



Begrabt die Doppelrennbahn an der Kehre des Geläufs!

DIE LINKE zum Ausbau
der Horner Rennbahn

Joachim Bischoff/Michael Joho

DIE LINKE.

Fraktion in der
Hamburgischen Bürgerschaft

Vorwort

Auch wir, die wir erstmalig als LINKE seit 2008 in der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte vertreten sind, haben das Vorhaben »Doppelrennbahn« von Anfang an skeptisch gesehen. Bereits im November 2009 haben wir uns in unserer Fraktionsbroschüre MITTLINKS kritisch mit den Plänen auseinandergesetzt (auch im Internet abrufbar unter <http://www.linksfraktion-hamburg-mitte.de/>).

Wir sehen nicht ein, warum ausgerechnet eine sündhaft teure Doppelrennbahn für Traber und Galopper Horn »nach vorne bringen« soll. Die dafür eingeplanten Steuergelder gehören in den Breitensport. Allein das Ausschreibungsverfahren kostet circa 1,4 Millionen Euro – angesichts der Wirtschaftskrise und der sozialen Situation im Stadtteil ist das schlichtweg verantwortungslos. Davon unabhängig befürworten wir das neue Stadtteilzentrum in Horn, das durchaus ohne Doppelrennbahn realisiert werden kann.

In einigen bezirklichen Gremien kamen wir bisher mit dem Projekt »Doppelrennbahn« in Berührung: In der Bezirksversammlung führten wir eine Diskussion über BürgerInnenbeteiligung. Diese wollen wir in der Tat, aber nur, wenn es ein ergebnisoffenes, transparentes Verfahren gibt, das die Doppelrennbahn nicht von vornherein als Fakt voraussetzt.

Im Stadtplanungsausschuss legte uns die Verwaltung im Mai 2010 den aktuellen »Masterplan« vor, der allerdings das – längst überfällige – Verkehrskonzept für die Rennbahnstraße und den Kreuzungsbereich vor der U-Bahn Horner Rennbahn vermissen lässt und eine deutlich eingeschränkte Freizeitfläche ausweist.

Im Regionalausschuss Horn/Hamm/Borgfelde sind wir beim Thema Horner Rennbahn nur »per Kenntnisnahme« beteiligt. Das ist äußerst bedauerlich, denn hierher kommen die Bürgerinnen und Bürger, und hier sitzen die PolitikerInnen aus dem Stadtteil.

Wir bleiben dabei: Wir wollen kein Millionengrab in Horn, stattdessen ein Bürgerbeteiligungsverfahren, bei dem Alternativen zur Doppelrennbahn entwickelt werden!

Sandra Clemens, für die Bezirksfraktion DIE LINKE

Begrabt die Doppelrennbahn an der Kehre des Geläufs

DIE LINKE zum Ausbau der Horner Rennbahn

Joachim Bischoff

Michael Joho



Inhalt

1. Hamburg und der Pferdesport	4
2. Die Ursprünge der Rennbahnen in Horn und Bahrenfeld	6
3. Von der Krise im Pferdesport zu den Planungen für eine Kombibahn	6
4. Die Kombibahn in Horn – ein Projekt der ganz großen Koalition	8
5. Auswirkungen der Kombibahn-Planungen für Horn	9
6. Auf der Suche nach einem privaten Investor	11
7. Der Masterplan für die Horner Rennbahn	12
8. Die Kombibahn und DIE LINKE	13

4 1. Hamburg und der Pferdesport

»Am vorigen Donnerstage wurde nun hier der erste Pferdemarkt auf dem Schulterblatte gehalten, und sowohl Käufer als Verkäufer kehrten fröhlich und zufrieden von selbigem heim. Man muß indessen auch gestehen, daß keine Stadt sich so zum Pferdehandel eignet als Hamburg.« (»Zeitung für Pferdeliebhaber«, 1826)

»Einen so schnellen und bedeutsamen Aufschwung wie Horn hatte noch keine Bahn in Deutschland aufzuweisen.« (»Blätter über Pferde und Jagd«, 1856)

Ganz in diesem Sinne der historischen Tradition argumentiert der schwarz-grüne Senat der Freien und Hansestadt Hamburg:

»Die Austragungen der Veranstaltungen Deutsches Derby im Galopprennsport ... haben in Hamburg eine jahrhundertelange gewachsene Tradition. Seit 1869 findet das diesjährige 141. Deutsche Derby auf der Rennbahn in Hamburg-Horn statt. Es ist eines der ältesten Pferderennen außerhalb Großbritanniens und neben seinem Stellenwert als wichtigstes deutsches Galopprennen ist das Hamburger Derby-Meeting der jährliche Höhepunkt des Galopprennsports. Somit stellt das Derby-Meeting eines der bedeutendsten Ereignisse im Pferdesport weltweit dar. Trotz der Begeisterung der Menschen für den Pferdesport verzeichnet die Durchführung der Großveranstaltung nicht nur in Hamburg seit längerem Defizite. Auf Grund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist es für die Veranstalter des Derby-Meetings ... immer schwieriger oder gar unmöglich geworden, Sponsoren für die Ausfinanzierung der hochkarätigen Veranstaltungen zu finden.« (Drucksache 19/6087)

**Pferderenn-
sport in HH:
zunehmend
teures
Vergnügen**

»Der Verfall der Wetteinnahmen hat viele Veranstalter geschafft: Neben Iffezheim waren oder sind unter anderem die Vereine in Frankfurt, Berlin-Hoppegarten, Gelsenkirchen, Hannover, Krefeld, Leipzig und Halle in der Insolvenz. An einigen Standorten haben sich die Clubs neu gegründet und führen die Geschäfte weiter. Jeder hilft sich, wie es geht. Und meistens geht es nur mit Hilfe der Stadt, mit öffentlichem Geld also.« (»Frankfurter Allgemeine Zeitung«, 28.8.2009)

»Die Gesamtkosten für das Galoppderby betragen im Jahr 2010 entsprechend der Etatplanung des Veranstalters 3.809.674 Euro. Zur Sicherung der Durchführung des Galoppderbys werden als öffentlicher Zuschuss 400 Tsd. Euro ... benötigt. Da der Erhalt des Derbys derzeit ohne Unterstützung der Freien und Hansestadt Hamburg nicht möglich ist, wurde dem HRC (Hamburger Renn-Club) eine entsprechende Unterstützung zur Durchführung und Sicherung des Derbys seit 2007 gewährt.« (Mitteilung des Senats vom 4.5.2010, Drucksache 19/6087)

»Zum zweiten Mal rettet Kaffeekaufmann Albert »Atti« Darboven das Galoppderby: Wie schon im Vorjahr wird der Wettstreit um das Blaue Band auf der

Rennbahn in Hamburg-Horn unter dem Patronat seiner Firma gestartet.« (»Hamburger Abendblatt«, 7.5.2010) 5

Viele Jahrzehnte liegen zwischen diesen Meldungen. Die beiden älteren veranschaulichen, dass Hamburg im 19. Jahrhundert auf Grund seiner engen Beziehungen zu England als der »Wiege des Vollbluts« (wie es Carl Düsterdieck in seinem Buch »Galopp durch die Jahrzehnte« 1947 ausgedrückt hat) eine wichtige Rolle im deutschen Pferdesport spielte. Sie zeigen aber auch, so der Inhalt der beiden Jetztzeit-Zitate, dass der Pferdesport zu Beginn des 21. Jahrhunderts in einer tiefen Krise steckt und nur noch durch erhebliche staatliche Zuwendungen und privates Sponsoring am Leben erhalten werden kann.

