

# Stadtgut statt Spekulationsobjekt: Aus der Trabrennbahn soll die Domäne Karlshorst werden

Was soll mit dem letzten großen Freiraum Berlins passieren? Die Initiative Karlshorst e.V. hat einen konkreten, am Gemeinwohl orientierten Plan.

Götz Frommer

Berliner Zeitung, online 18.02.2026 , 20:41 Uhr, print 24.02.2026



*Die Trabrennbahn Karlshorst, so unser Autor, sollte in ein Zentrum für Pferdekultur, Therapie, Bildung und Stadtnatur transformiert werden.*

*Markus Wächter/Berliner Zeitung*

*Dies ist ein Open-Source-Beitrag. Der Berliner Verlag gibt allen Interessierten die Möglichkeit, Texte mit inhaltlicher Relevanz und professionellen Qualitätsstandards anzubieten.*

Die Zukunft der Trabrennbahn Karlshorst ist mehr als eine lokale Flächenfrage. Auf rund 37 0Hektar entscheidet sich exemplarisch, ob Berlin seine letzten großen Frei- und Kulturräume dem Höchstpreis- und Renditedruck überlässt – oder ob die Stadt den Schritt zu einer konsequent gemeinwohlorientierten Entwicklung wagt.

Vorgeschlagen wird, die Trabrennbahn analog zur Domäne Dahlem in ein öffentlich getragenes, förderfähiges Gemeinwohlprojekt zu transformieren: ein Zentrum für Pferdekultur, Therapie, Bildung und Stadtnatur – und zugleich ein neues Karlshorster Portal zur Wuhlheide.

## **Rekommunalisierung ist kein Neuland für Berlin**

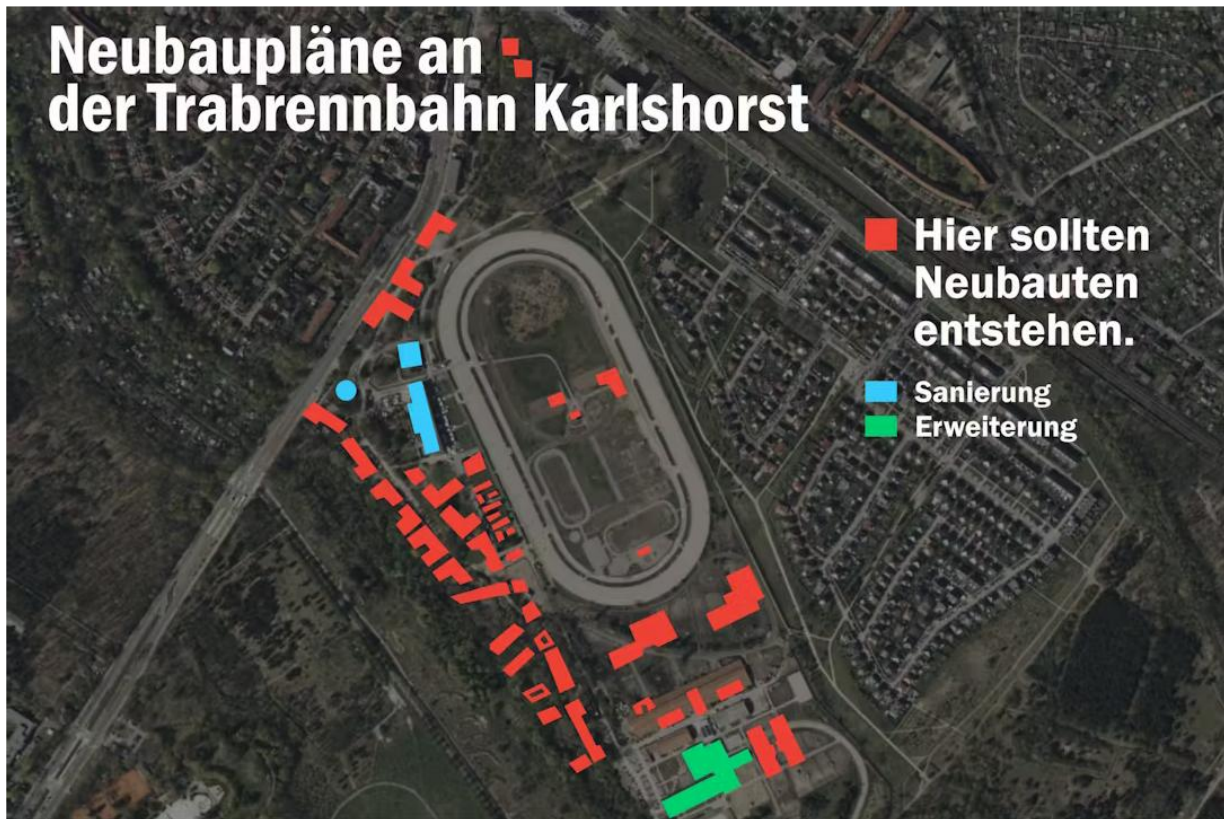
Die Trabrennbahn ist heute von widersprüchlichen Erwartungen überlagert: Wohnungsbau, Spekulation, Sporttradition, Stadtnatur, soziale Infrastruktur. Der bestehende Bebauungsplan 11-178 mit umfangreicher Bebauung an den Rändern steht seit Jahren in der Kritik von Zivilgesellschaft und Fachöffentlichkeit, weil er Grün- und Biotopstrukturen massiv schwächt und die Chance auf eine integrierte gemeinwohlorientierte Entwicklung verspielt.

