

nahme gebeten, das heißt für uns, Informationen und evtl. Einflußnahme vor einer Veränderung. Aber davon später.

Bei einer solchen Zweckehe spielt es natürlich auch eine Rolle, wie offen die jeweiligen Ortsverbände sind, mit denen man ja zusammenarbeiten möchte. Hier mag jeder Verein seine eigenen Erfahrungen machen und abspüren, wo er hinpaßt.

Das dieser Verband natürlich manchmal „scheinbar“ gegen unsere Interessen arbeitet, ergibt sich aus der Sache. Daraus darf aber kein Gegeneinander werden, sondern es MUSS ein Miteinander werden!

Es kann ja nur in unserem Sportinteresse liegen (wenn wir die Privatinteressen einmal beiseite lassen), wenn wir die Ziele des Natur- und Landschaftsschutzes unterstützen. Denn wer von uns möchte in Abwässerrinnen paddeln und wer von uns möchte am Rande der Gewässer die „gepflegte“ Natur mit all ihrer Zerstörung erleben. Kajaksport ist wie wenige Sportarten abhängig von der Natur und wird mit jeder weiteren Zerstörung in diesen Bereichen sinnloser. Es sei denn, wir sehen nur den rein sportlichen Genuß, dann können uns Betonrinnen wie der Eiskanal in Augsburg genügen. Da wir nun aus dieser Überlegung heraus nach sinnvollen Zielen und Aufgaben suchten und noch suchen, führten wir Gespräche mit den Ortsgruppen und später mit dem Landesverband des BUND. Diese ergaben für uns alle ein außerordentlich positives Bild, was uns dann schließlich zum Beitritt in diesen Verband bewog.

Das heißt konkret, wir sind als Kanusportabteilung kooperatives Mitglied im BUND. Diese

Form von Mitgliedschaft ermöglicht den Eintritt des ganzen Vereins. Sie ist kostengünstig und auch ärmeren Vereinen jederzeit möglich. Zudem erspart sie beiden Seiten Verwaltungsaufwand, bringt aber gleichzeitig viele Vorteile. Diese möchte ich im folgenden aufzählen.

Der BUND „gewinnt“ folgendes:

Wir bringen als Kanuabteilung unseren ganzen Mitgliederbestand (derzeit ca. 90 Personen aller Altersklassen) als kooperative Mitglieder in den BUND ein. Dies bedeutet eine spürbare Erhöhung der Mitgliederzahl der Ortsgruppe und damit auch größeres Durchsetzungsvermögen bei Behörden.

Wir wollen geeignete Mitglieder sozusagen als Gewässersachverständige zu den Sitzungen des BUND abstellen. Dadurch gewinnt dieser kompetente Personen, die bereit sind, sich in dieses spezielle Gebiet einzuarbeiten und Gewässer eben auch hautnah kennen.

Wir bemerken häufig Umweltsünden oder Veränderungen an Bachläufen früher, wodurch rechtzeitiger eingegriffen werden kann.

Wir erhoffen aus allem hier Gesagten, also unserem Beispiel, eine Signalwirkung bei anderen Kajakvereinen.

Diese würde den Mitgliederbestand und somit auch das Gewicht des BUND auf Landes- und Bundesebene spürbar erhöhen.

Der Kanusport „gewinnt“ folgendes:

Wir erhalten rechtzeitig Informationen, wenn Baumaßnahmen oder Sperrungen drohen, da der BUND hierbei von staatlicher Seite gehört wird. Das ermöglicht uns die bis jetzt nicht erreichte Mitsprache und Einschaltung entsprechender Gremien.

Wir können im Miteinander für unsere Belange werben und vermeiden Maßnahmen, die aus Unkenntnis über den organisierten Kajaksport erfolgen. Es wird ja leider immer noch von breiten Kreisen jeglicher Boots- oder Wassersport von seiner Umweltschädlichkeit her gleich bewertet.

