



Thesenpapier zur Weiterentwicklung des Jugendfahrsports in Deutschland

A) Vorbemerkung

Lange Zeit galt der Fahrsport in Deutschland als nicht „jugendtauglich“. Während in allen reiterlichen Disziplinen die Nachwuchsarbeit als entscheidende Zukunftsaufgabe angesehen wurde, blieb dieses Segment im Fahrsport weitgehend unberücksichtigt. Dies äußert sich bis heute darin, dass eine spezielle Kinder- bzw. Jugenddidaktik in der Fahrausbildung nicht existiert. Die Ursachen für diese Entwicklung sind vielfältig. Zum Einen liegt hier die sehr gefestigte Tradition zugrunde, dass Jugendliche zunächst das Reiten erlernen und erst später zum Fahren übergehen. Zum Anderen werden aber stets auch Sicherheitsaspekte und in deren Folge Versicherungsprobleme als Restriktionen genannt. Eine immer wieder zitierte, oftmals falsch interpretierte Entscheidung des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe aus den 50er Jahren, der die Haftung eines Pferdehalters bejahte für den Schaden eines von einem Minderjährigen gefahrenen Gespannes, verstärkte diese Tendenz.

Die Restriktionen fanden darin ihren Ausdruck, dass bis zur LPO-Novelle 2008 das wettbewerbsmäßige Gespannfahren mit Pferden für Jugendliche unter 14 Jahren nicht erlaubt war (bei Pony-Gespannen: Mindestalter 12 Jahre).

Inzwischen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Fahrsport ohne eine systematische Nachwuchsarbeit, die deutlich unterhalb der früheren Mindestaltersgrenzen ansetzen muss, keine Zukunftschance hat. Insofern sind die vorgenannten Mindestaltersgrenzen durch verschiedene Einzelfalldispense bereits vor 2008 mehr und mehr durchlöchert worden, so dass der vollständige Fortfall eines Mindestalters für die Teilnahme an fahrsportlichen Wettbewerben seit dem 01.01.2008 in der LPO ersatzlos gestrichen worden ist. Damit befindet sich der Fahrsport auch systematisch wieder im Gleichklang mit den übrigen pferdesportlichen Disziplinen.

B) Situationsanalyse: Jugendfahrsport-Konzepte im Wettbewerb

Im Fahrsport stehen nicht nur verschiedene Pferde- und Ponyrassen unterschiedlicher Größe zur Verfügung, sondern anders als in den übrigen pferdesportlichen Disziplinen auch unterschiedliche Anspannungsarten. In der Diskussion um ein schlüssiges

Jugendkonzept fokussiert sich diese Debatte auf die Anspannungsarten Ein- und Zweispänner.

Ausgehend von der unstreitigen sportpädagogischen Erkenntnis, dass Kinder und Jugendliche sich primär für solche Sportarten interessieren, in denen auch ein wettbewerbsmäßiger Vergleich möglich ist, orientieren sich die unterschiedlichen Jugendkonzepte vorwiegend an unterschiedlichen Turniermodellen.

B.1) Modell „Temporini/Tischer et al.“

Mit der Pilotveranstaltung eines Jugendfahrtturniers 2006 in Neu-Isenburg wurde der Versuch unternommen, die gebräuchlichen Regeln des auch international etablierten kombinierten Fahrsports für Jugendliche zu adaptieren. Wahlweise auf Basis der Klasse E oder A wurde eine Kombination aus einer Dressur, entnommen dem Kanon des LPO-Aufgabenheftes, einer Geländestrecke mit festen Hindernissen und ein Kegelfahren angeboten. Für Einsteiger auf Ebene der Klasse A trat anstelle der Geländefahrt ein kombiniertes Hindernisfahren mit einigen festen Hindernissen.