Der hier skizzierte Ansatz setzt exakt dort an: Alle Grundstücke im Geltungsbereich des B-Plans sollen schrittweise rekommunalisiert und in eine gemeinwohlorientierte Trägerstruktur überführt werden.

Rekommunalisierung ist politisch kein Neuland. Berlin hat mit Rückkäufen großer Wohnungsbestände und

Liegenschaften gezeigt, dass die öffentliche Hand strategisch Land sichern kann. Über städtebauliche Verträge, Vorkaufsrechte und ein klares politisches Mandat ließe sich die Trabrennbahn aus der Logik kurzfristiger Rendite herauslösen.

Entscheidend ist, den Erwerb nicht als Kosten-, sondern als Infrastruktur- und Demokratieinvestition zu verstehen: Wer die Fläche besitzt, kann Stadt im Interesse der Allgemeinheit gestalten.



*Der Bebauungsplan 11-178 sieht massiven Wohnungsbau (rot) in wertvollen Biotopen vor. Schon 2021 war klar, dass vor allem die Überbauung eines Waldstücks (links unterhalb des Traber-Ovals) nicht umsetzbar ist. An der Treskowallee (Schneise links) ist Wohnungsbau möglich.*

*BLZ/Quelle Karlshorst e.V.*

### **Ein Stadtgut nach dem Vorbild Domäne Dahlem**

Als institutionelles Vorbild dient die Domäne Dahlem: eine gemeinnützige Stiftung bürgerlichen Rechts mit einer Betriebsgesellschaft, die Landwirtschaft, Museum, Kulturveranstaltungen und Bildungsangebote unter einem Dach vereint. Übertragen auf Karlshorst bedeutet das: Gründung einer „Stiftung Trabrennbahn Karlshorst – Zentrum für Kultur, Sport und Therapie im Pferdesport“, getragen von Land Berlin, Bezirk Lichtenberg, Zivilgesellschaft und Fachakteuren. Die Stiftung verfolgt Zwecke wie Kultur- und Sportförderung, Inklusion, Bildung, Naturschutz und Stadtteilentwicklung. Eine 100-prozentige gemeinnützige Betriebsgesellschaft (gGmbH) übernimmt den laufenden Betrieb: Veranstaltungen, Pferdesport, Therapien, Bildungsangebote, Gastronomie.

Wichtig ist die Governance: Ein Stiftungsrat, in dem neben Senat und Bezirk auch Bürger-initiativen, Pferdesport, Reha-Träger und Umweltverbände sitzen, stellt sicher, dass die Agenda nicht von Einzelinteressen dominiert wird. Ergänzend begleitet ein offener Beirat mit Vertreterinnen aus Vereinen, Schulen, Initiative und Wissenschaft das Projekt.

### **Inklusive Pferdesport- und Therapielandschaft als Anker.**

Ein bestehendes Juwel auf dem Gelände ist das inklusive Pferdesport- und Reittherapiezentrum. Es verfügt bereits über eine hoch spezialisierte, barrierefreie Infrastruktur und arbeitet mit Menschen mit und ohne Beeinträchtigung. Dieser Standort ist nicht Beiwerk, sondern Herzstück der Transformation: Er zeigt, wie Pferdesport, Therapie, Inklusion und professionelle Standards zusammengehen können. Im Projekt wird das Reha-Zentrum strukturell integriert, ohne seine fachliche Eigenständigkeit zu verlieren.

