup> Angesichts des massiven Protests ließ der Energieversorger im Jahr 1926 jedoch schließlich seine Pläne fallen und verwirklichte stattdessen ab 1927 ein Pumpspeicherkraftwerk in Herdecke/Ruhr.<sup>80</sup> Am Laacher See wurde stattdessen im Jahr 1929 eine Badeanstalt eingerichtet.

### 3.4 Entwicklung und Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre

Auf die engagierte Werbetätigkeit der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung führte Aßhauer den Umstand zurück, dass seit Mitte der 1920er Jahre wieder verstärkt ausländische Touristenströme den Weg nach Deutschland fanden, wobei der Westen des Reiches trotz der konflikträchtigen Situation offenbar besonders stark von dieser Entwicklung profitierte: Während 1928 fast 15 Prozent der Berlin-Touristen Ausländer waren, betrug deren Anteil 1927 in Köln ca. 24 Prozent, in Wiesbaden im selben Jahr über ein Viertel aller Touristen.<sup>81</sup>

Auch die Eifel – oder besser: einige ihrer Städte – konnte sich in den Statistiken durchaus sehen lassen: So übertraf im Jahr 1929 allein der Kreis Adenau die Stadt Koblenz hinsichtlich der gezählten „Fremden“ um ein knappes Drittel. Allerdings betrug die Zahl der Übernachtungen im Kreis Adenau nicht einmal ein Zehntel der Koblenzer Zahl. Neben der Frage nach dem gebotenen Komfort dürfte diese Diskrepanz vermutlich darauf zurückzuführen sein, dass der Eifelkreis mit dem Nürburgring über ein attraktives Ziel verfügte, das in erster Linie Tagesbesucher anzog.<sup>82</sup>

Das Verzeichnis „Rheinische Sommerfrischen“ weist die Eifel für das Jahr 1929 sogar als *hidden champion* aus: Nach der Region „Rhein“ – gemeint ist wohl der Mittelrhein – verfügte die Eifel – hier ohne die Region „Ahr“ – über die zweitmeisten touristischen Betriebe und auch Betten. Die Kurstadt Neuenahr belegt im selben Verzeichnis im Vergleich der rheinischen Bäder bei der Anzahl

79 Vgl. ebd., S. 167.

80 Vgl. ebd., S. 169.

81 Vgl. Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 2.

82 Ebd., S. 45. Aßhauer verweist auf die große Bedeutung des Wochenendverkehrs und nennt als Beispiel den Landkreis Daun mit dem gleichnamigen Kurort.

der Betriebe hinter Godesberg den zweiten, bezüglich der Anzahl der Betten sogar mit Abstand den ersten Platz.<sup>83</sup>

Allerdings war nur der Gemeinde Neuenahr ein „Platz an der Sonne“ des Kurtourismus vergönnt – nachahmende Gemeinden des Kreises Ahrweiler konnten keinen nachhaltigen Erfolg verbuchen –, doch selbst die Kurgastzahlen Neuenahrs waren in den 1920er Jahren großen Schwankungen unterworfen. Den 15.226 Kurgästen des Jahres 1913 standen gerade einmal 2.633 Gäste im Krisenjahr 1923 gegenüber, während es im Jahr zuvor noch weit über 8.000 gewesen waren.<sup>84</sup> Die hohe Volatilität bei der Zahl der abgesetzten Kurkarten in den 1920er Jahren veranlasste die Stadt, anderweitig einen Ausgleich zu schaffen, indem man zahlreiche Kongresse und Großveranstaltungen in die Stadt holte.<sup>85</sup> Die Zahl der Gäste im Jahr 1927/28 sorgte jedoch für Ernüchterung. Hier sieht die Statistik für Neuenahr weniger günstig aus, liegt die Stadt im Vergleich mit anderen rheinischen Städten deutlich abgeschlagen im Mittelfeld.<sup>86</sup> Wiederum anders stellt sich die Lage allerdings dar, wenn man die absoluten Zahlen in Relation zur Größe der jeweiligen Stadt setzt. Und dennoch: Das Niveau der unmittelbar vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges registrierten Gästezahlen sollte Neuenahr erst in den 1950er Jahren wieder erreichen,<sup>87</sup> der „alte Glanz der Kaiserzeit aber kehrte nie mehr zurück“.<sup>88</sup>

