

Wie beeinflusste die Person Stefan Bellof die Popularität des Rennsports?

JOHANNA GERSCHLAUER

1. Einleitung

Persönlichkeiten aus dem Sport sind allgegenwärtig. Man muss lediglich den Fernseher einschalten und schon nach wenigen Minuten wird man nicht umhinkommen, in das Gesicht eines bekannten Fußball- oder Tennisspielers zu blicken, der in einem Werbespot dieses oder jenes Produkt bewirbt. Sportler gehören zu unserer Gesellschaft, sie werden häufig wie Rockstars gefeiert und sind auch zu Werbezwecken überaus beliebt.¹ Genauso ist die Berichterstattung sportlicher Ereignisse ein Baustein in unserer Medienlandschaft, der nicht mehr wegzudenken ist. In diesem Zusammenhang fällt auf, dass sich durch eine Veränderung in der Medienberichterstattung zu sportlichen Ereignissen auch die Darstellung der Sportler veränderte.² Dadurch stieg das Interesse an bestimmten Sportlern, ihrer Persönlichkeit und selbstverständlich auch ihren Leistungen. Nicht selten entstehen so Anhängerschaften von gigantischem Ausmaß.

Ausgehend von diesen Beobachtungen und der Tatsache, dass die gemeinsame Teilnahme an einer Sportart bzw. das gemeinsame Verfolgen von Großereignissen wie Turnieren, aber auch Wettrennen, Menschen zusammenbringt, stellt sich die Frage, welche gesellschaftlichen und sozialen Funktionen einzelne Sportler in diesem Wirkungskomplex erfüllen (können). In der vorliegenden Arbeit soll dieser Frage anhand des erfolgreichen Gießener Formel-1-Fahres Stefan Bellof nachgegangen werden. Stefan Bellof wurde am 20.11.1957 in Gießen geboren und begann seine Karriere im Rennsport im Jahre 1980 in der Nachwuchsklasse der Formel Ford. Bereits in der Saison 1984 ist es ihm gelungen, im Sportwagenrennen Langstrecken-Weltmeister, Deutscher Rennsportmeister und Fahrer-Europameister zu werden. In den Jahren 1984 und 1985 fuhr Bellof in der Formel 1. Er verstarb bei einem Unfall während eines Rennens in Belgien am 1. September 1985.

Ziel dieser Untersuchung ist es, der Frage nach den Zusammenhängen zwischen dem Auftrieb der Popularität Stefan Bellofs, der gesellschaftlichen Einstellung zu Sport und Veränderungen in den Medien nachzugehen. Bisher fehlen Untersuchungen, die die Popularität Stefan Bellofs vor diesem Hintergrund untersucht haben. Die Monographie *Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere*, die von Rainer Braun und Ferdi Kräling (2005) verfasst wurde, und die Monographie von Kathryn Boi (2015), die eine ausführliche Studie zur Formel 1 als mediatisiertem Sportereignis verfasst

1 Holder, Felix, Die Wirkung von Sportlern als Testimonials in der Werbung. Unter Berücksichtigung der Auswahlkriterien am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, Gomadingen 2010.

2 Vgl. Wehmeyer, Jan, Die Medialisierung des Sports - Die Fußball TV-Vermarktung in Europa, mit besonderer Berücksichtigung der Konvergenzprozesse von Internet und TV, 2006

Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof

Als erster Automobilweltmeister aus Gießen trug sich der Rennfahrer Stefan Bellof (l.) gestern bei einem Magistrats-Empfang in das Goldene Buch der Stadt Gießen ein. Oberbürgermeister Hans Görnert erklärte, die Feierstunde sei als Geste seiner Heimatstadt gedacht, die die Karriere eines ihrer Mitbürger seit langem voller Stolz und Anerkennung verfolge. Auch Sportdezernent Helmut Schill (r.) hob die besonderen Leistungen des Automobilweltmeisters in der Endurance-Klasse 1984 lobend hervor. Der Obermeister der Kfz-Innung Oberhessen, Walter Hartwich, überreichte Bellof die goldene Jubiläumsmedaille seiner Organisation. (vm/Foto: Möller)



Abb. 1 Bellof auf einem Empfang in Gießen, Gießener Anzeiger, Ausgabe vom 19.12.1984.

te, haben sich als wichtige Hilfe erwiesen, um das dieser Arbeit zugrundeliegende Quellenmaterial auszuwerten und zu interpretieren. Der Schwerpunkt der Analyse lag dabei auf Akten aus dem Stadtarchiv Gießen, die besonders Quellen zur Berichterstattung über Bellof aus den Jahren 1984 und 1985 liefern.

Zur Beantwortung dieser Frage scheint es wichtig, in einem ersten Kapitel zunächst zentrale Stationen in Stefan Bellofs Leben als Sportler nachzuzeichnen. Um aufzuzeigen, wie neuartig eine derart steile Karriere im Motorsport war und wie sich Bellof auf diese Weise als gewisse Sensation von anderen Rennsportfahrern abhebt, soll in einem ersten Schritt zunächst ein knapper Überblick über die Geschichte des Motorsports und speziell der Formel-1 gegeben werden. Diese Erkenntnisse vertiefend soll im anschließenden dritten Kapitel der Popularität Stefan Bellofs nachgegangen werden. Hier ist es wichtig, zwischen der Beliebtheit in seiner Heimatstadt Gießen, seiner Popularität in Deutschland und seiner internationalen Beliebtheit zu unterscheiden. In einem vierten Kapitel soll schließlich sein Tod und insbesondere die unmittelbaren Reaktionen seiner Zeitgenossen dargestellt werden. Von den Erkenntnissen der ersten Kapitel ausgehend, soll in einem fünften Kapitel dem Zusammenhang zwischen der Popularität Stefan Bellofs und dessen gesellschaftlichen Funktion bei der Entwicklung von Sport nachgegangen werden. An dieser Stelle soll zunächst mithilfe eines weiteren Sportlers, dem Tennissportler Bo-

ris Becker, der einen große Anhängerschaft für sich begeistern konnte, herausgearbeitet werden, wie Individuen in verschiedenen Sportarten die Begeisterung für diese prägen und an vielen Stellen sogar zur aktiven Teilnahme an diesem motivieren konnten. In diesem Kontext ist es wichtig, auch die Entwicklung der Sportberichterstattung und der Motorsportübertragung im Hinterkopf zu behalten. Dabei liegt das Augenmerk besonders darauf, wie das Aufkommen eines Personenkults bei Sportlern und die Kommerzialisierung sportlicher Großanlässe miteinander einhergingen und einander begünstigten. Im letzten Abschnitt dieses Kapitels soll aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen dargelegt werden, wie Bellof zu einer derart wichtigen Identifikationsfigur für viele Motorsportfans wurde.

2. Stefan Bellof – Stationen im Leben eines erfolgreichen Rennfahrers

2.1. Kurzer Abriss zur Geschichte der Formel 1 in der Welt und in der BRD

Der Motorsport kann als beinahe so alt angesehen werden wie der Automobilmotor selbst.

Schon bevor es die ersten (offiziellen) Autorennen gab, sind Wettrennen unter Privatleuten dokumentiert. Offensichtlich war es eine der ersten Ideen von motorisierten Menschen, in Wettbewerb zu treten; nicht nur miteinander, sondern auch gegen Pferde oder Züge. Für 1894 ist dann aber auch schon das erste offizielle Autorennen zu vermelden, das von Paris nach Rouen führte, dem ab 1900 zunehmend weitere Veranstaltungen folgten. Dass Rennen ungeachtet der Gefahren nicht nur für die Fahrer, sondern auch für Zuschauer auf regulären Straßen durchgeführt wurden, war die Regel. Erst nachdem es mehrere zum Teil schwere Unfälle gegeben hatte, wurden die ersten Rundparcours eingerichtet.³

Von den Automobilherstellern wurden diese Aktivitäten am Anfang kaum wahrgenommen, bzw. sie interessierten sich wenig dafür. Spätestens nach dem ersten Weltkrieg aber erkannten sie das Potenzial der Rennen, der nicht nur Werbung für das Auto an sich war, sondern über Siege auch für ganz bestimmte Marken. Stand bei den ersten Rennen noch eher Standfestigkeit und Ausdauer der Wagen im Vordergrund (ein komplettes Rennen ohne technische Defekte zu überstehen, war keineswegs selbstverständlich), so rückten nun Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit mehr und mehr in den Mittelpunkt. Hinzu kam, dass der Erste Weltkrieg für viele technische Innovationen sorgte, die nach und nach auch Einzug in die Automobiltechnik hielten.⁴

Aber nicht nur die Autos selbst, auch die Rahmenbedingungen wurden professionalisiert. In den Zwanziger Jahren entstanden in ganz Europa Rennstrecken, so

3 Vgl. Linde, Malte, Formel-1, auf: <https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/sport/formel-eins/index.html> [24.02.2021].

4 Vgl. Klauder, Kai, Goldene Zwanziger und die Grüne Hölle (15.02. 2011), auf: <https://www.auto-motor-und-sport.de/event/125-jahre-automobil-1920-bis-1929-goldene-zwanziger-und-die-gruene-hoelle/> [24.02.2021].

z.B. der Avus, Monza oder in Spa. Zuschauer, zum Teil in großen Mengen, wurden dabei von vornherein mit einkalkuliert, was die zunehmende Beliebtheit des Rennsports in einem ohnehin sportbegeisterten Jahrzehnt unterstreicht.

Dass das Auto noch keineswegs ein Massen-, sondern ein für den Normalbürger fast unerschwingliches Luxusprodukt war, machte es vielleicht für große Teile der Zuschauerschaft besonders faszinierend.⁵

Einen wichtigen Meilenstein für den Rennsport markiert das Jahr 1934, in dem umfangreiche Regelungen eingeführt wurden, technische Ausstattung und Gewicht der Wagen betreffend. Sicherheit spielte in diesen Überlegungen noch eine untergeordnete Rolle.

Im Jahr 1950 fand dann das erste Formel-1-Rennen unter dem Dachverband der „Fédération internationale de l'Automobile“ statt, wobei „Formel“ die Regelung bezeichnet. Teilnehmer an der Formel 1 waren nicht einzelne Fahrer, sondern Konstrukteurteams, die ihrerseits dann die Fahrer auswählten.