Spätestens seit dem Jahr 2006 verfolgte der damals noch CDU-alleingeführte Senat das selbst gesteckte Ziel, mit einer viele Millionen schweren Investition dem hamburgischen Pferderenn- und -wettsport auf die Sprünge zu helfen. Seit nunmehr vier Jahren geht es darum, die Trabrennbahn in Bahrenfeld aufzulösen und mit der Galopprennbahn in Horn zu einer neuen Doppel- oder Kombibahn auf dem Horner Gelände zusammenzuführen.

**Kombibahn
als Millionen-
investition**

Der Plan ist inzwischen so weit gediehen, dass die verantwortliche Umsetzung – wie die allermeisten baulichen Maßnahmen – auf den zuständigen, von der SPD und der GAL dominierten Bezirk Hamburg-Mitte übergegangen ist. Der wiederum kündigte Anfang Oktober 2009 endlich eine »Planungsmediation« an, um wenigstens etwas mehr Transparenz für die bis dato außen vor gehaltene Bevölkerung zu schaffen. Doch abgesehen von Debatten in den bezirklichen Ausschüssen und einer im Herbst 2009 durchgeführten Informationsveranstaltung in Horn hat es bisher keinerlei Bürgerbeteiligung gegeben.

DIE LINKE hat sich sowohl auf der Bürgerschafts- als auch auf der Bezirksversammlungsebene von Anfang an, d.h. seit ihrem Einzug in diese parlamentarischen Gremien im Jahre 2008, entschieden gegen das Projekt ausgesprochen. Wir halten den Einsatz von mindestens 31,4 Mio. Euro, die der Senat dafür bereits in den Haushalt eingestellt hat, für völlig aberwitzig.

**Bürger zahlen
& bleiben au-
ßen vor**

Mitten in einer tiefen Wirtschafts- und Finanzkrise mit den daraus folgenden drastischen Kürzungen im Sozial-, Bildungs- und Kulturbereich ein solches Leuchtturmvorhaben im Interesse einiger Pferdenarren zu bedienen, ist eine politische Fehlentscheidung sondergleichen. Und den BürgerInnen in Horn wird nicht nur ein Teil ihres Freizeitparks genommen, sie werden absehbar auch mit neuen Belastungen konfrontiert, die durchaus noch vermeidbar wären – wenn der Senat und der Bezirk Mitte von dem Megaprojekt endlich Abstand nähmen!

Mit der vorliegenden Broschüre stellen die Bürgerschaftsfraktion und die Bezirksfraktion der LINKEN in Zusammenarbeit mit der Stadtteilgruppe Hamm/Horn/Borgfelde der Partei die Entwicklung des Kombibahn-Plans zusammenfassend dar und begründen ihre Gegenpositionen.

6 2. Die Ursprünge der Rennbahnen in Horn und Bahrenfeld

Seit den 1830er Jahren werden im Hamburger Raum Pferderennen durchgeführt. Es sind überwiegend Kaufleute, die im deutsch-englischen Handel tätig sind, und Männer aus der Adelskaste, die sich Pferde erlauben können und ihren Spaß am Pferdetoto haben.

Begonnen hat alles 1835 auf der Hamburg-Wandsbeker Bahn, die damals noch auf dänischem Gebiete lag. Die Revolution 1848 machte dem Treiben allerdings ein jähes Ende. 1852 ging es dann weiter, auf einem privaten Gelände, der Hamburg-Lokstedter Bahn. In diesem Zusammenhang entstand am 23. Februar 1852 der »Hamburg-Lokstedter Rennclub«, dem die Durchführung der Derbyveranstaltungen oblag.

**1855: erste
Pferderennen
in Horn**

Die Geburtsstunde der Horner Bahn schlug, als die Lokstedter Bahn nicht mehr ausreichend schien. Erstmals fanden in Horn am 28./29. Juli 1855 Pferderennen statt. Der Hamburg-Lokstedter Club legte seinen alten Namen ab und konstituierte sich als »Hamburger Renn-Club« (HRC) neu. Dessen Geschichte ist seit nunmehr 145 Jahren eng mit dem Geschehen in Horn verbunden. Mit der erstmaligen Austragung des (Nord-)Deutschen Derbys im Juli 1869 hat die Horner Rennbahn sozusagen ihre offiziellen Weihen erfahren.

Während Horn sich als Zentrum der Galopper herauskristallisierte, fanden die Traber ihr Wirkungsfeld in Bahrenfeld. Seit 1880 werden hier regelmäßig Traberrennen veranstaltet, in den letzten Jahren meist donnerstags und sonntags. Das Gelände dient auch zur Durchführung von Freilichtkonzerten.

3. Von der Krise im Pferdesport zu den Planungen für eine Kombibahn

**Hamburg –
»Stadt des
Pferdesports«?**

Es ist nicht unser Anliegen, eine kritische Geschichte des Hamburger Pferdesports und seiner mit Macht und Mächtigen verbundenen Entwicklung zu liefern. Vielmehr geht es um die Probleme der Gegenwart. Und um eine Disziplin, die mit 8.500 ReitsportlehrerInnen auf 4.000 Pferden in 70 Reit- und Fahrvereinen, 50 Reithallen und auf 120 km Reitwegenetz in Hamburg präsent ist, einer »Stadt des Pferdesports«, wie insbesondere die CDU gerne und oft betont.

Die Probleme nahmen ihren Ausgang Ende der 1990er Jahre. Damals wurde verstärkt um die Zukunft des Pferde(wett)sports in Hamburg debattiert, flankiert von einigen Skandalchen und Pleiten. Aufgrund ungünstiger Ertragslagen schien es ab Anfang der 2000er Jahre immer drängender, die Ressourcen zu bündeln und vorhandene Anlagen zu modernisieren. Denn beide einmal mit Pomp begründete Anlagen steckten in einer tiefen Krise: Die Rennbahn in Horn erwirtschaftete ein jährliches Defizit von rund 0,4 Mio. Euro, Bahrenfeld stand mit einem jährlichen Minus von 0,65 Mio. Euro sogar noch schlechter da.

Anfang September 2006 gab der Senat daher beim Immobilien- und Entwicklungsunternehmen »Ernst & Young Real Estate« mit Sitz an der Rothenbaumchaussee ein Gutachten in Auftrag. Der Inhalt lautete, zu prüfen, wie die beiden Zentren künftig kostendeckend betrieben werden könnten, ohne dabei den Ruf Hamburgs als »Pferdehauptstadt« aufs Spiel zu setzen. Alleine dieses erste Gutachten sollte schon mal rund 100.000 Euro verschlingen, umfasste ca. 200 Seiten und wurde bei der erstmaligen Präsentation zum 1. Dezember 2006 als »streng geheim« eingestuft.

