

Interview mit Gerhard Schöningh zur Situation in Berlin-Hoppegarten

„Das Land hat sich klar zu seiner Rennbahn bekannt!“

VON PATRICK BÜCHELER

HOPPEGARTEN > Am Sonntag steht auf der Hauptstadtrennbahn der zweite Jahresrenntag an. Wir haben mit Gerhard Schöningh über Hoppegarten gesprochen. In einer Fortsetzung des Interviews in einer der kommenden Ausgaben wird es rennsportpolitisch, dann folgen Fragen und Antworten zur Gesamtsituation des Rennsports und Schöninghs Rolle als Vize des Dachverbandes Deutscher Galopp.

Wie fällt Ihr Fazit des Saisonstarts in Hoppegarten aus?

Positiv. In meinen 15 Jahren war dieser Oster Sonntag der zweitbeste bei der Besucherzahl nach dem Overdose-Hype 2010 und der beste bei den Eintrittsgeldern, trotz nicht besonders gutem Wetter in der Vorwoche und am Morgen. Gute Zuwächse bei den Wetteinsätzen zu 2022 wie auch zum Vor-Coronajahr 2019 (auf der Bahn +13% und +20%, in der Außenwette +25% und +30% waren ebenfalls sehr erfreulich. Gute Felder, spannende Rennverläufe, Sonne in der zweiten Hälfte – ich glaube, alle Teilnehmer, Renntagspartner und Gäste hatten einen fantastischen Tag.

Michael Wrulich ist zum Ende der Saison 2022 ausgeschieden, wer hat die Aufgaben übernommen?

Ende 2022 hat uns neben Michael Wrulich auch Claudia Jahnke als Head of Events verlassen. Mein Freund Dietrich von Mutius ist wieder als Geschäftsführer an Bord und verantwortet die Bereiche Rennsport und Facility Management, ich habe von Michael die Verantwortung für Vertrieb, Ticketing und Events übernommen. Die Nachbesetzungen kommen erst noch. Eine erfahrene Vertriebsmitarbeiterin startet Anfang Mai, bei Events sind wir hoffentlich in der Endauswahl. Unser neuer Facility Manager und Rennbahnverwalter Paul Wilhelm Staschiok hat seinen ersten Renntag bestanden. Das in Teilen neue und momentan kleinere Team hat sich ohne Vorbehalte eingesetzt, toll kommuniziert, improvisiert und im Ergebnis einen tollen Renntag hingelegt.



Gerhard Schöningh



D a f ü r
bin ich allen sehr
dankbar, die Anstrengungen
wurden belohnt.

Was sehen die weiteren Planungen für das Rennjahr 2023 vor? Was sind die Highlights?

Die sportlichen Highlights sind unverändert mit sechs Grupperennen, sechs Listenrennen und einem Auktionsrennen. Die Sport-Welt-Leser kennen die sicher. Es bleibt wie im Vorjahr bei neun Renntagen, davon haben wir an fünf PMU-Tagen je zehn Rennen. Aus Besuchersicht wären mir mehr Renntage mit sieben bis acht Rennen lieber, doch in diesen nicht einfachen Zeiten macht es wirtschaftlich so mehr Sinn. Den Samstag des Grand Prix-Meeting machen wir in diesem Jahr nicht, der Grand Prix-Tag am 13. August ist mit dem Westminster Großer Preis von Berlin und jetzt drei Listenrennen noch mehr aufgewertet und wird besuchermäßig deutlich zulegen.

Gibt es Neuerungen gegenüber den Vorjahren?

2023 ist ein Zwischenjahr. Im Fokus stehen der Aufbau des neuen Teams und die strategische Weiterentwicklung des Geländes. Wir sind in den Endplanungen für die Sanierung der Haupttribüne und weiterer, wesentlicher Gebäude der Rennbahn, das bindet viel Zeit und Ressourcen. Wir hoffen, in 2023 starten zu können, werden aber nicht alles, was wir wollen, finanzieren können. Der Rahmen und die Planungen werden bis Ende des Jahres feststehen. Operativ möchten wir in allen Bereichen, unter anderem den Gastrobereichen, das Erlebnis für unsere Gäste verbessern. Ein weiterer Fokus werden das Ticketing und die Unternehmenspartner sein, in der Hauptstadtregion haben wir noch viele ungenutzte Chancen.