Mit dem Aufschwung des Automobils zum Massenprodukt stieg die Faszination am Rennsport noch einmal an. Auch zu dieser Zeit stand die Sicherheit noch nicht im Fokus der Veranstalter, erst ab den 1960er Jahren wurden zum Beispiel Gurte eingeführt und Rennstrecken nach Sicherheitsaspekten umgebaut.⁶

Die Ursprünge des Automobilrennsports liegen in Frankreich, worauf das erste Rennen 1894 und der Dachverband hinweisen. Aber auch in Deutschland waren Autorennen schon früh beliebt. Dass Deutschland als Ursprungsland des Autos angesehen werden kann, hat hier sicherlich eine Rolle gespielt. Sowohl Porsche als auch Mercedes engagierten sich früh im Rennsport; der Mercedes Silberpfeil gilt noch heute als Legende und ist auch vielen Nicht-Motorsportfans ein Begriff. Mit Harald Ertl (aktiv von 1975-1978), Hans-Joachim Stuck (1974-1979) Manfred Winkelhock (1982-1985) hatte Deutschland (West) schon einige erfolgreiche Rennfahrer, die auch eine gewisse Popularität über den Rennsport hinaus erlangten.

Ein junger Rennfahrer namens Stefan Bellof aus Gießen aber sollte sie alsbald in den Schatten stellen.

2.2. Stefan Bellofs Karriere

Stefan Bellof wurde am 20.11. 1957 in Gießen geboren und begann seine Karriere im Rennsport 1980 in der Nachwuchsklasse der Formel Ford. Er wurde in der Saison 1984 im Sportwagenrennen Langstrecken-Weltmeister, Deutscher Rennsportmeister und Fahrer-Europameister. In den Jahren 1984 und 1985 fuhr Bellof in der Formel 1. Er verstarb bei einem Unfall während eines Rennens in Belgien am 1. September 1985.

⁵ Vgl. ebd.

⁶ Vgl. Bürklin, Michael, Geschichte der Formel 1, auf: <https://www.was-war-wann.de/sport/formel-1/geschichte.html> [25.02.2021].

Frühe Karriere

Stefan Bellof wurde in eine Familie hineingeboren, die sich bereits für den Rennsport begeisterte. Gemeinsam mit seinem älteren Bruder Georg Bellof junior trat Stefan, genannt Stibbich, im Jahr 1971 in den Kartverein Oppenrod ein. Sein Vater Georg Bellof, der der Besitzer einer Karosseriewerkstadt in Gießen war, fuhr selbst Bergrennen und unterstützte die Karriere seiner beiden Söhne finanziell und emotional.⁷

Im Jahr 1973 nahmen die Brüder bereits an deutschen und europäischen Meisterschaften teil und Stefan gewann in seinem zweiten Jahr bereits sieben Kartrennen. Im Jahr 1980 wurde er deutscher Kartmeister und erzielte seine ersten Erfolge in der Nachwuchsklasse der Formel Ford⁸. Im darauf folgenden Jahr trat Stefan in der Formel Super V und der Deutschen Formel-3-Meisterschaft an; Rainer Braun, sein erster Manager, besorgte ihm einen Platz in dem Kölner GELO-Racing-Team bei Georg Loos.⁹

Im Jahr 1982 bekam Stefan Bellof die Chance, in der Formel 2 für das Team Maurer-BMW zu fahren, was erst nach einem längeren juristischen Konflikt mit seinem vorherigen Sponsor umgesetzt werden konnte.¹⁰ Bellof stand in dieser Saison vor einigen finanziellen Problemen. Er fuhr vorerst auf Darlehen in der Formel 2, doch sein riskanter Fahrstil und sein rascher Erfolg, besonders sein herausragender Sieg in Silverstone, machten ihn besonders bekannt¹¹. In dieser Saison erlitt Bellof mehrere Unfälle, den schwersten davon beim Grand Prix de Formule 2 Belgique auf dem Circuit de Spa-Francorchamps, er blieb jedoch unverletzt¹². Bellof beendete die Saison auf dem vierten Platz.

Saison 1983

In der Saison 1983 nahm Bellof sowohl an Rennen der Formel 2 als auch an Sportwagenrennen teil und konnte so aufgrund von Überschneidungen nur zu sieben von zehn Rennen der Formel 2 antreten. Er beendete die Saison auf dem neunten Platz und war somit weniger erfolgreich als in seiner Debütsaison. Sein Teamchef Willy Maurer wurde zu Bellofs Manager und ermöglichte so Kooperationen mit Porsche und BMW. Stefan Bellof trat für Porsche bei der Sportwagenwagenrennen an.

Am 28. Mai 1983 gelang es ihm, mit einem Porsche 956 als Erster die Nordschleife des Nürburgrings mit einem Schnitt von mehr als 200km/h zu umrunden – ein Rekord, der bis zum 29.6.2018 nicht gebrochen werden konnte.¹³ Sein Runden-

7 Vgl. Braun, Rainer/ Kräling, Ferdi, Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere, Bielefeld 2005, S. 17.

8 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/kart/> [10.01.2021] Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: CK Merchandising GmbH, 35614 Asslar, Deutschland.

9 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel3/> [10.01.2021].

10 Vgl. Braun/ Kräling, Stefan Bellof, S. 39.

11 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel2/> [10.01.2021].

12 Vgl. Braun/ Kräling, Stefan Bellof, S. 48f.

13 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere-/rekordrunde/> [10.01.2021].

zeit von 6.11, 13 Minuten wird so zu einem persönlichen Symbol Bellofs, trotz der Tatsache, dass er wenige Augenblicke einen Unfall erlitt. Diesen überstand Bellof jedoch unbeschadet. In der Jahresendabrechnung erlangte Bellof den fünften Platz.

Saison 1984

In dieser Saison gelang es Stefan Bellof eines seiner größten Ziele zu erreichen – den Eintritt in die Formel 1. Ursprünglich sollte er für das Team McLaren antreten, doch aufgrund einiger Komplikationen unterschrieb Bellof schließlich bei Tyrell. Dies warf allerdings neue Probleme auf, da Tyrells Saugmotoren den Turbomotoren der Konkurrenz deutlich unterlegen waren.¹⁴ Trotzdem gelang es Bellof, beim Grand Prix von Monaco Alain Prost und Ayrton Senna zu überholen und er erzielte somit den dritten Platz, bevor das Rennen abgebrochen wurde. Vor Ende der Saison wurde Tyrell jedoch disqualifiziert, da sie gegen die Bestimmungen zum Gewicht der Autos verstießen. Bellof wurde in dieser Saison Deutscher Rennsportmeister und Sportwagenmeister, so dass er auch den ONS-Pokal als erfolgreichster Motorsportler erhielt.¹⁵

Saison 1985

In der Saison 1985 trat Bellof wieder für Tyrell in der Formel 1 an, stellte allerdings die Anschaffung eines Turbomotors als Bedingung. Tyrell kam dieser Forderung zwar nach, doch Bellof musste sich diesen Motor mit einem anderen Mitglied des Teams teilen, so dass er ihn nur selten benutzte. Da die Saugmotoren immer mehr Komplikationen verursachten, unterschrieb Bellof für die Saison 1986 bei Ferrari.¹⁶ Im Sportwagenrennen trennte sich Bellof in dieser Saison von Porsche und fuhr mit einer privaten C-Gruppe für Walter Brun.¹⁷

*Tödlicher Unfall*¹⁸

Am 1. September 1985 trat Stefan Bellof beim 1000km-Rennen von Spa-Francorchamps an und versuchte, den Fahrer Jacky Ickx in der Kurve Eau Rouge zu überholen. Dabei kam es zu dem tödlichen Unfall, als Stefan gegen einen Betonpfeiler fuhr und die beiden Wagen miteinander kollidierten.¹⁹ Man vermutet, dass Bellof schon am Unfallort starb, jedoch hieß es offiziell, dass er erst im Krankenhaus einem Herz-

14 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel1/> [10.01.2021].

15 <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [10.01.2021]. Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Thomas Guthmann, Lerchenweg 6 76307 Karlsbad.

16 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/formel1/> [10.01.2021].

17 <https://www.stefan-bellof.de/de/karriere/sportwagen/> [10.01.2021].

18 Der Tod Stefan Bellofs und insbesondere die Reaktionen hierauf werden an späterer Stelle der Arbeit noch ausführlich im Vordergrund stehen.

19 <https://www.stefan-bellof.de/de/todestag/> [10.01.2021].

stillstand erlag. Später wurden Vorwürfe gegenüber Ickx laut, doch die meisten Beobachter sind sich einig, dass die Kurve zum Überholen ungeeignet sei.²⁰

3. Popularität der Person

3.1. Beliebtheit in der Heimatstadt Gießen

Stefan Bellof begann seine Karriere im Rennsport, wie eingangs erwähnt, bereits im Alter von 14 Jahren durch den Eintritt in den Kartverein Oppenrod, in direkter Nähe seiner Heimatstadt Gießen. Zum Höhepunkt seiner Karriere, in den früher 1980er Jahren, hatte Gießen etwa 76.000 Einwohner²¹ und ließ sich dementsprechend wohl kaum als Großstadt bezeichnen. Lokale Persönlichkeiten gab es in Gießen aufgrund der bekannten Universität zwar trotzdem, doch diese kamen, um Justus Liebig und Wilhelm Conrad Röntgen als Beispiele anzuführen, vor allem aus dem wissenschaftlichen Bereich.

National oder international bekannte Sportler oder Sportvereine gab es also wenige bis keine – doch dann kam Stefan Bellof.

Am 18.12.1984 fand in Gießen ein Empfang zu Bellofs Ehren statt und er durfte sich in das Goldene Buch der Stadt als Auszeichnung für seine sportlichen Erfolge eintragen.²² Der damalige Sportdezernent Helmut Schill lobte ihn damals ganz besonders für seine Leistungen und brachte dadurch den Stolz der Stadt Gießen hervor. So auch Oberbürgermeister Hans Görnert, der erklärte, „die Feierstunde sei als Geste seiner Heimatstadt gedacht, die die Karriere ihrer Mitbürger seit langem voller Stolz und Anerkennung verfolge.“²³ Abb.1

Aus beruflichen Gründen war Bellof nicht oft in Gießen, allerdings fühlte er sich, wie er in einem Interview sagte, „in Gießen auch weiterhin zu Hause, Kontakte zu meinen Freunden bestehen nach wie vor, wenn auch nicht in dem Umfang, wie ich es in früheren Zeiten gewohnt war.“²⁴ Ferner nahm er sich bei Besuchen in seiner Heimatstadt häufig Zeit für Repräsentationstermine, wie beispielsweise das Verteilen von Autogrammen am Gießener Gebraucht Wagenmarkt am 9.12.1984.²⁵ Stefan Bellof wurde als „Held zum Anfassen“²⁶ bezeichnet, was vermutlich aus seiner Fan-nähe – besonders in seiner Heimatstadt – als auch aus seine häufig gelobten Bescheidenheit herrühren dürfte.²⁷

20 Vgl. Wyss, Peter, Stefan Bellof. Nachruf, in: Motorsport aktuell, Heft 37 (1985), S. 24.

21 Historisches Ortslexikon Hessen, auf: <https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ol/id/10298> [10.01.2021].

