

Bundesparcourscheftagung Warendorf 2023

Das Jahr 2022 ging für den Fahrersport nahtlos in das Jahr 2023 über. Die Weltcupserie 2022/2023 wurde in Leipzig als letzte Station vor dem Finale in Bordeaux fortgesetzt. In wenigen Tagen beginnt die grüne Saison und die nationalen und internationalen Höhepunkte lassen nicht lange auf sich warten. Es sind in allen Anspannungsarten die Deutschen Meisterschaften geplant, welche sich über die ganze Saison verteilen. Die Vierspänner Pferde eröffneten das Meisterschaftsjahr in Läden am letzten Wochenende im April. Auch in diesem Jahr werden nach dem Weltcup von Leipzig weitere internationale Turniere in Wettringen, Läden, Bühl und Greven-Bockholt durchgeführt. Der Fahrersport erfolgt nicht nur im Spitzenbereich - auch in Prüfungen bis zur Klasse M werden flächendeckend Prüfungen angeboten. Besonders in diesem Bereich ist das Engagement der Offiziellen gefragt. Mit funktionierender Basis ist der internationale Bereich erst wirklich erfolgreich.

Am 25./26.02.2023 trafen sich in Warendorf Parcourschefs aus ganz Deutschland zur traditionellen Bundesparcourscheftagung. Diese Tagung als privater Gedanken- und Informationsaustausch mit Unterstützung der DRV findet seit vielen Jahren bei den Parcourschefs Fahren reges Interesse. Aus dieser Veranstaltung gingen und gehen immer wieder Ideen hervor, welche auch in den Neuerungen der LPO und APO über die entsprechenden Gremien aufgenommen wurden. So wurden in der Vergangenheit Mehrfachhindernisse entwickelt, die nach einer Pilotphase im Aufgabengebiet Eingang fanden. Auch aktuell stehen wieder Hinderniskombinationen vor der Erprobung in

der Praxis. Diese Erprobung erfolgt wiederum in einem Pilotprojekt. Nach Auswertung der Erfahrungen wird dann die Entscheidung über die weitere Nutzung der Ideen getroffen. Mit einem positiven Ergebnis werden sie als zugelassene Mehrfachhindernisse gegebenenfalls mit Änderungen offiziell aufgenommen oder sie werden wieder verworfen. Die praktische Erfahrung der Fachleute wird für die Entwicklung des Fahrersports als unerlässlich angesehen.

Die Gradwanderung im Wechselspiel zwischen nationalen und internationalen Bedingungen wird bei der Auswahl der Themen grundsätzlich berücksichtigt und stellt im Vorfeld bereits eine Herausforderung dar. Es berichtete u.a. Josef Middendorf von seiner Tätigkeit als Parcourschef bei der Weltmeisterschaft für Vierspänner in Pratoni (Italien) 2022. Insbesondere auch über den Zeitraum der Vorbereitungen, welche sich über mehr als zwei Jahre und viele Stunden erstreckten. Er berichtete auch über die immateriellen und materiellen Voraussetzungen, welche im Vorbereitungszeitraum Aufmerksamkeit und Berücksichtigung verlangten. Diese Erfahrungen wurden auch mit dem Ziel der weiteren Sensibilisierung der Teilnehmer vorgestellt. Auch sollen diese Informationen an die nicht anwesenden Parcourschefs und Veranstalter transportiert werden.

Von dieser Stelle soll stellvertretend für alle an der Vorbereitung und Durchführung Beteiligten insbesondere Josef Middendorf für sein Engagement bei der Durchführung der Bundesparcourscheftagung gedankt werden. Natürlich nicht zu vergessen, den Anwesenden für den angeregten Gedankenaustausch zu danken, der diese Tagung erst zu dem gemacht hat was sie war. Der Termin für 2024 ist bereits avisiert.