Eine altersgemäße Differenzierung fand in diesem Konzept nicht statt bzw. nur auf der Basis der LPO-Grobeinteilung Junioren (0 - 18 Jahre)/junge Fahrer (19 - 21 Jahre). Auch auf weitere lenkende Regelungen wurde bewusst verzichtet, so dass die Teilnehmer bereits mit speziellen Dressur- und Marathonfahrzeugen antreten konnten. Auch eine Gangartenbeschränkung im Hindernisfahren wurde wegen der angestrebten Parallelität zum Regelsport abgelehnt.

Aus diesem Pilotprojekt hat sich inzwischen eine Prüfungsserie unter dem Titel „Deutscher Jugendfahrcup“ etabliert und erfreut sich insbesondere bei der Altersgruppe der 15 - 18 Jährigen sehr großer Beliebtheit, wobei allerdings die Teilnehmerzahl in der Gruppe Zweispänner/Pferde minimal ist. Auf dieser Basis hat sich inzwischen ein Bundesvergleichswettkampf Fahren Junioren / junge Fahrer etabliert (2009 in Bösdorf/Sachsen-Anhalt).

B.2) Konzept Junior World Trophy / *pro Einspänner*

B.2a) ICKD-Konzept

Im Zusammenhang mit der 2004 erstmals durchgeführten Junior World Trophy als eher Breitensportliche kinder- und jugendorientierte Fahrprüfung gründete sich auf Initiative aus Frankreich, Belgien, Österreich und der Schweiz der internationale Jugendfahrverband ICKD (International Collective for Kids Driving) mit Sitz in Frankreich. Präsident ist Patrick Dubrulle (Frankreich), Vize-Präsident Rico Allgäuer (Österreich). *pro Einspänner e.V.* ist

Mitglied des Verbandes, der *pro Einspänner* Vorsitzende des Executive Committees.

Das ICKD-Konzept basiert primär auf einer sportpädagogisch sinnvollen Altersgruppen-Differenzierung. Anfangs bildeten zwei Jahrganggruppen von Jugendlichen ab sieben Jahren eine Wertungsgruppe. Diese waren mit Begriffen wie Moustiques, Poussins etc. gekennzeichnet. Inzwischen gilt diese ursprüngliche Differenzierung als zu fein gliederich und die Altersgruppen-Namen als unnötige Verniedlichung, so dass der ICKD davon inzwischen abrückt. Derzeit wird die Altersgruppeneinteilung einer jüngeren Gruppe (7 - 10 Jahre), einer mittleren Altersgruppe (11 - 14 Jahre) und einer älteren Gruppe (15 - 18 Jahre) als sinnvoll angesehen.

Anfangs waren die über-differenzierten Altersgruppen auch gekoppelt an bestimmte maximale Pony-Größen. Diese Einteilung ist inzwischen aufgegeben worden. Für Jugendliche ab 15 Jahren sollen generell auch Pferde zugelassen sein, idealerweise in eigener Wertungsgruppe. Für Jugendliche ab 16 Jahren sind darüber hinaus auch Zweispänner vorgesehen, obwohl die Nachfrage zahlenmäßig gering ist.

Um fahrerisches Können herauszubilden werden alle denkbaren Erleichterungen bei den Formalvorschriften von Ausstattung und Ausrüstung ausgeschöpft. Insofern werden alle Teilprüfungen mit demselben Fahrzeug absolviert, wobei alle Fahrzeugtypen (Ein- und Zweiachser, Holz-/Stahlräder inkl. pneumatischen Reifen) zugelassen.

Das Grundprinzip lautet: nicht der Geldbeutel der Eltern, sondern das fahrerische Können der Kinder soll über Sieg und Platzierung entscheiden.

Sicherheitsaspekte werden groß geschrieben. Insofern ist auch in der Dressur bereits die splitterfeste Kappe vorgeschrieben und der Rückenschutz empfohlen. Im kombinierten Hindernisfahren und im Kegelfahren ist auch der Rückenschutz bei Fahrer und Beifahrer Pflicht.

