Pferderennsport in Bayern

In Bayern blickt der Pferdesport auf eine lange Geschichte zurück. Nachrichten über Pferderennen liegen aus dem 14. und 15. Jahrhundert vor. Es handelt sich um sog. „Scharlachrennen“, die ihren Namen vom ersten Preis, einem scharlachroten Tuch, erhielten.
1833 beschreibt Johann Baptist Findel, Wirt und Kaffeehausbesitzer sowie von 1818 – 1836 Rennrichter bei den Oktoberfestrennen in München, Pferderennen als „altherkömmliche Volksbelustigung“, der man sich „gewöhnlich bei Patrocinien oder Kirchweihfesten der Städte, Flecken und Dörfer“ hingibt.
Als Initialzündung für den modernen Pferdesport in Bayern gilt das anlässlich der Vermählung des bayerischen Kronprinzen Ludwig mit Prinzessin Therese Charlotte Louise von Sachsen-Hildburghausen im Oktober 1810 veranstaltete Galopprennen auf der Münchner Theresienwiese.

Pferderennen in Straubing

In Straubing erhält die lokale Sportgeschichte durch den Pferdesport ihr besonderes Gepräge. Die Stadt steht in der bayerischen Pferdesport-Tradition mit an vorderster Stelle. Grundlage dafür gab die Landwirtschaft, die durch Einsatz von Pferden, aber noch mehr durch deren Funktion als Statusobjekt dem Pferdesport einen fruchtbaren Boden schufen.
Dem Münchner Vorbild von 1810 folgend, zugleich Ausgangspunkt für das heutige Oktoberfest in München, etablierten sich im damaligen Königreich Bayern auf der Ebene der Kreise Landwirtschaftsfeste, in deren Rahmen Pferderennen ausgetragen wurden. So wurde 1812 in Straubing anlässlich des ersten „Kreis-Landwirtschaftsfests“ um Fahnen- und Geldpreise geritten. Ausgetragen wurden die Rennen auch in der Folgezeit vor dem Theresientor, auf dem Areal um die Schießstätte (Hagen) oder auf den Wiesen „nächst der Vorstadt Gstütt“ bzw. zwischen Alburg und Frauenbrünnl. Geritten wurde im Galopp.
Während in München Trabrennen erst beim Oktoberfest 1847 erwähnt werden, soll diese Art von Rennen in Straubing bereits 1837 stattgefunden haben. Hierbei handelte es sich um das bis ins beginnende 20. Jahrhundert verbreitete, teils bis heute gepflegte Trabreiten, da in Bayern mit den aus England importierten „Sulkies“, welche der Trabrennsport in technisch ausgereifter Form bis heute verwendet, vermutlich erstmals 1867 gefahren wurde.

1873: Gründung des „Renn-Verein Straubing“

Dieser Renntradition verpflichtet, hatte der Straubinger Pferdesport bis Anfang der 1870er Jahre ein relativ hohes Niveau erreicht, ohne dass er vereinsmäßige Strukturen besaß. Bis zu dieser Zeit lag er in den Händen ständig neu gebildeter Renn-Komitees. Effizient ausbauen ließ er sich aber nur innerhalb eines soliden organisatorischen Rahmens. Dies geschah am 19. Mai 1873 durch Gründung des „Renn-Verein Straubing“. Als zweit ältester Pferdesportverein Bayerns, lediglich München besitzt einen noch acht Jahre älteren Pferdesportverein, war sein zentrales Anliegen von Anfang an der Trabersport.
Bereits im September des Gründungsjahres veranstaltete der Straubinger „Rennverein“ erste Rennen. In der Folge fanden sie meist an zwei Tagen im Jahr auf der von der Stadt kostenfrei zur Verfügung gestellten „Hagenwiese“, dem heutigen Volksfestplatz statt. Hier hatten die Wettbewerber in vier Umläufen die Distanz von einer „deutschen Meile“ (7.419,40 m) zu bewältigen hatten.

