

Ina Dietzsch (Hrsg.)

Vergnügen in der Krise

Die Berliner Trabrennbahnen zwischen Alltag und Event



Redaktion: Anna Müller-Busch, Christian Schmidt, Dominik Scholl, Katrin Klitzke,
Marcus Merkel

Lektorat: Sabine Imeri, Berlin

Umschlagfoto: Daniel Krings, Berlin
Druck und Bindung: Druckhaus Galrev, Berlin

Nachweis der Fotografien:

Ina Dietzsch: 72, 74, 166 – Gesa Henselmans: 29, 30, 43, 64, 107, 148, 157, 177

U. Kubisch: 132, 133, 138 – Klaus Lehnartz: 67 – ohne Angabe: 40, 44, 89

Fotografien der Farbstrecke:

Ina Dietzsch: 4 – Gesa Henselmans: 1, 2, 6 – Daniel Krings: 5, 8

Klaus Lehnartz: 3, 7

Das Copyright der Fotografien von U. Kubisch, Klaus Lehnartz und der *ohne Angabe*,
liegt beim *Landesarchiv Berlin*.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet die Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten

© 2005 by Panama Verlag

Merkel/Scholl GbR – Dunckerstr. 90 – 10437 Berlin

Tel. (030) 20 33 99 65, Fax. (030) 44 35 93 85

www.panama-verlag.de

Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier.

Printed in Germany 2005

ISBN 3-938714-00-X

Vom Problem der ökonomischen Krise zum Problem der kulturellen Differenz

Ethnografie eines Spannungsverhältnisses im Berliner Rennbetrieb

Christian Schmidt

Ärger verschafft sich Luft

Während einer Rennveranstaltung Anfang 2002 in Mariendorf wurde bei einer Siegerehrung ein Vorstandsmitglied des *Berliner Trabrennvereins* (BTV) von – wie die Presse berichtete – aufgebrachten »Karlshorster Chaoten« mit Eiern und Obst beworfen.¹ Der BTV, der die Organisation der Rennveranstaltungen auf beiden Berliner Bahnen – Mariendorf, im Westteil und Karlshorst, im Ostteil der Stadt gelegen – zwei Jahre zuvor übernommen hatte, hatte sich aufgrund seiner ökonomischen Situation dazu gezwungen gesehen, die Veranstaltungen in Karlshorst vorerst einzustellen. Nach Bekanntgabe dieser Entscheidung kam es zu einer erhitzten Diskussion um das mögliche Ende des Trabrennsports auf der dortigen Bahn. Die Lokalpresse berichtete ausführlich darüber. In den Beiträgen kamen immer wieder Akteure der Karlshorster Bahn zu Wort, die ihrem Ärger Luft verschafften. So sprach einer der Pferdebesitzer vor Ort davon, dass sie von der Geschäftsführung »stets an der Nase herumgeführt«² worden seien, und einer der dienstältesten Trainer in Karlshorst erklärte: »Es kann nicht sein, dass die Mariendorfer ihre Probleme auf unsere Kosten lösen.«³ Diese Spannungen innerhalb des Berliner Rennbetriebs schienen eine längere Vorgeschichte zu haben. Darauf weist ein bereits im Juli 1997 erschienener Zeitungsartikel hin, der in Bezug auf die bevorstehende, gemeinsam ausgetragene Derby-Woche nicht nur von Auseinandersetzungen zwischen Mariendorf und Karlshorst berichtet, sondern auch davon, dass sich »dieses traurige Spiel [...] nun bereits im dritten Jahr« wiederhole.⁴ Auch wenn der *Berliner Trabrennverein* schließlich im Januar 2002 seine Entscheidung über die Einstellung der Rennveranstaltungen in Karlshorst revidiert hatte und dort demzufolge weiter getrabt wurde, war doch davon auszugehen, dass die Spannungen nicht einfach

¹ *Berliner Zeitung*, Eierwerfen auf der Rennbahn, Karl-Heinz Bergmann vom 04.01.2002.

² *Berliner Zeitung*, Bürgermeister regt neuen Rennverein an, Marcel Gäding vom 24.12.2001.

³ *Berliner Zeitung*, Kein Interesse am historischen Ruhm, Karl-Heinz Bergmann vom 31.01.2001.

⁴ *Berliner Zeitung*, Ein Graben auf der Trabrennbahn, Karl-Heinz Bergmann vom 24.07.1997.

verschwinden würden. Ich wollte mehr über sie erfahren. Wie waren sie entstanden und wie hatten sie sich entwickelt? Zwischen wem fanden sie statt und wie waren sie zu charakterisieren?

Irrwege und Stolperfallen

In einem Zeitungsartikel vom 22. September 1999 fand ich einen Hinweis, der mir zunächst die Richtung wies, die ich mit meiner Feldforschung einschlagen wollte. Dort wurde von einer Panne bei der Computertechnik berichtet, die dazu geführt hatte, dass ein gesamter Renntag in Karlshorst ausfallen musste. Die Ursache lag in einem Fehler im Mariendorfer Großrechner. Laut Zeitungsartikel waren dadurch Gerüchte über eine Sabotage Mariendorfs gegen Karlshorst aufgekommen. »Sämtliche Ost-West-Geschichten, die man mal gehört hatte, ob wahr oder nicht wahr« waren hoch gekocht.⁵ Ich fragte mich, wie diese »Ost-West-Geschichten« einzuordnen waren. Handelte es sich bei dem Verhältnis zwischen beiden Berliner Rennbahnen um ein Spannungsverhältnis zwischen Mariendorf als west- und Karlshorst als ostdeutscher Rennbahn? Gab es im Berliner Trabrennsport so etwas wie einen »Ost-West-Konflikt«? Eine solche Ost-West-Dichotomie schien nahe zu liegen. Von meinen ersten GesprächspartnerInnen, den MitarbeiterInnen auf beiden Bahnen, wurde dieses Thema jedoch nie angeschnitten. Zwar thematisierten sie selbst Unterschiede zwischen Akteuren auf beiden Rennbahnen, verwendeten dabei jedoch nicht die Kategorien »ostdeutsch« und »westdeutsch«. Stattdessen wurde das Feld in die Standorte »Karlshorst« und »Mariendorf« mit ihren entsprechenden ProtagonistInnen eingeteilt, wobei die Begriffe »Karlshorster« und »Mariendorfer« je nach Kontext in verschiedene Bezüge gesetzt wurden.

Wie sich zeigte, differenzierten meine GesprächspartnerInnen, wenn es um eine Beschreibung der Spannungen ging, auch auf einer weiteren Ebene. Seit der Wende 1989/90 waren TrainerInnen und BesitzerInnen mit ihren Pferden von der einen auf die andere Bahn gewechselt und man konnte nicht mehr klar aufteilen in Karlshorster als ostdeutsche und Mariendorfer als westdeutsche Akteure. Meine GesprächspartnerInnen benutzten deshalb Behelfskategorien: Mit »Alt-Karlshorster« und »Alt-Mariendorfer« beschrieben sie jene Personen im Berliner Rennbetrieb, die bereits lange Jahre vor der Wende auf einer der beiden Bahnen aktiv waren und es bis heute dort noch sind.⁶ Allerdings dürfen diese Kategorien nicht

⁵ *Berliner Zeitung*, Nach Absage nun sogar Rekordmeldung, Karl-Heinz Bergmann vom 22.09.1999.