**Defizite in
Horn und
Bahrenfeld**

In dem bis heute nicht veröffentlichten Gutachten wurde empfohlen, die Trabrennbahn in Bahrenfeld aufzugeben, das Gelände zum Preis von 70 bis 125 Mio. Euro zu verkaufen und eine Kombibahn zu errichten. In die Überlegungen einbezogen war damals zunächst eine völlig neu angedachte Doppelrennbahn in Wilhelmsburg. Stadtentwicklungs- und Finanzbehörde hielten einige Zeit an einem solchen Plan fest, natürlich im Rahmen des anvisierten »Sprungs über die Elbe«. Doch entgegen den Vorstellungen u.a. auch von Traber-Präsident Jürgen Hunke wurde dieser »große Wurf« abgelehnt. Ein kompletter Neubau in Wilhelmsburg oder Georgswerder würde mit bis zu 100 Mio. Euro erheblich mehr Geld kosten als der 25 bis 40 Mio. Euro erfordernde Ausbau in Horn.

Damit war Horn zum Favoriten gekürt, und der Senat bzw. die Sportbehörde gaben bei der Firma Ernst & Young eine Erweiterung ihres ursprünglichen Gutachtens in Auftrag, das alles in allem 111.919,50 Euro kosten sollte. Die am 3. April 2007 vorgelegte »Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer kombinierten Pferderennbahn (Traben und Galopp)« wurde wiederum nicht veröffentlicht. Erst durch wiederholtes Insistieren in der Bürgerschaft war es den Abgeordneten im Jahre 2009 möglich, Einblick in die Gutachten zu nehmen. Kein Wunder, dass die Studien unter Verschluss gehalten wurden und werden, dokumentieren sie doch, wie riskant eine Investition im Pferdesport angesichts rückläufiger Resonanz sein würde.

**Teure Gutach-
ten, gut ver-
schlossen**

Trotzdem fiel Anfang Juni 2007 die Entscheidung für ein solches Projekt. Zu diesem Ergebnis war, ohne Debatte im Senat, ein Lenkungsausschuss gekommen, der mehrere Monate unter Federführung von vier beteiligten Staatsräten getagt hatte. Damit war endgültig der Schlussstrich gezogen unter einem etwai- gen Projekt in Wilhelmsburg, und für Bahrenfeld wurde eine Auflösung im Jahre 2009 anvisiert. Vor dem Hintergrund des Gutachtens von Ernst & Young wurden die Umbaukosten in Horn erneut mit 30 bis 50 Mio. Euro berechnet. Dafür sollten u.a. die historische Haupttribüne abgerissen werden und das Waagege- bäude und der Führring in die neuen, zweistöckigen Tribünenbauten integriert werden. Pikant war damals die »streng geheime« Bestrebung, neben den Tra- bern und Galoppnern noch einen dritten Partner in die Betreibergemeinschaft für die Kombibahn zu holen: den Scheich von Katar.

8 4. Die Kombibahn in Horn – ein Projekt der ganz großen Koalition

**Kombibahn:
Projekt im
Konsens?**

Die nächste Etappe waren die Neuwahlen zur Hamburgischen Bürgerschaft und zu den Bezirksversammlungen im Februar 2008. Hier zeichnete sich ab, dass die Kombibahn in Horn endgültig zum parteiübergreifenden Projekt einer ganz großen Koalition geworden war. Im Vertrag zwischen der CDU und der GAL wurde für die künftige Senatsarbeit festgelegt: »Über die Verlagerung der Trabrennbahn vom Volkspark nach Horn wird zügig entschieden. Die Absichten zur Aufwertung des Stadtteilzentrums Horn sind dabei zu berücksichtigen.« Und in der Koalitionsvereinbarung von SPD und GAL für den Bezirk Mitte hieß es: »Die Koalitionspartner wollen insbesondere, dass a) die Horner Rennbahn zur Kombibahn umgestaltet und das in der vergangene Legislaturperiode von SPD und GAL geforderte Mediationsverfahren begonnen wird, b) Horn wieder einen Mittelpunkt bekommt, in dem die Zentrumsentwicklung vorangetrieben wird. Dazu muss der Senat zügig über die Pläne zur Rennbahn entscheiden.«

**Stadtteilzent-
rum: nur mit
Kombibahn?**

In diesen beiden dürren Auszügen aus den jeweiligen Koalitionsverträgen wird deutlich, dass man beim Umbau der Horner Anlage zur Kombibahn durchaus mit Widerständen und Protesten rechnete. Um Druck aus der Sache zu nehmen, war seit damals ein Mediationsverfahren – eine Art Bürgerbeteiligung – zur Klärung und Lösung der Widersprüche im Gespräch. Den Horner BürgerInnen wollte man die Doppelrennbahn aber nicht nur durch eine Mediation schmackhaft machen, sondern es wurde auch ein seit Jahren gefordertes und längst überfälliges Projekt ins Auge gefasst: die Schaffung eines Stadtteilzentrums Horn. Das eine hat mit dem anderen zwar eigentlich gar nichts zu tun, aber die CDU-SPD-GAL-Verbindung verspricht das Bürgerhaus seitdem nur in Verbindung mit der Kröte Doppelrennbahn.

**Neue Mitte
Horn – wie-
derbelebt?**

Dazu sei etwas länger aus einer Senatsmitteilung vom 23. Juni 2009 zitiert (Drucksache 19/3347): »In seiner Sitzung am 6. Dezember 2005 hat der Senat die Aufnahme des »Entwicklungsraumes Billstedt/Horn« in das Programm der »Aktiven Stadtteilentwicklung 2005-2008« beschlossen (Drucksache 18/1368). Die Projekte und Maßnahmen der Stadtteilentwicklung tragen dazu bei, Teilräume zu stabilisieren und sie als attraktive und lebenswerte Orte zu stärken. Mit Blick auf die Überlegungen zur Errichtung einer zukünftigen Doppelrennbahn am Standort Horn wurde im Jahre 2007 ein aktiver Einstieg in eine umfassende Rahmenplanung zur Zentrumsentwicklung in Horn zunächst zurückgestellt. Nun soll auf Grund der Planung für die neue Doppelrennbahn die Rahmenplanung für die »Neue Mitte Horn« wieder aufgenommen und zeitnah realisiert werden. Durch die Schaffung einer Doppelrennbahn ist ein erheblicher Bedeutungsgewinn für Hamburg-Horn und im Speziellen für den Bereich rund um die U-Bahnstation Horner Rennbahn zu erwarten. Damit einhergehend kann eine bessere Wahrnehmbarkeit der Grünfläche »Horner Rennbahn« erreicht werden. (...) Für

den Bezirk Altona würden der Bau einer Doppelrennbahn und die damit verbundene Möglichkeit der Entwicklung der Fläche der Trabrennbahn Bahrenfeld ein großes städtebauliches und landschaftsplanerisches Potenzial eröffnen. Der mit einer Wohnungsbauentwicklung erzielbare Grundstückserlös würde einen erheblichen zusätzlichen Beitrag zur Finanzierung des Deckels über die Bundesautobahn (BAB) A 7 leisten.« 9