Wir können zu einem sinnvollen Dienst an der Umwelt gelangen, indem wir Maßnahmen gemeinsam absprechen und ausführen, z. B. Bachpatenschaften usw. Dies allein müßte für jeden schon ein persönliches Anliegen sein.

Wir haben einen besseren Draht und mehr Durchsetzungsvermögen, wenn uns Umweltsünden im Bereich unserer Gewässer auffallen. Wir können unserem Vereinsnachwuchs und unseren Kindern damit Vorbild sein und wieder zeigen, daß sich Einsatz lohnt. Gerade im Naturschutz wird der Erfolg schnell sichtbar, selbst in der kleinsten Nische, die wir für unsere bedrohte Tier- und Pflanzenwelt schaffen.

Wir können Gewässersperrungen durch Zusammenarbeit von Beginn an vermeiden, wenn wir gegenseitig sinnvolle Regeln aufstellen und diese dann auch einhalten. Hierüber muß in unserer Verbandszeitschrift KANU-SPORT noch viel häufiger geschrieben werden.

Der Kanusport und der Bund für Umwelt- und Naturschutz gewinnt folgendes:

Kräfte, die manchenmal gegeneinander gewichtet sind, können füreinander genutzt werden.

Wir alle lernen uns hoffentlich besser kennen und verstehen. Damit können manche Maßnahmen, die jeder nur durch eine jeweilige Brille sieht, verständlich werden, ohne daß es zu schädigenden Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit kommen muß.

Wie anfangs geschrieben, halten wir dieses ganze Projekt für ein Modell von mehreren möglichen. Wobei wir glauben, speziell bei diesem auch eine hohe Effektivität zu erreichen. Da wir aber erst am Anfang damit stehen, können wir natürlich noch nicht aus den Erfahrungen schöpfen, sicher gibt es noch manche Schwierigkeiten zu überwinden.

Zu Beginn unserer Zusammenarbeit wurde vom BUND ein Referat mit Lichtbildern organisiert, um erste gemeinsame Grundlagen zu erarbeiten.

Wir möchten alle Sportkameraden, die diesen Artikel gelesen haben, dringend bitten, in ihren Vereinen davon zu berichten und daran weiterzuarbeiten.

Wir müssen ALLE tätig werden! Die Entwicklung läuft uns bereits jetzt davon. Lamentieren über die bösen Naturschützer und Behörden hilft nicht weiter.

Diesen ersten Schritt haben wir als Verein jedenfalls sehr bewußt getan. Die Entscheidung erfolgte während einer Mitgliederversammlung. Bei der Abstimmung darüber gab es keine Gegenstimme, ein deutliches Zeichen, daß die Zeit reif für solche Schritte ist.



„Wehrertüchtigung“ auf der A 1.

Foto: H. Niedermeier

## Beherrscht Wildwasserfahren – weniger Mut und mehr Ästhetik

Von Frank Schweikert/Freiburg

Das Wildwasserpaddeln erlebte in den letzten Jahren eine enorme Ausweitung: Kanuschulen bilden zig-weise Kanuten aus, Massen befahren die bekannten Flüsse, der AKC und andere stürzen sich die „Super-Sechser“ und die VI+ in Polyäthylenbooten hinunter, die Action-Photos können in Büchern, Prospekten und auf Werbeplakaten bewundert werden.

Aber es wird auch gestorben – wie zuletzt über Ostern auf Korsika; und das, obwohl die Sicherheitsausrüstung so perfekt und ausgeklügelt ist wie noch nie. Aber was nützt die beste Ausrüstung, wenn man nicht gelernt hat, damit umzugehen, und: wenn Wildwasser gefahren wird, das die schlechten wie die besten Fahrer überfordert!