⁶ Mit diesen Kategorien sind auch Zuschreibungen verbunden, die die Eigen- und Fremdbilder dieser Akteure bestimmen. So erlebte ich bei einem Alt-Karlshorster Trainer eine starke Abneigung gegen den Alt-Mariendorfer Vorstandsvorsitzenden des BTV, der als Ökonom nur auf

als starres Raster verstanden werden. Sie blieben vielmehr modellhaft und wurden im Feld situativ eingesetzt, so dass beispielsweise die Grenze zwischen Mariendorfern und Alt-Mariendorfern oft verschwamm.⁷

Das Spannungsverhältnis im Berliner Rennbetrieb, so wird spätestens hier deutlich, zeigt sich vielschichtig und differenziert. Eine weitere Annäherung an diesen komplexen Konflikt war in der Folge nur durch eine Ausdehnung meiner Untersuchung möglich: Ich führte Gespräche mit zwei Sportjournalisten, die die Entwicklung des Berliner Trabrennsports über die letzten Jahrzehnte mitverfolgt hatten, mit einem Trainer aus Karlshorst sowie Interviews mit einem ehemaligen und einem noch aktiven Funktionär des *Berliner Trabrennvereins*. Daneben wertete ich weitere Zeitungsartikel aus, besuchte die Mitgliederversammlungen des Vereins und nahm beobachtend an den Diskussionen des Karlshorster Internet-Forums teil. Das Ergebnis war eine riesige Fülle heterogenen Materials, dessen Vielstimmigkeit erhebliche Probleme aufwarf. In der Auseinandersetzung mit diesem Material wurde mir bewusst, dass es einen weiteren Grund für die Ausweitung meiner Untersuchung gegeben hatte. Ich hatte nach endgültigen Antworten auf das Verhältnis zwischen Mariendorf und Karlshorst gesucht, die aber nicht zu finden waren. Ich wollte die Unvollständigkeit, die die Untersuchung von Kultur mit sich bringt, wie Clifford Geertz es in der Einleitung zu »Dichte Beschreibung« formuliert, nicht akzeptieren. Stattdessen wollte ich »in die Nähe eines letzten Grundes« kommen. (Geertz 1987: 41) Die Stimmen der Akteure im Feld wurden durch die Suche nach meiner eigenen Antwort auf die Spannungen immer weiter zurück gedrängt. Je breiter mein Feld, je unüberschaubarer mein Material wurde, desto einfacher fiel es mir, meine eigenen Deutungen in das Feld zu weben.

Um diesem Dilemma zu entgehen, musste ich mein Material stark komprimieren und systematisieren. Die Konsequenz war die Konzentration auf eine spezifische Perspektive des Feldes. Die Funktionärebene des *Berliner Trabrennvereins* schien mir dafür besonders geeignet, da sie eine entscheidende Rolle im Spannungsverhältnis spielte. Ich hatte sowohl mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied des *Berliner Trabrennvereins*, der auch Karlshorster Pferdebesitzer und Hobbyfahrer war, als auch mit einem Angestellten der Marketingabteilung des Rennvereins, der im Laufe der Jahre in verschiedenen Funktionen auf beiden Bahnen beschäftigt war, gesprochen. Die Gespräche und Interviews, die ich mit ihnen führte, lieferten mir die

seinen eigenen Vorteil bedacht sei, während er sich selbst eher als Arbeiter bezeichnete. Über die Differenz »Ökonom« – »Arbeiter« konstruierte er Bilder des Eigenen und des Fremden und dadurch eine Differenz zwischen Alt-Mariendorfer und Alt-Karlshorster. FTB (01.11.2002), S.29.

⁷ Das machte es während meiner Feldforschung gelegentlich schwierig, herauszufinden, von wem im Moment die Rede war und welche Eigen- und Fremdzuschreibungen damit verbunden wurden.

Grundlage, auf die sich meine Ethnografie des Spannungsverhältnisses im Berliner Rennbetrieb nun stützen kann. In diesem vielschichtigen Konflikt kommt einer kulturellen Praxis – der Verbreitung von Gerüchten – besondere Bedeutung zu. Um Entstehungskontext, Funktion und Wirkungsweise dieser Gerüchte analysieren zu können, ist es notwendig, zentrale Entwicklungslinien des Konflikts im Sinne einer Ereignisgeschichte nachzuzeichnen.

Der Berliner Trabrennsport zwischen Konkurrenz und Kooperation

Zunächst soll ein kursorischer Blick auf die jüngere Geschichte des Trabrennsports in Karlshorst und Mariendorf geworfen werden, der es ermöglicht, den Ausgangspunkt des Konfliktes zu skizzieren.⁸ Die Existenz von zwei Trabrennbahnen ist in Berlin offenbar nichts Ungewöhnliches. Diese Situation hatte es in der Geschichte des Berliner Rennsports immer wieder gegeben.⁹ Und immer wieder, so erfuhr ich, sei das Verhältnis zwischen beiden Trabrennbahnen einerseits durch Konkurrenz, andererseits aber auch durch Kooperation geprägt gewesen.¹⁰ Infolge des Mauerbaus 1961 wurden jedoch erst einmal die offiziellen Verbindungen zwischen beiden Bahnen gekappt und die unterschiedliche Entwicklung des Rennbetriebs im Ost- und Westteil Berlins nahm damit ihren Lauf.¹¹ Im Westberliner Mariendorf organisierte der *Trabrennverein Mariendorf* (TVM), der gleichzeitig Eigentümer des Rennbahngeländes war, weiterhin die Sportveranstaltungen. Der Karlshorster Rennbetrieb hingegen wurde verstaatlicht und in einen volkseigenen Betrieb (VEB) umgewandelt. Verwalter des Geländes wurde das *Ministerium für Land- und Forstwirtschaft* der DDR. Die MitarbeiterInnen in der Rennorganisation und der Verwaltung der Bahn sowie ein Großteil der TrainerInnen wurden zu staatlichen Angestellten. Die Masse des Pferdebestandes kam im Laufe der Jahre in staatlichen Besitz.¹² Lediglich einige wenige private BesitzerInnen und TrainerInnen wurden geduldet.

⁸ Wenn nicht anders angegeben, sind alle historischen Daten dieses Kapitels der Website des *Berliner Trabrennvereins* entnommen: www.berlintrab.de (20.04.2003).

⁹ Beide Standorte können auf eine lange Geschichte des Pferdesports zurückblicken. Ab 1884 waren in Karlshorst Hindernisrennen durchgeführt und 1913 in Mariendorf die ersten Trabrennen veranstaltet worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Hindernisbahn Karlshorst auf Geheiß des sowjetischen Stadtkommandanten Nikolaj Bersarin zu einer Trabrennbahn umgebaut. Ab dem 1. Juli 1945 wurde hier getrabt. Ein Jahr später nahm auch die Mariendorfer Bahn die Rennen wieder auf.