Massenbesuch bei der
Saisoneröffnung

Fotos: galoppfoto.de



Wie ist der Stand der politischen Diskussionen mit der Gemeinde rund um die Pläne zu einer Teilbebauung nicht benötigter Flächen? Das war ja ein großes Aufreger-Thema.

Die Gemeinde ist nur eine große politische Baustelle. Einen wichtigen Fortschritt haben wir Ende 2022 mit dem Land Brandenburg erzielt. Wir haben argumentiert, dass Hoppegarten mit 208 Hektar das größte Areal aller deutschen Rennbahnen und als einzigen Status eines national bedeutenden Denkmals hat. Das Areal ist so groß wie der Berliner Tiergarten, die Fläche der Grasbahn ist 2,5 Mal grösser als zum Beispiel Dortmund, hier stehen 40 größtenteils denkmalgeschützte Gebäude.

Denkmalschutz kostet bekanntlich Geld...

In der Tat. Unterhalt und Pflege der Liegenschaft sind immens teuer, bisher erhielten wir keinerlei Unterstützung von Kommune oder Land. Für 2023 und 2024 erhalten wir nun einen sechsstelligen Betrag, und zwar für den Betrieb und Unterhalt der Rennbahn als national bedeutendes Garten- und Baudenkmal. Eine Bezuschussung des Rennbetriebs wollte die Politik ausdrücklich nicht. Ich hoffe, dass wir diesen Zuschuss auch langfristig erhalten. Das war harte politische Arbeit, ich bin unserem Landtagsabgeordneten Jörg Vogelsänger, den zuständigen Ministern, der Staatskanzlei, den Vorsitzenden der damit befassten Landtagsausschüsse und unserem Landrat für ihre

Unterstützung sehr dankbar, damit hat sich das Land klar zu seiner Rennbahn bekannt.

Wie sieht es mit der Gemeinde aus?

Mit der Gemeinde Hoppegarten haben wir leider noch keinen Fortschritt. Im Herbst wurden die Gespräche wieder aufgenommen, es wurde eine Arbeitsgruppe Rennbahn gegründet, der Vertreter aller Fraktionen angehören. Einige Gemeindevertreter können nicht nachvollziehen, warum der Betrieb der Rennbahn bisher pro Jahr gut eine Million Euro kostet und uns aufgefordert, den Finanzbedarf der Rennbahn im operativen wie im investiven Bereich plausibel zu machen. Danach wollen wir in konkrete Gespräche einsteigen, wie dieser Finanzbedarf gedeckt werden kann – durch Veranstaltungen, durch eine bauliche Entwicklung oder durch andere Lösungen, die beide Seiten im Moment noch nicht sehen. Wir sind mit dem Liefern der Unterlagen leider einige Monate im Verzug. Die Verhandlungen mit dem Land zu den jetzt im Haushalt eingestellten Fördermitteln waren sehr aufwändig, die Beantragung und die Verausgabung sind es genauso. Wir müssen wie ein öffentlicher Auftraggeber agieren und müssen dafür in diesem Jahr ca. 20 Vergabeverfahren durchführen. Auch die Planung unseres Investitionsprojektes erfordert viel Zeit und Energie, in dieser Phase sind bereits zehn Planer und sonstige Dienstleister involviert. Die Umstellungen in der Mannschaft hier taten ein Übriges. Ich hoffe, dass wir Mit-

te des Jahres bereit sind, die Gespräche mit der Gemeinde fortzuführen.

Wie stehen Sie aktuell zum Investment in Hoppegarten? Sagen Sie sich, trotz allem gut, dass ich es gemacht habe?