Aufnahmekarte in den Rennverein Straubing von 1898 (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

Aufsehen erregte 1880 der bei einer Rennveranstaltung erstmalig erfolgte Start von Orlow-Trabern, eine seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert speziell gezüchtete, nach ihrem Schöpfer Graf Orlow benannte Pferderasse. Ein amerikanischer Traber befand sich erstmals 1889 unter den Startern.
Der Straubinger Vereinsgründung folgt die Gründung weiterer Pferdesportvereine, so in Passau, Mühldorf, Landshut, Geiselhöring, Plattling und Pfarrkirchen. 1894 wird schließlich der Anstoß zur Gründung eines niederbayerischen Trabrennvereins mit Sitz in Landshut gegeben, dem 1895 der Straubinger Verein beitritt. In der Folge entsteht in Pfarrkirchen die erste Trabrennbahn Niederbayerns, während entsprechende Bemühungen seitens der Stadt Straubing 1889 bzw. des Straubinger Vereins 1895 fehlschlugen.

100 Mark. 2% № 349
Antheilschein
des
Rennverein Straubing E. V.
über
Mark 100 Mark.
Der Rennverein Straubing E. V. ist dem Inhaber dieses Antheilscheines ein Darlehen von EINHUNDERT MARK Reichswährung schuldig geworden und verzinst dasselbe jährlich mit „zwei vom Hundert“ gegen Abgabe der beigefügten jährlichen Zinsabschnitte. Dieser Antheilschein ist von Seiten des Inhabers unkündbar. Die Zahlung der Zinsen erfolgt durch die Vereinskassa, oder die noch besonders bezeichnet werdenden Stellen.
Straubing, 1. Juli 1900.
Rennverein Straubing E. V.
Vorsitzender.
Schriftführer. Cassier.

„Antheilschein“ des Rennverein Straubing, am 1. Juli 1900 zur Finanzierung des Baus der Straubinger Trabrennbahn ausgegeben. (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

Erst im Frühjahr 1900 kann sich der Verein zum Bau einer eigenen Trabrennbahn mit Tribüne und Stallungen entschließen. Ein Gelände dafür hatte man zwischen Alburg und Straubing gefunden. Zur Finanzierung von Bahn und Gebäuden gab der Verein zum 1. Juli 1900 Anteilsscheine zu je 100 M mit 2% Verzinsung aus, wodurch – ergänzt um Geld- und Sachspenden wie 10.000 Ziegelsteinen – die Kosten von 40.000 M gedeckt werden konnten. Nach dem Vorbild der kaiserlichen Rennbahn in Baden bei Wien gebaut, wird in Straubing die Trabrennbahn als 1000 Meter-Bahn am 12. Mai 1901 feierlich eingeweiht.

AK Gruss von Trabrennplatz Straubing, Verlag des Rennvereins Straubing, gelaufen 1904 (Jürgen Hörl, Straubing)

Von Vierbeinern und Stahlrössern

Neben dem regulären Rennbetrieb, der fortan an 2-3 Tagen pro Jahr stattfindet, berichtet die Lokalpresse 1902 auch von einem rennsportlichen Kuriosum. Da kam es auf der Trabrennbahn nämlich zu einem Rennen zwischen „Ross“ und „Stahlross“, aus dem der Traber als Sieger hervorging. Damit ist zugleich ein wichtiges Kapitel der Straubinger Trabrennbahn, nämlich ihre Nutzung durch die örtlichen Fahrrad-, später Motorsportvereine, angesprochen.
Mit Gründung des „Velociped-Clubs“ 1882 gehörte Straubing zu den ersten Städten im Deutschen Reich, die eine solche Vereinigung aufweisen konnten. Bereits gegen Ende der 1880er Jahre tat sich der

Straubinger Tagblatt, Freitag, 23. Juni 1911 Nr. 142

Trab-Rennbahn Straubing.

Samstag den 24. (Johannitag) und Sonntag den 25. Juni 1911 nachmittags 3 Uhr

Große internationale Rad-Rennen.

An beiden Tagen Dauerrennen über 50 km hinter großen Motoren, sowie

6 Flieger-Rennen.

Während der Rennen beider Tage Konzert.

Eintritts-Preise: Loge 3 Mk., Tribüne 1.50 Mk., Sattelplatz 70 Pfg., 2. Platz (vom Eingang links bis zur Tribüne) 50 Pfg., 3. Platz (vom Eingang rechts) 30 Pfg.