22 Vgl. Artikel aus der MAZ vom 20.12.1984.

23 Gießener Anzeiger, Ausgabe vom 19.12.1984, Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof.

24 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 12.12.1984, Im Falle eines Falles wird er bei Porsche bleiben

25 Vgl. Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 9.12.1984, Stefan Bellof gibt heute Autogramme.

26 <https://www.stefan-bellof.de/de> [23.01.2021].

27 Vgl. Burnitz, Hermann, Er trug all unsere Hoffnungen, in: Rallye Racing, Heft 10 (1985).

3.2. Popularität in Deutschland

Die Ausmaße von Bellofs Erfolgen waren so groß, dass der Rennsportfahrer bald in ganz Deutschland bekannt war. Nicht nur die lokalen Gießener Zeitungen wie die *Gießener Allgemeine* und der *Gießener Anzeiger* berichteten über Bellof, sondern auch größere deutsche Zeitungen. Darunter waren nicht nur Motorsportmagazine, wie zum Beispiel *Rallye Racing*²⁸, wo Stefan Bellof sogar eine eigene Kolumne veröffentlichen durfte, und *Motorsport aktuell*²⁹, sondern auch Zeitungen wie die *Welt*.³⁰ Die Berichterstattung durch Zeitung und Fernsehen ist hier ein Indiz, um das Interesse der Bevölkerung an der Person Stefan Bellof und am Rennsport selbst im weiteren Sinne bewerten zu können. Während es uns heute durch Internet und private Fernsehender möglich ist, nahezu jedes Turnier jeder Sportart zu verfolgen, sah dies während der 1970er und 1980er Jahre in Deutschland noch ganz anders aus.

Seit Gründung der Fußball-Bundesliga 1963 wird das Sportmagazin *Sportschau* wöchentlich im ARD samstags ausgestrahlt, während auch das ZDF mit der Ausstrahlung drei neuer Sportmagazine begann, die sich jedoch weitestgehend auf Fußball fokussierten. Als in den 1980er Jahren die ersten Privatsender aufkamen, entstand bald ein Kampf um die Übertragungsrechte für verschieden Sportarten. Auf diese Weise kam es auch dazu, dass das Angebot an Sportberichten wuchs und auch über Tennis und Formel-1 ausführlicher berichtet wurde.³¹

Wie man aus der Fahrerstatistik der Formel 1 herauslesen kann, gab es neben Bellof während der 1970er und 1980er Jahre vergleichsweise wenige populäre deutsche Rennsportfahrer, darunter allerdings Manfred Winkelhock, Hans-Joachim Stuck und Harald Ertl, die alle an der Formel-1-Weltmeisterschaft teilnahmen.³² Auch das ist ein Hinweis darauf, was Bellof als Person und mit ihm den Rennsport für deutsche Bürger so attraktiv und vor allem erstmals interessant gemacht haben könnte.

3.3. Internationale Beliebtheit

Während sich in Deutschland durchaus eine „Bellof-Fangemeinde“ ausbildete und über seine Erfolge für den Rennsport verhältnismäßig oft berichtet wurde, war er auf internationaler Ebene weniger bekannt. Zwar trat Bellof bei internationalen Rennen an, wie unter anderem in der Formel-2-Europameisterschaft, dem Grand Prix de Formule 2 Belgique und der Sportwagenweltmeisterschaft und konnte dort einige Erfolge erreichen, jedoch scheint sich dort weniger eine Anhängerschaft Bellofs zu-

28 Vgl. Bellof, Stefan, Kolumne: Es war eine fantastische Saison! in: *Rallye Racing*, Heft 1 (1984).

29 Vgl. Braun, Rainer/ Kräling, Ferdi, Stefan Bellof. Ein deutsches Wunder, in: *Motorsport aktuell*, Heft 33 (2004).

30 Vgl. DIE WELT, Ausgabe vom 4.12.1984, Stefan Bellof und der Ruhm.

31 Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung, Sport im westdeutschen Fernsehen (28.08.2017), auf: <https://www.bpb.de/gesellschaft/medien-und-sport/deutsche-fernsehgeschichte-in-ost-und-west/245676/sport-im-westdeutschen-fernsehen> [23.01.2021].

32 Vgl. Formel-1 Datenbank, Fahrerstatistiken seit 1950, auf: <https://www.motorsport-total.com/-formel-1/formel-1-datenbank/stats.php?subject=driver> [07.02.21].

sammengefunden zu haben. Dies mag möglicherweise auch mit der eher dünnen Berichterstattung im Rennsport und Sportwagenrennen zusammenhängen. Den heute für (Renn-)Sport sehr beliebten Privatsender *Sky Sports*, der auch über sportliche Ereignisse auf internationaler Ebene berichtet, gibt es erst seit 1993.³³ Obwohl Bellof also gegen internationale Rennsportstars wie den Belgier Jacky Ickx und den Brasilianer Ayrton Senna antrat, blieb Bellof international – besonders im direkten Vergleich zu seiner Popularität in Deutschland – eher weniger bekannt bzw. konnte sich eine weniger große Fangemeinde aufbauen. Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass Motorsport auch international zu dieser Zeit eine weniger gefragte Sportart war und man sich auch in anderen Ländern als Motorsportfan eher mit den Fahrern der eigenen Nationalität befasste und identifizierte.

4. Der Tod einer deutschen Motorsportlegende

4.1. Unmittelbare Reaktionen auf Stefan Bellofs Tod

Stefan Bellof trat am 1.9.1985 in Belgien zu einem 1000km-Rennen an. Als er versuchte, einen seiner größten Konkurrenten, den Belgier Jacky Ickx, in der Senke *Eau Rouge* zu überholen, prallte Bellof nahezu ungebremst gegen einen Betonpfeiler und verstarb vermutlich noch am Unfallort.³⁴ Der Tod des Siebenundzwanzigjährigen löste eine Welle aus Emotionen aus und das nicht nur in seinem Freundes- und Familienkreis, sondern auch in der gesamten Fangemeinde des Rennsports.

Die Beerdigung, die von meinem Großonkel Pfarrer Herbert Hollatz abgehalten wurde, fand in Gießen in der Johanneskirche unter tiefer Ergriffenheit statt. Er erzählte mir, dass an diesem Tage nicht nur ganz Gießen quasi stillstand, bemerkenswert war für ihn auch, dass sehr viele Formel-1-Fahrer gekommen waren, um Stefan Bellof die letzte Ehre zu erweisen. Mit Sicherheit waren nur selten oder sogar noch nie so viele internationale Stars in Gießen anwesend, ein „Glanz“, der so gar nicht zu dem traurigen Anlass passen wollte. Mein Großonkel berichtet in diesem Zusammenhang von einem Jungen, der im Umfeld der Kirche ein Autogramm von einem anwesenden Fahrer haben wollte (leider wissen wir nicht mehr, wer es war), der daraufhin den Jungen nur schweigend ohrfeigte.

Um die Gefühle, die durch den Unfall aufkamen, zu beschreiben, wirft man am besten einen Blick auf die Berichterstattung des Ereignisses und auf die Stimmen verschiedener Beteiligten und Experten. So erschienen im Motorsportmagazin *rallye racing* im Oktober 1985 einige Artikel zu Bellof, darunter auch „Stefan Bellof – Er trug all unsere Hoffnungen“, den Olaf Meidt, ein Weggefährte Bellofs, verfasste. Darin liegt das Augenmerk besonders auf Stefan Bellofs Karriere und seinen durchschlagenden Erfolgen im Rennsport. Auch auf Bellofs Charakter wird Bezug genommen, wie sich exemplarisch mit der folgenden Passage verdeutlichen lässt:

33 Vgl. Wikipedia, Informationen zur Sendergruppe Sky Sport (Deutschland), auf: [https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_(Deutschland)) [07.02.2021].

34 <https://www.stefan-bellof.de/de/todestag/> [23.01.2021].

*„Auch bei seinen großartigen Erfolgen zeigte sich Stefan bescheiden. In der Formel 2, als er die beiden ersten Rennen seines Lebens in dieser Klasse bestritt und gewann, oder in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, die er ebenfalls zu seinen Gunsten entschied. Der Newcomer war der zweite deutsche Automobil-Weltmeister aller Zeiten. (...) Nach außen offenbar völlig unbeeindruckt steckte er auch Unfälle weg, die schon früher grauenhaft hätten enden können Mit dem Formel 2-Rennwagen überschlug er sich 1982 im Regen in Spa-Francorchamps, genau in derselben Kurve, in der er betzt tödlich verunglückte. Beim 1000-Kilometer-Rennen auf der alten Nordschleife des Nürburgrings 1983 überschlug er sich mit dem Werks-Porsche mehrmals und blieb wie in Spa ein Jahr zuvor unverletzt. Kurz nach dem Unfall gab er schon wieder die ersten Autogramme.“*³⁵

Besonders sein Ehrgeiz und sportlicher Optimismus sollen die Person nach Meinung des Autors geprägt haben, deren Verlust eine solche Welle der Betroffenheit ausgelöst habe. Grundstimmung des Artikels ist, dass Bellof noch eine lange weitere Karriere als „ganz große Persönlichkeit des internationalen Rennsports“ vor sich gehabt habe. Der Artikel greift dabei besonders die Ungewissheit auf, die durch sein frühes Ableben in Bezug auf Bellofs Karriere entstand. Seine Anhänger hatte gehofft, dass Bellof noch weitere sportliche Erfolge erzielen könne, insbesondere da erfolgreiche deutsche Motorsportfahrer bis zu diesem Zeitpunkt eine Seltenheit waren. Durch den Artikel trauert der Leser nicht nur um den Verlust eines nationalen Repräsentanten im Sport, sondern auch um den einer Persönlichkeit.