Wissen Sie, eine Rennbahn ist keine Aktie, die Sie mal eben verkaufen oder verkaufen, es ist eine Spezialimmobilie, wenig fungibel. Ich habe es nie als reines Investment gesehen, es ist eher eine Aufgabe, und zwar eine komplexe und anstrengende. Unter reinen Renditegesichtspunkten hätte ich das auch nie gemacht. Nur mal ein kleines Beispiel - Sie müssen mit sechs politischen Sphären interagieren – den Gemeinden Hoppegarten und Neuenhagen, dem Landkreis, den Ländern Brandenburg und Berlin und dem Bund. Sie sind Kurator eines wichtigen Denkmals mit allem, was da dranhängt. Natürlich sehne ich mich manchmal nach einer anderen Tätigkeit. Es reizt mich

aber, gute Lösungen für schwierige Aufgaben zu finden, ich habe die Rennbahn, die Region und die Menschen hier – trotz meines großen Faibles für England und London – schon lieb gewonnen.

Bedeutet quasi auch eine emotionale Bindung.

Wenn Sie sich nicht ganz einbringen, haben Sie keine Chance bei so einem Projekt. Entscheidend für mich ist, dass mir die Arbeit mit meinem Team und die zahlreichen Kontakte Freunde machen und gute Ergebnisse bringen. Mindestens so wichtig ist die strategische Entwicklung. Das Land Brandenburg und der Landkreis Märkisch-Oderland stehen hinter der Rennbahn. Wir müssen jetzt „nur“ noch mit der Rennbahngemeinde Hoppegarten eine Lösung finden, die der Rennbahn eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit erlaubt. Anspruchsvoll, aber machbar.

AKTUELLES

Deutsche Gruppestarter in Mailand

Mit starker deutscher Beteiligung wird am Samstag in Mailand der Premio Ambrosiano gelaufen. In dem mit 88.000 Euro dotierten Gruppe III-Rennen über 2000 Meter, das in der Vergangenheit schon häufiger von deutschen Pferden gewonnen wurden, ist Andreas Wöhler mit dem Fährhofer Panjari (Eduardo Pedroza), sowie Darius Racings Bukhara (Jozef Bojko) vertreten. Karoly Kerekes bietet für Besitzer Kurt Fekonja Sean (Luca Maniezzi) auf. Auch der von Waldemar Hickst trainierte Pirouz, wie Bukhara im Besitz von Darius Racing, wird auf der Rennbahn San Siro starten, er soll von Correntin Berge geritten werden.

Mannheim braucht Starter

Der Badische Rennverein Mannheim-Seckenheim e.V. bittet alle Trainer und Besitzer dringend um weitere Starter für den Renntag am 07.05. „Sollte keine ausreichende Zahl von Pferden zusammenkommen, wird der Renntag nicht stattfinden können. Diese wäre sowohl für die Mannheimer Rennbahn als auch für den gesamten Rennsport im Südwesten ein schwerer Schlag“, heißt es von Seiten des Veranstalters. „Mannheim ist seit vielen Jahren die Rennbahn mit den meisten Renntagen im Südwesten und hat den Rennbetrieb auch zu Coronazeiten nahezu ohne Einschränkungen aufrecht erhalten.“

Kariereende für Mountaha

Eine bittere Nachricht kommt aus dem Gestüt Schlenderhan: die Klassestute Mountaha muss ihre Karriere beenden und kehrt ins heimische

Gestüt zurück. Mountaha zog sich in der Abschlussarbeit für einen geplanten Gruppe-Start am kommenden Wochenende einen Sehenschaden zu, der nun den Schlusstrich unter die Rennlaufbahn setzt. „Sie kommt jetzt erstmal nach Hause und kuriert in aller Ruhe die Verletzung aus, im Herbst machen wir dann unsere Deckpläne und schauen, zu welchem Hengst sie gehen wird“, sagt Georg Baron von Ullmann zur Sport-Welt.

Immer wieder Mullins

Das war ein Thriller, aber am Ende hat sich der Favorit Energumene (1,2) zum Start des Punchestown Festivals am Dienstag die Champion Chase (300.000 Pfund) der Gruppe I sichern können. Gegen den elfjährigen Außenseiter Chacun Pour Soi musste der zwei Jahre jüngere Energumene seine ganze Klasse aufbieten. Nach 3219 Metern brachte er dann aber eine dreiviertel Länge Vorteil ins Ziel. Willie Mullins und Paul Townend waren auch das siegreiche Gespann in der Champion Novice Hurdle (125.000 Pfund) der Gruppe I über 3310 Meter. Hier gewannen sie mit dem 1,6:1-Favoriten Facile Vega, der II Etait Temps überlegen mit siebeneinhalb Längen auf den Ehrenplatz verwies. Die Champion Novice Chase (125.000 Pfund) der Gruppe I über 4883 Meter wurde zur Beute des sechsjährigen Feronily (8,0), der von Emmet Mullins, einem Neffen von Willie Mullins, vorbereitet wird. Unter Donagh Meyler verwies der Sohn des von Georg Baron von Ullmann gezogenen Getaway Appreciate It mit eindreiviertel Längen auf Rang zwei.



Die Dachverbands-Führung - Der Präsident und seine beiden Vizes (von rechts) - Dr. Michael Vesper, Gregor Baum, Gerhard Schöningh

Maidensieger der Woche



ASGARD

21.04., STRASSBURG, 2000 METER, KATEGORIE D

ZÜCHTER: Larissa Kneip/Frankreich

BESITZER: Adolf Eck

TRAINER: Carmen Bocskai

VATER: Der achtjährige Scat Daddy-Sohn Seabhac war lediglich zweijährig zweimal am Start, wobei er auf Gras in den zur Grup-

pe II zählenden Pilgrim Stakes über 1700 Meter im Belmont Park erfolgreich war. Er begann 2019 als Deckhengst im Haras de Saint Arnould in Frankreich, die jetzigen Dreijährigen sind somit sein erster Jahrgang. Er hat bereits einige Sieger gestellt, sein Sohn Angers war im vergangenen Jahr Dritter im hochdotierten Auktionsrennen am Arc-Wochenende in Longchamp. In dieser Saison wechselte er in das Haras du Taillis, wo er in diesem Jahr für 3.000 Euro deckt.

MUTTER: Die elfjährige Literato-Tochter Inarretable siegte bei 28 Starts in Frankreich in vier Rennen, wobei sie auf Distanzen von 1600 bis 3000 Metern erfolgreich war. Asgard ist ihr erstes Produkt, ihr zweiter Nachkomme ist zweijährig, stammt von Sommerabend, heißt Rum Tum Tugger und ist in Frankreich bislang zweimal unplatziert gelaufen. Im vergangenen Jahr brachte Inarretable eine Stute nach Stormy River, in dieser Saison brachte sie ein von Yafta stammendes Stutfohlen zur Welt. Inarretable ist als Tochter der ungeprüft in die Zucht gegangenen Gaily Zest (St Jovite) eine rechte Schwester der Listensiegerin Lettre de Chateau sowie eine Halbschwester der auf Listenebene platzierten Joiedargent (Kendargent). Inarretables Großmutter Celestial Bliss (Relaunch) ist Mutter von Celestial Woods (Forestry), Mutter des Gruppe I-Siegers und Deckhengstes Bobby's Kitten (Kitten's Joy) sowie des Gruppe II-Siegers Camelot Kitten (Kitten's Joy), der ebenfalls Stallion wurde.

FAZIT: Nach einem bereits ordentlichen Debüt zeigte Asgard bei seinem zweiten Start weitere Verbesserung und war am Ende in Straßburg ein leichter Sieger. Da er in Deutschland keine Nennungen besitzt und in Frankreich als Inländer gilt, dürfte er wohl im Nachbarland weitermachen. Eine Classe 2-Prüfung wäre nach dem Maiden-sieg der logische, nächste Schritt. **GG**

	1. Generation	2. Generation	3. Generation
ASGARD 3j. Hengst	Seabhac	Inarretable	Johannesburg
			Love Style
			Curlin
			Maggy Hawk
			Kendor
ASGARD 3j. Hengst	Inarretable	Gaily Zest	La Cibeles
			St. Jovite
			Celestial Bliss
			Scat Daddy
			Curlin Hawk
ASGARD 3j. Hengst	Inarretable	Gaily Zest	Literato
			Literato

Züchter: Larissa Kneip/Frankreich

Besitzer: Adolf Eck