Hier wird nicht nur die Verknüpfung von Stadtteilzentrum und Kombibahn deutlich, in dieser Senats-Drucksache wird auch ein weiterer Zusammenhang (die Teil-Finanzierung des Deckels über die Autobahn bei Bahrenfeld aus dem Verkauf des Geländes der Trabrennbahn) hergestellt. Auch der A 7-Deckel ist nicht ohne Probleme geblieben, gab es doch Bemühungen einer Initiative von KleingärtnerInnen gegen die Auflösung bzw. Verlagerung ihrer Grundstücke. Der Senat evokierte das Verfahren allerdings und unterließ damit ein absehbar erfolgreiches Bürgerbegehren. Mit der o.a. Senats-Drucksache ging die Verkündung einher, dass der Senat am 23. Juni 2009 im Vorwege schon einmal 1,4 Mio. Euro »für die Projektplanung einer Doppelrennbahn am Standort Hamburg-Horn« bewilligt habe. Weitere 25,4 Mio. seien für den Zeitraum 2009 bis 2012 bereits im Etat eingestellt, noch einmal 6 Mio. kämen aus dem beabsichtigten Verkauf der Trabrennbahn in Bahrenfeld hinzu. Summa summarum würde die Stadt also 31,4 Mio. Euro investieren, davon ca. 30 Mio. für Investitionen und 1,4 Mio. für Planungs- und Personalkosten. »Weitere Investitionskosten wären durch private Investoren zu tragen. Die Doppelrennbahn soll privatwirtschaftlich betrieben und nachhaltig bewirtschaftet werden.« (Presseerklärung des Senats vom 23.6.2009) Dies muss man sich vor Augen führen: Bei einer kalkulierten »Gesamtinvestitionssumme von 60 Mio. Euro« (laut Drucksache 19/3347) gibt die Stadt die »gedeckelte« Hälfte dazu, die anderen 50% stammen von einem oder mehreren privaten Investoren, die die Rennbahn betreiben und den wirtschaftlichen Nutzen daraus ziehen können.

**Bahrenfeld,
A 7-Deckel
& Horn**

5. Auswirkungen der Kombibahn-Planungen für Horn

Nach dieser sport- und finanzpolitischen Richtungsentscheidung des Senats ging die konkrete Planung und bauliche Umsetzung weitgehend auf den Bezirk Hamburg-Mitte über. In einem Papier des bezirklichen Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung vom 4. September 2009 wurden die zu klärenden Probleme zusammengefasst: Bebauungskonzept, Verkehrs- und Lärmbelastungen, öffentliche Parknutzung und »Zweitnutzung«. Angedeutet wird in dem Papier, dass von den 35 ha Gesamtfläche in Zukunft nur noch ca. 10 ha als »Grün- und Erholungslandschaft im zentralen Bereich« und knapp 5 ha »einrahmende Grünflächen« erhalten bleiben. »Die vorhandenen Angebote sollen weiterhin unentgeltlich nutzbar sein. Besondere ergänzende Angebote gegen Eintrittsgeld sind

10 jedoch möglich.« Wer als Privatier bis zu 30 Millionen investiert, möchte diese Summe natürlich wieder – möglichst gewinnbringend – einspielen. Als mögliche kostenpflichtige Nutzungen des Geländes werden konkret angeführt Ponyreiten, Minigolf, eine Golf Driving Ranch, aber auch Konzerte, Messen und Märkte. All diese Nutzungen kosten die BesucherInnen nicht nur Geld, sondern dafür wird auch und nicht unbeträchtlich Fläche verbraucht.

Verkleinerung der Grün- und Erholungsfläche

Noch entscheidender ist sicher der Umstand, dass die Kombibahn den Bau eines zweiten, vollständig getrennten Geläufs vorsieht. Dies wird nicht nur erheblich mehr Areal erfordern als die bisherige Galoppbahn, auch die Fregentierung wird eine ganz andere sein. Auf eine Schriftliche Kleine Anfrage der LINKEN machte der Senat am 16. Januar 2009 (Drucksache 19/1922) zur Nutzungshäufigkeit folgende Angaben: Die Horner Rennbahn wurde anlässlich der Derby-Meetings 2005 an sieben Renntagen von 83.300 ZuschauerInnen, 2006 an ebenfalls sieben Tagen von 65.200 Gästen, 2007 an sechs Renntagen von 82.000 Menschen und 2008 an sieben Renntagen von 56.800 ZuschauerInnen besucht. »Für die Trabrennbahn Bahrenfeld«, heißt es seitens des Senats, »gibt es nur überschlägige Besucherzahlen, da kein Eintritt erhoben und somit auch keine Statistik geführt wird. Im Jahr 2008 gab es insgesamt 58 Rennveranstaltungen, davon 40 innerhalb der Woche und 18 an Sonn- und Feiertagen. Die Wochenveranstaltungen werden von ungefähr 650 bis 900 Zuschauern, die normalen Sonn- und Feiertagsveranstaltungen von ungefähr 900 bis 1.400 Zuschauern besucht. Besondere Veranstaltungen, wie z.B. an Ostern, erreichen Besucherzahlen von bis zu 4.500.« Zusammengefasst: War die Horner Rennbahn über's Jahr gesehen bis auf die sieben Renntage weitestgehend freizugänglich, wird sich das durch die Einbeziehung der Traberveranstaltungen nachhaltig verändern, zumal neben den oftmals mehrtägigen Rennveranstaltungen ja auch noch die Trainingseinheiten der Reiter gehören. Es steht daher zu erwarten und zu befürchten, dass der öffentlich zugängliche Freizeitpark Horner Rennbahn für die umliegende Bevölkerung zeitlich und räumlich erheblich eingeschränkt wird.

Einschränkungen der öffentlichen Nutzung

Wiederholte Kritik der Fraktion DIE LINKE in der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte an diesen Perspektiven wurde ebenso oft von der SPD-GAL-Mehrheit zurückgewiesen. Deutlich wurde in den Debatten, dass ein Verkehrs- und Autoparkkonzept für die von außerhalb anreisenden BesucherInnen nicht in ausreichendem Maße vorgelegt wurde, im Übrigen bis heute eines der ungelösten Kernprobleme. Und immer wieder hieß es, beispielsweise von Seiten des Sportamtsvertreters Christian Bartsch auf einer Bezirkssitzung am 10. September 2009, dass der »Investor seine Investitionen zurück haben will«. Das heißt, die Bevölkerung müsse damit rechnen, dass die Zugänglichkeit des Rennbahngeländes sich zuvorderst an den Renditeerwartungen des potenziellen Investors zu orientieren habe. Farid Müller, im Wahlkreis Hamburg-Mitte gewählter Bürgerschaftsabgeordneter der GAL, blendete alle Einwände aus und hob auf

seiner Website schon im Mai 2009 hervor, dass »eine kombinierte Trab- und Galopprennbahn in Deutschland einmalig wäre« und »einen großen Schub für Horn bringen« würde. »Mit der Kombirennbahn wird eine grüne Forderung umgesetzt«, nur die »Linkspartei hat übrigens gegen die Doppelrennbahn und damit auch gegen die Unterstützung von Horn gestimmt«.