Des Weiteren ist die Gangart Trab im kombinierten Hindernisfahren und im Kegelfahren vorgeschrieben, außer in den Hinderniszonen des kombinierten Hindernisfahrens.

Zur Förderung von Teamgeist sollen die Prüfungen stets auch mit Mannschaftswertung ausgeschrieben werden. Bei den internationalen Wettbewerben steht die internationale Jugendbegegnung gleichwertig neben dem sportlichen Anspruch.

B.2b) Konzept *pro Einspänner* / KNHS

Nach ausführlichen Diskussionen mit FEI-Richtern und Parcours-Chefs, die in den vergangenen Jahren auf nationalen und internationalen Jugendfahrtturnieren tätig waren, sowie insbesondere mit Vertretern der holländischen Föderation KNHS verfolgt *pro Einspänner* eine Kompromisslinie zwischen beiden vorstehend dargestellten Konzepten. Die sinnvolle Altersgruppierung ist dabei unverzichtbar. Es ist sportpädagogisch und -psychologisch unsinnig, 11-jährige Jugendliche gegen 18-jährige starten zu lassen. Die Tatsache, dass mit den verschiedenen Anspannungsarten sowie Ponys und Pferden eine Überdifferenzierung stattfinden könnte, wird nicht geteilt. Hier ist der Vergleich etwa zum Rudersport anzustellen, bei dem ebenfalls trotz verschiedener Bootsklassen die Jugendarbeit auf stark differenzierten Alterseinteilungen basiert.

Die Einteilung in eine jüngere Gruppe bis 11 Jahren, eine mittlere von 12 bis 15 Jahren und eine ältere von 16 - 18 bzw. 21 Jahren dient derzeit als Diskussionsgrundlage.

Um den Fahrsport auch für Kinder im Alter von 7 bis 10 Jahren attraktiv zu machen, sind Angebote für kleine Ponys nützlich. Dabei ist auch die Gestaltung entsprechend einfacher Prüfungsaufgaben sinnvoll, die auf einem 20 x 60 m Viereck gefahren werden können.

Für jüngere Kinder ist die Begrenzung der Gangart im kombinierten Hindernisfahren bzw. Kegelfahren sinnvoll und hat sich in der Praxis bewährt. Für ältere Kinder, mindestens diejenigen ab 15 Jahren sollte jedoch zur Heranführung an den Regelsport die Gangart freigegeben werden, wobei Sicherheitsaspekte große Beachtung verdienen.

Ebenfalls wird eine Absenkung der Formalanforderungen an die Ausrüstung und die Fahrzeuge befürwortet, soweit dies nicht sicherheitsrelevant ist. Der Grundsatz, alle Teilprüfungen mit demselben Fahrzeug zu absolvieren, wird befürwortet, ebenso wie die unbegrenzte Zulassung von einachsigen bzw. luftbereiften Fahrzeugen.

Für ältere Jugendliche erscheint die Absolvierung einer Geländeprüfung, durchaus auch verkürzt auf die Phase E sinnvoll. Gerade eine solche Strecke stellt ganz spezifische Anforderungen, deren Bewältigung frühzeitig eingeübt werden muss. Sicherheitsbedenken sind bei den älteren Jugendlichen nicht angebracht, die Erfahrungen aus den bisher durchgeführten Prüfungen zeigen, dass Jugendliche sehr wohl auch außerhalb eines eingezäunten Platzes sehr risikobewusst fahren.

Die Fachgruppe Fahren und *pro Einspänner* befürworten einen breitangelegten Dialog mit dem Ziel, auch auf internationaler Ebene Jugendfahrsport möglich zu machen. Die internationale

Jugendbegegnung mit den Mitteln des Fahrsports ist ein wertvoller Beitrag zur Jugendförderung.

Telgte/Herten, am 02.11.2009

Für den Deutschen
Reiter- und Fahrerverband:

Für pro Einspanner e.V.:

Dr. Günzel Graf von der Schulenburg

Rolf Schettler