Insbesondere die Aktivitäten der belgischen Besatzungstruppen, namentlich in Form von Manövern, bedeuteten eine massive Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs. Der Vorsitzende des Kurorte-Verbands Eifel, der Bürgermeister von Gemünd, Josef Töchters, schilderte dem Regierungspräsidenten in Aachen mit Schreiben vom 29. August 1929 unter dem Betreff „Manöverschäden 1928“ die durch die Manöver verursachte Situation:

„Im Jahre 1928 hat durch die Manöver der Besatzung in der Eifel, die gerade während der Hauptsaison (Juli, August und September) abgehalten wurden, der Fremdenverkehr eine ganz erhebliche Einbuße erlitten [...]. Die Regierung hatte [...] eine Erfassung der entstandenen Schäden veranlaßt [...]. Eine

83 Vgl. ebd., S. 51. Tabellen nach: Rheinische Sommerfrischen und ihre Hotels, hg. vom Rheinischen Verkehrsverband, Godesberg 1929.

84 Vgl. Haffke, 200 Jahre (wie Anm. 22), S. 124; Jochen Tarrach, Vom Glanz und Elend des Kurbades, in: Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 73 (2016), S. 128–131, hier S. 130.

85 Vgl. Haffke, 200 Jahre (wie Anm. 22), S. 124.

86 Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 63. Tabelle nach dem Statistischen Jahrbuch für den Freistaat Preußen, Bd. 25, 1929.

87 Vgl. Haffke, 200 Jahre (wie Anm. 22), S. 124.

88 Tarrach, Glanz (wie Anm. 84), S. 130.

Auszahlung an einzelne Interessenten erschien nicht ratsam, da [...] nicht nur die Hotel- und Gasthausbesitzer, sondern das ganze örtliche Gewerbe, daß [sic!] von Fremdenverkehr mehr oder weniger abhängig ist, geschädigt ist. [...] die so schwer um ihre Existenz ringende[n] Kurorte [hatten] die begründete Hoffnung, daß die Gelder so zeitig eintreffen würden, daß mit ihnen die erforderlichen Anstrengungen gemacht werden könnten, um die Verluste des vergangenen Jahres durch eine erhöhte Steigerung des [sic!] Besuchsziffer in diesem Jahre wieder auszumerzen. [...] Ein unermesslicher Schaden ist damals dem gesamten Fremden Gewerbe der Eifel zugefügt worden, nicht nur daß die Wirte infolge Belegung durch die Truppen keine Gäste unterbringen konnten, sondern in größern [sic!] Masse [sic!] dadurch, daß die Eifel in dieser Zeit von Fremden überhaupt gemieden wurde, wie zahlreiche Anfragen bei den Verbandsgeschäftsstellen beweisen. Diese Anfragen nahmen späterhin einen solchen Umfang an, daß ich mich als Vorsitzender des Verbandes veranlaßt sah, gegen diese Fremdenflucht aus der Eifel in verschiedenen Tageszeitungen Stellung zu nehmen“.<sup>89</sup>

Die Reichsregierung habe die Hoffnung auf finanziellen Beistand jedoch enttäuscht und keine Mittel zur Verfügung gestellt, „da 1. keine Mittel für solche Zuwendungen zur Verfügung ständen und 2. ein richtiger Maßstab für die Verteilung der Gelder nicht zu finden sei“.<sup>90</sup>

Töchters liefert mit diesem Schreiben auch ein beredtes Beispiel für die Kontrastierung von Großstadt beziehungsweise den nach Erholung dürstenden Großstädtern und der ländlich geprägten Eifel als willkommenes Naherholungsziel:

„Das gesamte Kurgebiet der Eifel, dem alle Voraussetzung für einen großen Ausbau zum Naturpark unserer westlichen Industrie-Orte, da ihm selbst jegliche Industrie fehlt, gegeben sind, arbeitet eifrig und zielbewus[s]t an der Hebung seiner Fremdenindustrie, r[un]d 50 Gemeinden und Kreise der Eifel haben sich zu diesem Zwecke seit Jahren zum Kurorteverband Eifel E. V. [sic!] [...] zusammengeschlossen. [...] Immer mehr scheint auch in den Großstädten der Gedanke Raum zu fassen, daß nicht nur die so weit entfernt liegenden Gebiete zur Erholung geeignet sind, sondern daß auch hier das Gute in doch so greifbarer Nähe liegt“.<sup>91</sup>

89 LAV NRW R, BR 5, Nr. 8549, unpaginiert.

90 Ebd.

91 Ebd.

### 3.5 Fremdenverkehr im Kreis Monschau

Von einer aktiven Förderung des Fremdenverkehrsgewerbes zeugen auch die Aktivitäten des Landrats des Kreises Monschau im Frühjahr 1929. Da es keine zentrale Statistik und keine zentralen Werbemaßnahmen auf übergeordneter Ebene gab, wurde der Landkreis Monschau im Frühjahr 1929 auf Kreisebene aktiv. Nachdem der Kreisausschuss am 17. Mai 1929 sein Einverständnis erklärt hatte,<sup>92</sup> ging Landrat Schwenzer daran, für den gesamten Kreis eine planmäßige Fremdenwerbung zu organisieren. Den Bürgermeistern des Kreises wurde mit Datum vom 19. Juli 1929 ein Fragebogen betreffend die Anfertigung von Werbematerial zur Hebung des Fremdenverkehrs zugestellt, verbunden mit der Aufforderung zur finanziellen Beteiligung an den veranschlagten Gesamtkosten in Höhe von 3.000 RM.<sup>93</sup> Anhand von Aufstellungen der Gemeinden zu Unterkunftsmöglichkeiten („auch ohne oder mit nur teilweiser Verpflegung“), Verkehrsanbindung (mit Eisenbahn, Postautos, Fuhrwerksunternehmern und Fahrplänen), Wanderwegen und „sonstigen Annehmlichkeiten“ (Höhenlage, Klima etc.)<sup>94</sup> sollte ein Fremdenwerbungsprospekt des Kreises Monschau inklusive ergänzender Verkehrskarte erstellt werden.<sup>95</sup> Die Berichte der Bürgermeister hierzu zeugen von den Problemen, mit denen sich die Gemeinden konfrontiert sahen: Einige Gemeinderäte – etwa in Höfen und Kalterherberg – hatten aufgrund der Heuernte keine Möglichkeit zu fristgerechter Zusammenkunft und Beschlussfassung,<sup>96</sup> manche lehnten eine zentrale Fremdenverkehrswerbung, die zudem kostenpflichtig sein sollte, grundsätzlich ab,<sup>97</sup> während anderorts keine fremdenverkehrsgeeignete Infrastruktur bestand.<sup>98</sup>

92 Vgl. Auszug aus dem Protokollbuch des Kreisausschusses, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 3.

93 Vgl. hierzu den Vermerk des Landrats von Monschau, Dr. Schwenzer, über die „Besprechung betreffend Verkehrswerbung für den Kreis Monschau“ mit Bürgermeistern und Gemeindevorstehern seines Kreises vom 19.7.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 21–23.

94 Vgl. die Fragebogen, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 34, 35.

95 Ein „Verzeichnis der Hotels, Gasthäuser u[nd] Privatpensionen in Monschau-Montjoie Eifel Deutschland“ für die Stadt Monschau aus dem Jahr 1932 findet sich in LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 100.

96 Bericht des Bürgermeisters von Kalterherberg an den Landrat in Monschau vom 25.7.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 54. Der Bürgermeister von Höfen bat ebenfalls aufgrund der Heuernte um Verlegung der Beschlussfassung. Bericht des Bürgermeisters von Höfen vom 23.7.1929, in: ebd., Bl. 53.