Letzteres ist natürlich an den Haaren herbeigezogen, denn DIE LINKE ist durchaus für das seit Jahren geforderte Stadtteilzentrum, hält allerdings das Festhalten der SPD-GAL-CDU-Koalition an der Doppelrennbahn gerade nicht für geeignet, Horn »voranzubringen«.

Stadtteilzentrum ja, aber nicht im Paket!

Welche Befürchtungen die Horner BürgerInnen hinsichtlich einer Kombibahn hegen, wurde erstmals am 8. Oktober 2009 deutlich, als nämlich die aus AnwohnerInnen bestehende »Arbeitsgruppe Neue Mitte Horn« zu einer öffentlichen Diskussion der Pläne eingeladen hatte. Rund 150 BürgerInnen waren erschienen, und nicht wenige von ihnen sorgten sich darum, dass ein (größerer) Teil des wichtigsten Horner Freizeitgeländes für die Bevölkerung nicht mehr nutzbar sein könnte. Weitere Vorbehalte wurden gegenüber dem anwachsenden Verkehr vorgebracht, denn schon jetzt würde an den nur wenigen Eventtagen ein dramatischer Parkplatz-Engpass auftreten, von den Lärmbelästigungen ganz zu schweigen. Der zuständige Projektleiter bei der Sportbehörde, Christian Bartsch, reagierte auf alle Einwände und Fragen reserviert und ausweichend. Immer wieder verwies er auf die angedachte »Planungsmediation«, die alle Probleme schon aus der Welt räumen würde... Bis heute ist diese Mediation noch nicht einmal in Gang gesetzt worden. Wie auch in anderen Zusammenhängen – in Wilhelmsburg bei der Durchsetzung einer neuen Quasi-Autobahn, in St. Pauli hinsichtlich einer großen Music-Hall usw. – steht zu befürchten, dass Bürgerbeteiligung nichts anderes heißt, als fertige Pläne bestenfalls zu kommentieren. Vergeblich mahnte DIE LINKE deshalb ein ergebnisoffenes Bürgerbeteiligungsverfahren an, das Alternativen zur Doppelrennbahn in die Diskussion einbezieht. Immerhin, am 19. April 2010 kündigte die Sportbehörde in einem Schreiben an den Bezirk an, dass mit dem »Bürgerbeteiligungsverfahren (...) im Mai/Juni 2010 gestartet werden« könne.

6. Auf der Suche nach einem privaten Investor

Wer sich bei Planungen von öffentlichem Grund auf Gedeih und Verderb an einen privaten Investor hängen möchte, fällt ggf. schon dann auf die Nase, wenn sich niemand findet! Noch am 20. April 2009 war im »Hamburger Abendblatt« zu lesen, dass es endlich losgehe: »Im Mai will der Senat grundsätzlich grünes Licht für die Doppelrennbahn geben und eine internationale Ausschreibung einleiten.« Doch weder zeichneten sich ein Investor noch ein Betreiber oder gar beides in einer Person ab. Der vorübergehend hoch gehandelte Hamburger Kaffee-Milli-

**Eröffnung
2012 – nicht
zu schaffen**

12 ardar Günter Herz sprang wieder ab. Am 4. März 2010 meldete wiederum das »Hamburger Abendblatt«, dass sich die Ausschreibung verzögere und frühestens im Mai/Juni 2010 erfolge. Aus der von Kultur- und Sportsenatorin großspurig angekündigten Eröffnung der Kombibahn im Jahre 2012 kann seitdem nichts mehr werden. »Selbst kühne Optimisten«, so die Zeitung, »erwarten eine Fertigstellung der Anlage somit frühestens Mitte 2013 – eher später«. Zu allem Überfluss strafte auch noch die Ankündigung, 1,5 Mio. Euro auf der eigentlich aufzubauenden Trabrennbahn in Bahrenfeld zu investieren, alle Pläne Lügen.

**Breitensport-
förderung
statt Wett-
geschäft!**

Dieses Eingeständnis des Senats kommentierte die bürgerschaftliche Fraktion der LINKEN am 4. März 2010 in einer Pressemitteilung unter der Überschrift »Begrabt die Doppelrennbahn an der Kehre des Geläufs!«. Der finanz-, stadtentwicklungs- und sportpolitische Sprecher der Fraktion, Joachim Bischoff, erklärte dazu: »Die jüngste Entwicklung unterstreicht den Aberwitz der vom Senat so gerne im Mund geführten »Pferdehauptstadt Hamburg«. Der Senat sollte endlich davon Abschied nehmen, den in ganz Deutschland vor sich hindümpelnden Pferderennsport und das Wettgeschäft zu umwerben und mit weiteren 30 Mio. Euro zu bezuschussen. Die Konsequenz kann nur sein, aus dem elitären Projekt grundsätzlich auszusteigen und die dadurch frei werdenden Mittel in die marode Substanz der Sporthallen und -plätze zu stecken. Das käme dann Hunderttausenden Sporttreibenden unmittelbar zugute und wäre ein kleiner, aber förderlicher Beitrag zu der ebenfalls in letzter Zeit so häufig zitierten »sportlichsten Stadt Hamburg.«

7. Der Masterplan für die Horner Rennbahn

Doch die etablierten PolitikerInnen ficht das alles nicht an. Während der Senat auch im Jahr 2010 das auf der Horner Rennbahn durchgeführte Deutsche Derby wie schon alljährlich seit 2007 mit 400.000 Euro bezuschusst (Drucksache 19/6087 vom 4.5.2010) und allein dies die Frage aufwirft, welches Millionengrab der Pferdesport auch in weiterer Zukunft darstellen wird, gehen die internen Vorbereitungen für die Kombibahn munter weiter. Bürgerbeteiligung hin oder her, am 15. April 2010 hat die Behörde für Kultur, Sport und Medien (BKSM) mittlerweile den vierten Entwurf einer »Textlichen Beschreibung zum Masterplan« für die Doppelrennbahn vorgelegt. Wiederum handelt es sich dabei um eine teuer bezahlte Auftragsarbeit der Firma Ernst & Young.

