

HOPPEGARTEN RÜSTET 2011 WEITER SPORTLICH AUF

Zehn Renntage und erstmals ein Gruppe I-Event – Saison 2010 mit sehr guter Bilanz

Der Nachwuchs startet auch hier voll durch – klein, aber schon gut ausgerüstet mit dem Programmheft der Rennbahn.

Die Stars der Turfszene gaben sich 2010 auf dem historischen Rasen der 142 Jahre alten Rennbahn Hoppegarten ein Stelldichein: Night Magic, die Klassestute aus München, Amico Fritz, der international bewährte Spitzensprinter aus Frankreich, Russian Tango, Albert Darbovens As aus Ravensberg, und das Brandenburger „Aushängeschild“ Vanjura begeisterten in den vier Rennen der Europa-Gruppe.

Doch jetzt will Rennbahn-Eigentümer Gerhard Schöningh sozusagen ganz hoch hinaus: „Für die Saison 2011 sind zehn Renntage geplant, einer mehr als im vergangenen Jahr. Am Sonntag, dem 24. Juli, wird erstmals seit der Einführung des Systems der Gruppe-Rennen in Europa im Jahre 1972 ein Rennen der Europa-Gruppe I in Hoppegarten ausgetragen. Drei Wochen nach dem Deutschen Derby treffen hier die besten Vertreter der Dreijährigen auf die älteren Cracks, ein ungemein reizvoller Jahrgangsvergleich.“ Der Wechsel eines der wichtigsten und wertvollsten deutschen Galopprennen von Düsseldorf nach Hoppegarten glich einer kleinen Sensation. „Es ist eine sehr attraktive Prüfung mit einer langen Tradition“, betont Gerhard Schöningh, „und als das Rennen sozusagen im Angebot war, habe ich es übernommen.“ Von 155 000 Euro stieg der Rennpreis auf 200 000 Euro. „Damit ist der Deutschland-Preis eines der vier am höch-



ten dotierten Galopprennen hierzulande.“ Keine Frage, dieses neue Event im Juli haben sich landesweit die Turffans dick im Kalender angekreuzt.

1888 wurde das über 2400 Meter führende Spitzenrennen als Großer Preis von Berlin aus der Taufe gehoben. Viele Sieger spielten in der Zucht eine bedeutende Rolle. Unvergessen vor allem die Namen von Herold (1920), Oleander (1928/1929), Schwarzgold (1940) sowie des dreifachen Gewinners Ticino (1942 bis 1944). Nach dem Zweiten Weltkrieg fand der Große Preis

von Berlin in Düsseldorf eine neue Heimat. Zu den brilliantesten Siegern zählten Luciano (1968), Lombard (1971, 1972), Acatenango (1986) und Lomitas (1991). Bei der Rückkehr in die alte Heimat im Jahr 1992 führte der Große Preis von Berlin über die Sprintdistanz von 1300 m der geraden Bahn, da mit dem im gleichen Jahr neu geschaffenen BMW EuropaChampionat ein hoch dotiertes 2400-m-Rennen die ursprüngliche Distanz abdeckte. Mit dem Untergang des Union Klubs im Jahr 2005 „starb“ auch der Grand Prix,

Die Stars der Turfszene sprangen und springen in Hoppegarten wieder aus den Startboxen.

Fotos: Frank Sorge



der nun seine gewiss glanzvolle Auferstehung feiern wird, nachdem man 1992 in Düsseldorf für einen Ersatz gesorgt hatte.