Einen Kontrast zu diesem Artikel bildet die „Anstoß“-Kolumne³⁶ vom 2. September 1985. Zwar wird auch hier die Betroffenheit über Bellofs Tod deutlich, aber der Artikel weist auch auf den „tödlichen Skandal bei diesem Unfall“ hin.³⁷ Die Rennstrecke, auf der Bellof tödlich verunglückte, habe die notwendigen Sicherheitsstandards nicht erfüllt. Auch wird die Berichterstattung des Ersten Deutschen Fernsehens kritisiert, es habe sich eine „heuchlerische Geschmacklosigkeit ohnegleichen“ geleistet. Die „Sportschau“-Live-Sendung habe von dem Rennsportunfall erst zum Ende der Sendung berichtet, obwohl die Meldung schon Stunden zuvor bekannt gewesen sein soll. Nach dieser harten Kritik schließt der Artikel mit einem Auszug aus Erich Maria Remarques Roman *Der Himmel kennt keine Günstlinge* ab, die „eher im Sinne Stefan Bellofs sein könnten“.³⁸ Die Intention des Autors bei der Verfassung dieses Artikels scheint dabei vordergründig Kritik an der Instrumentalisierung von Bellofs Tod zu sein. Durch den Unfall sei Bellof scheinbar das Gesicht einer Kampagne gegen die Gefahren des Rennsports im Allgemeinen geworden, der Autor ist jedoch der Meinung, dass dies nicht im Sinne des Verstorbenen gewesen sein könne. Der Verfasser hält es für sinnvoller, den Unfall als Anlass für Kritik an bestimmten

35 Meidt, Olaf, Stefan Bellof – Er trug all unsere Hoffnung, in: Rallye Racing, Heft 10 (1985).

36 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 01.09.2005.

37 Vgl. ebd.

38 Vgl. ebd.

Sicherheitsstandards für Motorsportrennen zu nehmen, aber nicht die Sportart als solche anzuprangern. Das gibt Aufschluss auf die Rolle, die Motorsport bisher einnahm, denn scheinbar stieß er durch Unfälle an vielen Stellen auf Kritik. Auch die im Artikel kritisierte allgemeine Berichterstattung zeigt, dass der Motorsport weniger relevant und in der Sportwelt noch nicht sehr etabliert gewesen zu sein scheint.

Auch der Artikel „Trauer und Zorn“, ebenfalls aus dem Magazin *rallye racing*, bezieht sich auf eine Debatte, die durch den tragischen Unfall weiterhin befeuert wurde. Der Autor Hermann Bumitz kritisiert besonders die Sicherheitsvorkehrungen im Motorsport. Dabei bezieht er sich nicht auf den Sinn oder Unsinn dieser Sportart im Allgemeinen, sondern auf das Reglement. Klar sagt er:

*„Reden wir also. Zunächst von jenen, die den reglementierten Wahnsinn überhaupt möglich machen: Wir wissen nicht, welcher die Teufel die Herren der obersten internationalen Motorsportbehörde FISA reitet, wenn sie ihre Beschlüsse fassen. Wir wissen nicht, ob die Ja-Sagermehrheit des von Machtbesessenheit verblendeten Präsidenten Balestre einfach nur naiv ist oder etwa dumm oder korrupt. Wir wissen nur, dass dort seit Jahren die Weichen gestellt worden sind zu jenem PS-ausgeflippten Motorsport auf Schotter und Beton, den doch im Ernst kein vernünftiger Mensch wollen kann.“*³⁹

Bumitz greift damit nicht nur das Reglement des Motorsports an sich an, sondern auch diejenigen, die dafür verantwortlich sind und seiner Meinung nach damit ein „materielles und monetäres Wettrüsten“ förderten.⁴⁰ Das Reglement verursache einen Zwang zum Erfolg und sei eine der Quellen des „Unheils im Motorsport“, dies zeigen die vielen der folgenschweren Unfälle der letzten Zeit in der Formel 1; darunter neben Stefan Bellof auch Manfred Winkelhock und Niki Lauda. Das Regelwerk des Rennsports müsse dringend geändert werden, da dieses „tödliche, nicht mehr kalkulierbare Risiko“ sonst bald noch weitere Opfer fordere.⁴¹ Der Autor nimmt also einen konkreten Bezug auf die Unfälle im Motorsport, die sich in der jüngsten Zeit ereigneten. Die Unfallopfer, die bekannte Persönlichkeiten waren, geben der Forderung nach Änderungen im Regelwerk der Formel-1 auf diese Weise ein Gesicht. Bumitz arbeitet in diesem Artikel bewusst mit einem emotionalen Zugang zum Thema, damit es für den Leser einfacher ist, einen expliziten Bezug zu realen Ereignissen herzustellen. Vordergründiges Ziel scheint es ihm zu sein, das konkrete Sicherheitsrisiko anhand von Unfallopfern in die Debatte einzubinden.

Während die bisher angeführten Artikel wohl eher einen besseren Einblick in die allgemeine Reaktion zu tödlichen Unfall Stefan Bellofs geben, hilft der Artikel „Bellof hatte keine Chance“, der verschiedene Motorsportexperten zu Wort kommen lässt, dabei zu verstehen, welche Eindrücke diese Tragödie bei Rennsportkollegen hinterließ.⁴²

³⁹ Bumitz, Hermann, Trauer und Zorn, in: *Rallye Racing*, Heft 10 (1985).

⁴⁰ Vgl. ebd.

⁴¹ Vgl. ebd.

⁴² Vgl. Bumitz, Hermann, Stimmen zu Bellofs Tod, in: *Rallye Racing*, Heft 10 (1985).

Jacky Ickx, der Bellofs Unfallgegner bei dem Rennen in Spa war, bringt hier seine Trauer zum Ausdruck:

„Dieser Unfall ist schrecklich. Ich bin unendlich traurig, darin verwickelt worden zu sein. Ich habe in keinem Moment daran gedacht, dass Stefan mich in dieser Kurve überholen würde. Diese Stelle verlangt ganz genaues Fahren. Da man etwa 230 km/h schnell ist, ist ein Unfall dort immer mit schlimmen Folgen verbunden. Ich will die Rennstrecke von Spa nicht anklagen, aber an dieser Stelle hätten eine breitere Auslaufzone und Reifen vor den Leitplanken sein müssen – die einzige Chance, um eine Frontalkollision zu mildern. Als erstes muss jetzt eine Fahrerververtretung innerhalb der OSCAR (Organisation für Sportwagenrennen) gegründet werden.“⁴³

Auch Klaus Bischof, Porsche-Renningenieur, 1984 zuständig für Bellofs Werksporsche, bekundet ebenfalls sein Beileid. Aussagen wie „Er [Stefan Bellof] war sich der Gefährlichkeit der Unfallkurve voll bewusst“ und „Vielleicht hat der Ickx etwas mehr gelupft als sonst und Stefan sah plötzlich eine Chance, oder Stefan war einfach einen Moment unaufmerksam“⁴⁴ zeigen allerdings auf, dass Bischof den Grund für den Unfall mehr bei Bellof als bei mangelnden Sicherheitsvorkehrungen oder Reglementierungen im Rennsport gesehen hatte.

Auch Peter Reinisch, Teamchef bei Brun Motorsport, („Stefan wollte gewinnen, er wollte immer gewinnen. Ich habe den Unfall genau gesehen, er hat da sicher einen Denkfehler gemacht, keinen direkten Fahrfehler.“)⁴⁵ und Derek Bell, Porsche-Werksfahrer, („Langstreckenrennen sind der Sport denkender Männer. Wir fahren sechs Stunden. Daher kann man Stefans Aktion schwer verstehen.“)⁴⁶ nehmen dabei eine ähnliche Haltung ein und glauben eher an menschliches Versagen, als an ein Problem mit den allgemeinen Sicherheitsstandards. Der Lancia-Pilot Bob Wollek nimmt dabei mit seiner Aussage eine Gegenposition ein:

„Leider hat das Reglement es nicht geschafft, die Autos trotz geringerer Benzinnmenge langsamer zu machen. Die PS-Zahlen sind nach wie vor vorhanden, Reifen und Abtrieb sind noch besser geworden. Zur Strecke: Spa ist nur an einigen Stellen zu unsicher, darunter auch das Stück, wo der Unfall passierte. Ich frage mich, ob die Formel 1-Sicherheitskommission bei der Abnahme da ein Auge zugedrückt hat.“⁴⁷

Hans Heyer, Jaguar Pilot, beteiligte sich ähnlich an der Debatte, er kritisierte die Sicherheitsvorkehrungen und sagt: „Gegen Unfälle wie Bellof ist man machtlos. Er ist ein Baustein mehr, der mich vielleicht bald zum Rücktritt bewegen wird.“⁴⁸ Das Zi-

43 Ebd.

44 Ebd.

45 Ebd.

46 Ebd.

47 Ebd.

48 Ebd.

tat von Erwin Kremer, dem Teamchef von Porsche Kremer, bildet dazu einen guten Abschluss: „Jetzt sind wir ausgebrannt in Deutschland. In der Gruppe C muss was passieren, wir sind an eine Grenze gestoßen. Die Autos sind 1000 Kilogramm schwer, die schlagen härter ein als ein Formel 1. Allein schon in Spa die Heizerei im Training. Wahnsinn!“⁴⁹

„Wahnsinn“ ist zusammenfassend wohl auch das richtige Stichwort zu den Reaktionen auf Bellofs Tod. Man betrauerte nicht nur den Verlust eines Rennsportstars, sondern auch den einer ganzen Persönlichkeit, die eine große Fangemeinde hatte. Zu dem kam noch die Debatte zu den Sicherheitsstandards im Rennsport hinzu, der Bellof zusammen mit Manfred Winkelhock und Niki Lauda ein Gesicht gab. Wie unterschiedlich der Unfall von verschiedenen Personen aufgenommen wurde, ist dabei besonders interessant. Dadurch, dass diese Diskussion eben ein Gesicht durch die verunfallten Sportler erhielt, wurde sie vor allem sehr emotional, denn nun war es leichter, eine konkrete Bindung zu den Ereignissen zu finden. Gleichzeitig sind Debatten im Motorsport häufig von einer solchen Emotionalität geprägt, denn an vielen Stellen wird argumentiert, dass man sich eines bestimmten Sicherheitsrisikos als Fahrer stets bewusst sei und genau dieses Wagnis auch oft den Reiz dieser Sportart ausmache. Doch als es zu den Unfällen kam, wurde dieses Risiko plötzlich sehr viel greifbarer und nahm so Einfluss auf die Diskussion.

4.2. Erinnerung an eine Motorsportlegende

Die Motorsportlegende Stefan Bellof sollte nach ihrem Tod jedoch längst nicht in Vergessenheit geraten, denn die Erinnerung an den Gießener wird von seiner Fangemeinde bis heute noch aufrechterhalten.