FA Fahren
Ekkehard Freiberg

Pilotprojekte im Kegelfahren

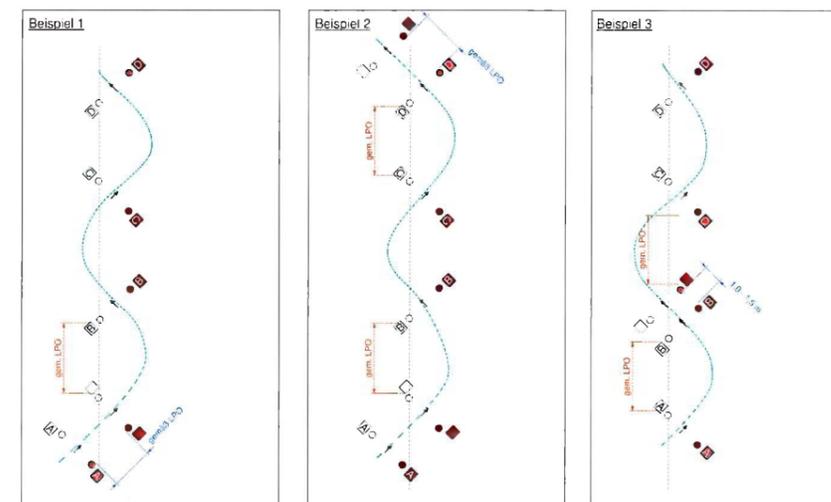


Gleich mehrere Vorschläge zu Neuerungen in der Hindernisgestaltung bei Kegelfahrprüfungen wurden von verschiedenen Teilnehmern in die diesjährige Bundesparcourscheftagung Fahren eingebracht, diskutiert und kurz praktisch getestet. Hieraus haben sich die nachstehend beschriebenen Varianten als pilotwürdig herauskristallisiert. Es wurde zwischenzeitlich bei der Deutschen Reiterlichen Vereinigung FN ein Antrag auf Zulassung als Pilotmaßnahme gestellt. Dieser wurde von der FN befürwortet und mit Empfehlung zur Umsetzung in Pilotprojekten an die Landesverbände weitergereicht. Es handelt sich hier um Änderungen bzw. Ergänzungen in den Hinderniskombinationen

und Mehrfachhindernissen (s. gen. Stangenhindernisse). Rückblickend muss hier erwähnt werden, dass vor einigen Jahren auf der Bundesparcourscheftagung der sogenannte „Oxer“ als Hindernis entwickelt wurde, der dann Einzug in das nationale Regelwerk gehalten hat und auch in das internationale Reglement aufgenommen wurde. Der „Oxer“ besteht aus zwei hintereinander in bestimmtem Abstand angeordneten Kegelpaaren und gilt dennoch als Einzelhindernis. Bei den vorgeschlagenen Neuerungen soll nun der „Oxer“ in Hinderniskombinationen integriert werden können. Hierbei handelt es sich um die Kombinationen „Welle“ und „Zick-Zack“.

Die „Welle“

Die „Welle“ kann sowohl in der Einfahrt (A) oder/und in der Ausfahrt (C oder D) durch einen Oxer ergänzt werden. Hierbei kann die Distanz des Oxers entsprechend dem aktuellen Regelwerk frei gewählt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen Oxer innerhalb der Kombination zu platzieren. Hier sollte die Distanz des Oxers gemäß Empfehlung bei max. 1,0 – 1,5 m liegen. Diese Variante ist im Ermessen des Parcourschefs mit Fingerspitzengefühl einzusetzen und aufzubauen um bei evtl. erforderlichen Änderungen der Hindernisbreite bezogen auf die Spurbreite die Chancengleichheit zu wahren.