97 Bericht des Bürgermeisters von Roetgen an den Landrat in Monschau vom 28.12.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 58. Ähnlich der Bürgermeister von Höfen in seinem Bericht vom 31.7.1929, in: ebd., Bl. 26.

98 Vgl. Aufstellung des Bürgermeisters von Schmidt vom 30.7.1929, in: LAV NRW R,

Auch Sonderwünsche zur Ergänzung des Prospekts um Bilder der eigenen Gemeinde wurden an den Landrat herangetragen.<sup>99</sup> Immerhin waren einige der Orte – Monschau, Simmerath, Lammersdorf, Schmidt, Vossenack und Ruhrberg – bereits zuvor im Kurorte-Verband Eifel e.V. mit Sitz in Gemünd organisiert.<sup>100</sup>

Dem Verzeichnis von „Unterkunftsmöglichkeiten für bescheidenste Ansprüche im schönen Kreise Monschau“ stellte der Landrat ein Vorwort voran:

„Willst Du fern abseits von den großen Verkehrsstraßen und staubigen Autostraßen und doch in der Nähe der Städte Aachen, Maastricht, Valkenburg, Gladbach, Düren, Köln, Düsseldorf, Eupen und Malmedy Deinen Ferientaufenthalt im idyllischen Eifeldörfchen verbringen und stellst Du bescheidene Ansprüche, so ist für Dich und Deine Familie das schöne Eifelgebiet in und um Monschau wie geschaffen“.<sup>101</sup>

Der Landrat nennt die Zielgruppen seiner Initiative, wobei er gleichzeitig auf die ökonomischen Vorteile für die einheimischen Gemeinden eingeht:

„Die Förderung des Fremdenverkehrs, auch für die bescheidenen kleinen Orte des Kreises Monschau, die abseits der grossen Autostrassen liegen, bringt Bargeld in die Kleinbäuerlichen [sic!] Betriebe und fördert die Wirtschaft, andererseits freut sich die Stadtbevölkerung, wenn sie abseits von dem grossen Fremdenverkehr in ruhige Erholungsstätten kommt und ist mit den bescheidenen Verhältnissen entsprechend ihren bescheidenen Ansprüchen zufrieden. Gedacht ist vor allem an Familien-Ferien-Aufenthalt und Wanderaufenthalt aus den Städten Aachen, Köln, Gladbach, Düsseldorf, Düren, Eupen, Malmedy, Maastricht und Valkenburg“.<sup>102</sup>

BR 1005, Nr. 125, Bl. 41; Aufstellung über die Unterkunftsmöglichkeiten in dem Amtsbezirke Simmerath, in: ebd., Bl. 38; Bericht des Bürgermeisters von Simmerath vom 21.6.1929 an den Landrat in Monschau vom 21.6.1929, in: ebd., Bl. 16.

<sup>99</sup> So etwa im Bericht des Bürgermeisters von Kesternich an den Landrat in Monschau vom 22.7.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 56.

<sup>100</sup> Vgl. Schreiben des Vorsitzenden des Kurorte-Verbands Eifel an den Landrat in Monschau vom 20.6.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 11 v.

<sup>101</sup> Konzept des Landrats vom 28.5.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 1.

<sup>102</sup> Konzept eines Schreibens des Landrats mit Betreff „Werbung für den Fremdenverkehr für die kleineren Orte in [sic!] Kreise Monschau“ an die Bürgermeister des Kreises vom 28.5.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 5.



Modern mutet es an, wenn der Landrat Wert legt auf eine intensive Betreuung der Gäste und den Gemeinden empfiehlt, „für jeden Ort einen Vertrauensmann namhaft zu machen, an den sich der Gast in allen Angelegenheiten wenden kann und der auch Beschwerden entgegen nimmt und zur Abstellung weiter verfolgt“.<sup>103</sup> Gleiches gilt für die Marketing-Empfehlung des sich in dieser Angelegenheit ebenfalls zu Wort meldenden Vorsitzenden des Kurorte-Verbands Eifel. Er legt den Molkereien des Kreises nahe, „die in den Verkehr gebrachte Butter als ‚Eifel-Molkereibutter‘ und die Eier als ‚Eifel-Landeier‘ in den Verkehr zu bringen, damit das Wort ‚Eifel‘ eben immer wieder erwähnt [wird] und eine Werbung für die Eifel bildet“.<sup>104</sup> Die Sehenswürdigkeiten und mögliche Betätigungsfelder für Freizeit und Sport kommen ebenfalls zur Sprache. Töchters bescheinigt dem Kreis Monschau „wirklich alle Voraussetzungen eines Fremdenverkehrsgebietes“:

„[...] auch Orte, die bisher weniger bekannt sind, besitzen für den Fremdenverkehr recht gute Voraussetzungen, so Schmidt und vor allem Vossenack mit dem herrlichen Kalltall, Lammersdorf mit seinen gut-bürgerlichen Gaststätten und seiner schönen Umgebung. Simmerath besitzt das schöne Sanatorium und hat im Innern des Ortes ein für den Fremdenverkehr besonders gut geeignetes Gelände, wenn es für seine Viehmärkte ein anderes Gelände verwenden würde. Für Imgenbroich müßten die Wilden[s]chen Fischereianlagen ganz anders ausgenutzt werden. Sie könnten mit einem entsprechenden Restaurant der bedeutendste Anziehungspunkt des Kreises Monschau werden, da sie nicht nur Rudergelegenheit, sondern auch Badegelegenheit bieten und schon in ihrer heutigen parkähnlichen Aufmachung überaus günstig wirken. [...] Auch die andern Orte des Kreises besitzen recht gute Anziehungspunkte. Ich erinnere nur an Ruhrberg, Strauch und Kesternich mit ihren guten Zugängen zur Urfttalsperre. Günstig für den dortigen Kreis sind auch die für den heutigen Autoverkehr noch ziemlich guten Verkehrsverbindungen. Dazu die schönste Aussichtsstraße der Eifel von Monschau über Einruhr nach Gemünd“.<sup>105</sup>

Die Bemühungen im Kreis Monschau auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs würdigte auch Bernhard Küpper im Februar 1929 in der Grenzdeutschen Rund-

103 Ebd.

104 Bericht des Bürgermeisters von Kesternich an den Landrat in Monschau vom 22.7.1929, in: LAV NRW R, BR 1005, Nr. 125, Bl. 56.

105 Ebd., Bl. 11 r + v.



Abb. 4: Werbeanzeigen der Städte Bad Neuenahr und Mayen<sup>106</sup>

schau: „Stadt und Kreis Monschau sind selbst bemüht zu helfen, sie bauen Straßen und erstreben vor allem eine Verkehrsverbesserung. Eine Hilfe erhoffen sie durch die Wiederbelebung des Fremdenverkehrs zu erlangen.“<sup>107</sup>

### 3.6 Fremdenverkehr nach Ende der Besatzungszeit

Als 1929/30 auch für den Großteil der Eifel die Besatzungszeit endete, stand der Westen Deutschlands dem Fremdenverkehr wieder ohne nennenswerte Einschränkungen offen. Die Frankfurter Zeitung nutzte diesen Umstand sogleich für eine ausführliche Sondernummer ihres Reiseblattes. In dieser heißt es am 29. Juni 1930 unter der Überschrift „Fremdenverkehr“ neben einer bunt illustrierten Karte des Rheinstroms zwischen Köln und Mainz:

„Die Ufer des Rheinstroms mit seinen ehrwürdigen Städten, die angrenzenden Bezirke, die bayrische Pfalz, die Eifel, die uralten deutschen Städte Aachen und Trier – all das ist vom 1. Juli ab wieder unbesetztes Land. Es wartet auf seine Freunde aus dem übrigen Deutschland, aus der Welt, die sich durch die Besetzung behindert fühlten, es wartet, daß sie kommen, zu schauen, zu helfen.“<sup>108</sup>

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass neben dem Rhein auch die Mosel und die Pfalz eine ausführliche Darstellung in Form von eigenen Artikeln erfahren,

<sup>106</sup> Ebd.