Billetten-Vorverkauf: Hoflieferant Högn, Zigarren-Geschäft Lindner und Firnkhaier (Theresienplatz). 6587

Anzeige im Straubinger Tagblatt vom 23.6.1911 zu den Radrennen vom Juni 1911, bei auch Steherrennen (50 km hinter großen Motoren) auf dem Programm standen.

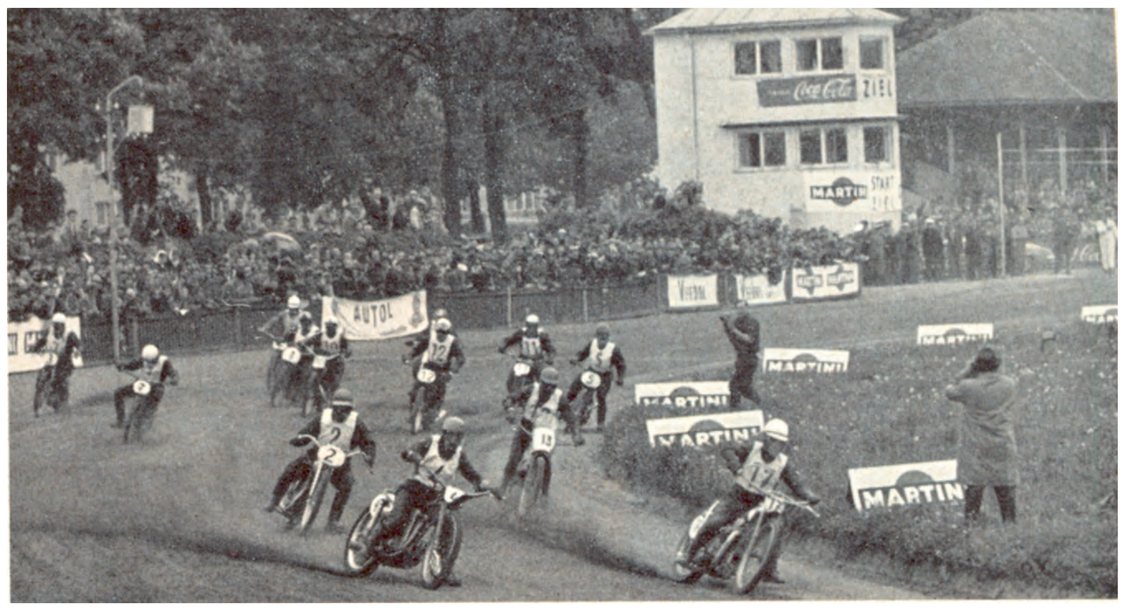
© Gäubodenmuseum Straubing / Dr. Norbert Stellner, Regensburg

Bilder von Alois Buchinger, Sieger des Hauptfahrens bei den 1920 auf der Straubinger Trabrennbahn abgehaltenen Radrennen (Stadtarchiv Straubing)

„Velociped-Club“ in Straubing auch im Rennsport hervor und eröffnete hierzu 1889 seine Radrennbahn auf der Wittelsbacherhöhe, welche späterhin der Trabrennbahn weichen musste. Auch wandte sich das gehobene Bürgertum, ehedem die Trägerschicht der Radvereine, zunehmend dem „Motor-Fahrrad“ zu. Entsprechend öffnete sich der „Velociped-Club“ gegenüber diesen neuen Gefährten, so dass es nicht mehr lange dauerte bis die motorisierten Räder in Städte mit Motorsport-tauglichen Rennbahnen den Radsport in den Schatten stellten.