## Viele Wildwasserpaddler fahren über ihren Fähigkeiten

Auf vorwiegend bekannteren Flüssen eigentlich aller Schwierigkeitsgrade werden häufig regelrechte Chaosbefahrungen durchgeführt. An frühlommerlichen Wochenenden kann man sich beispielsweise als Materialsammler auf der Ammer betätigen oder bei der Bergung mehrerer hintereinander verklemmter Boote auf der Loischach verdient machen. Durchaus kommt man auch zu dem Job, einen zufällig vorbeistreifenden und von seiner Gruppe hilflos alleingelassenen Schwimmer kurz vor einem kräftigen Abfall aus der Sermenza zu fischen. Oder man schaut verdutzt einer Gruppe unsicherer Fahrer nach, die jauchzend am Kehrwasser vorbei in eine unübersichtliche Kurve der Wutach einfahren, in der unbedingt mit Baumverbau gerechnet werden muß. Daß sie aufgrund fahrtechnischer Mängel ohnehin Schwierigkeiten gehabt hätten, das Kehrwasser zu erreichen, macht die Sache nicht harmloser. Das letzte Beispiel könnte ebensogut aus der Ardezer- wie aus der Albschlucht, vom Travo genauso wie von der Weissach stammen: Ein Toter liegt auf den Uferfelsen; immer war es „ein guter Fahrer“, der unbedingt die obligatorische Stelle gefahren sein mußte, um im nächsten Gespräch mit einem extremen Konkurrenten nicht überboten werden zu können.

Beim Wildwasserfahren spielt zuweilen der Zufall – genauer gesagt das Ausbleiben des unglücklichen Zufalls – eine entscheidende Rolle, ob eine Stelle „gemeistert“ werden kann oder nicht. Die Rückmeldung für den Fahrer wird in den Glücksfällen eine allerdings unberechtigte Bestätigung des eigenen Fahrkönnens und der Einschätzungsfähigkeit sein. Fehlendes Wissen über die Gefahren und psychologische Zwänge leisten ihren Teil zum Vermindern der Fähigkeit zur Angst; die nächste Stelle wird gefahren. Beim Eintritt unvorhergesehener Situationen fehlt es dann oft an den fahrtechnischen Fertigkeiten, an den Fähigkeiten zum Aufstellen oder Korrigieren einer Fahrstrategie und an der Rettungstechnik, um schnell und richtig reagieren zu können – vorausgesetzt, ein Reagieren ist angesichts der objektiven Gegebenheiten überhaupt möglich. Denn es gibt Abfälle, wo man bei nicht optimaler Anfahrt zwangsläufig auf den Grund donnern oder verklemmen muß, und es gibt Stellen, aus denen ein Verklemmter unmöglich schnell genug herauszuholen ist.

Wenn Gefahren derart kalkuliert werden können, ist es zu mutig, sie zu meistern.

Wie gesagt, muß bei glücklichem Verlauf einer unbeherrschten Befahrung eine Überforderung nicht auftreten, und wenn sie eintritt, hat sie wenigstens in den meisten Fällen einen glücklichen Ausgang. Aber es fehlt auch beim nächsten Mal an dem wichtigen „Sicherheitspolster“, wenn das WIE einer Befahrung dem nachsteht, WAS befahren wird.

## Was heißt „beherrscht Wildwasserfahren“?

Eine beherrschte Befahrung zeichnet sich dadurch aus, daß ein vorher festgelegter oder mo-



„Sprung zur besseren Sicht. Beim Besichtigen der weiteren Strecke in der Melezzaschlucht.“