<sup>107</sup> Bernhard Küpper, Ein Ausflug in das Monschauer Grenzland, in: Grenzdeutsche Rundschau 6, H. 2, vom 1.2.1929, S. 57–61, hier S. 61, einzusehen in: LAV NRW R, BR 5, Nr. 23830, Bl. 1–22. Die Zeitschrift wurde im Namen des Deutschen Schutzbundes, der Arbeitsgemeinschaften der Grenzlandverbände in Hamburg und Umgehend, in West- und Mitteldeutschland herausgegeben.

<sup>108</sup> Reiseblatt der Frankfurter Zeitung vom 29.6.1930, S. 2, in: LAV NRW R, DSZ 41 [1930].

nicht aber die Eifel. Diese meldete sich lediglich mittels zweier Werbeanzeigen für die Erholungsorte Bad Neuenahr und Mayen zu Wort.<sup>109</sup>

Die Stadt Bad Neuenahr warb eindeutig und ausschließlich mit ihrem Profil als Kur- und Bäderstadt. Neben der Möglichkeit zur Behandlung einer ganzen Reihe von Leiden, für deren Heilung die Einrichtungen der Stadt „seit Jahrzehnten“ erfolgreiche Arbeit leisteten, wird auf die Möglichkeiten zur „Trink- und Badekur“, auf das Kurhotel mit seinen „Bädern aus den Heilquellen“, auf Hauskuren mit Neuenahrer Sprudel sowie auf die beiden „hiesigen Sprudelniederlagen“ hingewiesen.

Auch die Stadt Mayen zielte in erster Linie auf Erholungssuchende ab und bezeichnete sich direkt im „Fettgedruckten“ der Anzeige als „Luftkurort im Nettetal“. Allerdings kommt auch der Motorsport zum Tragen, denn direkt unter dem genannten Hinweis folgt die Anmerkung: „20 km vom Nürnberg-Ring“. Ferner werden Stadt und Umland als Sommeraufenthalt, als Wochenendziel, als Erholungsgebiet mit einer geschlossenen Waldfläche von 12.000 Morgen, als Kulturort mit dem Eifelvereins-Museum auf der Genovevaburg sowie als Ort mit „modernste[n] Unterhaltungsstätten“ beworben. Somit wird Mayen gleichsam eine touristische Omnibusfunktion zugesprochen, das heißt, dass sich nahezu alle touristischen Adressatengruppen angesprochen fühlen konnten. Vom national aufgeladenen Pathos der Reiseblatt-Berichte ist in diesen Anzeigen hingegen wenig zu spüren, die nationale Karte wird hier nicht gespielt.

Flankiert wurde das Engagement der Printmedien für das Fremdenverkehrsziel Eifel durch Rundfunk und Film: Zwölf zwischen 1929 und 1931 in der Westdeutschen Rundfunk A.G. (WERAG) gesendete Rundfunkbeiträge sollten der Reklame für die Urlaubs- und Naherholungsregion Eifel dienen und hatten beispielsweise „Das Ahrtal“, „Die Koblenzer Eifel“ oder „Wanderungen in der Westeifel“ zum Gegenstand. Im Jahr 1932 folgte der Werbefilm „Erloschene Krater in der Eifel“.<sup>110</sup>

Aßhauer blickte zu Beginn der 1930er Jahre optimistisch nach vorn: Die Hotels und Gaststätten der rheinischen Bäder und Kurorte hätten „nach dem Kriege unter der Besetzung stark gelitten, da fast alle von den Truppen beschlagnahmt“ gewesen seien. Nach der mit dem Abzug der Besatzungstruppen verbundenen Freigabe der Objekte hätten „sie sich jedoch durch Aus- und Umbau [...] den

<sup>109</sup> Vgl. ebd., S. 6; siehe auch Abb. 4.

<sup>110</sup> Vgl. Lukaßen, Koalitionen (wie Anm. 1), S. 118 f.

gestiegenen Ansprüchen der Fremden gewachsen gezeigt“.<sup>111</sup> Zu diesem Zeitpunkt ahnten die Wenigsten, dass die neu gewonnene Freiheit nicht mehr allzu lange währen sollte.

#### 4. Fazit

Den Menschen vor Ort präsentierte sich der Fremdenverkehr in der Eifel im Betrachtungszeitraum in unterschiedlicher Gestalt: Zum einen stellte er trotz aller politischer und weltanschaulicher Implikationen eine lukrative Einnahmequelle und somit – zumindest in einigen Regionen der Eifel – einen nennenswerten Wirtschaftsfaktor dar. Zum anderen blieb der Fremdenverkehr in weiten Teilen der Eifel relativ bedeutungslos, da grundsätzliche Voraussetzungen für ein florierendes Fremdenverkehrsgewerbe fehlten. Als prestigeträchtig konnten folglich allenfalls der motorisierte Tourismus, namentlich am Nürburgring, sowie ein Aufenthalt im einst mondänen Kurort Neuenahr gelten – seit Ende des Kaiserreichs allerdings auch das nur mit Abstrichen.

Eine politische respektive propagandistische Instrumentalisierung des Fremdenverkehrs erfolgte bereits in der Weimarer Republik. Diese sollte im nationalsozialistischen Deutschland dann allerdings eine deutliche Steigerung erfahren. Gleiches gilt für die Ansätze einer Modernisierung und Zentralisierung des Fremdenverkehrswesens. Einige der Herausforderungen, welchen sich der Wirtschaftszweig ausgesetzt sah – etwa die mancherorts mangelhafte Infrastruktur –, blieben dem Fremdenverkehr in der Eifel bis weit in die NS-Zeit, ja bis in die Nachkriegszeit hinein erhalten, andere – wie die Beeinträchtigung des Tourismus durch militärische Manöver der Besatzungstruppen – endeten mit der Räumung der Besatzungszonen 1929/30 relativ abrupt. Eine Beeinflussung erfuhr der Fremdenverkehr also durch die politische Situation, doch auch dies verschärfte sich nach 1933 noch einmal, wurde etwa die an das Dreiländereck bei Aachen angrenzende Eifelregion zugleich zum militärischen Sperrgebiet.<sup>112</sup>

Die Interessen des Fremdenverkehrs wurden in Einklang gebracht mit den Größen Heimat, Natur und Nation. Somit diente der Fremdenverkehr nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch ideologischen wie politischen Zwecken und bereitete den Weg für ab 1933 einsetzende propagandistische Aktivitäten im Sinne der neuen Machthaber. An die Charakterisierung der Eifel als „herbschöne“,

111 Aßhauer, Fremdenverkehr (wie Anm. 15), S. 54.

112 Vgl. LAV NRW R, BR 5, Nr. 23830, Bl. 249f.

„typisch deutsche“, „romantische“ Landschaft konnte die Propaganda des NS-Staates nahtlos anknüpfen.<sup>113</sup>

Im Konflikt zwischen Natur- und Landschaftsschutz einerseits und ökonomischen Beweggründen andererseits differierten die Interessen von Gemeinde zu Gemeinde, ja auch innerhalb manch einer Gemeinde; mitunter konfligierten sie regelrecht, etwa im Falle des Nürburgrings. Nicht immer scheint der Fremdenverkehr oberste Priorität besessen zu haben, beispielsweise wenn ein Gemeinderat die Heuernte einer Gemeinderatssitzung in Belangen der Fremdenverkehrswerbung vorzog.

Gegenüber den großen Städten der Rheinprovinz war die Eifel in mancherlei Hinsicht im Nachteil. Sie verfügte nicht über deren Messe- und Ausstellungskapazitäten und auch nicht über eine vergleichbare Verkehrsanbindung und Infrastruktur. Erst mit Hilfe des Nürburgrings gelang es der Eifel, ein wenig aus dem touristischen Windschatten anderer Regionen und Städte zu treten, in welchem sie insbesondere in den ersten Nachkriegsjahren gestanden hatte. Dafür kam es in Teilen der Eifel ab Mitte der 1920er Jahre zu Ansätzen des modernen Massentourismus, der in vielen anderen Regionen Deutschlands noch unbekannt war. Die Motorisierung der Gesellschaft sollte zwar erst in den 1950er Jahren erfolgen, doch waren immerhin „[i]n den an den Rhein grenzenden Ländern und Regierungsbezirken [...] ein Viertel der deutschen Personenkraftwagen u[nd] Kraftäder, ein Drittel der deutschen Lastkraftwagen beheimatet“.<sup>114</sup> Insofern spielte der motorisierte Tourismus bereits eine gewisse Rolle in der Rheinprovinz, nicht zuletzt am und rund um den Nürburgring. Zudem besetzte die Eifel, die Vielfalt