Die „Kleinmotore“ am Start bei den Motorrad-Rennen zum 40jährigen Jubiläum des „Velociped-Clubs“ 1922 auf der Straubinger Trabrennbahn (Stadtarchiv Straubing)

In Straubing vollzog sich diese Entwicklung ab 1903, als bei einer Veranstaltung des „Velociped-Clubs“ neben den herkömmlichen Radrennen auch ein „Motor-Zweirad-Fahren“ und ein „Motorwagen-(Automobil)-Fahren“ auf dem Programm standen. So wurde, wie in vielen anderen bayerischen Städten, die eine Pferde-Rennbahn besaßen, eine Radfahrervereinigung zum Begründer einer lokalen Motorsportkultur. Bis nach dem 1. Weltkrieg vom „Velociped-Club“ verantwortet, gingen



Sandbahnrennen auf der Straubinger Trabrennen, vor 1972 (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

diese Veranstaltungen zunehmend auf den 1922 gegründeten „Motor-Sport-Club Straubing“ (MSC) über. Nach ersten Rennen auf der Trabrennbahn 1924, führte der MSC ab 1928 bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs alljährlich Motorradrennen durch. Nach 1945 griff er diese Tradition mit den teils international besetzten Sandbahnrennen wieder auf, die auf der Straubinger Trabrennbahn 1975 ihr Ende fanden.

Vom „Renn-Verein Straubing“ zum „Zucht- und Trabrennverein Straubing“

Von Beginn an galt das Interesse des Straubinger Renn-Vereins auch der Pferdezucht. Dies führte auf Antrag im Dezember 1903 zu der seit 1904 gültigen Namensänderung in „Zucht- und Trabrennverein Straubing“. Hierdurch, aber vor allem durch die nun fest etablierte Trabrennbahn mit Tribüne und Stallungen nahm der Verein in der Folge einen raschen Aufstieg.

Zielrichterturm und Totalisatorgebäude vor Beginn der Modernisierungsmaßnahmen 1936/37 (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

1908 wird der erste Totalisator eröffnet und der Wettbetrieb in vollem Umfang aufgenommen. 1910 wird erstmals der „Große Straubinger Zuchtpreis“ ausgefahren. Zunehmend wächst den Pferderennen neben ihrem hohen gesellschaftlichen und sportkulturellen Stellenwert auch eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Bedeutung zu. Die Besucher der Rennen kamen aus ganz Bayern, so dass auch die örtliche Gastronomie und Hotellerie davon profitierten. Wohl unterbricht der 1. Weltkrieg dieses Geschehen, doch bereits 1919 wurde der Rennbetrieb wieder aufgenommen und 1923 mit dem „Niederbayerischen Zuchtrennen“ das 50jährige Jubiläum des Rennvereins gefeiert werden. Aus diesem Jahr stammt auch der bis heute genutzte Verwaltungsbau mit seinen Stallungen an der Westseite des Geländes, da das ursprüngliche Hauptgebäude kurz vor dem Jubiläum einem Brand zum Opfer fiel.

Zielrichterturm und Holzbarriere nach Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen 1938/39 (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