Am 1. September 2005 fand in Gießen anlässlich zu seinem 20. Todestag eine große Gedenkfeier statt. Rainer Braun und Ferdi Kräling veröffentlichten ihr „Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere“ und der Original-Porsche 956, mit dem Bellof Langstrecken-Weltmeister wurde, ist ausgestellt worden. In ihrem Buch trugen Kräling und Braun möglichst viele Erinnerungen und Bilder zusammen, um Bellofs freundlichen und bodenständigen Charakter bestmöglich zu porträtieren. Rainer Braun war schon zu Bellofs Lebzeiten mit diesem bekannt und befreundet, dies war auch der Grund für seine Arbeit an dem Buch.⁵⁰

Unter den 200 Gästen zu dieser Gedenkfeier fanden sich auch einige bekannte Gesichter des Motorsports, darunter Peter Falk (früherer Porsche-Rennleiter), Gerhard Weber (ehemaliger Dunlop Rennleiter) und Walter Brun (vom Porsche-Rennstahl Brun) ein, was die Unvergesslichkeit von Bellofs Talent nur noch mehr unterstreicht. Das zeigt auch Gerhard Becker, der Hauptinitiator dieser Gedenkfeier und AMC-Vorsitzender, in seiner Rede auf:

⁴⁹ Ebd.

⁵⁰ Vgl. Gießener Anzeiger, Artikel vom 01.09.2005, Pralles Lachen und feuchte Augen.

„In seiner Karriere hat Stefan in einem Maße brilliert, dass weder Freund noch Gegner den geringsten Zweifel daran hatten, dass sich hier eines der größten Talente im Motorsport aufmachte, Geschichte zu schreiben. Niemand zweifelte daran, dass hier ein künftiger Formel 1-Weltmeister unterwegs war.“⁵¹

Auch die von Rainer Braun gehaltene Rede bezieht sich darauf, welchen Einfluss die Person Bellof auf den Motorsport genommen hat:

„Bei aller Traurigkeit um den Verlust dieses großartigen Menschen: ist es nicht wunderbar, dass auch 20 Jahre nach seinem Tod dieser ganz spezielle Bellof-Geist mit all seinen Facetten noch lebendig ist? Dass vom Namen Stefan Bellof noch immer eine Faszination ausgeht, die nur mit dem ebenfalls unvergessenen Graf Berghe von Trips, Jochen Rindt, Gilles Villeneuve oder Ayrton Senna vergleichbar ist. Und dass Stefans Fan-Gemeinde auch 20 Jahre nach seinem Tod noch immer treu und fest zu ihm steht.“⁵²

Die starke Wortwahl unterstreicht aber auch, dass es hier um mehr als die Unvergessenheit eines Sportlers geht. Die Formulierung vom „ganz spezielle(n) Bellof-Geist“ zeigt, dass die Persönlichkeit hier fast schon über den Sport gestellt wird – ein Phänomen, das bei jung verstorbenen Stars, die nicht nur eine Lebensleistung, sondern vor allem ein nicht eingelöstes Versprechen hinterlassen haben, nicht ungewöhnlich ist, man denke nur an die Mitglieder des sogenannten „Club 27“.

Und so steht Stefans Fan-Gemeinde bis heute noch zu ihm. Bis heute gibt es noch eine offizielle Stefan Bellof Homepage⁵³, eine Facebookgruppe für Fans⁵⁴ und eine Website für Fans⁵⁵, dessen Inhaber Thomas Guthmann auf Nachfrage hin aussagte, dass sich diese besonders anlässlich zu Bellofs Todestag hoher Besucherzahlen erfreuen darf. Die Erinnerung an die Person Stefan Bellofs wird durch seine Fangemeinde aufgrund der Begeisterung, die er bei ihr auslöste, auch heute, über dreißig Jahre nach seinem Tod, aufrechterhalten. Auch dies kann ein Hinweis dafür sein, dass die Erinnerung nicht nur durch sein Wirken, sondern ganz besonders durch seinen Tod zu verstehen ist. Was er erreicht hat, wird als bemerkenswert angesehen, wer er war, beeindruckt und was er hätte werden können, gibt Raum für Phantasie. So wird die Erinnerung an die Person, das Phänomen und die Projektionsfläche Stefan Bellof durch seine Fangemeinde auch über dreißig Jahre nach seinem Tod aufrechterhalten.

Der Frage, welche Rolle die Persönlichkeit nicht nur für die Begeisterung an ihr selbst, sondern für eine ganze Sportart spielen kann möchte ich im nächsten Kapitel nachgehen.

⁵¹ Ebd.

⁵² Gießener Anzeiger, Artikel vom 02.09.2005, Gedenkfeier für „überirdischen“ Stefan Bellof.

⁵³ <https://www.stefan-bellof.de/de> [23.01.2021].

⁵⁴ Facebook-Fangruppe: <https://www.facebook.com/StefanBellof> [23.01.2021].

⁵⁵ <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [23.01.2021].

5. Wenn ein Individuum die Begeisterung für eine ganze Sportart prägt

5.1. Der *Boris-Becker-Effekt*

Große Ereignisse in einer Sportart und damit verbundene Erfolge, insbesondere bei wichtigen Turnieren, rufen häufig eine besonders hohe Begeisterung in breiten Teilen der Gesellschaft hervor. Beispielsweise steigern Welt- oder Europameisterschaften die Popularität des Fußballs noch einmal besonders, auch bei Menschen, die sich abseits dieser Turniere eher wenig für Fußball interessieren. Nationale Begeisterung oder gar Nationalstolz spielen dabei sicher eine Rolle: einen Lieblingsverein hat nicht jeder, aber „Deutschland“ fühlen sich viele in Deutschland lebende Menschen zugehörig. Ebenfalls wichtig ist das Gefühl, sich zu einer konkreten Gruppe zugehörig zu fühlen. Menschen auch aus ganz unterschiedlichen Gesellschaftsschichten, die sonst nichts miteinander zu tun haben, fühlen sich einander auf eine spezielle Art verbunden und genau diese Begeisterung für Sport ist es, was ihn als sozialen Aspekt so historisch relevant macht. Nur wenige Ereignisse verleihen ein solches Gefühl der (nationalen) Zusammengehörigkeit wie internationale Sportereignisse. Viele Politiker wissen das natürlich genau und fördern dieses Gefühl – und versuchen auch, davon zu profitieren. Regierungschefs der beteiligten Länder reisen traditionell zum Beispiel zu Endspielen der Fußball-WM und lassen es sich nicht nehmen, „ihrer“ Mannschaft zu gratulieren. Auch werden erfolgreiche Teams gerne in den Regierungssitz eingeladen, erhalten Bundesverdienstkreuze oder Einträge in Goldene Bücher. Auch im 8. Sportbericht der Bundesrepublik (1994) wird formuliert: „Der Sport und die ihn tragenden Sportorganisationen gehören in der Bundesrepublik Deutschland zu den stabilisierenden und Werte vermittelnden Institutionen des gesamten Staatswesens, da sie für das freiheitliche Gemeinwesen Leistungen erbringen, die für den Staat unverzichtbar sind und damit die gesellschaftspolitische Bedeutung des Sports ausmachen.“⁵⁶ Besonders hervorzuheben ist hier Angela Merkel, die sich so oft wie möglich mit der deutschen Fußballnationalmannschaft gezeigt hat, als diese erfolgreich war. Bisweilen sind es sogar die Staatsoberhäupter der Ausrichterländer, die bei wichtigen Turnieren die Trophäen überreichen. Und dass das Siegerteam des US-Super-Bowl traditionellerweise zum Präsidenten ins Weiße Haus eingeladen wird, wird zwar offiziell auf die nationale Bedeutung des Ereignisses zurückgeführt, es ist aber ein offenes Geheimnis, dass jeder Präsident dieser „Pflicht“ außerordentlich gern nachkommt, um sich im Glanz des Sports (zumal der Sieger) zu sonnen.

Dabei ist es nicht entscheidend, ob es sich um einen Mannschaftssport oder um einen Einzelsportler handelt, denn auch dieser tritt bei internationalen Wettkämpfen für sein (Heimat-)Land an und ist in der Lage, Begeisterung in gewaltigem Ausmaß auszulösen. Als erstes Beispiel hierfür möchte ich Boris Becker anführen. Im Jahr

56 Vgl. Sport und Gesellschaft – Die gesellschaftliche Bedeutung des Sports aus Sicht des Staates, URL:<https://www.vibss.de/vereinsmanagement/vereinsentwicklung/strukturen-organisierter-sport/die-gesellschaftliche-bedeutung-des-sports-aus-sicht-des-staates/>
Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Landessportbund Nordrhein-Westfalen e.V.,
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg, Deutschland.

1985 gewann Becker als 17-jähriger das Wimbledon-Turnier, den vermutlich wichtigsten Wettkampf im Tennis. Obwohl Stefanie (Steffi) Graf bereits vor Boris Becker sehr erfolgreich im Tennis war, wurde besonders durch ihn ein breiteres Interesse für Tennis in Deutschland geweckt, von dem dann später auch weitere Tennisspieler wie Michael Stich oder Anke Huber profitieren konnten. Bis dahin gab es wenige derart erfolgreiche deutsche Tennisspieler und Tennis wurde auch in der Berichterstattung weitestgehend außen vor gelassen. Mit den Erfolgen von Boris Becker und Steffi Graf aber nahm die Aufmerksamkeit medial deutlich zu.⁵⁷ Die deutschen Zuschauer waren natürlich in erster Linie Boris Becker- oder Steffi Graf-, aber ein Stück weit auch Tennisfans geworden. Die Popularität des Tennissport hatte nicht nur eine breite Berichterstattung zur Folge, sondern förderte auch die Teilnahme am Sport selbst. Von 1984 bis 1995 nahm die Anzahl an Mitgliedschaften in Tennisvereinen in Deutschland um 35% zu. Dieses Phänomen wird auch als *Boris-Becker-Effekt* bezeichnet.⁵⁸

5.2. Die Entwicklung der Sportberichterstattung und der Motorsport-übertragung

Die zunehmende Beliebtheit des Tennissports lässt sich zwar einerseits auf Boris Becker und andere erfolgreiche Tennisspieler zurückführen, jedoch stieg zu dieser Zeit auch die allgemeine Beteiligung an verschiedenen Sportarten.⁵⁹ Im Jahr 1967 betätigten sich laut einer repräsentativen Umfrage 21% der Bürger Deutschland im Alter von über 14 Jahren sportlich. Doch während der 1980er Jahre nahm diese Zahl so weit zu, dass bald über 50% der Bundesbürger regelmäßig Sport trieb. Dieser Auftrieb setzte sich weiterhin fort, sodass 1995 sogar 67% der Befragten sich sportlich betätigte, während 73% der Umfrageteilnehmer sich für Sport interessierte. Dementsprechend stiegen auch die Mitgliederzahlen in Sportvereinen an. Von 1950 bis 2006 entwickelten sie sich von 3,2 zu 23,7 Millionen Mitglieder in Sportvereinen, die im Deutschen Olympischen Sportbund organisiert waren, und unterstreichen so besonders die zunehmende Bedeutung von Sport in einer modernen Gesellschaft.⁶⁰

Diese Entwicklung wiederum nahm Einfluss auf die Massenmedien, die nun erkannten, dass Anteilnahme an Sport – passiv oder aktiv – eine neue Möglichkeit für ein Informations- aber vor allem Unterhaltungsangebot darstellen könnte. Die Über-

57 Vgl. Feddersen, Arne/ Jacobsen, Sven/ Maennig, Wolfgang, *Sports Heroes and Mass Participation – The (Double) Paradox of the „German Tennis Boom“*, Hamburg 2009.