Rund herum bestimmen erneut das Diana-Trial (Gr. II, 65 000 Euro) und der Preis der Deutschen Einheit (Gr. III, 75 000 Euro) das hoch angeknüpfte sportliche Geschehen. „Der Preis der Deutschen Einheit wird zum dritten Mal von der in Brandenburg ansässigen Westminster Unternehmensgruppe gesponsert“, gibt Gerhard Schöningh zu verstehen, „das ist für Geschäftsführer Marian Ziburske eine Herzensangelegenheit, er liebt den Tag der Deutschen Einheit und diesen Renntitel. Seinem Ziel, das Rennen wei-

Renntermine 2011:

17. und 24. April

8. Mai

10. und 12. Juni

24. Juli

12. und 20. August

17. September

3. Oktober

ter sportlich aufzuwerten, wird er mit einer Erhöhung des Rennpreises näher kommen.“ Ein altes Thema neu aufleben lassen will Schöningh zu Pfingsten: „Ich versuche es erstmals wieder mit einem Meeting und Renntagen am Freitag sowie Sonntag und hoffe, dass Besucher aus dem ganzen Land ein stimmungsvolles Wochenende in Brandenburg und Berlin verbringen.“ Dabei ist am rennfreien Samstag an eine Veranstaltung (Konzert?) auf der Rennbahn gedacht.

An Initiativen und Ideen fehlt es dem „Macher von Hoppegarten“ also nicht. Immerhin zahlte sich beides bisher aus, wie die Bilanz von 2010 zeigt.

Bilanz 2010

Mit einem Besucherplus von 16 Prozent (Gesamt 2010: 63 200, Durchschnitt pro Renntag 7000), einem Rennpreisvolumen von 705 000 Euro (Plus von 38 Prozent zu 2009) und einem Plus beim Wettumsatz pro Rennen von 22 Prozent gilt Hoppegarten mittlerweile als ein Hoffnungsträger des deutschen Rennsports. Da war natürlich die Übernahme von tragenden Ereignissen des wegen der Insolvenz des Internationalen Clubs ausgefallenen Frühjahrsmeetings in

Iffezheim ein ganz besonderer Höhepunkt. Dieser Renntag am 6. Juni mit gleich zwei Gruppe-Rennen erinnerte an die „goldenen 1990er“ Jahre. So war auch der Brandenburger Landesvater beeindruckt. „Ich bin sehr froh über die positive Entwicklung von Hoppegarten“, sagte Matthias Platzek, „und dass sich mit Herrn Schöningh einer gefunden hat, der Verantwortung übernommen hat, der den Sinn und das Händchen dafür hat. Es macht richtig Freude, hier zu sein.“ Ordentlich „Leben“ kam wieder auf die in Deutschland einmalige, 1400 m lange gerade Bahn, eine ganz besondere Prüfungstrecke auf Herz und Nieren. Dort unterbot beim glanzvollen finalen Renntag am 3. Oktober (10 200 Zuschauer) der aus Hannover angereiste Shot to nothing mit 1:08,9 min (1200 m) sogar die erst im Juni aufgestellte Bestzeit von Amico Fritz (1:09,5 min).

Viel ist in den drei Jahren des Wechsels der Rennbahn Hoppegarten in Eigentum von Gerhard Schöningh passiert, doch müssen er und sein von unverhältnismäßig starken Veränderungen gekennzeichneter Mitarbeiterstab auch noch viel packen. Nicht zuletzt bei der Gewinnung von Sponsoren, zum anderen beim „Aufmöbeln“ der alten Gebäude besonders auf dem so genannten Gestütshof und der Stallungen in der Goethe- und Kiefernallee. Gerhard Schöningh hob hervor: „Ich freue mich sehr über die gute sportliche und wirtschaftliche Entwicklung der Rennbahn, die nur mit der breiten Unterstützung unserer Gäste, der Unternehmenspartner, Medien und der Besitzer und Aktiven des Rennsports möglich war. Mit mehr Renntagen, dem neuen Rennen der Europa-Gruppe I und dem Aufschwung der Hoppegartener Trainingszentrale wird Hoppegarten auch 2011 weitere Fortschritte machen auf dem Weg, seinen historischen Platz in der Spitzengruppe der deutschen Rennbahnen wieder zu besetzen.“

Jens Sorge