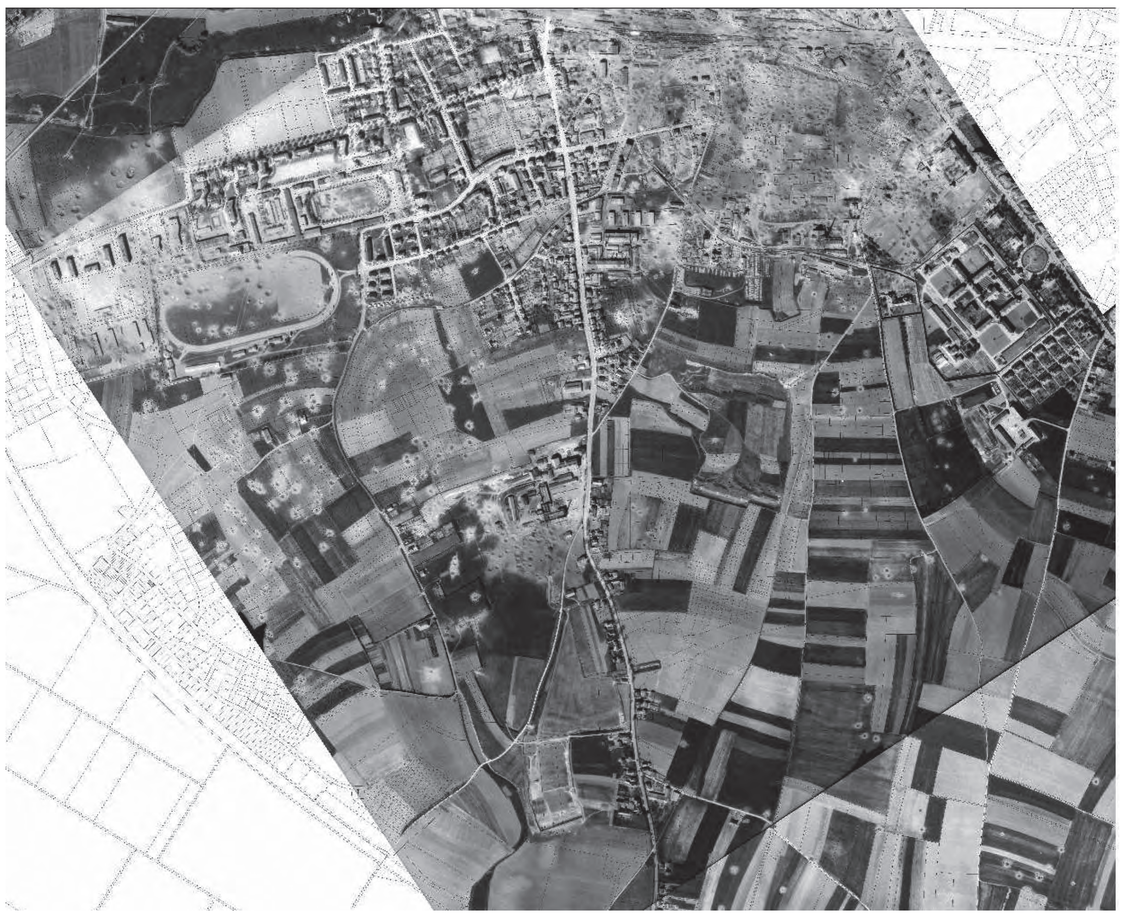
Nach Schwierigkeiten im Zuge der Weltwährungskrise – sogar der Verkauf der Rennbahn wurde erwogen – gelingt dem Verein ab 1930 der langsame wirtschaftliche Aufstieg. Ausgangspunkt hierfür war u.a. 1930 die Genehmigung des Landwirtschaftsministeriums eine Wettannahmestelle für alle bayerischen Rennplätze in der Bernauergasse einzurichten. Die aus dem steigenden Totoumsatz erzielten Einnahmen werden ab 1936 für die grundlegende Renovierung des Renngeländes verwendet. So wird 1937 im Zentrum des Geläufs ein Bahnrichterturm sowie ein gemauerter Zielrichterturm an der Stelle des alten Totalisatorgebäudes errichtet, auch werden die Tribüne und die Trinkhalle erneuert. Für das Renngeschehen wird zudem der elektrische Start eingeführt. Bauliche Ergänzung erfährt die Trabrennbahn 1938 zudem durch Bau einer neuen Schutzbarriere um die Bahn sowie durch ein neues Eingangstor an der Rennbahnstraße. Die Einführung des Ti-

Blick auf die Tribünengerade im Jahr 1939 mit Café-Restaurant und Bierhalle (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

Potpourri-Karte von der Trabrennbahn Straubing mit textlicher Anspielung auf das 1940 begründete Zuchtgestüt, um 1940 (Jürgen Hörl, Straubing)