58 Vgl. Van Bottenburg, Maarten, *Sport for All and Elite Sport. Do They Benefit One Another?* Paper presented at the IX World Sport for All Congress, Oktober 2002.

59 Vgl. Wipper, Herdin, *Sportpresse unter Druck*, Berlin 2003, S. 1ff.

60 Vgl. Brandmeier, Sonja/ Schimany, Peter, *Die Kommerzialisierung des Sports. Vermarktungsprozesse im Fußball-Profisport. Studien zur Sportsoziologie 5*, Hamburg 1998, S. 26f.; Deutscher Olympischer Sportbund (Hrsg.): *Bestandserhebung 2006*, Frankfurt 2006, S.12f.; Hackforth, Josef, *Freizeit–Sport–Medien*, Berlin 1984, S. 8; UFA Sports GmbH (Hrsg.): *UFA Fußballstudie 1998, Marketinginformationen für Vereine, Medien und Werbung*, Hamburg 1998, S. 10.

tragung eines sportlichen Ereignisses bringt den Spannungsbogen eines ungewissen Ausgangs mit sich: So war in der Schweiz zwischen 1955 und 1970 für mehr als 50% der neuen TV-Zuschauer die Übertragung sportlicher Ereignisse in Echtzeit einer der wichtigsten Gründe für die Anschaffung eines Fernsehgeräts.⁶¹

Die Sportberichterstattung war aus den Massenmedien nicht mehr weg zu denken und ist bis heute eine feste Größe, die sowohl qualitativ als auch quantitativ in riesigen Ausmaßen expandierte. Diese Entwicklung wurde, wie bereits im vorherigen Kapitel kurz erwähnt, besonders durch die Zulassung privater Fernsehsender begünstigt, die im Jahr 1984 erfolgte. Neue Sender wie PKS (aus dem das heutige SAT1 hervorging), RTL (damals noch „RTL plus“) und der Sender Musikbox, die z.T. bis heute bestehen, vergrößerten das Angebot der Fernsehprogramme. Neben vielen weiteren Sendern kamen in den 1990er Jahren auch die Sender RTL II und Vox (als Beispiele) dazu, die Sportereignisse übertrugen, der sich einer hohen Zuschauerattraktivität erfreute.⁶²

Besonders anschaulich lässt sich das auch am Beispiel des Rennsportfahrers Michael Schumacher erläutern – ein Bilderbuchbeispiel für den *Boris-Becker-Effekt*. Mit dem Beginn von Schumachers Karriere im Jahr 1991 ergriff vor allem der Privatsender RTL seine Chance. Der Vorstand des Forschungsunternehmens Sport+Markt Marcel Codes sagte über Schumachers Teilnahme an der Saison: „Wir erwarten einen spürbaren Quoten-Anstieg. Formel-1 ist wieder in aller Munde, und Michael Schumacher wird während der Saison ein sehr großer Katalysator sein.“⁶³

Diese Wechselwirkung von Erfolg und medialer Aufmerksamkeit ist nicht zwingend ein Automatismus. Im Falle Schumacher waren die Voraussetzungen besonders günstig, sich zum Zugpferd für eine Sportart, die bis dahin eher ein Nischendasein fristete, zu entwickeln. Neben der deutschen Affinität zum Auto waren es nicht nur Schumachers Erfolge, sondern auch bestimmte Eigenschaften und Verhaltensweisen, die ihn zum Star machten. Hier wäre besonders die Mischung aus Perfektionismus und Professionalität auf der einen, der zum Teil die Grenzen überschreitende Mut zu nennen. Michael Schumacher war dafür bekannt, immer als letzter die Box zu verlassen; Bei allem Hang zur Perfektion konnte er aber auch Züge eines Hasardeurs an den Tag legen; Daran erinnert auch die Rascasse-Affäre 2006, als Schumacher beim Grand Prix von Monaco die schnellste Zeit im Qualifying erreichte. In den letzten Sekunden der finalen Qualifying-Session verlor er jedoch scheinbar die Kontrolle über sein Fahrzeug, sodass die Piloten hinter ihm (Fernando Alonso und Nico Rosberg) ihre Zeit nicht verbessern konnten. Schumacher beteuerte zwar, aufgrund eines Motorfehlers die Kontrolle über das Auto verloren zu haben. In der Öffentlichkeit

61 Vgl. Boi, Kathryn, Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis, Wiesbaden 2015, S. 1ff.

62 Vgl. Stern, Privat-TV. Die zweite Säule im dualen Fernsehsystem (05.01.2004), auf: <https://www.stern.de/kultur/film/privat-tv-die-zweite-saeule-im-dualen-fernsehsystem-3505596.html> [16.02.2021].

63 Vgl. Franken, Peter, Einzelsportler und ihre Fans – Eine soziologische Studie am Beispiel Michael Schumacher, Hamburg, 2015, S.31.

wurde er jedoch – auch von dem RTL-Kommentator Niki Lauda – scharf kritisiert und man unterstellte ihm Absicht.⁶⁴

Einen weiteren Höhepunkt dieses Verhaltens zeigte sich, als er im letzten Rennen 1994 in Adelaide, Australien seinen Verfolger Damon Hill regelrecht abschoss⁶⁵ und sich so seinen ersten Weltmeistertitel sicherte. Ecken, Kanten und eine markante Persönlichkeit scheinen somit die ideale Projektionsfläche, um in Verbindung mit Erfolg mediale Aufmerksamkeit zu erzeugen.⁶⁶ Auf der Rennstrecke war Schumacher niemals ein Langweiler – was man für Stefan Bellof gewiss auch behaupten kann. Da konnte man es Schumacher sogar nachsehen, dass er als Deutscher nicht (bzw. erst sehr spät) für Mercedes gefahren ist – worüber sich sogar „Die Prinzen“ augenzwinkernd lustig gemacht haben.⁶⁷

Man kann also sagen, dass die neu geschaffenen Sendeplätze die gestiegene Nachfrage nach Sportübertragungen bedienten, sie zugleich aber auch erst erzeugten. Zunächst allerdings war das Angebot an großen (publikumswirksamen) Sportereignissen noch vergleichsweise gering und da die Spannung bei sportlichen Wettkämpfen in der Ungewissheit ihres Ausgangs lag, waren zeitversetzte Übertragungen oder gar Wiederholungen wenig sinnvoll. Daraus folgt also, dass sportliche Großanlässe live übertragen werden mussten.⁶⁸ Bei besonders publikumswirksamen Sportarten entbrannte dann bald eine Debatte um Übertragungsrechte zwischen den einzelnen öffentlichen und privaten Sendern für die einzelnen Sportereignisse. Diese gestiegene Nachfrage trieb natürlich auch die Preise in die Höhe, da die Sportveranstalter nicht mehr nur mit einem oder zwei öffentlich-rechtlichen Sendern verhandeln mussten, sondern die Interessenten nun fast Schlange standen. Dies führte unter anderem sogar dazu, dass sich die Organisation ganzer Wettkämpfe änderte, um sie für die Zuschauer (und damit die Sender) attraktiver zu machen. Auch wurden „neue“ Sportarten angeboten in der Hoffnung, zusätzliches Zuschauerinteresse damit wecken zu können.⁶⁹

Die rapide gestiegenen Preise für die Übertragungsrechte mussten natürlich refinanziert werden. Private Fernsehsender versuchten dies in der Regel durch Werbeerlöse, was den öffentlich-rechtlichen Sendern, die z.B. an Sonntagen gar keine und

64 Vgl. Ebd. S.28.

65 Vgl. Nimmervoll, Christian, Schumachers Crash mit Damon Hill in Adelaide 1994 war Absicht (21.02.2020), auf: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/kai-ebel-schumachers-crash-mit-damon-hill-in-adelaide-1994-war-absicht-20042102?amp=1> [14.03.2023]

66 Zwei Gegenbeispiele mögen das verdeutlichen: Steffi Graf war mit weitem Abstand erfolgreicher als Boris Becker. Ihr Leben und ihre komplette Karriere verliefen dagegen derart skandalfrei und „glatt“, dass man sie immer respektiert hat. Im Mittelpunkt stand aber immer die Tennisspielerin und nur selten die Persönlichkeit. Auch Michael Stich, 1991 Sieger im Wimbledonfinale gegen Boris Becker, löste niemals diese Emotionen aus. Die Niederlage Beckers war beinahe das größere Thema als Stichs Sieg.

67 In dem Lied „Deutschland“ aus dem Jahre 2001.

68 Vgl. Beck, Daniel, Sportübertragungen, auf: <http://www.medienheft.ch/kritik/bibliothek/k16-BeckDaniel.html> [16.02.2021].

69 Vgl. Wipper, Sportpresse, S. 1ff.

an Werktagen erst ab 18 Uhr Werbung ausstrahlen durften. Zwar waren sie weniger auf direkte Werbeeinnahmen angewiesen, doch stellten die gestiegenen Preise auch ARD und ZDF zunehmend vor Problemen. Sie schwanken bis heute zwischen ihrem Auftrag, einerseits über gesamtgesellschaftlich relevante Themen zu berichten und dem sparsamen Haushalten mit Gebühren andererseits.