Organisatorisch denkbar ist entweder eine Eingliederung unter das Dach der neuen Stiftung oder eine enge Verbundlösung mit gemeinsamen Gremien, abgestimmter Flächenplanung und gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit. Über diese Achse entsteht ein bundesweit sichtbares Kompetenzzentrum für therapeutischen Pferdesport – mit starker sozialer Wirkung und hoher Förderfähigkeit.



*Kartoffelernte in der Domäne Dahlem im September 2016  
sportfotodienst/imageno*

### **Modellpark und Gesellschaftshaus**

Ein zweites, starkes Element ist der Modellpark Berlin-Brandenburg, der bislang in der Wuhlheide als arbeitsmarktpolitisches Projekt betrieben wird. Hier entstehen detailreiche Modelle von Bauwerken der Region, verbunden mit Qualifizierung und Beschäftigung für langzeitarbeitslose Menschen. Eine Verlagerung an die Trabrennbahn würde den Modellpark sichtbarer machen, ihn enger mit Stadtnatur- und Demokratiebildung verknüpfen und den Standort Karlshorst als Lern- und Erlebnisort stärken. Ergänzend wird ein neues Gesellschaftshaus geplant – kein elitäres „Eventavenue“, sondern ein multifunktionaler, barrierefreier Bau für Kulturveranstaltungen, Tagungen, Nachbarschaftsfeste und private Feiern. Damit erhält der östliche Berliner Stadtraum einen neuen öffentlichen Ort für gesellschaftliche Begegnung. Das Haus kann Einnahmen generieren, den Betrieb querfinanzieren und zugleich Räume für nicht kommerzielle Nutzungen bereitstellen.



*Ein Mitarbeiter bewässert die Pflanzen im Modellpark Berlin-Brandenburg – einem Miniaturpark in der Wuhlheide.*

*GE-Foto/imageno*

### **Olympiafähige, modulare Pferdesportanlage**

Die bestehende Trabrennbahn ist historisch einzigartig, aber technisch und funktional begrenzt. Um den Standort zukunftsfähig zu machen, braucht es eine modernisierte, modulare Pferdesportinfrastruktur, die neben Trabrennen auch Dressur, Springen und Vielseitigkeit auf hohem Niveau ermöglicht. Zielniveau sind internationale FEI-konforme Standards, ohne in Gigantismus zu verfallen. Modulare Reitanlagen in Holz-Hybridbauweise mit Photovoltaik auf den Dächern, versickerungsfähigen Flächen und tiergerechten Stallungen können Schritt für Schritt errichtet werden. Sie sind erweiterbar, energiesparend und passen in eine Landschaft, die zugleich Stadtnatur bleibt. Neben Spitzensport und Ausbildung im Pferdesport können die Anlagen für inklusive und therapeutische Angebote mitgenutzt werden – ein bewusster Bruch mit der tradierten Trennung von Leistungssport und sozialer Arbeit.



*Die Haupthalle der Trabrennbahn Karlshorst im Jahr 1986: ein geschichtsträchtiger Ort mit ganz viel Potenzial  
sportfotodienst/imag*

### **Karlshorster Portal zur Wuhlheide**

Stadtstrukturell ist die Lage der Trabrennbahn ideal, um ein neues „Tor zur Wuhlheide“ zu schaffen. Bislang orientieren sich die meisten Besucherinnen über Oberschöneweide und den S-Bahnhof Wuhlheide. Eine gestaltete, attraktive Verbindung von Karlshorst aus – mit Infopoint, Gastronomie, Sitz- und Spielbereichen, Kunst im öffentlichen Raum – könnte die Wuhlheide stärker mit dem Lichtenberger Süden verknüpfen und gleichzeitig das Trabrennbahn-Areal als Übergangsraum zwischen Stadt und Landschaft profilieren. Dieses Portal wäre kein reines „Eingangsbauwerk“, sondern eine Abfolge von Räumen: vom urbanen Vorfeld über die Pferdesport- und Kulturlandschaft der Trabrennbahn bis in die Wald- und Freizeitlandschaft der Wuhlheide.

Eine starke Kooperation mit Einrichtungen wie Haus Natur und Umwelt, FEZ oder Umweltbildungszentren liegt auf der Hand – Schulklassen könnten ihren Tag in Karlshorst beginnen, Pferde erleben, Modelle der Stadt betrachten und anschließend in der Wuhlheide Naturpädagogik erfahren.

### **Finanzierung: Gemeinwohl kostet – und lohnt sich**

Ein solches Projekt ist kein „Nullsummenspiel“. Je nach Szenario bewegt sich der Investitionsrahmen im hohen zweistelligen, möglicherweise niedrigen dreistelligen Millionenbereich. Der teuerste Posten ist die Rekommunalisierung der Flächen. Dem stehen langfristige Werte gegenüber: gesicherte Stadtnatur, stabile Mietenstruktur im Umfeld, dauerhafte Arbeitsplätze, touristische Wertschöpfung, Gesundheits- und Bildungseffekte.

Die Finanzierung muss mehrgleisig sein: Landesmittel für Liegenschaftserwerb und Infrastruktur, Bundes- und EU-Programme für gemeinwohlorientierte Unternehmen, Klimaschutz und soziale Stadt, Förderungen von Stiftungen aus Sport, Kultur und Inklusion sowie langfristige, zinsgünstige Kredite etwa über die KfW. Hinzu kommen Eigeneinnahmen aus Veranstaltungen, Trainingsbetrieb, Gesellschaftshaus, Modellpark und Gastronomie.

Entscheidend ist, dass Überschüsse satzungsgemäß im Projekt bleiben und nicht abgeschöpft werden.

### **Demokratie vor Ort: Bürgerbeteiligung als Strukturprinzip**

Die Trabrennbahn könnte zu einem Labor für zeitgemäße demokratische Steuerung werden. Statt punktueller Infoveranstaltungen braucht es eine verbindliche Beteiligungsarchitektur: einen Bürgerbeirat, regelmäßig tagende Runde Tische, transparente Beteiligung bei wichtigen Weichenstellungen und eine jährliche Bürgerbudget-Runde, bei der ein Teil der frei verfügbaren Mittel auf Projektvorschläge aus der Nachbarschaft verteilt wird. So entsteht kein „fertiger Masterplan von oben“, sondern ein lernendes Projekt, das über Jahre gemeinsam mit dem Stadtteil wächst.

Gerade die Konflikte – Lärm, Verkehr, Nutzungskonkurrenzen – werden sich nicht vollständig vermeiden lassen. Aber sie können transparent verhandelt und durch klare Verfahren bearbeitet werden. Die Alternative wäre eine klassische Top-down-Entwicklung mit hohem Frustpotenzial.

### **Ein Berliner Modellprojekt für Gemeinwohlfächen**

Was an der Trabrennbahn Karlshorst erprobt wird, hätte Signalwirkung über den Stadtteil hinaus. Berlin ringt seit Jahren mit der Frage, wie mit großen Konversions- und Entwicklungsflächen umzugehen ist. Die Debatten um Wohnungsneubau, Klimaanpassung, Stadtnatur, soziale Infrastruktur und kulturelle Räume lassen sich nicht seriös voneinander trennen. Eine gemeinwohlorientierte Entwicklung der Trabrennbahn würde zeigen, dass sich diese Ziele nicht ausschließen müssen – wenn Land und Bezirk bereit sind, Eigentum, Planung und Betrieb langfristig am Gemeinwohl auszurichten.

Der Vorschlag ist klar: Statt eine der letzten großen zusammenhängenden Flächen im Osten der Stadt schrittweise zu parzellieren und zu privatisieren, sollte Berlin sie als Stadtgut des 21. Jahrhunderts sichern. Mit Pferden – als Sport- und Therapietiere –, mit Kultur, mit Stadtnatur, mit Arbeit und Bildung, mit einem offenen Gesellschaftshaus und als Brücke zur Wuhlheide. Das ist komplexer als ein klassisches Investorenprojekt. Aber es ist auch eine andere Geschichte, die diese Stadt dringend braucht.

*Götz Frommer ist Vorsitzender und Mitgründer des gemeinnützigen Vereins Karlshorst e.V. Der Verein beschäftigt sich unter anderem seit sieben Jahren intensiv mit der Entwicklung der Trabrennbahn ([www.karlshorst.de](http://www.karlshorst.de)).*

*Das ist ein Beitrag, der im Rahmen unserer Open-Source-Initiative eingereicht wurde. Mit Open Source gibt der Berliner Verlag allen Interessierten die Möglichkeit, Texte mit inhaltlicher Relevanz und professionellen Qualitätsstandards anzubieten.*

*Ausgewählte Beiträge werden veröffentlicht und honoriert*