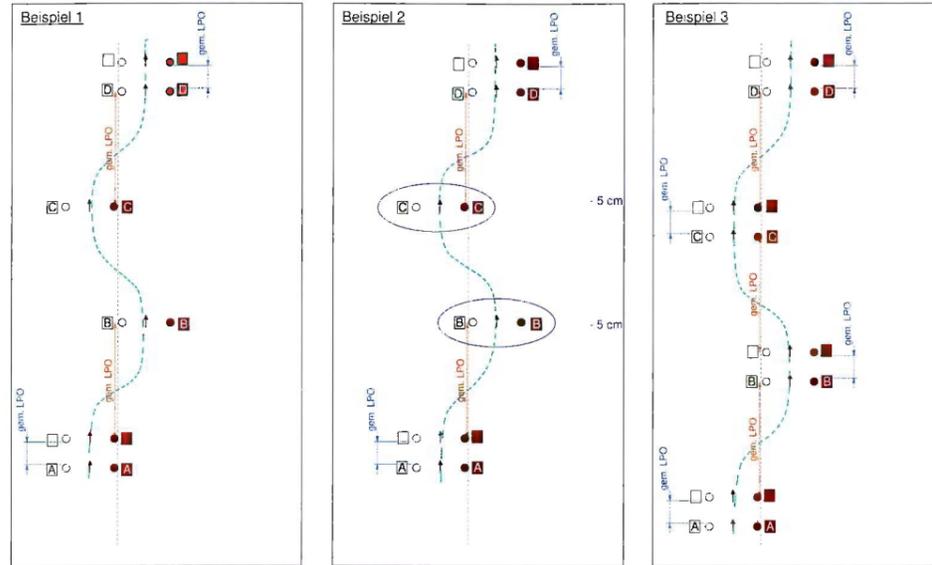


Der „Zick-Zack“

Für das Kombinationshindernis „Zick-Zack“ ist im Pilotverfahren ebenfalls der Einsatz von Oxern anstatt Einzelkegelpaaren erlaubt. Es können der Klasse und dem Niveau entsprechend bis zu vier Oxer eingesetzt werden.

Die Abstände im Oxer sind frei nach den im Regelwerk angegebenen Maßen wählbar. Bei den Distanzen zwischen dem hinteren Kegelpaar des Oxers und dem darauffolgenden Tor gelten ebenfalls die jeweiligen Abstände aus dem aktuellen Regelwerk.

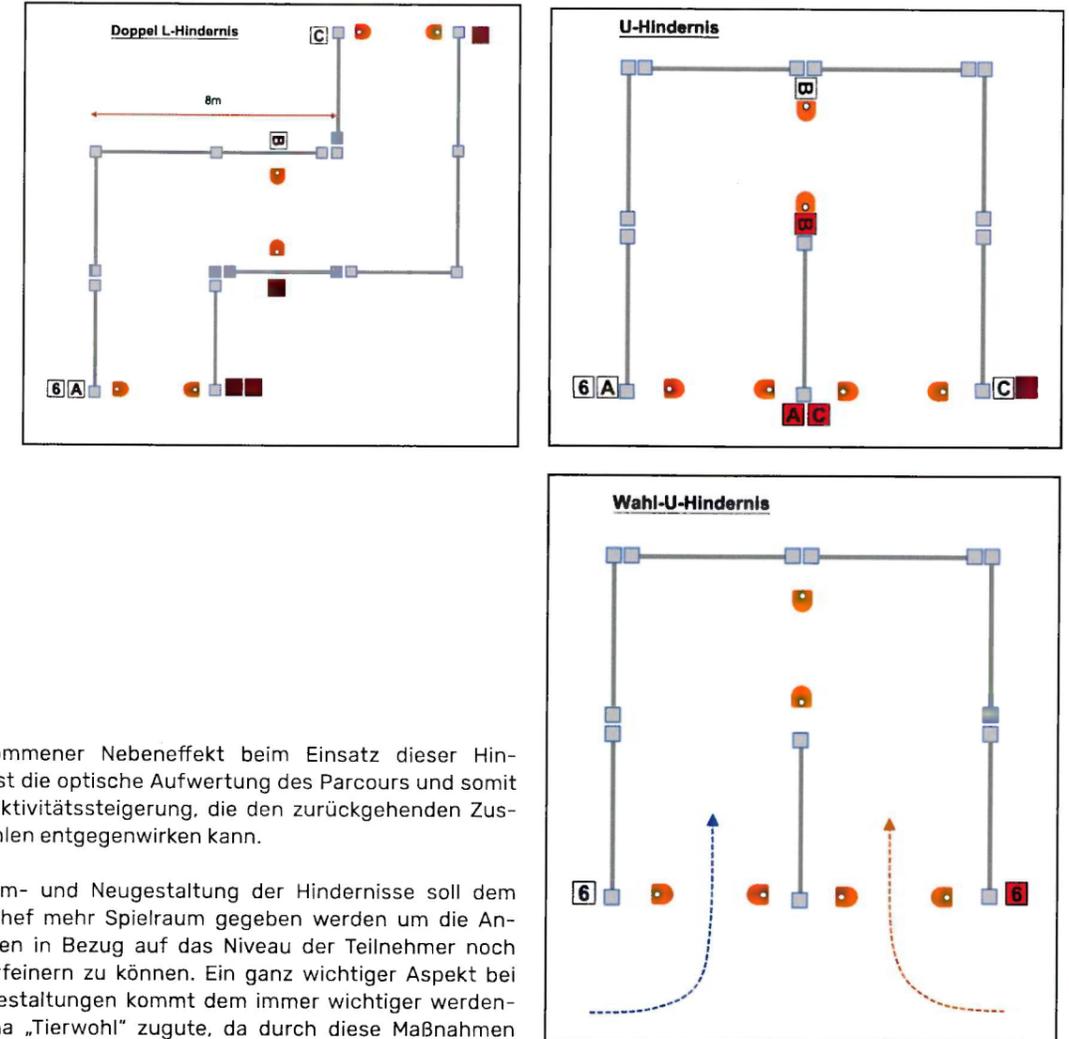
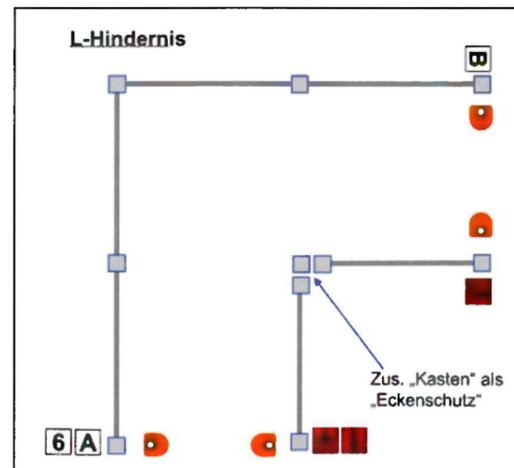
Zusätzlich können partiell oder insgesamt die Durchfahrtsbreiten um 5 cm verringert werden.