Nach diesem Entwurf ist nun eine Galoppgrasbahn mit 1.800 m Länge und 30 m Breite vorgesehen, die Sandbahn für die Traber soll 1.000 m lang und 23 m breit werden. Die heikle Frage der zusätzlichen Besucherzahlen und damit einhergehend des vermehrten Auto(park)verkehrs wird unter Verweis auf den so genannten Jahresparkplatz, das neue Parkhaus und einen »großzügig angelegten Parkplatz direkt an der A 24« nicht eben konkret beantwortet. Neben

blumigen Ausführungen über allerlei mögliche Sport- und Freizeiteinrichtungen wird klar, dass die »Freizeitfläche innerhalb der Galopprennbahn im Norden« auf 10 ha beschränkt wird. »Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen«, liest man weiter, »ist im Nordwesten oberhalb des Hotels an der Rennbahnstraße eine Randbebauung vorgesehen. In diesem Entwurf sind sechs Punkthäuser mit Tiefgaragenstellplätzen geplant. Die gesamte Wohnanlage/gewerblich genutzte Fläche enthält ca. 15.000 qm Nutzfläche.«

Im Stadtplanungsausschuss Hamburg-Mitte stand dieser Masterplan am 12. Mai 2010 zur Diskussion. Danach wird seitens der Behörde für Kultur, Sport und Medien (BKSM) am ehrgeizigen Ziel, die Kombibahn im Sommer 2013 zu eröffnen, festgehalten. Erstmals ließen sogar die VertreterInnen der SPD und der GAL zarte Kritik laut werden. Der Zeitplan wurde als zu eng empfunden, vor allem aber müsse vor der Plandiskussion das öffentliche Mediationsverfahren in Gang gesetzt werden. Deutlich wurde auch: Noch immer ist kein Investor gefunden, erst der Masterplan soll die notwendige »Planungssicherheit« schaffen. Grundsätzlich geht es um drei Nutzungsarten: den Pferderenn- und -wettsport, die Randbebauung (u.a. ein Restaurant) sowie die Freizeitanlagen und den Park. Nochmals bestätigt wurde, dass nur 10 bis maximal 11 ha öffentlich zugänglich bleiben. Der Innenbereich der Trabrennbahn z.B. sei gar nicht mehr begehbar, der Teich aber und auch das Spielhaus sollen erhalten bleiben. Die alte Tribüne solle zugunsten eines Neubaus abgerissen werden. Zudem würden ein neues Parkhaus und zusätzlicher Parkraum nur für das Derby entstehen. Auf die Einwände der Kommunalpolitik, man würde im Masterplan die Berücksichtigung der neuen Horner Mitte, lies: des Stadtteilzentrums, vermissen, antwortete Herr Bartsch, das sei Angelegenheit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)! Verbreitete Skepsis war auch hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu vernehmen, und von einer Umgestaltung der Rennbahnstraße war nur am Rande die Rede. Alles in allem gewinnt man den Eindruck, dass auch die KommunalpolitikerInnen der SPD und der GAL langsam wach werden und die Macken des Konzepts Kombibahn entdecken.

Unmut über den Masterplan

8. Die Kombibahn und DIE LINKE

Von Anbeginn hat DIE LINKE in der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte und in der Hamburgischen Bürgerschaft darauf hingewiesen, dass die enormen Ausgaben für die Doppelrennbahn keineswegs zeitgemäß und angemessen sind. Dies wurde schon in der Beratung des Doppelhaushalts 2009/2010 im Februar 2009 deutlich, als DIE LINKE den Antrag in die Bürgerschaft einbrachte, die ersten Teilbeträge in Höhe von 11,5 Mio. Euro nicht für die Kombibahn zu vergeuden, sondern umzuwidmen. Hier der Antrag, der selbstredend von der ganz großen Koalition der BefürworterInnen aus CDU, GAL und SPD abgelehnt wurde:

Kein Geld für die Doppelrennbahn!

Antrag

der Abgeordneten Dora Heyenn, Christiane Schneider, Norbert Hackbusch, Dr. Joachim Bischoff, Kersten Artus, Elisabeth Baum, Wolfgang Joithe, Mehmet Yildiz (Fraktion DIE LINKE)

Haushaltsplan-Entwurf 2009/2010

Kapitel 3780

Titel 893.09

Betr.: Verzicht auf den Bau der Kombibahn

Jahrelange Defizite sowohl bei der Galopprennbahn in Horn als auch der Trabrennbahn in Bahrenfeld in der Größenordnung von zusammen rund einer Million Euro veranlassten den Senat 2006, zunächst ein Gutachten über die Zukunft des hamburgischen Pferdesports, im darauf folgenden Jahr dann eine »Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer kombinierten Pferderennbahn (Traben und Galopp)« in Auftrag zu geben. Die Gesamtkosten alleine für diese Untersuchungen beliefen sich lt. Bürgerschafts-Drucksache 18/6723 auf nahezu 112.000 Euro. Auf der Basis dieser Papiere verfolgt der Senat seit Mitte 2007 das Ziel, die Trabrennbahn in Bahrenfeld aufzugeben und die Anlage in Horn zu einer kombinierten Pferderennbahn – der so genannten Kombibahn – umzubauen. Bis heute ist allerdings kein (Finanzierungs-)Konzept dafür vorgelegt worden; nach unterschiedlichen Angaben in der Presse sollen sich die Kosten für eine Kombibahn auf 25 bis 50 Millionen Euro belaufen.

Es liegt kein
Finanzierungs-
konzept vor

Ein derartig aufwändiger Um- und Neubau der Horner Galopprennbahn zu einer Kombibahn ist nicht zeitgemäß. Er kann gegenwärtig weder mit exorbitanten ZuschauerInnenzahlen noch mit einer überschüssigen Haushaltslage begründet werden. Im Gegenteil besteht in der Freien und Hansestadt Hamburg ein von allen Seiten festgestellter, flächendeckender Sanierungsstau bezüglich der vorhandenen allgemeinen Sportstätten, ganz abgesehen von den Engpässen beim Personal für ihre Pflege und Organisation. Angesichts des teilweise katastrophalen Zustandes und der Bedeutung funktionsgerechter und einwandfreier Schwimmbäder, Turnhallen und Sportplätze für den von vielen Hunderttausend HamburgerInnen aktiv betriebenen Schul-, Vereins- und Breitensport muss das vorrangige Ziel des Senats lauten, die Mängel schnellstmöglich abzustellen.

Doch nicht nur der mangelhafte Zustand der Sportstätten lässt zu wünschen übrig, auch die zunehmende Ausgrenzung vor allem junger Menschen aus einem für sie zentralen Lebensbereich bedarf der Korrektur. Denn die immer weiter aufgehende soziale Schere hat längst den Vereinssport erreicht: Eine wachsende Anzahl Kinder und Jugendlicher (und auch Erwachsener) kann sich die Mitgliedsbeiträge in einem Sportverein finanziell nicht mehr erlauben, und ihre

Übernahme ist bei den verschiedenen Transferleistungen nicht vorgesehen oder einkalkuliert. Solange auf Bundesebene diesbezüglich noch keine neuen gesetzlichen Bestimmungen geschaffen sind, verpflichtet sich die Freie und Hansestadt Hamburg, auf Antrag die Sportvereinsbeiträge zunächst für Kinder und Jugendliche bis zum 18. Lebensjahr aus Familien im Transferleistungsbezug zu übernehmen.

