

Standpunkt

Falk Böhnisch und der Fahrweltcup

Am 20. Juli starb Falk Böhnisch in Donaueschingen, wo er über zwei Jahrzehnte lang die dortigen internationalen Fahrwettbewerbe organisiert hatte. Falk Böhnisch war auch mit dabei, als im Herbst 2001 der Weltcup der Viererzugfahrer mit acht Prüfungen in Stuttgart (GER), Stockholm (SWE), Amsterdam (NED) und Mechelen (BEL) sowie Bordeaux (FRA), Dortmund (GER), 's-Hertogenbosch (NED) und Göteborg (SWE) im Frühjahr 2002 begann.

Falk Böhnisch baute den Parcours der allerersten Weltcupprüfung vom 17. November 2001 in der Stuttgarter Hanns-Martin-Schleyer-Halle. Er stellte auch die von ihm entworfenen und erstellten Hindernisse: die Brücke, die beiden «Marathon»-ähnlichen Hindernisse und die «Kegel». Mit diesen Hindernissen bediente er in den kommenden Jahren weitere Turniere, so Bordeaux, Genf und Vigo in Spanien. Beim ersten Weltcupturnier in Bordeaux 2002 musste er, eigentlich nur als Lieferant der Hindernisse anwesend, in letzter Minute als Parcoursbauer einspringen. Der eigentlich dafür vorgesehene und in den Ausschreibungen aufgeführte Franzose hatte einen Parcours entworfen, der schlicht nicht wettkampfmässig zu fahren war. Dass der betreffende Monsieur Hinard als einziger der eingeladenen potenziellen Parcoursbauer und Richter auf eine Teilnahme beim Seminar von Juli 2001 in Deurne verzichtet hatte, mag einiges erklären.

Extreme Positionen

Bereits in der ersten Saison 2001/2002 des Fahrweltcups zeigten sich im Parcoursbau extreme Positionen. Da war der Deutsche Wolfgang Asendorf, der ab 2002 in Hannover und Leipzig baute. Er baute technisch, gelegentlich an der Grenze des Machbaren. Ihm entgegengesetzt war der Schwede Dan Henriksson, der Par-



Falk Böhnisch am CHI Genf. Foto: Sascha P. Dubach

coursbauer in Stockholm und Göteborg. Sein Credo war Schnelligkeit. In der Mitte dieser Extrempositionen war Falk Böhnisch, der in der zweiten Saison 2002/03 gleich vier der neun Wertungsprüfungen baute. Nach dem ersten Seminar vom Juli 2001 in Deurne wurden in den kommenden Jahren drei weitere Schulungszusammenkünfte organisiert. 2002 in Bern, 2003 und 2004 in Warendorf (GER). Beim vierten Seminar, im Sommer 2004 in Warendorf, wurden auch am Fahren interessierte Springrichter eingeladen und in der Folge auch für CAI-W aufgebeten. Wir hatten bald herausgefunden, dass das Richten einer Hallenprüfung wenig mit dem Dressurrichten im Freien zu tun hatte. In der Halle wurde in erster Linie volle Aufmerksam-

keit und schnelles Entscheiden gefragt, und dafür war ein Springrichter geschulter als einer, der die Sommer im Dressurrichterhäuschen verbringt.

Fahrer wünschten sich den Hallenweltcup

Der Weltcup wurde beim Fahrseminar anlässlich der Zweispänner-WM von 1999 in Kecskemet (HUN) in den Fokus der FEI gebracht. Die Jahre zuvor hatte man in Fahrkreisen, gefördert von Charly Iseli, den Redaktor der damaligen Fachzeitschrift Achenbach, nur von einem Weltcup der grossen Freiluftturniere gesprochen. Dies obwohl bereits zu jener Zeit einige der grossen Hallenturniere ihre Viererzugprüfungen durchführten. Dies galt vor allem für Stuttgart, wo, unter der Ägide von Falk

Böhnisch, seit 1993 gefahren wurde. Aber auch das kanadische Toronto (CAN) organisierte seit den 90er-Jahren eine Hallenprüfung im Coliseum während der Royal Winter Fair. Als, nach dem Fahrseminar von 1999 in Kecskemet, eine Spezialkommission gegründet wurde, mit der Aufgabe, die Situation im internationalen Fahren zu untersuchen, zu analysieren und Vorschläge auszuarbeiten, gehörte ein Hallenweltcup zum Zukunftsangebot. Vorerst ohne grosses Echo, schon gar nicht bei den konservativen Mitgliedern der FEI-Fahrkommission (ihr damaliger Präsident, Jack Pemberton, war dafür). Erst als die Fahrer selber im Herbst 2000 über einen Hallenweltcup diskutierten, ging es vorwärts. Durch Werner Ulrich kam die Botschaft zu mir, die

Fahrer seien an einem Fahrweltcup interessiert. In der Folge wurden die europäischen Hallenturniere – fast alle Mitglieder des Springreiterweltcups – kontaktiert und acht von ihnen wollten mitmachen. Nach der ersten Saison 2001/02 fielen Amsterdam und Dortmund weg, dafür kamen Genf, Vigo und Leipzig dazu. Im April 2001 wurde ein Testwettbewerb anlässlich des Springreiter-Weltcupfinals in der Göteborger Scandinavium-Arena organisiert, zu dem wir die fünf noch aktiven Weltmeister Félix-Marie Brasseur, IJsbrand Chardon, Tomas Eriksson, Werner Ulrich und Michael Freund einluden sowie zwei weitere Schweden. Im Juli 2001 kam das Seminar in Deurne – im November 2001 die erste Weltcupprüfung in Stuttgart. Erster Weltcup Sieger wurde Michael Freund, mit drei ersten und einem zweiten Platz, vor den US-Amerikanern Chester Weber und Christoph Sandmann.

Autor



Max E. Ammann
Ehemaliger Weltcupdirektor
meaf@network4events.com