¹⁰ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 40.

¹¹ Für eine detaillierte Ausführung der Entwicklung des Karlshorster Rennbetriebs in der DDR vgl. den Beitrag von Marcus Merkel in diesem Band.

¹² Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 40.

Von den im Zuge der politischen Wende 1989/90 einsetzenden Transformationsprozessen wurde auch der Rennbetrieb Karlshorst erfasst. Mit den Institutionen der DDR war die Verwaltung des Rennbahngeländes aufgelöst worden und musste neu organisiert werden. Die Karlshorster Trabrennbahn wurde unter die Obhut der *Treuhandanstalt* gestellt und der VEB in den *Rennbetrieb Berlin-Karlshorst GmbH in Auflösung* umgewandelt.¹³ Nachdem der Rennbetrieb in den ersten Monaten provisorisch weitergeführt worden war, schloss nun zunächst der *Trabrennverein Mariendorf* im April 1991 mit der zuständigen *Treuhandliegenschaftsgesellschaft* (TLG) einen Pachtvertrag über das Gelände in Karlshorst ab und ermöglichte dadurch eine Weiterführung des Trabrennsports auf dieser Bahn. Im Juni des darauf folgenden Jahres gründete sich ein zweiter Verein, der *Rennverein Trabrennpark Karlshorst* (RTK), der als Verein von Aktiven vor Ort auf die Eigenständigkeit des Rennbetriebs im Ostteil der Stadt hinarbeitete.¹⁴ Auftrieb erhielten diese Bemühungen, als 1994 der *Trabrennverein Mariendorf* das Pachtverhältnis mit der TLG kündigte und sich aus Karlshorst zurückzog. Der neue Karlshorster Verein – der RTK – wurde daraufhin bei der *Treuhandliegenschaft* vorstellig, übernahm die Pacht des Geländes und damit die Leitung der Trabrennbahn Karlshorst. Geschäftsführer des RTK wurde, dies wird noch von Bedeutung sein, ein ehemaliger Funktionär des *Trabrennvereins Mariendorf*, der dort zuvor in derselben Funktion tätig gewesen war.

Der Weg in die ökonomische Krise

Warum aber hatte sich der *Trabrennverein Mariendorf* nur drei Jahre nach der Übernahme aus Karlshorst zurückgezogen? Und wie gestaltete sich die Situation für den neuen Karlshorster Verein? Ein Grund für den Rückzug des TVM lag in der Verschlechterung seiner ökonomischen Situation. Die Wetteinnahmen als wichtigste Einnahmequelle des Vereins waren dramatisch zurück gegangen, während die finanziellen Belastungen, durch den Pachtvertrag für die Karlshorster Bahn, der dem Verein die Kosten für den Unterhalt des Geländes aufbürdete, angestiegen waren.¹⁵ Der Rückgang der Wetteinnahmen führte auch dazu, dass beide Bahnen die Rennpreise verringerten. Die Folge war, dass viele kleine und finanzschwache BesitzerInnen die Unterhaltskosten für ihre Traber nicht mehr mit den Rennpreisen

¹³ Ebda. In der Folge wurde fast das gesamte Personal der Rennbahn entlassen und der komplette staatliche Pferdebestand weit unter dem üblichen Marktwert verkauft. Die staatlichen TrainerInnen mussten nun als selbstständige Gewerbetreibende arbeiten, woran viele aufgrund fehlenden Eigenkapitals und wirtschaftlichen Know-hows scheiterten. Ebda. S. 41 und *Der Tagesspiegel*, Trabrennbahn Karlshorst, Stephan Lebert vom 16.09.1999.

¹⁴ *Berliner Traberkurier* Nr. 63 (1994), Endlich einen Schlußstrich ziehen, Fred Schneiderheinze.

¹⁵ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 41.

auffangen konnten und ihre Pferde verkauften oder sich ganz aus dem Trabrennsport zurückzogen. Für beide Bahnen wurde es immer schwieriger die einzelnen Rennen mit ausreichend Pferden zu bestücken, um sie für die Wettenden attraktiv genug gestalten und so dem Einbruch der Totoeinnahmen entgegenwirken zu können. In dieser Situation verschärfte sich das neu entstandene Konkurrenzverhältnis zwischen den Akteuren in Karlshorst und Mariendorf, die sich nun auf die »Jagd um die Starter« machten, um ihre Rennen besetzen zu können.¹⁶

Aber noch einmal zurück zum ersten Pachtvertrag zwischen der *Treuhandliegenschaftsgesellschaft* und dem *Trabrennverein Mariendorf* für das Karlshorster Gelände von 1991. Der Vertrag sah eine Laufzeit von einem Jahr vor. Er sollte sich, sofern keine fristgerechte Kündigung vorlag, automatisch um jeweils ein weiteres Jahr verlängern. Der Mariendorfer Verein, es wurde schon erwähnt, sollte zudem für die kompletten Kosten der Unterhaltung des Geländes in Karlshorst aufkommen.¹⁷ Aufgrund der sich rapide verschlechternden wirtschaftlichen Situation des Mariendorfer Vereins war dies jedoch schon bald nicht mehr möglich.¹⁸ Für eine Haushaltssanierung des Vereins wäre eine langfristige Planung in Karlshorst notwendig gewesen, die der Pachtvertrag in dieser Form jedoch nicht zuließ. Der TVM konzentrierte sich in der Folge auf die Bahn in Mariendorf, die in seinem Besitz war. Investitionen des Vereins in Karlshorst blieben aus, und die Renntage auf der dortigen Bahn wurden reduziert, um die finanziellen Belastungen zu verringern.¹⁹ Die Akteure in Karlshorst fühlten sich zunehmend vom Mariendorfer Verein vernachlässigt, der die Möglichkeiten, die ihr großes Rennbahngelände bieten würde, angeblich nicht nutzen wollte.²⁰ Allmählich wurden auch Stimmen unter den Mariendorfer Vereinsmitgliedern lauter, die durch eine Aufgabe der Bahn im Ostteil der Stadt und die damit verbundene Senkung der laufenden Kosten eine Chance zur Erzielung höherer Umsätze in Mariendorf und damit einer Überwindung der ökonomischen Talfahrt sahen.²¹ Diese unterschiedlichen Ansichten führten schließlich zu einem Bruch zwischen den Akteuren beider Rennbahnen, die vor allem an der Existenz ihrer jeweils eigenen Bahn interessiert waren.

Als schließlich am 17. Oktober 1994 die Mehrzahl der Mitglieder des Mariendorfer Vereins in einer außerordentlichen Vereinsitzung für die Beendigung des

¹⁶ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 42.

¹⁷ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 41.

¹⁸ *Berliner Zeitung*, Fünf Millionen Mark für Karlshorst, Karl-Heinz Bergmann vom 06.04. 1994.

¹⁹ *Berliner Zeitung*, Neue Querelen bei den Trabern vom 14.04.1994; *Berliner Zeitung*, Von der Umarmung zum Würgegriff, Karl-Heinz Bergmann vom 11.11.1993.

