

Heute schon ein Thema

Der Reiseplan 2020

Keine Sorge, lieber Leser, hier liegt kein Druckfehler vor, und es schreibt auch keiner, der nicht ausgelastet ist und sich deshalb Gedanken um das Jahr 2020 macht. Im Gegenteil! Mich treibt mit meinen 58 Jahren die Sorge um die Zukunft des Taubensports um.

Von Walter Niebecker (RV Düsseldorf 1930)

Wie soll der in ein paar Jahren konkret aussehen? Wie sollen einigermaßen gerechte Konkurrenzen gebildet werden? Wie bewahrt man den wahren Amateur vor allzu großem Frust im direkten Vergleich zum engagierten oder semi-professionellen Züchter? Ich bin mir sicher, nicht durch noch mehr A- und B-Meisterschaften, dauernde Modifizierungen von Meisterschaftsbedingungen oder Reiseplänen mit weniger Flügen oder mehr Abständen zwischen denselben. All das ist in den letzten Jahren zur Genüge ausprobiert und im Wesentlichen wieder verworfen worden. Abgesehen davon sind die Effekte ausgeblieben. Der Mitgliederückgang ist weiterhin schmerzhaft zu spüren, und das sowohl im sportlichen als auch im organisatorischen und finanziellen Bereich der Reisevereinigungen und Regionalverbände.

Wo müssen zukunftsweisende Ideen also ansetzen?

Über verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, Nachwuchswerbung etc. ist bereits viel geschrieben und einiges auch in Gang gesetzt worden. Ich möchte mich an dieser Stelle aber auf einen wesentlichen Aspekt in Sachen Zukunft des Taubensports konzentrieren, nämlich die Gestaltung der sportlichen Rahmenbedingungen. Auch in den sportlichen Hochburgen des Taubensports, im Ruhrgebiet und im Rheinland, ist nicht zu übersehen, dass die Einzugsgebiete immer größer werden, faire Konkurrenzen damit immer schwieriger zu gestalten sind.

Aber werden sie überhaupt „gestaltet“?

Das Gegenteil scheint der Fall zu sein. Von „Gestaltung“ im Sinne einer kreativen und zukunftsorientierten Planung kann nicht die Rede sein. Regionalverbandsversammlungen, in denen der gemeinsame Reiseplan für die nächste Saison diskutiert wird, stellen sich meist als ein zähes Ringen um die Beibehaltung des Status quo heraus. Bloß keine Veränderungen am Reiseplan vornehmen, und wenn dann nur weg von mehr als fünf Regionalflügen und nach Möglichkeit weg von Flügen über 400, 500 oder gar 600 km. Begründung: Die Züchter wollen angeblich keine Regionalflüge und keine weiten Distanzen, wobei „weit“ schon bei 400 km anfängt.

Kann das der zukunftsweisende Weg sein?

Ich meine nicht! Und jetzt kommt der Reiseplan 2020 ins Spiel. Wie wird dieser aussehen müssen, wenn die Mitgliederzahlen in den Reisevereinigungen weiterhin so rapide abnehmen und die Regionalverbände vielleicht schon in 2020 mit einer starken Reisevereinigung von gestern zu vergleichen sind? Mitgliedermäßig ist ein solcher Vergleich vielleicht zulässig, flächenmäßig auf keinen Fall. Wir werden Ausdehnungen haben, die die aktuellen Verhältnisse in den taubensportlich jetzt schon dünner besiedelten Gebieten noch übertreffen werden. Wir werden deshalb den Taubensport nicht an den Nagel hängen. Aber wir werden insoweit schneller reagieren müssen als uns lieb ist.

Was das Reisegeschehen, auf das ich mich ja konzentrieren will, angeht, bedeuten die weiteren Ausdehnungen des Reiseveranstalters, dass Wettflüge über 200, 250 oder 300 km

zur Farce werden. Eine faire „sportliche“ Konkurrenz ist hier kaum möglich, wenn die Betonung auf sportlich und fair liegen soll. Genau das Bemühen um faire Konkurrenzen aber wiederum ist unverzichtbar, um die Züchter bei der Stange zu halten und sie nicht über alle Maßen zu frustrieren. Ich rede an dieser Stelle schon sehr bescheiden vom „Bemühen“ um faire Konkurrenzen, was sich bereits als schwierig genug erweist. Denn eine zwingend notwendige Folge der sich ausweitenden Konkurrenzen wird sein, mehr Flüge über 400, 500 und ggf. 600 km in den Reiseplan 2020 aufzunehmen, will man nicht dauernd Preislisten kürzerer Flüge lesen, bei denen einzelne Züchter die ersten Seiten allein belegen.