Foto: James



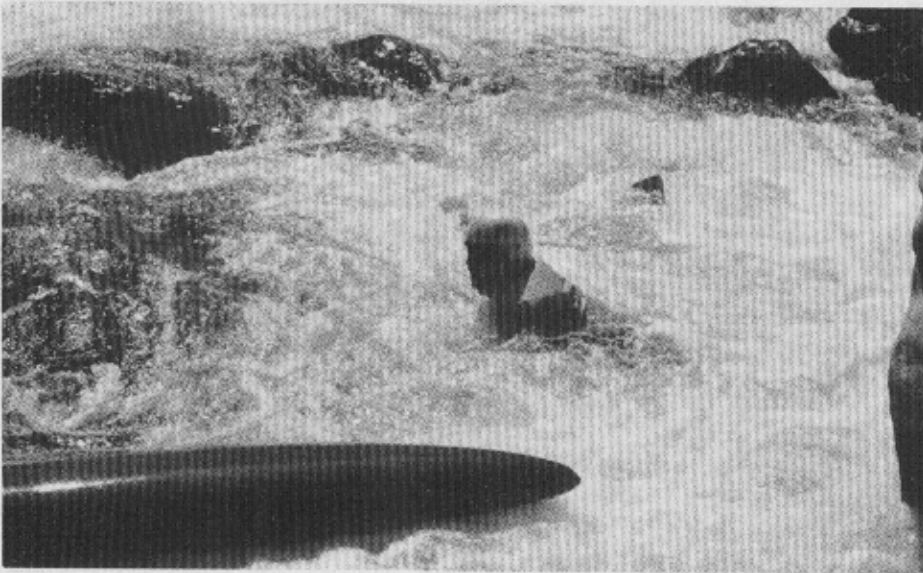
„Es kann gutgehen oder nicht; 5 Fahrer hatten keine Probleme, der 6. blieb stecken. Eine kritische Situation bei mehr Wasser!“

Foto: J. Rist



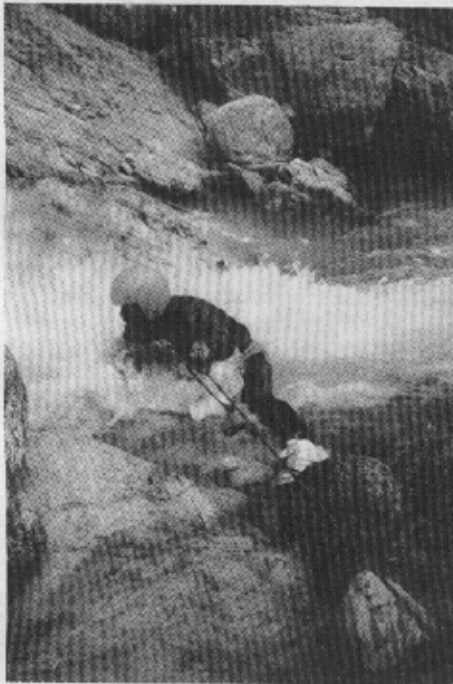
„Voraussetzung für eine beherrschte Befahrung ist die genaue Beobachtung des Flusses und die Aufstellung eines Planes.“

Foto: Archiv T. Steinheber



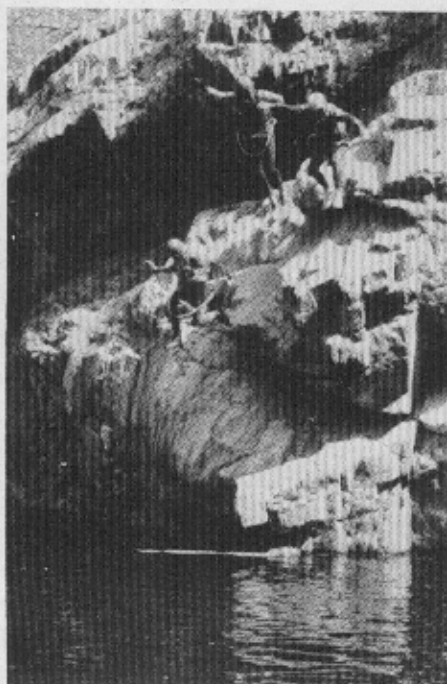
„Ein Schwimmer ist okay, wenn er sicher kalkuliert und abgesichert ist.“

Foto: James



„Beherrscht fahren heißt auch Gefahren kalkulieren und gekonnt sichern.“

Foto: T. Steinheber



„Umtragen ist keine Schande – und macht sogar noch Spaß!“

Foto: James



„Der Reiz, ein Kehrwasser sauber zu erwischen, steht Action-Erlebnissen nicht nach!“

Foto: Q. Blessinger

mentan gestalteter Plan voll in das WIE einer Befahrung umgesetzt werden kann.

Daraus läßt sich die alte Weisheit ablesen, daß mit gesteigertem Können größere Schwierigkeiten beherrscht werden. Daß das Verhältnis zwischen Können und Schwierigkeit jedoch oft nicht stimmt, sollten die einleitenden Beispiele zeigen. Dabei können auch ein Schwimmer oder ein Verklemmer zu einer beherrschten Befahrung gehören, wenn sie als eventuelles Ereignis eingeplant, sicher kalkuliert und abgesichert sind.

Die Beispiele sollten aber auch zeigen, daß es beim Wildwasserfahren Grenzen der Beherrschbarkeit gibt. Die Gefahren lassen sich nämlich bei einem vernünftigen Risikobewußtsein nicht weiter steigern, als das bisher der Fall war. Im Bereich der Schwierigkeitsgrade V und VI (und darüber) sind es eigentlich nicht die fahrtechnischen Schwierigkeiten, sondern die Gefahren, die sich steigern. Die Leistung, die beim Fahren im individuellen wie im absoluten Grenzbereich erbracht wird, besteht also nicht im Anbringen höherer fahrtechnischer Fertigkeiten, sondern ist eine psychologische Leistung: das Ignorieren der Angst!

Beim beherrschten Wildwasserfahren besteht die Herausforderung nicht darin, eine möglichst hoch bewertete Stelle hinunterzukommen, sondern das „Spiel mit dem Fluß“ zu suchen. Je mehr Fahrtrouten und Fahrtechniken auf dem Bach verwirklicht werden können, um so beherrschter ist die Befahrung.

Es wird klar, daß das (übende) Fahren nach diesem Prinzip mehr abverlangen kann und auch ästhetisch anspruchsvoller ist als das phantasielose, unbeherrschte Abreiten um Grade schwererer Flüsse und Stellen. Und es wird auch klar, daß eine solche Fahrweise langsam (aber sicher) auf das beherrschte und deshalb sichere Befahren schwerer Flußabschnitte vorbereitet.

Zum Vergleich soll hier die Entwicklung im Klettersport herangezogen werden: Zur Anfangszeit des Bergsteigens war es der Gipfel, den es zu besteigen galt. In der nächsten Phase wurden die großen abweisenden Wände erschlossen, an denen sich die Kletterer Haken um Haken hochnagelten. Und dann setzte sich das sportliche Freiklettern durch. Es war nun nicht mehr egal, wie eine Wand durchstiegen wurde; das WIE wurde zum entscheidenden Kriterium, wurden doch die Haken von nun an nicht mehr zur Fortbewegung, sondern lediglich zur Sicherung benutzt.

Im Klettern konnten mit dieser Neuerung und allem, was mit ihr einherging (systematisches Training, nicht geschriebene Regeln u. a.), die Schwierigkeit der gekletterten Routen enorm gesteigert werden. Beim Wildwasserfahren kann und soll dies nicht Sinn eines WIE-orientierten beherrschten Fahrens sein. Wie beim Klettern kann es aber neue Impulse zur Förderung der Bewegungsästhetik geben.

Die wichtigste Funktion einer beherrschten Fahrweise besteht aber darin, daß sie Gefahren ausschalten kann.

Selbstverständlich kann und soll jeder selbst entscheiden, wie er Wildwasserfahren will. Die hier vertretene Alternative heißt, auf das WIE einer Befahrung zu achten und Fähigkeit zur Angst zu zeigen.

Nur dadurch können Überforderungen von der Regel zur Ausnahme werden. Und durch das Vermeiden von Überforderungen wird der wesentlichste Beitrag zum Vorbeugen von Unfällen geleistet!