© Gäubodenmuseum Straubing / Dr. Norbert Stellner, Regensburg

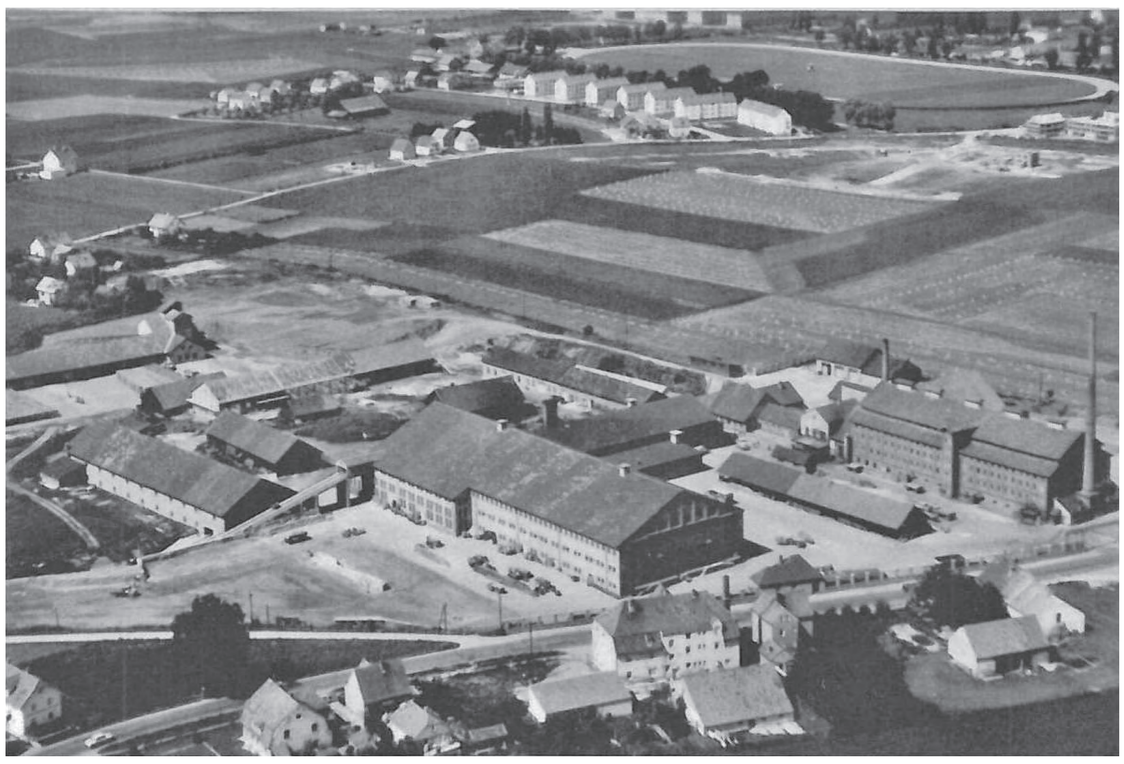
cketsystems für Wetten im Jahr 1938, damit verbunden der Anstieg der Wettumsätze auf 400.000 RM, sowie die Gründung eines eigenen Trabergestüts auf der Trabrennbahn im Jahr 1940 standen am Ende dieser umfassenden Neuerungen.



Luftbild aus dem Jahr 1945 mit Bombentrichtern auf der dem Gelände der Trabrennbahn (Stadt Straubing | Stadtplanung)

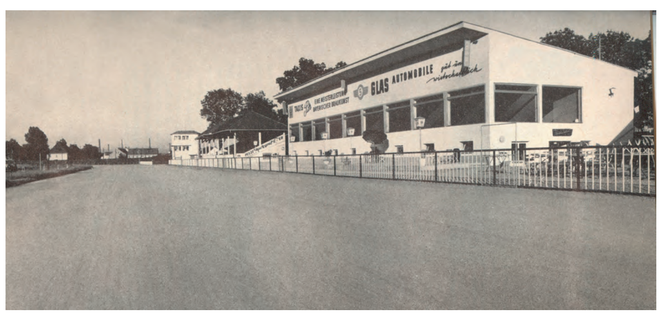
Von 1945 bis heute

Trotz 2.Weltkrieg konnte der Rennbetrieb bis 1942 fortgeführt werden. In den nachfolgenden drei Kriegsjahren beschädigten Bombentreffen jedoch das Renngeläuf und zerstörten in Teilen das nur wenige Jahre alte Besuchertor. Gleichwohl: bereits am 9. September 1945 fand in Straubing der erste Renntag auf einer bayerischen Rennbahn nach Ende des 2.Weltkriegs statt.
Allen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zum Trotz – Währungsreform, aber auch Wiederaufnahme des Rennbetriebs der anderen bayerischen