Geschlossene Mehrfachhindernisse

Ein letztes großes Paket zur Testung in Pilotverfahren wurde von den Tagungsteilnehmern in Bezug auf die vorhandenen geschlossenen Mehrfachhindernisse (s. gen. Stangenhindernisse) angeregt. Da diese Hindernisse aufgrund des aufwendigen Aufbaus und fehlenden Materials in den letzten Jahren nur noch selten zum Einsatz gekommen sind, wird hier nun versucht eine Alternative zu finden. Es wird ein Rahmen aus dem, auf den meisten Turnieren bereits vorhandenem Material zur Begrenzung des Dressurplatzes oder aus Springstangen mit entsprechenden Auflagen erstellt. Dieser kann von den Abmessungen her so großzügig gebaut werden, dass für die verschiedenen Klassen kein Umbau erforderlich ist. Innerhalb dieses Rahmens werden dann entsprechend der Klasse, den Anspannungsarten und dem Teilnehmerfeld Kegelpaare als Durchfahrten eingesetzt, die ohne Abwurf passiert werden müssen.

Beispiele:



Ein willkommener Nebeneffekt beim Einsatz dieser Hindernisse ist die optische Aufwertung des Parcours und somit eine Attraktivitätssteigerung, die den zurückgehenden Zuschauerzahlen entgegenwirken kann.

Mit der Um- und Neugestaltung der Hindernisse soll dem Parcourschef mehr Spielraum gegeben werden um die Anforderungen in Bezug auf das Niveau der Teilnehmer noch weiter verfeinern zu können. Ein ganz wichtiger Aspekt bei den Neugestaltungen kommt dem immer wichtiger werdenden Thema „Tierwohl“ zugute, da durch diese Maßnahmen die Geschicklichkeit zur Bewältigung des Parcours mehr in den Vordergrund rückt und somit Gefahren durch überhöhtes Tempo minimiert werden.

Alle Pilotprojekte sind mit den jeweiligen Landeskommissionen abzustimmen, da hier die Hoheit in Bezug auf Turniergenehmigung und Durchführungsbestimmungen liegt.

Spätestens auf der nächsten Bundesparcourschäftagung im Februar 2024 sollen die Erfahrungen aus diesen Pilotmaßnahmen zusammengetragen und diskutiert werden. Bei positivem Feedback ist eine Aufnahme der Hindernisse als Ergänzung in das dann gültige Regelwerk angedacht.

Josef Middendorf
Fachbeirat Fahren & Parcoursbau