Für die Privatsender dagegen ging es rein um die Refinanzierung. Mit Sport erreichten sie nicht nur viele Zuschauer, Sport galt auch allgemein als attraktives und wirksames Umfeld für Werbung.⁷⁰ Im Zuge dessen analysierte man Zuschauerpräferenzen bei unterschiedlichen Sportarten sehr genau und arbeitete heraus, dass besonders Fußballweltmeisterschaften, Olympische Spiele und Formel-1 zu den großen Medienereignissen gehören, die für Medien und Werbung von herausstechender Wichtigkeit waren.⁷¹

Doch in jedem Falle, unabhängig von dem Sender, der das Sportereignis letztendlich überträgt, wird die Organisation der Veranstaltung auf die Bedürfnisse der Zuschauer zugeschnitten, wie beispielsweise durch Analysen, Interviews oder Hintergrundberichte, was die Unterbringung weiterer Werblocke erleichtert.⁷² Im Zuge dessen erfolgte auch eine Entwicklung in der Aufbereitung der sportlichen Wettkämpfe, wie beispielsweise eine ideale Positionierung der Kameras vor Ort. Um konkret auf Thema Motorsport zurückzukommen, spielte die Formel 1 in diesem Rahmen eine besondere Rolle, da bei diesem Sport der Spannungsbogen, der auf den ungewissen Ausgang eines Rennens hinwirkt, besonders gegeben ist. Diese Spannung ließ sich durch eine neue Aufbereitung televisueller Art umso mehr verstärken, sodass ein Rennen in einer Sportsendung noch aufregender erscheint.⁷³ Durch neue technische Möglichkeiten, wie der Wechsel verschiedener Kameras an Rennstrecken, kann die Dramaturgie der Rennen unterstrichen werden. Aus diesem Grund hat sich auch die Präsentationstechnik des Sportübertragungen in Bezug auf beispielsweise Animationen, Kameraanzahl gewandelt und ist expandiert, denn auf diese Weise kann das Erlebnis der Zuschauer noch weiter optimiert werden. Der Zuschauer und die Bedürfnisse des Marktes standen und stehen also bei der Sportberichterstattung und der Aufbereitung sportlicher Wettkämpfe durch die Kommerzialisierung von Sport im Vordergrund und das ohnehin schon rapide steigende Interesse der Bevölkerung an Sport wurde durch eine breite Medienlandschaft weiterhin unterstützt.

70 Vgl. Beck, Sportübertragungen.

71 Vgl. Boi, Formel 1.

72 Vgl. Stein, Artur vom, Massenmedien und Spitzensport. Theoretische Konkretisierungen und ausgewählte empirische Analyse von Wirkungen der Mediensportrealität auf den Spitzensport in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt a. M. 1988, S. 138.

73 Vgl. Mikos, Lothar/ Töpper, Claudia, Forschungsbericht der Studie: „Analyse dramaturgischer und narrativer Strukturen erfolgreicher Familiensendungen“, Auftraggeber: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen, auf: https://www.br-online.de/jugend/izi/deutsch/forschung/SonstigeForschungsprojekte/studie_familiensendungen.pdf [16.02.2021].

5.3. Stefan Bellof und die Entwicklung der gesellschaftlichen Rolle von Sport

Mir ist es leider nicht gelungen, eine Statistik zur Entwicklung der Anzahl der Mitgliedschaften in Kart-Vereinen oder anderen Motorsportclubs zu dieser Zeit zu finden und so konkret diesen Aspekt des Boris-Becker-Effekts auf Stefan Bellof und seine Karriere zu beziehen – auch wäre es schwierig, solche statistischen Entwicklungen (falls vorhanden) zweifelsfrei mit Bellof in Verbindung zu bringen. Doch es gibt andere Punkte, die gestiegene Popularität des Motorsports unterstreichen und die sich leichter auf Bellof zurückführen lassen. Wie im Kapitel „Popularität der Person“ bereits ausführlich ausgeführt, erlangte Bellof regional – in seiner Heimatstadt Gießen – eine hohe Beliebtheit, aber konnte auch in ganz Deutschland Fans für sich begeistern. Gießen zeigte sich ihm gegenüber stolz und nicht nur die Stadt selbst, sondern auch die dortige Fangemeinde hielt auch nach Bellofs Tod die Erinnerung an seine Person und seine sportlichen Erfolge und Rekorde weiterhin aufrecht. Dass Stefan Bellof also eine große Anhängerschaft hatte und bis heute noch hat, ist also hinreichend behandelt. Im Folgenden möchte ich einige Gründe herausarbeiten, die diese Popularität, nicht nur als Sportler, sondern auch als Persönlichkeit, belegen könnten und die auch auf den Motorsport als Ganzes ausstrahlte.

Zum einen veränderte sich Sport als Element in den Massenmedien und der Berichterstattung zu dieser Zeit sehr stark, darunter auch die Übertragung von Motorsportereignissen. Zwar gab es noch nicht die ausführlichen Übertragungen im Privatfernsehen, von denen oben die Rede war, doch nahm die Menge der Übertragungen (wenn nicht live, so doch als Zusammenfassung) deutlich zu.⁷⁴ Dies ist umso bemerkenswerter, als dass die Zeitfenster, die die öffentlich-rechtlichen Sender dem Sport zur Verfügung stellen konnten, sehr begrenzt waren. Durch Stefan Bellof hielt hier nun der Motorsport verstärkt Einzug. Auch hier beeinflussten sich Angebot und Nachfrage gegenseitig – mit Stefan Bellof als Zugpferd.

Wie oben bereits dargestellt, ist der Erfolg eine wichtige Voraussetzung für die gestiegene Popularität. Mindestens genauso wichtig ist aber auch die Persönlichkeit des erfolgreichen Sportlers, die im Mittelpunkt der Berichterstattung (und auch der Werbung, die einen ebenfalls großen Einfluss auf die Popularität hat) steht. Das war bei Stefan Bellof nicht anders. Und anders als bei Mannschaftssportarten spielt die Persönlichkeit des (einzigen) Sportlers eine ganz besonders wichtige Rolle. Dies war schon bei seiner Popularität in seiner Heimatstadt Gießen und Umgebung zu sehen, die hier insofern natürlich besonders groß war, als zum National- noch der Regionalstolz hinzukam. Entscheidend aber ist, dass Bellof sich gegen diese Popularität nicht wehrte, sondern sie bediente und förderte. Die Medien schienen für ihn kein lästiges Übel, er mochte es, sie zu bedienen und zu seinen Fans zu sprechen, u.a. auch mit einer eigenen Kolumne.

⁷⁴ Vgl. Boi, Formel 1.

Stefan Bellof war gerne „das Gesicht“ des Motorsports (in Deutschland) und die regionale und nationale Identifikationsfigur. Er galt als heimatverbunden, bodenständig und zugänglich, sowohl den Medien als auch seinen Fans gegenüber.⁷⁵ Das Gefühl „das ist einer von uns“ oder „das könnte auch ich sein“, das für die Identifikation mit Stars so wichtig ist, scheint bei dem Phänomen Stefan Bellof eine wichtige Rolle gespielt zu haben. Gleichzeitig war er aber natürlich nicht „einer von uns“. Neben seinem Erfolg war es ein Persönlichkeitsmerkmal, das die Menschen bewunderten: Sein Mut, den man nicht nur seinen Worten entnehmen, sondern ganz konkret an seinem Fahrstil ablesen konnte. Dass seine Persönlichkeit zwar ganz bewusst auch über die Medien gespielt wurde, aber dennoch ein Teil seiner Persönlichkeit war, bestätigt auch Thomas Guthmann, der bis heute die Stefan-Bellof-Website betreut, in einem Interview, das ich mit ihm führen durfte: Er wies ausdrücklich auf die „außergewöhnliche Persönlichkeit“ Stefan Bellofs hin und wollte insbesondere „den Menschen“ nicht vergessen lassen. Ein Zitat, das er oft von Dritten, die Bellof kannten, gehört hatte, war: *„Wenn er einen Raum betrat, ging die Sonne auf.“*

Bei allen Eigenschaften und Verdiensten sind allerdings noch einige weitere Faktoren für die Popularität Stefan Bellofs und des Motorsports zu nennen, bei denen es sich eher um glückliche Umstände handelt, zu denen er selbst wenig bis nichts beigetragen hat und auch nicht beitragen konnte. Zunächst einmal war er der erste wirklich erfolgreiche Formel-1-Fahrer, der die Chance hatte, Weltmeister zu werden. Der Reiz des Neuen war deshalb der Faszination förderlich. Der erste Weltmeister ist per se immer spannender und aufregender als der siebte oder achte. Zudem ist Motorsport gerade in Deutschland geeignet, die Massen in seinen Bann zu ziehen, gilt Deutschland doch als das Autoland schlechthin: In Deutschland wurde das Auto erfunden, in Deutschland wurden wahrscheinlich die meisten Autos gebaut und in Deutschland gab und gibt es kein Tempolimit.⁷⁶ Diese besondere Beziehung zum Auto machte es besonders leicht, sich in die besonderen Herausforderungen und Leistungen dieses Sports hineinzusetzen. Man kann sich kaum vorstellen, dass Stefan Bellof und sein Sport ebenso populär geworden wäre, hätte er statt Motorsport Tischtennis oder Synchronschwimmen betrieben.