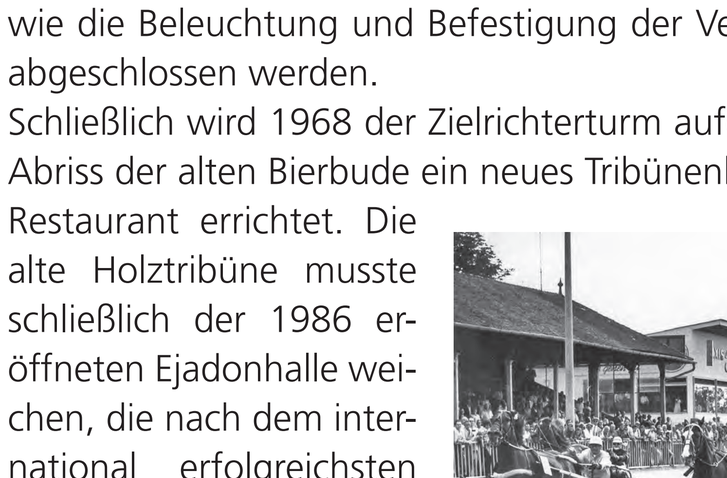


Luftbild aus dem Jahr 1955 mit Blick von Südosten auf das nur wenig bebaute Umfeld der Straubinger Trabrennbahn (Stadt Straubing | Stadtplanung)

Bahnen – wird die Zeit nach 1945 von zahlreichen Neuerungen und Verbesserungen geprägt:
1947 werden Teile der Stallungen erneuert, 1949 wir die elektrische Zeitmessung sowie eine Lautsprecheranlage installiert und 1953 das zerstörte Besuchertor instand gesetzt. 1960, in diesem Jahr wird in Straubing als erster bayerischer Trabrennbahn der Autostart eingeführt, wird



Blick auf das 1961 eröffnete Tribünengebäude mit Restaurationsbetrieb (Zucht- und Trabrennverein Straubing)



Simmerl, der Straubinger Traber der 1960er Jahre, gewinnt unter Rolf Luff 1965 den Großen Preis von Niederbayern (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

mit dem Bau einer Tribüne begonnen. Diese wird mit dem darin befindlichem Restaurant 1961 eröffnet. Weitere Modernisierungen wie die Verbreiterung der Bahn im Einlauf auf rund 19 m, die Kanalisierung des gesamten Geländes, die Erneuerung der Lautsprechanlage und Verbesserung der Stallungen sowie der Bau der bis heute bestehenden Besucherbarriere erfolgen 1963, während 1965 der Bau einer Flutlichtanlage sowie die Beleuchtung und Befestigung der Verkehrswege im Gelände abgeschlossen werden.
Schließlich wird 1968 der Zielrichterturm aufgestockt und 1969 nach Abriss der alten Bierbude ein neues Tribünenhaus mit einem weiteren Restaurant errichtet. Die alte Holztribüne musste schließlich der 1986 eröffneten Ejadonhalle weichen, die nach dem international erfolgreichsten Straubinger Traber der 1950er Jahre benannt wurde und gegenwärtig den Straubinger Boxern als Trainings- und Wettkampfhalle dient.

Zieleinlauf beim Großen Preis von Niederbayern 1972 (Zucht- und Trabrennverein Straubing)

Weitere Maßnahmen zur Modernisierung galten aber auch der Erneuerungen der Stallungen (1970 bzw. 1977) sowie mit Anlage einer 800 m langen Innenbahn im Geläuf (1973) zur Verbesserung der Trainingsmöglichkeiten.
Gleichwohl geriet der Verein, der 1988/91 mit Einführung des elektrischen Totos für Furore bei den Wettern sorgte, in den 1990er Jahren zunehmend in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Selbst der Verkauf eines Teilgrundstücks im Jahr 2003, in dessen Folge das Renn- wie auch das Trainingsgeläuf um je 100 Meter verkürzt wurden, konnte den Verein nur teilweise entschulden.
Als der Rennverein 2007 neuerlich vor der Insolvenz stand, stimmten die Mitglieder schließlich dem Angebot der Familie Lindinger aus Aschheim bei München, passionierte Pferdebesitzer, zum Kauf der Trabrennbahn zu. Fortan hat die Trabrennbahn Straubing einen neuen Besitzer, der das Areal dem Verein zur Abhaltung von Pferderennen weiterhin zur Verfügung stellt.

Luftbild mit Blick von Südosten auf die Trabrennbahn mit umliegender Bebauung, um 2010 (Stadt Straubing | Stadtplanung)

© Gäubodenmuseum Straubing / Dr. Norbert Stellner, Regensburg