Nichtsdestoweniger bedarf auch der in vielerlei Hinsicht benachteiligte Stadtteil Horn seiner »grünen Lunge«, einer im Interesse der Menschen vor Ort ausgebauten Freizeit- und Erholungsanlage Horner Rennbahn. Der Senat muss daher dafür Sorge tragen, die alljährlich nur an sehr wenigen Tagen durch den Pferde(wett)sport frequentierte Anlage nicht nur offen stehen zu lassen, sondern durch gezielte Maßnahmen zu einer parkähnlichen Anlage weiter zu entwickeln.

**Rennbahn
als Erho-
lungsraum
erhalten**

Die Bürgerschaft möge beschließen,

1. die für die Kombibahn in zwei ersten Teilbeträgen vorgesehene Summe von zusammen 11,5 Millionen Euro im Entwurf für den Doppelhaushalt 2009/2010 zu streichen und damit auf den Bau der Kombibahn zu verzichten;
2. von der betreffenden Summe 5,5 Millionen Euro zusätzlich für die Sanierung besonders maroder Sportstätten in benachteiligten Hamburger Quartieren zu verwenden;
3. von der betreffenden Summe 3,0 Millionen Euro für die Übernahme von Sportvereins-Mitgliedsbeiträgen derjenigen Kinder und Jugendlichen zu verwenden, die bzw. deren Eltern oder Erziehungsberechtigte im Bezug von Transferleistungen stehen;
4. von der betreffenden Summe 3,0 Millionen Euro für den Ausbau der Horner Rennbahn insbesondere als Freizeit- und Erholungsstätte der umliegenden Bevölkerung in den Etat einzusetzen.«

**Sportförde-
rung statt
Rennsub-
vention**

In der Doppelsitzung der Bürgerschaft am 7./8. Oktober 2009 fasste Joachim Bischoff die Kritikpunkte nochmals zusammen. An diesem Tag ging es um die abschließende Bewilligung der 1,4 Mio. Euro für Planungs- und Personalkosten. Kritisiert wurde, dass bis dato noch keine konkrete Kostenberechnung vorgelegt worden war, die eine realistische Abschätzung der Gesamtinvestitionen möglich mache. Kritisiert wurde weiter ein Verfahren, bei dem noch nicht einmal ansatzweise klar war, ob sich überhaupt ein privater Investor finden und wie dessen Erwartungen hinsichtlich der Nutzung des Geländes aussehen würden. Erinnert wurde auch an die Sorgen verschiedener Kleingarten- und Sportvereine, die noch gar nicht in die Planungen einbezogen worden waren, sehr wohl aber die berechtigte Furcht hegten, dass ihre Grundstücke durch den Ausbau der Horner Rennbahn in Mitleidenschaft gezogen werden dürften. Erneut wurde kritisiert, dass sich eine Investition in der vorgesehenen Dimension vor

16 dem Hintergrund der Krise und der engen Haushaltslage eigentlich von selbst verbieten müsste.

Horn braucht die »Neue Mitte«

Zugleich wurde das Ziel einer »Neuen Mitte Horn« ausdrücklich befürwortet. Schließlich benötige ein so benachteiligter Stadtteil wie Horn dringend einen zentralen Punkt, eine Art Marktplatz, der die Versorgung verbessere und der intensiveren Kommunikation und damit der Stadtteilidentität diene. Nochmals wurde eindringlich an die Abgeordneten der anderen Fraktionen appelliert, die notwendige Sanierung des Park- und Freizeitgeländes mit dem Ausbau zur Doppelrennbahn zu verkoppeln. Eine neue Mitte für Horn sei ebenso notwendig wie eine verbesserte Grünanlage, auf einen neuen Anlaufpunkt für die reitende Zunft und ihre Fans, die Hütchenträgerinnen und Totalisatoren könne man dagegen getrost verzichten. Doch alle Einwände wurden abgeschmettert, selbst in der von der LINKEN beantragten namentlichen Abstimmung fand sich niemand aus den Reihen der CDU, GAL oder SPD, der gegen die Freigabe der 1,4 Mio. Euro votiert hätte.

Für die LINKE stellt sich die Situation aktuell so dar:

- Die Planungen für den »Leuchtturm« Kombibahn in Horn sind endlich zu den Akten zu legen. Die dadurch eingesparten 30 Mio. Euro sollten vielmehr für sinnvollere Projekte, nicht zuletzt die Instandsetzung des Freizeitparks Horner Rennbahn, investiert werden!
- Die Förderung eines solchen Minderheitensports allemal in Zeiten der Finanzkrise und steigenden Staatsverschuldung ist ein Unding und gehört schleunigst korrigiert!
- Das Stadtteilzentrum für die Neue Mitte Horn muss schnellstmöglich kommen. Horn benötigt endlich einen Mittelpunkt, der attraktiv und mit Blick auf die Bedürfnisse der Bevölkerung auszustatten ist!
- Verbessert werden muss dringend die Verkehrssituation vor Ort. Insbesondere die Rennbahnstraße muss entlastet und ihr trennender Charakter für die beiden Hälften des Stadtteils zurückgebaut werden! Eine bessere Lösung muss auch für den unübersichtlichen und nur schwer überbrückbaren Kreislauf gefunden werden!

Für diese Forderungen tritt DIE LINKE auch weiterhin ein. Das Projekt Kombibahn wird abgelehnt (siehe dazu auch das Flugblatt der Stadtteilgruppe Hamm, Horn, Borgfelde auf der nächsten Seite) und ist durch einen Beschluss auf dem Landesparteitag im April 2010 zu einem Anliegen der gesamten LINKEN in Hamburg gemacht worden:

»Doppelrennbahn in Horn

LINKE gegen Belastung der BürgerInnen

Die Partei DIE LINKE Landesverband Hamburg lehnt die vom Senat geplante Doppelrennbahn für Traber und Galopper auf dem Gelände der bestehenden Horner Rennbahn ab. Die Zusammenlegung der beiden Hamburger Pferderennbahnen würde die Menschen in Horn durch die dann mehrmals wöchentlich stattfin-

denden Renn- und Übungstage z.B. durch verstärkten Verkehr zu stark belasten. Außerdem sehen wir die bestehenden sozialen und sportlichen Einrichtungen auf dem Gelände der Horner Rennbahn durch dieses Vorhaben gefährdet. 17

Vielmehr fordern wir den Ausbau dieses Geländes zu einem attraktiven Freizeitgelände für die Menschen in Horn, anstatt des Ausbaus der Rennbahn nur für wenige Zocker ohne Bezug zum Stadtteil. Die bisher für die Planungen zurückgestellten Gelder, die nach der Kenntnis der BO HaHoBo eine Höhe von ca. 35 Millionen Euro haben, sind in die Sanierung bestehender und die Schaffung neuer Stätten für den Breitensport zu investieren.