Hinzu kommt eine weitere spezifische Eigenschaft des Motorsports: die Spannung und Faszination, die sich aus dem Nervenkitzel des Rennfahrens ergibt. Nicht nur theoretisch, sondern ganz praktisch ist es ein Sport am Rande von Leben und Tod – was sich auf tragische Weise dann auch bewahrheitet hat. Thomas Guthmann betreibt bis heute einige Fan-Websites zu Stefan Bellof und hat die Faszination im Rahmen eines Interviews, das er mir gegeben hat, sehr gut auf den Punkt gebracht:

„Stefan war damals ein großer Hoffnungsträger. Im Tennis gab es Boris Becker und im Motorsport Stefan. Zum ersten Mal hatten die Fans das Ge-

75 Gießener Allgemeine Zeitung, Ausgabe vom 12.12.1984, Im Falle eines Falles wird er bei Porsche bleiben.

76 Vgl. Grieger, Manfred: Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland vom 18.10.2019 auf <https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland>.

fühlt, dass ein Deutscher Formel-1- Weltmeister werden könnte. Zudem war der immer sehr freundlich und nah zu seinen Anhängern. Durch seinen frühen Tod erhielt er sicherlich auch diesen 'Was hätte alles sein können, wenn nicht...' Status.“

6. Zusammenfassung und Ausblick

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Analyse der Begeisterung für Stefan Bellof in seiner Fangemeinde und der Anhängerschaft des Motorsports. Dementsprechend sollte die Rolle von Sport, explizit Motorsport, und deren Entwicklung in der Gesellschaft betrachtet werden, um nachvollziehen zu können, wo die Popularität Bellofs ihren Ursprung findet. Die Entwicklung der Berichterstattung im Sport und der Vergleich mit anderen populären Sportlern in anderen Sportarten dieser Zeit, half dabei besonders, Erklärungsansätze zu finden. Zum einen veränderte sich die Art, wie über Sportereignisse berichtet wurde. Da das Interesse an Sport in der Bevölkerung anstieg, wurden Sportübertragungen beliebter und durch das Aufkommen von Privatsendern, die sich durch Werbung und Sponsoren finanzierten, auch immer lukrativer. Das hatte zur Folge, dass die Auswahl an übertragenen Sportereignissen und -arten zunahm, wodurch mehr Menschen die Möglichkeit hatten, Rennen der Formel-1 live zu verfolgen und sich über Wettkämpfe zu informieren. Ein weiterer Punkt, der zu Bellofs Beliebtheit beigetragen haben mag, war neben seinen zahlreichen sportlichen Erfolge, ein Identifikationsfaktor. In internationalen Rennen repräsentierte Bellof sein Land und da er bis dahin einer der wenigen bekannten und erfolgreichen Rennfahrer Deutschlands war, machte ihn das für viele seiner Fans noch interessanter. Weiterhin bezog er sich oft auf seine Heimatstadt Gießen und prägte somit sein Image von einer konkreten Bodenständigkeit, die es seinen Anhängern – unabhängig davon, ob sie aus Gießen stammen oder nicht – noch mehr möglich machte, sich mit ihm zu identifizieren. Die Tatsache, dass Bellof sich als Persönlichkeit gut vermarkten ließ und diese Kommerzialisierung durch die neue Aufbereitung des Sports in den Medien besonders gefördert wurden, führten wohl in Kombination dazu, dass Bellof als Sportler und Persönlichkeit gut zu präsentieren war und eine große Gruppe an Leuten für sich und seinen Sport begeistern zu können.

Im Falle von Stefan Bellof spielt außerdem auch sein früher Tod eine wichtige Rolle. Die Erinnerungskultur an ihn war bemerkenswert und auch Jahrzehnte danach erinnert seine Anhängerschaft an Bellofs Person und seine Erfolge. Das zeigt auf, wie sehr sich ihm viele seiner Fans verbunden gefühlt haben und dass sie sich besonders von ihm für den Motorsport begeistern konnten. Bellof schaffte es also, auch nach seinem Tod Menschen zusammen zu bringen und für den Motorsport zu begeistern. Außerdem regt Bellofs früher Tod zu weiteren Überlegungen an. Beispielsweise kommt so die Frage auf, wie seine Karriere und die Größe seiner Anhängerschaft sich weiterhin entwickelt haben könnte und ganz besonders, welche Einflüsse diese auf den Motorsport gehabt hätten. Nach Bellof folgten noch einige populäre

Rennsportler in Deutschland, darunter zum Beispiel Michael Schumacher – ebenfalls eine Persönlichkeit, die viele Menschen für sich begeistern konnte.

Dabei bleibt offen, inwiefern sich seine Karriere mit der von Bellof vergleichen lässt, ganz besonders, da die Karriere des Gießeners so früh endete. Auch wenn sich diese Punkte nicht beantworten lassen, kann man doch gut erkennen, inwiefern Stefan Bellof die Begeisterung für den Motor- und Rennsport bei vielen seiner Fans prägen konnte. Sport spielt in der Gesellschaft wie bereits dargelegt eine zunehmend in den Vordergrund rückende Rolle. Bei meiner Beschäftigung mit dieser Arbeit, wurde mir besonders bewusst, wie wichtig in dieser Entwicklung Sportler und Identifikationsfiguren als Faktor sind, die es besonders schaffen, Menschen zusammen zu bringen. Sport und die Begeisterung für diesen, vereint Personen, die sonst wenig miteinander zu tun hätten, und beliebte Persönlichkeiten im Sport können es schaffen, diese Leidenschaft so sehr zu prägen, dass sie auch Jahrzehnte nach dem Ende ihrer Karriere zusammenhält.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

- Bellof, Stefan: Kolumne: Es war eine fantastische Saison! Artikel in Rallye Racing, Ausgabe 1/1984; URL: https://www.stefan-bellof.de/downloads/presse/RallyeRacing_1984-01-40_Bellof-Kolumne.pdf [23.01.2021]
- Braun, Rainer und Kräling, Ferdi: Stefan Bellof: ein deutsches Wunder. In: Motorsport aktuell, Heft 33/2004
- Burnitz, Hermann: Er trug all unsere Hoffnungen; in Rallye Racing, Heft 10/85
- Burnitz, Hermann: Trauer und Zorn, in Rallye Racing Ausgabe 10/85
- Grieger, Manfred: Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland vom 18.10.2019 auf <https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland>
- Interview aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 12.12.1984
- Klauder, Kai: Goldene Zwanziger und die Grüne Hölle, 15.02. 2011, URL <https://www.auto-motor-und-sport.de/event/125-jahre-automobil-1920-bis-1929-goldene-zwanziger-und-die-gruene-hoelle/>
- Lehmann, Wolfgang: Gedenkfeier für „überirdischen“ Stefan Bellof, in Gießener Anzeiger vom 02.09.2005
- Lehmann, Wolfgang: Pralles Lachen und feuchte Augen, in Gießener Anzeiger vom 01.09.2005
- Linde, Malte: Formel-1, 10.12.2019, URL: https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/sport/formel_eins/index.html [07.02.2021]
- o. V.: „Anstoß“-Kolumne 02.09.1985, Auszug aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 1.09.2005
- o. V.: Empfang für Rennfahrer Stefan Bellof, in Gießener Anzeiger vom 19.12.1984
- o. V.: Formel-1 Datenbank: Fahrerstatistiken seit 1950, URL: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/formel-1-datenbank/stats.php?subject=driver> [07.02.21]

- o. V.: Geschichte der Formel 1, URL: <https://www.was-war-wann.de/sport/formel-1/geschichte.html> [25.02.21]
- o. V.: Informationen zur Sendergruppe Sky Sport (Deutschland); URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Sky_Sport_(Deutschland)) [07. 02. 2021]
- o. V.: Sport im Westdeutschen Fernsehen, 28.08. 2017, URL: <https://www.bpb.de/gesellschaft/medien-und-sport/deutsche-fernsehgeschichte-in-ost-und-west/245676/sport-im-westdeutschen-fernsehen> [23.01.2021]
- o. V.: Standpunkt: Stefan Bellof und der Ruhm, in DIE WELT vom 4.12.1984 Heft Nr. 284
- o. V.: Stefan Bellof gibt heute Autogramme, in Gießener Allgemeinen Zeitung vom 9.12.1984
- Sport und Gesellschaft – Die gesellschaftliche Bedeutung des Sports aus Sicht des Staates, URL: <https://www.vibss.de/vereinsmanagement/vereinsentwicklung/strukturen-organisierter-sport/die-gesellschaftliche-bedeutung-des-sports-aus-sicht-des-staates/>
Inhaber und verantwortlich für den Inhalt: Landessportbund Nordrhein-Westfalen e.V., Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg, Deutschland
- Wyss, Peter: Stefan Bellof. Nachruf, in: Motorsport aktuell, Heft 37/1985, S. 24.

Literatur

- Beck, Daniel: Sportübertragungen; A. u.; Online im Internet; URL : http://www.medienheft.ch/kritik/bibliothek/k16_BeckDaniel.html [16. 02. 2021]
- Boi, Kathryn: Die Formel 1 als mediatisiertes Sportereignis; Springer Fachmedien Wiesbaden 2015
- Brandmeier, Sonja Und Schimany, Peter: Die Kommerzialisierung des Sports. Vermarktungsprozesse im Fußball-Profisport; Studien zur Sportsoziologie, Bd. 5 Hamburg: 1998
- Braun, Rainer und Kräling, Ferdi: Stefan Bellof – Eine viel zu kurze Karriere. Delius Klasing, Bielefeld 2005
- Deutscher Olympischer Sportbund (Hrsg.): Bestandserhebung 2006; Frankfurt
- Feddersen, Arne/ Jacobsen, Sven/ Maennig, Wolfgang: Sports Heroes and Mass Participation – The (Double) Paradox of the „German Tennis Boom“: Hamburg 2009
- Franken, Peter: Einzelsportler und ihre Fans: Eine soziologische Studie am Beispiel Michael Schumacher: Hamburg 2015
- Hackforth, Josef: Freizeit – Sport – Medien. 3 Vorträge; Berlin 1984; S. 8 und UFA Sports GmbH (Hrsg.): UFA Fußballstudie 1998, Marketinginformationen für Vereine, Medien und Werbung; Hamburg 1998;
- Holder, Felix: Die Wirkung von Sportlern als Testimonials in der Werbung. Unter Berücksichtigung der Auswahlkriterien am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, Göttingen 2010.
- Mikos, Lothar und Töpfer, Claudia: Forschungsbericht der Studie: „Analyse dramaturgischer und narrativer Strukturen erfolgreicher Familiensendungen“; Auftraggeber: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen, 2009

- Nimmervoll, Christian, Schumachers Crash mit Damon Hill in Adelaide 1994 war Absicht (21.02.2020), auf: <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/kai-ebel-schumachers-crash-mit-damon-hill-in-adelaide-1994-war-absicht-20042102?amp=1> [14.03.2023]
- Nixon II, Howard: Sport and the American Dream. New York 1984
- o.V.: Privat-TV – Die zweite Säule im dualen Fernsehsystem; 05.01. 2004
- Stein, Aartur Vom: Massenmedien und Spitzensport. Theoretische Konkretisierungen und ausgewählte empirische Analyse von Wirkungen der Mediensportrealität auf den Spitzensport in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt a. M. 1988
- Van Bottenburg, Maarten: Sport for All and Elite Sport: Do They Benefit One Another? Paper presented at the IX World Sport for All Congress. Oktober 2002.
- Wehmeyer, Jan, Die Medialisierung des Sports - Die Fußball TV-Vermarktung in Europa, mit besonderer Berücksichtigung der Konvergenzprozesse von Internet und TV, 2006
- Wipper, Herdin: Sportpresse unter Druck; Berlin 2003;

Internet

- Offizielle Stefan-Bellof-Homepage: <https://www.stefan-bellof.de/de> [07.02.2021]
- Facebook-Fangruppe: <https://www.facebook.com/StefanBellof> [07. 02.2021]
- Fanseite von Stefan Bellof: <http://www.stefan-bellof-tribute.de/> [07.02.2021]