²⁰ Siehe dazu den Beitrag des RTK-Vorsitzenden: *Berliner Traberkurier* 63 (1994), S. 3, Zusammenarbeit ist überlebenswichtig, Hanns Rathsack.

²¹ Dies thematisierte ein Mariendorfer BTV-Funktionär in einem Interview (im Folgenden zitiert als: Interview MA); Interview MA, S. 2.

bisherigen Pachtvertrags mit der *Treuhandliegenschaft* stimmte, erhielten die Autonomiebestrebungen des Karlshorster Vereins besonderen Aufwind und als möglicher Pächter der Karlshorster Bahn wurde seine Position enorm gestärkt.²²

Exkurs 1: Institutionentransfer und Fremdbestimmung

An dieser Stelle soll ein kurzer Blick auf die Hintergründe gerichtet werden, vor denen diese Ereignisse ihre spezifische Bedeutung für die gegenwärtigen Spannungen im Berliner Rennbetrieb gewinnen: Der Transformationsprozess, den die Karlshorster Trabrennbahn nach der Wende 1989/90 erlebte, hatte ihre Infrastruktur gefährlich destabilisiert. Der Rennbetrieb konnte nur noch provisorisch weitergeführt werden. Die drohende Schließung der Bahn muss dabei als Folge eines umfassenden »Institutionentransfers« gesehen werden. Dieser kann nach Gerhard Lehmbruch als »Übertragung der westdeutschen Wirtschafts- und Sozialordnung [...] und der spezifischen sektoralen Institutionen« auf Ostdeutschland bezeichnet werden. (Lehmbruch 1996: 65) Nach Lehmbruch hat die Transformation der ostdeutschen Gesellschaft einen improvisatorischen Charakter gehabt, sie folgte sowohl im politischen als auch im marktwirtschaftlichen Bereich keiner »durchdachten Strategie«. (Ders. 1993: 44) Die Umwälzungen in diesen Sektoren wurden dabei von Westdeutschland aus gesteuert. Die ostdeutschen Akteure allgemein, auch auf der Trabrennbahn Karlshorst, wurden letztlich »abgewickelt«. Lehmbruch sieht darin eines der wesentlichen Probleme im Einigungsprozess, das bei den Ostdeutschen zu einem Gefühl der Fremdbestimmtheit und Frustration geführt habe. (Ders. 1996: 63) Der Karlshorster Rennbetrieb hätte sich 1991 vermutlich nicht mit eigener Kraft aus seiner wirtschaftlich und infrastrukturell desolaten Situation befreien können. Die Übernahme der Bahn durch den *Trabrennverein Mariendorf*, der sich zu dieser Zeit noch in einer stabilen ökonomischen Lage befand, sicherte jedoch seine Existenz. Der Institutionentransfer im Sinne Lehmbruchs war hier also der Transfer der Institution »Rennverein« vom Westen in den Osten der Stadt. Auch wenn diese Übertragung innerhalb des Berliner Rennsports als »Akt der Solidarität«²³ verstanden wurde, so mag er für die Akteure auf der Karlshorster Rennbahn doch einen bitteren Beigeschmack von jener Fremdbestimmtheit gehabt haben, die Lehmbruch erwähnt. Die frühe Gründung eines eigenen Vereins 1992, des *Rennvereins Trabrennpark Karlshorst* (RTK), mit der Absicht die Bahn selbst zu übernehmen, könnte zumindest ein Indiz dafür sein.²⁴

²² *Berliner Traberkurier* 63 (1994), Kooperativer Weg nach der »Ehescheidung«?

²³ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 41.

²⁴ Vgl. Anm. 13.

Die Krise verschärft sich

Zwar fand dann am 4. Februar 1995 der erste Renntag unter der Leitung des *Rennvereins Trabrennpark Karlshorst* statt²⁵, doch verfügten seine Mitglieder über wenig Wissen und Erfahrung für das Management eines Rennbetriebs. Aus diesem Grund wurde, wie oben erwähnt, ein ehemaliger Funktionär des *Trabrennvereins Mariendorf* als Geschäftsführer eingesetzt²⁶, der sich zuvor mit dem dortigen Vorstand überworfen hatte und seiner Funktion im Verein enthoben worden war. Der anhaltende Rückgang der Wetteinnahmen und die weitere ökonomische Talfahrt der folgenden Jahre verschärfte die Konkurrenz beider Rennvereine weiter. Persönliche Querelen zwischen dem Geschäftsführer des Karlshorster Vereins und des Vorstandsvorsitzenden des Mariendorfer Vereins vergifteten die Atmosphäre zusätzlich.²⁷ Bei der Besetzung der bis dato noch existierenden vier Renntage pro Woche stritten sich der *Rennverein Trabrennpark Karlshorst* und der *Trabrennverein Mariendorf* erbittert um immer weniger Startpferde. Dabei wurden offenbar auch unerlaubte Mittel eingesetzt.²⁸ Absprachen über Rennausschreibungen, Veranstaltungstermine und Dotationen waren nicht mehr möglich. Ihren Höhepunkt fand diese Entwicklung schließlich im Ausschluss Karlshorsts von der Beteiligung an der durch den *Trabrennverein Mariendorf* ausgetragenen Derby-Woche: Bislang war die Bahn im Ostteil der Stadt mit einem Renntag in dieses Großereignis des Trabrennsports eingebunden gewesen.²⁹ Die Chancen beider Rennvereine, ihr Weiterbestehen zu sichern, waren ungleich verteilt: Während der Mariendorfer Verein sich mit dem Verkauf eines Teilgrundstücks seines Rennbahngeländes vor dem drohenden Konkurs vorerst retten konnte³⁰, hatte der Karlshorster Verein in den wenigen Jahren seines Bestehens nicht die Möglichkeit, Kapital zu akkumulieren oder entsprechende Kontakte zu Wirtschaft und Politik aufzubauen, die dem Rennverein aus der Krise hätten helfen können. Hinzu kommt, dass er das Rennbahngelände nur in Pacht übernommen hatte. Es fehlten also finanzielle Rücklagen und andere

²⁵ *Berliner Zeitung*, Dienstag-Rennen bleiben vorerst in Karlshorst, Karl-Heinz Bergmann vom 21.01.1995.

²⁶ Diese Einschätzung äußerten sowohl ein ehemaliger BTV-Funktionär aus Karlshorst in einem nicht aufgezeichneten Gespräch (FTB (03.11.2003), S. 32) als auch ein noch aktiver BTV-Funktionär aus Mariendorf (Interview MA, S. 4).

²⁷ Aussage eines Sportjournalisten; FTB (08.11.2003), S. 42.

²⁸ So berichtete ein Sportjournalist, dass die vom Dachverband der Rennvereine, dem Hauptverband für Traberzucht, festgelegten Startgelder umgangen worden seien. FTB (08.11.2003), S.22.

²⁹ Ebd.

³⁰ Vgl. hierzu auch den Beitrag vom Dominik Scholl in diesem Band.

Ressourcen, die in dieser Situation notwendig gewesen wären: Im Juli 1999 musste der Verein schließlich beim Amtsgericht Charlottenburg Konkurs anmelden.³¹

Wege aus der Krise?

Nachdem der Karlshorster Rennbetrieb in der Folge von einem Insolvenzverwalter organisiert worden war, zeigte der *Trabrennverein Mariendorf* erneut reges Interesse an der Bahn im Ostteil der Stadt. Ende des Jahres 1999 hatte es einen Wechsel im Vorstand und damit auch einen Richtungswechsel der Politik des Vereins gegeben. Gegenüber der *Berliner Zeitung* sprach der neue Vereinsvorsitzende davon, dass endlich »Schluß mit dem Gegeneinander im Berliner Trabrennsport« sein müsse. Karlshorst und Mariendorf könnten nur gemeinsam überleben.³² Bei einem Treffen mit dem Wirtschaftssenator der Stadt, dem Insolvenzverwalter, dem Vorstandsvorsitzenden des TVM, Vertretern der Treuhandliegenschaftsgesellschaft und der Landesentwicklungsgesellschaft, sowie den Bürgermeistern der beteiligten Bezirke Lichtenberg und Tempelhof wurde das Konzept der »Vision 2000« für den Berliner Rennbetrieb erarbeitet, das beide Bahnen aus der Krise herausführen sollte. Der *Trabrennverein Mariendorf* trat daraufhin noch einmal in Verhandlungen mit der Treuhandliegenschaftsgesellschaft und schloss einen neuen Pachtvertrag über das Gelände in Karlshorst ab, der sehr viel günstiger als der erste ausfiel, weil er den Verein von den laufenden Kosten zum Unterhalt des Geländes befreite.³³ Der Mariendorfer Verein, so sah es das Konzept »Vision 2000« vor, sollte sich nicht länger ausschließlich um seinen eigenen Standort kümmern, sondern um den gesamten Berliner Trabrennsport. Dieser Anspruch manifestierte sich auch in der Umbenennung des *Trabrennvereins Mariendorf* in *Berliner Trabrennverein* (BTV). Im Sommer 2000 übernahm dieser »neue« Verein auch den Rennbetrieb in Karlshorst. Das Konzept, das die Existenz beider Bahnen langfristig sichern sollte, sah vor, den Trainingsbetrieb zum großen Teil nach Karlshorst zu verlagern und Mariendorf zu einer Eventbahn auszubauen.³⁴ Dafür wären jedoch erhebliche Investitionen zum Ausbau des alten und maroden Stallgeländes in Karlshorst notwendig gewesen. Entsprechende mündliche Zusagen der *Treuhandliegenschaftsgesellschaft* wurden jedoch zurückgezogen.³⁵ Damit war der Versuch des »neuen« Vereins BTV, sich mit der »Vision 2000« aus der ökonomischen Krise zu befreien, zunächst gescheitert.

³¹ *Berliner Zeitung*, Trabrennbahn Karlshorst steht vor dem Aus, Claudia Fuchs vom 30.07.1999.

³² *Berliner Zeitung*, Zwei Wege aus dem Krankenbett, Karl-Heinz Bergmann vom 08.03.2000.

³³ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2002), S. 41.

³⁴ *Berliner Zeitung*, Ein Verein – zwei Bahnen, Karl-Heinz Bergmann vom 19.04.2000.

³⁵ *Berliner Zeitung*, Sorge um die Trabrennbahnen vom 30.06.2001.

Die Reaktion war ein weiteres Mal der Rückzug: Der BTV schloss Ende des Jahres 2001 bis auf weiteres den Rennbetrieb in Karlshorst.³⁶

Diese Situation führte zu erheblichem Unmut unter den Aktiven in Karlshorst, der in den eingangs erwähnten Eier- und Obstwürfen in Mariendorf gipfelte. Doch das Hin und Her war noch längst nicht vorbei. Im Februar 2002 gründete sich schließlich auf Initiative von einigen Aktiven vor Ort erneut ein eigener *Rennverein Karlshorst* (RVK), der sich in Verbindung mit der Treuhandliegenschaft und dem zuständigen Stadtbezirk Lichtenberg setzte und versuchte, den dortigen Rennbetrieb in Eigenregie zu übernehmen. Daraufhin zog der *Berliner Trabrennverein* seine Entscheidung über die vorübergehende Schließung zurück und nahm im Frühjahr 2002 die Rennen in Karlshorst wieder auf.³⁷

Exkurs 2: Der *Berliner Trabrennverein* – Fusion oder Assimilierung?

Wenngleich der Vorstandsvorsitzende des TVM bei der Neugründung des *Berliner Trabrennvereins* bemüht war, »jeden Verdacht einer feindlichen Übernahme von vornherein auszuräumen«³⁸, so war der Zusammenschluss beider Bahnen sicherlich auch geeignet, der Gefahr zu begegnen, dass sich möglicherweise ein anderer Betreiber für den Karlshorster Rennbetrieb finden und dadurch ein neuer Konkurrenzkampf entfacht werden könnte. Im Interview mit einem Mariendorfer Funktionär des neu gegründeten *Berliner Trabrennvereins* wird klar, dass es sich bei dieser Neugründung weniger um eine Fusion des Mariendorfer Vereins mit dem insolventen Karlshorster Verein, als vielmehr um eine Öffnung des TVM für die Akteure auf der Karlshorster Bahn handeln sollte.³⁹ Selbst wenn also die Initiative des BTV auf einen Zusammenschluss der Akteure beider Berliner Rennbahnen abzielte, vollzog sich hier im Grunde zum zweiten Mal ein Transfer der Institution TVM nach Karlshorst: Die symbolische Verschmelzung beider Standorte durch eine Umbenennung des Rennvereins fand keine Umsetzung auf einer praktischen Ebene. Die alte Vereinsstruktur blieb erhalten, der Vorstand wurde nicht paritätisch besetzt. Selbst bei den Aushandlungen über das Konzept des Vereins blieben die Akteure in Karlshorst außen vor. Obgleich der Transfer also diesmal mit dem expliziten Angebot – nämlich im neuen Verein mitzuarbeiten – an die Mitglieder des *Rennverein Trabrennpark Karlshorst* verbunden war, kam der Eintritt faktisch einem Beitritt zum alten TVM gleich. Dies hatte Folgen: Wer will schon prinzipiell einträchtig mit jenen am Tisch sitzen, die bis vor eineinhalb Jahren die schärfsten

³⁶ *Der Tagesspiegel*, Ist das letzte Rennen gelaufen?, Ingo Wolff vom 30.12.2001.

³⁷ *Berliner Zeitung*, Karlshorst, Marcel Gäding vom 18.01.2002.

³⁸ Ebda.

³⁹ Interview MA, S. 5.

KonkurrentInnen waren? Und dann noch in den Strukturen eines Vereins, den man bis vor kurzem noch als den ärgsten wirtschaftlichen Gegner angesehen hatte und der sich nun lediglich für die »Anderen« öffnete? Zu seinen Hochzeiten hatte der Karlshorster Rennverein etwa 25 Mitglieder gehabt.⁴⁰ Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Aktiven des Vereins das Angebot zur Aufnahme in den BTV wahrnahmen. Schließlich hatte der erbitterte Konkurrenzkampf zwischen Karlshorst und Mariendorf auch das Klima zwischen den Mitgliedern beider Vereine nachhaltig geprägt. Doch selbst wenn sich der komplette Karlshorster Verein in den neuen BTV integriert hätte, wären die KarlshorsterInnen dort in der Unterzahl gewesen. Eine Perspektive, die die Attraktivität eines Beitritts in den *Berliner Trabrennverein* sicherlich auch geschmälert hat.⁴¹ In nahezu allen Gesprächen mit Akteuren auf der Karlshorster Bahn wurde klar, dass der *Berliner Trabrennverein* im Grunde noch immer als Mariendorfer Verein wahrgenommen wurde.⁴²

Standortsicherung, Krisenmanagement und Gerüchte

Die Gründung des *Berliner Trabrennvereins* führte zwar beide Rennbahnen unter einem Dach zusammen, brachte aber keinen Ausweg aus der ökonomischen Krise. Die Angst, dass aufgrund der wirtschaftlichen Lage eine der beiden Bahnen zurückgestellt oder gar geschlossen werden könnte, war noch immer sowohl bei den Akteuren in Karlshorst als auch in Mariendorf präsent. Dies gilt insbesondere für jene, die von einem meiner GesprächspartnerInnen im Feld als »Basis der Aktiven« bezeichnet wurden⁴³ und unter die alle direkt Beteiligten am Trabrennsport zu zählen sind, die nicht im Vorstand des Vereins tätig sind – vor allem die PferdepflegerInnen, TrainerInnen und ein Teil der BesitzerInnen und FahrerInnen. Ihnen geht es in erster Linie um die Sicherung ihres jeweiligen Standorts, während für die BTV-Funktionäre der Überwindung der ökonomischen Krise höchste Priorität zukommt. Diese unterschiedlichen Zielsetzungen können in bestimmten Situationen zu einem Interessensgegensatz von Basis und Funktionärebene führen.⁴⁴ Hier ent-

⁴⁰ Aussage eines Sportjournalisten, FTB (08.11.2003), S. 43.

⁴¹ So ist es nicht verwunderlich, dass ein ehemaliger BTV-Funktionär der Karlshorster Bahn im Interview davon spricht, 2002 wären nur etwa 10-12% der BTV-Mitglieder aus Karlshorst gewesen. Interview KA, S. 8.

⁴² Diese Einschätzung ist sowohl von Karlshorster MitarbeiterInnen im Rennbetrieb, als auch von der Toto-Abteilung sowie von einem dortigen Trainer geäußert worden. Vgl. FTB (07.08.2002), S. 2; FTB (04.09.2002), S. 20 und FTB (01.11.2002), S. 29.

⁴³ Diese Bezeichnung wurde von einem ehemaligen BTV-Funktionär aus Karlshorst während eines Interviews benutzt. Interview KA, S. 11.

⁴⁴ Ein ehemaliger BTV-Funktionär aus Karlshorst thematisiert dies im Interview. Interview KA, S.12-13.

steht ein zusätzliches Spannungsverhältnis im Berliner Rennbetrieb. Hinzu kommt, dass die Entscheidungen der Vereins-Funktionäre in der Vergangenheit für die »Basis der Aktiven« nicht immer ausreichend transparent gemacht worden waren. Ihre Politik konnte deshalb von vielen Akteuren auf beiden Rennbahnen nicht verstanden werden, was die Spannungen weiter verschärfte.⁴⁵

Die Durchsetzung der Interessen von Basis und Funktionären ist an unterschiedliche Praktiken gebunden. Für die Funktionäre leiten sich diese unmittelbar aus ihrer institutionalisierten Position im Rennverein ab. Bei der »Basis der Aktiven« ist hingegen zu beobachten, dass sie im Wesentlichen auf zwei Praktiken zurückgreift, um Einfluss auf die Entscheidungen im Berliner Rennbetrieb zu nehmen. Eine Möglichkeit bietet hier das Engagement im BTV. Als aufgenommene Mitglieder können sie die Vereinspolitik durch Abstimmungen direkt mitbestimmen. Daneben existiert noch eine weitere Praktik, die abhängig von der Position der Handelnden im Feld unterschiedliche Bedeutung haben kann: Die Streuung bzw. Verbreitung von Gerüchten gegen die Funktionärebene des Vereins. Mit ihr soll die Durchsetzung der gegnerischen Interessen torpediert werden. Diese Praktik taucht vor allem in Situationen auf, in denen die Gefahr besonders groß scheint, dass sich durch eine Entscheidung der Leitungsebene des BTV die soziale Lage der Aktiven an der Basis verschlechtern könnte. Diese zwei Praktiken werden von den Akteuren beider Berliner Trabrennbahnen angewendet. Aufgrund der Zusammensetzung des Vereins kommt ihnen jedoch in Karlshorst und Mariendorf eine unterschiedliche Bedeutung zu. Die »Basis der Aktiven« auf der Karlshorster Bahn hat wegen ihrer Unterzahl im BTV nur geringe Chancen, ihre Interessen dort geltend zu machen. Für sie stellt deshalb die Streuung und Verbreitung von Gerüchten gegen die Funktionäre oft die einzige Möglichkeit dar, die Entscheidungen auf der Leitungsebene des Vereins abwenden zu können, die sie als eine Gefahr für ihre materielle Existenz erachtet. Gerüchte haben als soziale Praktik zunächst ein enorm subversives Potential. Sie unterlaufen als Hörensagen die offiziellen Kommunikationsstrukturen einer Organisation und richten »parallele und unsichtbare Phantomkanäle« zur »Informationsweitergabe« ein. (Kapferer 1996: 26) Das Gerücht entzieht sich dadurch der Kontrolle herrschender Institutionen. Diese Praktik richtet sich in Form von Vorwürfen und Unterstellungen vor allem gegen einzelne Personen der Leitungsebene des Rennvereins. Der Vorwurf einer persönlichen Bereicherung durch die Funktion im Rennbetrieb spielt dabei eine besondere Rolle. Die Personen aus Politik und Wirtschaft, die zum großen Teil die Leitenden des BTV stellen, laufen Gefahr, dass solche Gerüchte ihr öffentliches Ansehen und damit ihr soziales Kapital entwerten. Das kann zu einer Imageschädigung der angegriffenen Person und damit zu »beruflichen Problematiken« für einzelne, öffentlich

⁴⁵ Aussage eines ehemaligen BTV-Funktionärs aus Karlshorst. Interview KA, S. 11.

bekannte Funktionäre führen.⁴⁶ Das Gerücht wirkt dabei nachhaltig und äußerst effektiv. Als kollektives Gerücht kennt es keinen Autor, den man für die Vorwürfe verantwortlich machen könnte. Für das Gerücht gilt der Hauptsatz: »Die Leute sagen, dass...«. Dementis können aus diesem Grund zwar versuchen, den Inhalt des Gerüchts zu widerlegen, das kollektive Gerücht als soziale Tatsache bleibt davon jedoch unberührt. (Neubauer 1998: 15)

Klaus Thiele-Dohrmann beschreibt, dass Gerüchte in Krisenzeiten verstärkt auftreten. Als Stimme einer Gruppe können sie u.a. kollektive Ängste vor dem sozialen Abstieg ausdrücken, zumal dann, wenn es den herrschenden Strukturen, die in diese Krise verwickelt sind, an Transparenz fehlt. (Thiele-Dohrmann 1995: 66) Dies kann man auch für den Berliner Trabrennsport feststellen.⁴⁷ Je unsicherer die Zukunft eines Standorts im Rennbetrieb ist, desto schärfer und häufiger kommen die Gerüchte auf, die sich gegen die Funktionärschicht des Vereins richten. Die Ereignisse um die Neuwahl des Vereinsvorstands 2002 sollen diese Zusammenhänge beispielhaft verdeutlichen: Am 26. August 2002 sollte auf einer Mitgliederversammlung auch ein neuer Vorstand gewählt werden. Wie mir der ehemalige Funktionär aus Karlshorst im Interview berichtete, hatten die Vorwürfe der Basis das ihrige dazu getan, dass bei den meisten Vorstandsmitgliedern das Interesse an einer Weiterführung ihrer Funktion im BTV geschwunden war.⁴⁸ Zu einer Neuwahl kam es während dieser Mitgliederversammlung zunächst nicht. Zwar erklärte sich eine Gruppe von Vereinsmitgliedern bereit, das Amt zu übernehmen, wollte jedoch zuvor noch ein Konzept über die zukünftige Strategie der BTV-Politik erarbeiten.⁴⁹ Daraufhin wurde die Neuwahl um zwei Monate verschoben, um dem neuen potentiellen Vorstand genug Zeit zu geben, sein Konzept auszuarbeiten.⁵⁰ Bei der nächsten Mitgliederversammlung im Oktober 2002 wurde bekannt, dass es zu einer Spaltung innerhalb der ursprünglichen Konzeptgruppe gekommen war. In eine der beiden neuen Gruppen hatten sich auch zwei Mitglieder des bisherigen Vorstands begeben, die ursprünglich nicht mehr zur Wahl hatten antreten wollen. Diese Gruppe konnte sich schließlich mit ihrem Konzept im Verein durchsetzen und einen der bisherigen Funktionäre sogar in die Position des Vorstandsvorsitzenden bringen.⁵¹ Für die »Basis der Aktiven« in Karlshorst musste diese Neuwahl erneut Unsicherheit auslösen. Schließlich war der neue Mann an der Spitze des BTV auch

⁴⁶ Dies erklärte ein ehemaliger Vereinsfunktionär aus Karlshorst für Vorstandsmitglieder, die von Vorwürfen der Eigenbereicherung getroffen worden waren. Interview KA, S. 9f.

⁴⁷ Ein ehemaliger Funktionär aus Karlshorst thematisierte dies als Problem im Interview. Interview KA, S. 22.

⁴⁸ Interview KA, S. 10.

⁴⁹ Es sollte nicht nur eine Personengruppe, sondern auch eine politische Stoßrichtung zur Wahl stehen.

⁵⁰ FTB (26.08.2002), S. 13f.

⁵¹ FTB (28.10.2002), S. 23ff.

derjenige gewesen, der die vorübergehende Schließung ihrer Bahn knapp ein Jahr zuvor bekannt gegeben hatte.⁵² Etwa eine Woche später konnte man auf dem bis dahin kaum genutzten Forum der Internetseite der Trabrennbahn Karlshorst eine rege Diskussion beobachten. Unter Pseudonymen wurden dabei verschiedene Vorwürfe gegen den alten und neuen Vorstand und insbesondere gegen dessen ersten Vorsitzenden geäußert. Auch hier kam wieder das Motiv der Eigenbereicherung zur Sprache.⁵³ Auf der Karlshorster Bahn selbst kursierte dieses Gerücht ebenfalls.⁵⁴ Erst als der neue Vorstand garantierte, dass der Rennbetrieb in Karlshorst unter den jetzigen Bedingungen weiterlaufen würde, wurden diese Stimmen leiser.

Anthropologische Konstante und kulturelle Differenz

Doch wie begegnen die Funktionäre des Vereins den Vorwürfen und Verleumdungen der Basis? Um auf die Gerüchte, die ihnen als irrational und unbegründet erscheinen, reagieren zu können und ihnen Sinn zu verleihen, folgen sie im Wesentlichen zwei Erklärungsmustern: Zum einen wird das Aufkommen solcher Gerüchte vor dem Hintergrund einer konstruierten anthropologischen Konstante gesehen. Die situativ aufkommenden Spannungen zwischen der »Basis der Aktiven« und der Funktionärebene des BTV werden dazu abstrahiert und verallgemeinert. So erklärte ein Mariendorfer Funktionär im Interview, dass der Mensch offensichtlich so »gestrickt« sei, dass er immer alles »negativ« sehen würde.⁵⁵ Durch solche Erklärungen wird es möglich, auch der eigenen Hilflosigkeit gegenüber diesen Vorwürfen und Verleumdungen einen Sinn zu geben. Wenn der Mensch an sich nun einmal so ist, kann es demnach unmöglich sein, solchen Gerüchten Einhalt zu gebieten. Zum andern existiert für einige Funktionäre aus Mariendorf noch eine weitere spezifische Erklärung. Für sie resultieren die Vorwürfe und Verleumdungen aus Vorbehalten, die einer kulturellen Differenz zwischen Ost- und Westdeutschen entspringen. Diese wird auf die unterschiedliche Entwicklung in der DDR und BRD zurückgeführt, die verschiedene »Mentalitäten« zur Folge habe.⁵⁶ Seit der Wende 1989/90 käme sie, wie ein Mariendorfer BTV-Funktionär im Interview erklärte, als »Mauer in den Köpfen« der Karlshorster zum Ausdruck.⁵⁷ Der Bezug auf den

⁵² *Berliner Zeitung*, Traben ohne Winterpause, Karl-Heinz Bergmann vom 21./22.12.2002.

⁵³ Forum auf www.trabrennpark-karlshorst.de (20.12.2002).

⁵⁴ Ein Trainer vor Ort erwähnte es in einem Gespräch. Vgl. FTB (01. 11. 02), S. 29.

⁵⁵ Interview MA, S. 17. Auf einen ähnlichen Erklärungsansatz greift auch ein ehemaliger BTV-Funktionär aus Karlshorst im Interview zurück. Er bezieht allerdings das Verhalten nicht auf den Menschen an sich, sondern auf den »Deutschen«. Interview KA, S. 3.

⁵⁶ Dies äußerte ein BTV-Funktionär aus Mariendorf im Interview. Interview MA, S. 1-2.

⁵⁷ Interview MA, S. 6 und S. 18.

spezifischen Diskurs der kulturellen Differenz zwischen West- und Ostdeutschen klammert jedoch völlig aus, dass es nach der Wende einen starken personellen Austausch zwischen den zwei Standorten gegeben hatte, und er macht die Akteure in Mariendorf zu Westdeutschen, jene in Karlshorst zu Ostdeutschen.

Gleichzeitig impliziert dieser Diskurs einen Vorwurf. Den Akteuren der Karlshorster Rennbahn wird mit der Metapher von der »Mauer in den Köpfen« die Schuld an den Spannungen zugesprochen. So erwähnt ein Mariendorfer Vereinsfunktionär im Interview, dass sie, als Funktionäre, immer wieder versuchen würden, »Brücken zu bauen«, in Karlshorst jedoch aufgrund dieser »Mauer« die Bereitschaft fehle, ihr Angebot anzunehmen und ihnen entgegen zu kommen.⁵⁸ Dieser Diskurs zieht eine neue Bedeutungsebene in die Beziehungen zwischen der »Basis der Aktiven« in Karlshorst und der Funktionärebene des BTV ein. Das aus der Krise resultierende Spannungsverhältnis zwischen beiden Parteien verliert durch diese spezifische Erklärung der Gerüchte seine wirtschaftliche Dimension und wird von einem Problem kultureller Differenz überlagert. Den Vorwürfen der Basis der Karlshorster Rennbahn wird von einigen Mariendorfer BTV-Funktionären so Sinn verliehen. Sie werden dadurch erklärbar und beherrschbar gemacht.

Gerücht und kulturelle Differenz – Techniken der Macht

Im Kampf um die Durchsetzung der jeweils eigenen Interessen kommen bei den unterschiedlichen Akteursgruppen verschiedene Praktiken zum Einsatz, die unmittelbar mit »Macht« verbunden sind. Mit »Macht« meine ich hier keine starre Form von Herrschaft, die erhalten oder aufgehoben, besessen oder verloren werden kann, sondern eine Macht im Sinne Michel Foucaults – ein »Modell der immerwährenden Schlacht«, ein komplexes und heterogenes Geflecht von Machtbeziehungen, in denen Kämpfe und Konflikte ausgefochten werden. (Seier 2001: 97f.) Es handelt sich dabei um den »Gesamteffekt« verschiedener gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse. (Foucault 1977: 114)

Die Praktiken, die in dieser »Schlacht« von der »Basis der Aktiven« und der Funktionärebene des Vereins genutzt werden, kann man analog dazu als »Angriffe« bezeichnen, die ebenfalls mit verschiedenen Mitteln und Techniken ausgeführt werden. So kann das Gerücht aufgrund seines subversiven Potentials zunächst als »Gegenmacht« der Basis im Kampf um die Durchsetzung der eigenen Interessen im Berliner Rennbetrieb fungieren. Mit dem Diskurs der kulturellen Differenz, der von den Mariendorfer Funktionären getragen wird, kann dieser »Angriff« der Karlshorster Basis jedoch abgewehrt werden. Im Gegensatz zur anthropologischen

⁵⁸ Interview MA, S. 18.

Konstante kommt dem Diskurs der kulturellen Differenz als Erklärungsansatz eine weitere Funktion zu, die man mit Foucault als »Prozedur der Ausschließung« bezeichnen kann. Gemeint ist hier, dass die Produktion von Diskursen in einer Gesellschaft mit Hilfe bestimmter Praktiken kontrolliert, selektiert, organisiert und kanalisiert wird. Die Aufgabe dieser Prozeduren ist es, die Kräfte und Gefahren, die von Diskursen ausgehen, die nicht dem herrschenden entsprechen, zu bannen und auszuschließen. (Foucault 1997: 10ff.) Indem der Diskurs der Eigenbereicherung von den BTV-Funktionären in einen Zusammenhang mit der »Mauer in den Köpfen« und den damit implizierten Vorbehalten der Akteure in Karlshorst gestellt wird, verliert er seine Legitimität und wird als Ergebnis von irrationalen Vorurteilen gebrandmarkt. Das Gerücht fällt so aus der Ordnung der gesellschaftlich relevanten Aussagen. Als falsche Äußerung kategorisiert, wird so seine »Gegenmacht« unter Kontrolle gebracht. An seine Stelle tritt der Diskurs der kulturellen Differenz zwischen den Akteuren in Mariendorf als Westdeutsche und jenen in Karlshorst als Ostdeutsche, der sich als legitimes Wissen im Feld behaupten kann. Er wird so zu einer Technik der Macht, mit der die Gefahr der Rufschädigung und des Verlusts sozialen Kapitals für die Vereins-Funktionäre abgewendet werden und gleichzeitig die Produktion ihnen unliebsamer Diskurse in Karlshorst unterbunden werden kann. Es liegt auf der Hand, dass der Diskurs der kulturellen Differenz weiteren Un-

Auf der Trabrennbahn Mariendorf



mut an der Basis in Karlshorst erzeugt und den Nährboden für neue Vorwürfe und Verleumdungen bildet. So schaukeln sich beide Techniken der Macht gegenseitig in die Höhe und spitzen das Spannungsverhältnis im Berliner Rennbetrieb weiter zu.

Krisenlösung und Blockade

Die ökonomische Krise des Berliner Trabrennsports wirkte sich nachhaltig auf die Beziehung zwischen den Akteuren auf beiden Rennbahnen aus. Die »Basis der Aktiven« im Rennbetrieb musste zunehmend um die Existenz ihres jeweiligen Standorts kämpfen. Das seit der Wende 1989 bestehende Konkurrenzverhältnis zwischen Mariendorf und Karlshorst verschärfte sich dadurch zunehmend. Auch mit der Gründung des *Berliner Trabrennvereins* konnte es nicht aufgehoben werden, sondern entwickelte sich weiter.

Zu einem rein wirtschaftlichen Problem trat in den Jahren nach der Wende ein Diskurs kultureller Differenz hinzu, der als weiteres Problem das erstgenannte mittlerweile überlagert. Anstatt gemeinsam an einem Strang zu ziehen, blockieren sich die Akteure im Feld gegenseitig und machen es dadurch unmöglich, einen Ausweg aus der ökonomischen Talfahrt zu finden. Zur Überwindung der Krise wären deshalb längst nicht mehr nur neue Lösungsansätze in ökonomischer Hinsicht erforderlich. Es müssten auch Strategien gefunden werden, um die Verständigungsprobleme zwischen Funktionären und Aktiven, zwischen Mariendorfern und Karlshorstern zu überwinden. Dies würde Zeit und Bereitschaft zur Kommunikation voraussetzen. Genau daran scheint es aber unter dem erhöhten Druck der Krise zunehmend zu mangeln.

Die Situation im Berliner Trabrennsport ist also äußerst verfahren. Der Handlungsrahmen der Akteure wird immer enger. Die Krise scheint die zukünftige Entwicklung immer mehr zu diktieren. Auch dieser Beitrag kann keinen tatsächlichen Lösungsansatz für das Problem liefern. Er kann jedoch die als undurchsichtig erfahrenen Strukturen im Feld transparent machen und dadurch zu einem Verständnis der Probleme führen, die solche Krisensituationen mit sich bringen. Was dies für das soziale und kulturelle Handeln der Akteure bedeutet, ist eine Frage, die ebenso offen ist wie die Zukunft des Berliner Rennbetriebs selbst.