113 Vgl. den Bericht „Der Nürburgring – ein Ziel des Autofahrers (Zum ‚Großen Preis von Deutschland‘ am 25. Juli)“ im Organ des Pressedienstes des Landesfremdenverkehrsverbandes Rheinland: Das schöne Rheinland. Neue Folge des Rheinischen Verkehrsdienstes, Jg. 9, Ausgabe Nr. 6 vom 16.7.1937, in: LAV NRW R, BR 7, Nr. 45749, Bl. 59. Siehe auch einen Aufruf des Eifelvereins aus dem Jahr 1934, der die „wichtigen heimatfördernden Bestrebungen des Eifelvereins“ unterstützen sollte. Der Text des Aufrufs ging am 24.4.1934 bei der Regierung Aachen ein (LAV NRW R, BR 5, Nr. 23832, Bl. 6). Vgl. zur ebenfalls in der Weimarer Zeit grundgelegten Einbindung der Eifel-Talsperren in die touristische NS-Propaganda Gabriele Rüniger, Die Steinbachtalsperre – ein Fallbeispiel zur nationalsozialistischen Förderung von Wirtschaft und Fremdenverkehr, in: Geschichtsverein des Kreises Euskirchen e.V. (Hg.), Nationalsozialismus im Kreis Euskirchen. Kultur, Wirtschaft, Tourismus, Bd. 3, Weilerswist 2011, S. 217–268, hier S. 249–253; ferner, auch zum „geradezu weihevoll[e]n Porträt der Landschaft“ in der NS-Zeit, Stefan Wunsch, Die NS-Ordensburg Vogelsang und die nationalsozialistische Durchdringung der Nordeifel – „Eifel-Investment“?, in: ebd., S. 269–340, hier S. 276 f.

114 Reiseblatt der Frankfurter Zeitung vom 29.6.1930, S. 2, in: LAV NRW R, DSZ 41 [1930].

des Angebots nutzend, bestimmte Nischen wie den Wochenendverkehr, Kur- und Bäderaufenthalte, Familienferien auf dem Land, den Wandertourismus oder den Wintersport.<sup>115</sup> Zugespitzt formuliert: Als die Nationalsozialisten die Macht übernahmen, lag das „Gute“ für viele Besucher der Eifel – auch aus dem Ausland – bereits geraume Zeit nahe. Gegen Ende des Nationalsozialismus lag das „Gute“ – wie ein großer Teil Europas – in Trümmern. Bis zu den Besucherzahlen des ausgehenden 20. Jahrhunderts sollte es für die touristischen *Hotspots* der Region nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs noch ein weiter Weg sein.

115 Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs im Oberbergischen Land, die zahlreiche Parallelen zu derjenigen in der Eifel aufweist – etwa die Voraussetzung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur zu einer Belebung des Fremdenverkehrs, das touristische *Take-off* seit Mitte der 1920er Jahre sowie die touristische Nutzung von Talsperren oder das nahtlose Anknüpfen der NS-Tourismus-Propaganda an die vorhandenen Stereotypen, aber auch Vorleistungen aus demokratischer Zeit – vgl. Gerhard Pomykaj, *Ruh und Rast im Oberbergischen Land. Fremdenverkehr in der Weimarer Republik*, in: Oberbergischer Kreis, *Der Landrat* (Hg.), *Licht und Schatten. Die Weimarer Republik im Oberbergischen*, Bielefeld 2015, S. 40–51.