Die schon jetzt zu machenden Erfahrungen auf Flügen über 400, 500 oder 600 km zeigen demgegenüber jedem Züchter, dass stattdessen eine Mehrheit der Züchter bei diesen Flügen die Chance auf ein Erfolgserlebnis hat. Die frühe Platzierung einer oder mehrerer Tauben des Durchschnittszüchters auf Flügen über 400 km ist in den Listen genauso ablesbar wie die konstante Leistung einzelner Tauben mit Stehvermögen auf den weiteren Flügen. Nicht der Wind allein bestimmt dann die Konkurrenz. Vielmehr hat jede Taube, auch die etwas ältere, eine fairere Chance, sich unter diesen Bedingungen durchzusetzen und ihrem Züchter Freude zu bereiten.

Natürlich werden die heutigen Meisterzüchter auch in 2020 unter den zu ändernden Bedingungen in den Preislisten auffallen und mit besonderen Leistungen glänzen. Aber schon heute zeigt sich doch, dass in dieses Bild mehr und mehr Züchter rücken, die ansonsten auf den kurzen Entfernungen gegen Trainingsweltmeister und semiprofessionell arbeitende Schläge keinen Stich bekommen. Die kurzen Entfernungen, die zurzeit noch den aktuellen Reiseplan bestimmen, kommen aber gerade den erwähnten Trainingsweltmeistern und semiprofessionell arbeitenden Schlägen entgegen, steigern den Frust des Normalzüchters und lassen ihn aus Enttäuschung den Taubensport beenden.

Wie muss ein Reiseplan 2020 also aussehen?

Ich bin geneigt zu sagen: „Ganz einfach“! So schnell wie möglich, d.h. spätestens auf der vierten Tour auf 400 km stehen, planmäßig nicht wieder unter diese Grenze rutschen und zwei weitere 500 und einen 600 km Flug zwischendrin einbauen.

Beispiel 1:

200 250 330 400 400 400 400
400 500 400 400 500 400 600

Vorgaben des Verbandes hierfür braucht man nicht. Auch das jetzige Meisterschaftsmodell ließe sich dabei realisieren. Für alle Fälle organisiert der Regionalverband oder eine einzelne Reisevereinigung zu diesen Flügen zwei oder drei Trainingsflüge über kurze Distanzen von 160–250 km, um Tauben, die sich am Anfang schwer getan haben, wieder an das Wettfluggeschehen laut Reiseplan heranzuführen.

Wo derartige Zwischenflüge organisatorisch nicht zu stemmen sind, ließe sich ggf. auch ein Reiseplan aufstellen, der durch weitere Abstufungen ein solches Heranführen von Tauben, die eine Pause brauchten, zulässt.

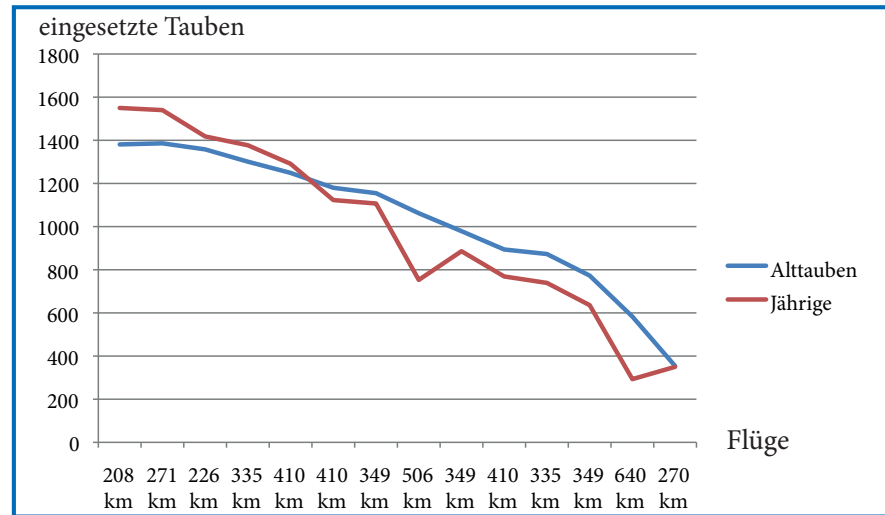
Beispiel 2:

200 250 300 350 400 450 500
350 400 500 350 400 450 600

Missachtet man damit den Willen einer Mehrheit der Züchterschaft?