Der Landesvorstand wird aufgefordert, sich insbesondere für eine transparente und nachvollziehbare Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Horn einzusetzen.«

Auf Kosten der BürgerInnen, speziell des Breitensports und seiner Spielstätten, fährt der Senat weiterhin einen Crash-Kurs, um insbesondere den maroden Pferderenn- und -wettsport am Leben zu erhalten. Dies unterstreicht die jüngst vorgelegte Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 4.5.2010 (Drucksache 19/6087):

»Sicherung des Deutschen Galoppperbys im Zuge des Derby-Meetings in Hamburg-Horn

Zur Sicherung und Ausfinanzierung des Deutschen Derbys in Hamburg-Horn hat die Freie und Hansestadt Hamburg seit 2007 jährlich 400 Tsd. Euro per Zuwendung an den HRC gegeben. Für die Jahre 2007 und 2008 wurden mit der Drucksache 18/6845 jeweils 400 Tsd. Euro zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2009 erfolgte die Bereitstellung des benötigten Zuschusses für die finanzielle Absicherung des Deutschen Derbys mit jeweils 200 Tsd. Euro aus den für die Durchführung von Sportveranstaltungen bei der Behörde für Kultur, Sport und Medien zur Verfügung stehenden Mitteln und aus Mitteln des Standortmarketings der Senatskanzlei.

**Erneut
400.000 Euro
für das Derby**

Der Veranstalter HRC wurde durch die für Sport zuständige Behörde aufgefordert, die Veranstaltungskosten zu senken. Für das Jahr 2010 hat der Veranstalter bereits Einsparmaßnahmen in Höhe von 315 Tsd. Euro erbracht.

Wegen der gesamtwirtschaftlichen Finanzlage ist jedoch dennoch eine Förderung von 400 Tsd. Euro zur Sicherung des Derbys notwendig.

Zur langfristigen Sicherung des Derbys und damit des Pferde- und Pferderensports in Hamburg hat die Bürgerschaft den Ausbau der Horner Rennbahn zu einer Doppelrennbahn für den Galopp- und Trabrennsport beschlossen.

Die Ausgestaltung der Rennbahn in Horn zu einer Doppelrennbahn und das Finden eines geeigneten Betreibers für das zukünftige Pferdesportzentrum in Hamburg werden dazu führen, dass nach Abschluss der Baumaßnahme 2013, voraussichtlich schon vor dem Deutschen Derby in dem Jahr, keine Zuwendungen

40 Jahre kluge Sprüche um die Horner Rennbahn, genug ist genug!

Her mit dem "Freizeitpark Horn", Herr Bürgermeister

Seit über 40 Jahren wird um die Horner Rennbahn gestritten, es ist genug. In den Siebzigern sollte es ein Pferdesportzentrum werden, es scheiterte an Rangeleien im Pferdesport. Mitte der Achtziger hatte Bürgermeister von Dohnanyi nach einem USA-Trip die Idee einer Doppelrennbahn, nichts ist passiert. Und immer dann, wenn der Pferdesport weinte, dass er am Ende sei, wurde die nächste Sau durchs Dorf getrieben. Jetzt haben wir einen Bürgermeister, der Leuchtfeuer liebt, und somit wurde die Horner Rennbahn wieder ein Spielzeug für ihn. Es wurde und wird wieder gelabert, wie toll und schön alles wird.

Es gab sogar ein Gespräch mit Herrn Darboven, Herrn Herz und unserem Bürgermeister Ole von Beust (CDU). Herr Herz hatte ein Betreibermodell und seine konkreten Pläne dabei, die er im Rathaus präsentierte. Alles war klar, ein Investor war gefunden. Nun konnte es endlich losgehen. 1,4 Millionen Euro wurden für die Ausschreibung locker gemacht und 30 Millionen für die Ausführung in den nächsten Staatshaushalten ausgewiesen. Doch dann das Erwachen?

Was ist passiert?

Die Ausschreibung der Doppelrennbahn ist verschoben worden.

Ähnlich verblüffend wie die erneute Verschiebung ist eine Mitteilung des hinter der Trabrennbahn stehenden Wettanbieters Win Race. Dieser wird vom Hamburger Milliardär Günter Herz und dessen Sohn Christian gesteuert.

"Win Race steht definitiv weder als Investor noch als Betreiber der Doppelrennbahn zur Verfügung", heißt es von Unternehmensseite.

Der Vermarkter will sich in Horn auf die Vermittlung von Bildrechten und Wetten konzentrieren – zumindest für den Sulkysport.

Herr Bürgermeister, es ist genug,

geben Sie uns statt einer Doppelrennbahn einen Freizeitpark mit einer Begegnungsstätte für uns Bürgerinnen und Bürger in Horn und Umgebung. Dieses wäre schnell zu realisieren und spart Millionen von Steuergeldern ein, die Sie dann sinnvoll für marode Sporthallen und Schulen einsetzen können. Wir wollen nicht weiter zehn Tage im Jahr die neue Hutmode vorgeführt bekommen und den Lärm und Gestank von Parkplatzsuchenden ertragen. Wir wollen nicht die Zockerbude von Hamburg werden.

DIE LINKE.

Quellen: Hamburger Abendblatt, Der Spiegel, Die Welt
V.i.S.d.P.: Jürgen Junkes, DIE LINKE, BO Hamm, Horn, Borgfelde (BO HaHoBo), Borgfelder Straße 83, 20537 Hamburg

mehr für die Sicherung der Veranstaltung durch die Freie und Hansestadt Hamburg geleistet werden müssen. Der Zuschlag für den Betrieb der Doppelrennbahn wird für potentielle Bewerber an die Auflage geknüpft werden, dass sowohl die Unterhaltung der Rennbahnen als auch die stattfindenden Veranstaltungen über den Betreiber ausfinanziert werden. 19

Bis zur Fertigstellung der Doppelrennbahn ist es von überragender Bedeutung, dass das Derby in Hamburg gehalten werden kann, da sonst das geplante Pferdesportzentrum ohne die attraktive und hochwertige Veranstaltung einen enormen Verlust und Imageschaden erleiden würde, der nicht kompensiert werden kann. Vor diesem Hintergrund ist die finanzielle Absicherung der Durchführung des Galoppderbys von besonders hoher Bedeutung.«

(Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 19. Wahlperiode, Drucksache 19/6087)

Überschätzung des Pferdesports

Damit diese Position nicht das letzte Wort bleibt, sind die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, aber auch eine starke LINKE Opposition in der Bürgerschaft und in der Bezirksversammlung gefordert, ihren Widerstand gegen dieses Projekt deutlich zu machen!

Joachim Bischoff ist Ökonom und Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Michael Joho ist Mitarbeiter der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Kontakt:

Fraktion DIE LINKE
in der Hamburgischen Bürgerschaft
Rathausmarkt 1, 20095 Hamburg

Telefon: 040/42831-2250

Telefax: 040/42831-2255

E-Mail: info@linksfraktion.hamburg.de

www.linksfraktion-hamburg.de



DIE LINKE.
Fraktion in der
Hamburgischen Bürgerschaft

Redaktionsschluss: Mai 2010

Titelfoto: 140. Deutsches Derby auf der Galopp-Rennbahn in Hamburg-Horn, 5.7.2009
(Kay Nietfeld/dpa)

Endredaktion, Layout: Marion Fisch

Druck & Buchbindearbeiten: DIE LINKE.Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft