

Kunststoffgeläuf und Fernsehkameras

Sport und Technik auf der Trabrennbahn

von Werner Stephan Hansch

Die Trabrennbahn Dinslaken ist mit Abstand die jüngste aller deutschen Großbahnen. Hier hatten die flotten Vierbeiner erst 1954 Premiere auf der schwarzen Aschenpiste. Pferdeleute vom Niederrhein, Züchter mit viel Pioniergeist hatten mit Spaten und Farbpinseln selbst die Vorarbeiten am Schloß Bärenkamp geleistet und einen Halbmeilenkurs nach amerikanischem Vorbild errichtet. Kaum jemand konnte damals ahnen, wie sich der Neuling unter den Traberbahnen in knapp 18 Jahren entwickeln würde: Dinslaken steht heute mit einem Umsatzvolumen von über 20 Millionen DM, mit mehr als 300 000 Besuchern, mit Rennpreisen und Züchterprämien von ca. 2,5 Millionen DM jährlich in der ersten Reihe unserer Traberzentren.

Teppich aus Kunststoff

Viele Faktoren haben beim kometenhaften Aufstieg des Bärenkamps zusammengewirkt. Hervorragender Service für die Besucher, packender Sport und der als richtungweisend anerkannte Fortschritt in allen renntechnischen Belangen sind in diesem Zusammenhang die markantesten Stichpunkte. Jüngstes Beispiel für den Siegeszug der Technik auf der Dinslakener Trabrennbahn ist die Errichtung der ersten Kunststoffpiste in Europa. In knapp fünf Wochen erhielt das Rennoval eine völlig neue Grundlage aus „Phoenix-Astroflex“ – so heißt die Zauberformel für den Kunststoff, der am Bärenkamp verlegt wurde. Der Belag stellt eine Spezialmischung auf der Basis eines



Die Trabrennbahn Dinslaken ist die erste Kunststoffbahn Europas! 16.400 m² „Astroflex“ verlegten fleißige Hände in knapp fünf Wochen.

hochwertigen synthetischen Kautschuks dar, der durch elektronisch gesteuerte hydraulische Großpressen bei einem Flächendruck von 20 kg pro Quadratmeter in seine Vertriebsform – Bahnen von 1,2 m Breite und 22 mm Dicke – gebracht wird. Die besondere Art der Vulkanisation sichert „Astroflex“ hervorragende Eigenschaften als Rennbelag, z. B. die außergewöhnliche Witterungsbeständigkeit und die Tatsache, daß auch bei größeren Schwankungen der Außentemperatur die elastischen Eigenschaften nahezu unbeeinträchtigt bleiben. Für die vierbeinigen Akteure am Bärenkamp wird sich also im Sommer wie im Winter das gleiche Bahngefühl ergeben, und der wettende Besucher braucht sich nach einem kräftigen Regenschauer nicht mehr wie bisher zu fragen: liebt mein Favorit tiefen Boden oder nicht? Die Dinslakener Kunststoffbahn ähnelt im Aufbau einer Straße. Auf eine Deckschicht aus Asphaltfeinbeton wurde der „Astroflex“-Belag mit Hilfe eines hochwertigen Kunststoffklebers aufgebracht. Dem Kunststoff liegt schließlich eine 2,5 cm dicke Schicht aus hellem Quarzsand auf, um die Gleitfähigkeit für die wirbelnden Traberhufe zu gewährleisten. 16 400 m² „Astroflex“ waren am Ende nötig, um in Dinslaken eine Rennbahn entstehen zu lassen, die in dieser Form das Modernste im Pferde-Rennsport darstellt.

Kameras „laufen“ mit

Schon einmal, am 24. Mai 1970, wurde in Dinslaken ein neues Kapitel renntechnischer Entwicklung für den deutschen Trabersport eingeleitet. Damals hatte die erste bahninterne Fernsehanlage für Trabrennen am Bärenkamp Premiere. Seitdem sind unbestechliche Kameraaugen Renntag für Renntag auf das aktuelle Geschehen im weiten Rennoval gerichtet. Von einem fachkundigen Kommentar begleitet werden die einzelnen Rennen live auf 70 Bildschirme übertragen, die in allen Tribünenräumen und Wetthallen aufgestellt sind. Wenige Augenblicke nach dem Richterspruch gibt die Aufzeichnung des Original-Rennverlaufs in der Wiederholung klare Auskunft über die starken bzw. schwachen Momente von Pferden und Fahrern. Die Einführung des neuen Mediums „Bahnfernsehen“ hat im einzelnen folgende Verbesserungen im Rennbetrieb ermöglicht:

1. Gute Sicht von jedem überdachten Platz in jeder Phase eines Rennens;



„Schweres Fernseh-Geschütz“ ist seit 1970 Renntag für Renntag auf die Dinslakener Trabrennen gerichtet.

2. qualitativ bessere Überwachung des Renngeschehens durch die verantwortlichen Funktionäre;
3. erhöhter Dienst am Kunden durch mehr optische Informationen zum Renngeschehen.

Kleine Redaktionsteile zur Verkürzung der Rennpausen, Wettinformationen aus erster Hand, Interviews mit Besuchern, Aktiven und Prominenten runden die Perspektiven des Bahnfernsehens ab.

Helle Trabernächte

Voraussetzung für ordentliche Fernsehbilder auf den Monitoren waren natürlich gute Lichtverhältnisse bei den zahlreichen Abendveranstaltungen. So entstand – ebenfalls im Jahre 1970 – am Bärenkamp die modernste Flutlichtanlage für europäische Rennbahnen. 34 Stahlrohrmasten mit einer Lichtpunkthöhe von 16 m tragen 166 Hochleistungs-Lichtfluter, jeder bestückt mit einer Halogen-Metaldampflampe von 2000 Watt. Jede Lampe gibt einen Lichtstrom ab, der 10 000 Watt-Glühlampen entspricht. Die gesamte Anschlußleistung beträgt 350 KW – soviel wie etwa eine Stadt mit 50 000 Einwohnern für die gesamte Straßenbeleuchtung verbraucht. Auf der 800-Meter-Bahn liegt die Beleuchtungsstärke durchschnittlich bei 400 Lux, auf der Zielgeraden sogar bei 500 Lux. Das sind taglichtähnliche Verhältnisse auch während der Abendrennen. Die Stahlrohrmasten sind übrigens mit Spezial-Schwenkvorrichtungen ausgestattet, so daß es trotz des Mastabstandes von 32 Metern möglich ist, die Lichtfluter so einzustellen, daß praktisch eine Beleuchtungsgleichmäßigkeit von 1 : 1 erreicht wird. So werden Dunkelstellen auf der Rennbahn vermieden, die die Pferde irritieren und aus dem Trab bringen würden.