Mag sein! Ich habe aber meine Zweifel, ob dies wirklich eine Mehrheit derjenigen Züchter ist, die sich den Taubensport für sich persönlich auch noch in 10 Jahren vorstellen können. Dies müsste aber erst noch ermittelt werden. Ich wage die Prognose, dass sich viele dieser logischerweise jüngeren Sportsfreunde mit Reiseplänen wie den oben beschriebenen ohne weiteres arrangieren könnten. Was wäre denn letztlich die Alternative? Dem Willen einer möglichen Mehrheit nachgeben, und den Untergang des Taubensports noch beschleunigen?

Machen wir uns doch nichts vor. Es reicht doch in der Regel bereits ein überragender Schlag in einer Reisevereinigung, um diese von Jahr zu Jahr überproportional schrumpfen zu lassen. Die Züchter sind frustriert, haben das Gefühl, nicht mehr mithalten zu können, und resignieren.



Die Flüge der RV Krefeld im Reisejahr 2014. Horizontal (X-Achse): Die 14 Flüge in chronologischer Reihenfolge. Vertikal (Y-Achse): Die Gesamtzahl der jeweils eingesetzten Alttauben und Jährlinge.

ren. Beispiele davon gibt es zuhauf. Mitursächlich ist nach meiner festen Überzeugung, dass gerade auf den kürzeren Entfernungen der überragende Schlag alles in Grund und Boden fliegen kann. Auf Flügen über 400 km gelingt dies nicht mit schöner Regelmäßigkeit, wie bereits oben ausgeführt.

Schaffen unsere Tauben überhaupt so ein Programm?

Eindeutig ja, aber nur, wenn wir uns bereits heute darauf einstellen! Es ist bekannt, dass sich Jährlinge in den letzten Jahren zu Beginn der Reise schwer tun. Es ist aber auch bekannt, dass dies vor allem bei den Sportfreunden der Fall ist, die nur halbherzig an der Jungreise teilnehmen. Deren Jährlinge sind dann nicht optimal vorbereitet und erleiden verhältnismäßig mehr Verluste. Das Übel fängt also schon im Geburtsjahr unserer Tauben an. Sie können zwar vielfach auf lange Abstammungen aus Ländern zurückblicken, in denen ihre Vorfahren schon als Jungtaube auf 450 km und mehr gesetzt wurden. Kaum im heimischen Schlag, soll dann aber eine Jungreise mit vier Touren und einem „Endflug“ ab 180 km schon zu viel des Guten oder schlicht nicht nötig sein. Hier muss ebenfalls angesetzt werden und ein Reiseplan z.B. über

140 km	160 km	210 km
250 km	300 km	330 km

das absolute Minimum sein. Für alle Fälle sollte daneben ein Angebot an Zwischenflügen in der Wochenmitte

um die 100 km gemacht werden, das auf die Bedürfnisse der Züchter ausgelegt ist, die beispielsweise von der Jungtierkrankheit betroffen sind und denen ein verspäteter Einstieg ins Reiseprogramm ermöglicht werden sollte.

Ansonsten aber zeigt die nachstehende Auswertung der Satzzahlen, z.B. der RV Krefeld (siehe Abb. 1), schon heute, dass sich die Verluste der Jährlinge ab den 400 km Flügen nicht signifikant von denen der Alttauben unterscheiden.

Aber nur, wenn wir uns bereits heute darauf einstellen!

Damit sind wir beim springenden Punkt: wie können wir uns heute bereits darauf einstellen?

Indem wir bereits heute den für das Jahr 2020 unvermeidlichen Reiseplan in unsere aktuelle (Reise-) Planung einbeziehen. Indem wir die Planung der Alt- und Jungreise dergestalt betreiben, dass wir in 2020 unseren Tauben ruhigen Gewissens einen Reiseplan mit einer höheren Gesamtreiseleistung als heute zutrauen können. Indem wir schon jetzt im Interesse fairerer Konkurrenzen sukzessive auf mehr Flüge über 400 km setzen. Indem wir z.B. in den kommenden Jahren den Reiseplan jedes Jahr um einen 400 km und/oder 500 km Flug steigern. Indem wir nicht immer nur rückwärtsgewandt denken und diskutieren, sondern durch die heutige Reiseplangestaltung der Zukunft ein Stück vorgreifen!