

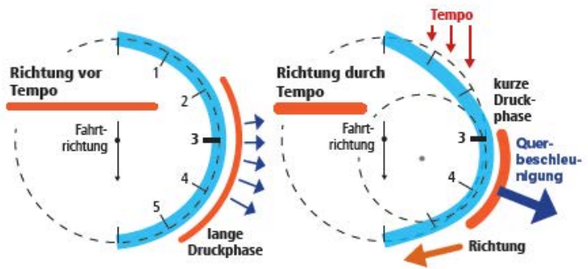
Fortbildungsprogramm 2026-27

Richtung vor Tempo – Richtung durch Tempo

Richtung vor Tempo – Richtung durch Tempo

Beim Skifahren wird eine Kurvenfahrt nicht nur als Richtungsänderung verstanden, sondern als ein komplexer Bewegungsablauf, in dem die regulativen Bewegungen, Hauptbewegungen und Linienwahl miteinander verknüpft sind. Besonders im Könner- und Expertenbereich entscheidet nicht nur, ob eine Kurve gefahren wird, sondern in **welcher Qualität** sie gefahren wird.
Viele Skifahrerinnen und Skifahrer können technisch gut parallel fahren, nutzen aber die Kurve nicht vollständig aus. Häufig wird nach dem Scheitelpunkt zu früh aufgelöst. Die Ski werden flacher gestellt, der Druck nimmt ab, der Körper bewegt sich bereits in Richtung zur nächsten Kurve, obwohl die aktuelle Kurve noch nicht wirklich „fertig" gefahren wurde. Dadurch entsteht eine Fahrweise, die zwar flüssig aussieht, aber wenig Dynamik, wenig Richtungskontrolle, wenig Tempokontrolle und wenig aktive Steuerung erzeugt.
Der diesjährige Schwerpunkt **Querbeschleunigung** setzt genau an diesem Punkt an. Es geht darum, die Kurve nicht nur einzuleiten und durchzufahren, sondern sie besonders in der zweiten Hälfte aktiv zu gestalten. Die Kurve soll im Verlauf nicht schwächer werden, sondern intensiver. Die Fahrer sollen erleben, dass am Ende der Kurve noch einmal deutlich Druck aufgebaut, der Kantwinkel erhöht und die **Bewegungsrichtung wirksam quer zur Fallinie verändert** werden kann. Damit betrifft Querbeschleunigung vor allem die Kurvensteuerung und besonders das letzte Drittel der Kurve. Sie ist kein isoliertes Element des Kurvenwechsels und keine reine Einleitbewegung. Vielmehr beschreibt sie die Qualität der Kurvenausfahrt: Die Ski werden so geführt, dass sie die Fahrtrichtung aktiv weiter verändern.

Schwerpunkte für die Fortbildung:
1. Die Querbeschleunigung verbessert die Richtungskontrolle. Wer die Kurve aktiv zu Ende fährt, kann bewusster entscheiden, wohin die Ski fahren. Die Linie wird nicht dem Gelände oder dem Tempo überlassen, sondern aktiv gestaltet. Gerade im anspruchsvolleren Gelände ist das wichtig, weil eine zu früh aufgelöste Kurve dazu führt, dass die Geschwindigkeit zunimmt und die nächste Kurve unter Zeitdruck oder zu spät begonnen werden muss.
2. Die Querbeschleunigung verbessert die Tempokontrolle. Dabei geht es nicht um Bremsen im klassischen Sinn, sondern um kontrolliertes Steuern. Wenn die Kurve stärker ausgesteuert wird, entsteht eine natürliche Temporegulation, ohne dass die Ski quer gestellt oder rutschend abgebremst werden müssen.
3. Die Querbeschleunigung erhöht den sportlichen Ausdruck. Eine Kurve mit hoher Querbeschleunigung wirkt aktiv, dynamisch und kraftvoll. Der Fahrer ist nicht Passagier der Ski, sondern nutzt Kantwinkel, Druck und Ski-Biegung bewusst. Im Expertenbereich entsteht dadurch eine Fahrweise, die sehr hochwertig ist: stabil, präzise, kraftvoll und dennoch fließend.
4. Die Querbeschleunigung schult das Verständnis für den Druckverlauf in der Kurve. Viele Fahrer spüren Druck vor allem in der Kurvenmitte, lösen ihn dann aber zu früh auf. Durch den Schwerpunkt Querbeschleunigung lernen sie, dass der Druck auch gegen Ende der Kurve aufgebaut und wirksam genutzt werden kann. Genau dadurch entsteht das Gefühl, dass die Kurve „trägt", „zieht" oder den Fahrer seitlich umlenkt.



■ Querbeschleunigung – Flieh- bzw. Schleuderkraft

Unter Querbeschleunigung verstehen wir die spürbare und sichtbare Beschleunigung quer zur Falllinie. Es geht darum, wie stark der Körper und die Ski innerhalb einer Kurve seitlich umgelenkt werden.
Im Skifahren entsteht Querbeschleunigung immer dann, wenn die Bewegungsrichtung deutlich verändert wird. Je stärker die Ski greifen, je kleiner der Kurvenradius wird und je höher die Geschwindigkeit ist, desto stärker wird diese Kraft spürbar. Die Fahrer erleben ein deutliches Druckgefühl auf dem Außenski und wie der Körper nach außen beziehungsweise quer zur Kurve gedrückt wird. Die Querbeschleunigung (Flieh- bzw. Schleuderkraft) gehört zu den kurvenäußeren Kräften – ein Sammelbegriff für alle Trägheitskräfte, die während der Kurvenfahrt auftreten. Diese Kräfte können über Tempo, Radius und Winkel beeinflusst werden.

■ ■ Training für Fortgeschrittene und Könner

Start: Fortgeschrittene und Könner fahren in der Regel sicher parallel, können Geschwindigkeit und Richtung kontrollieren und haben erste Erfahrung mit Steuerung auf gekanteten Ski. Sie sind jedoch häufig noch nicht in der Lage, den Druckverlauf innerhalb der Kurve bewusst zu gestalten. Hier setzt unser Training an. Auf diesem Niveau geht es nicht darum, maximale Schräglagen oder extreme Carving-Schwünge zu erzeugen. Viel wichtiger ist, dass die Fahrer den Unterschied zwischen einer auslaufenden und einer aktiv zu Ende gefahrenen Kurve erleben.
Ziel: Schüler lernen, die zweite Kurvenhälfte bewusster zu nutzen.
Weg – mögliche Aufgaben
1. Wahrnehmung des Kurvenendes – viele Fahrer wissen nicht genau, wann sie eine Kurve tatsächlich beenden. Sie wechseln automatisch in die nächste Kurve, ohne das Ende der alten Kurve bewusst zu gestalten. Deshalb sollte das Training mit einfachen Kontrastaufgaben beginnen. Die Fahrer erleben bewußt, wie es sich anfühlt, eine Kurve früh aufzulösen, und wie es sich anfühlt, sie länger zu steuern:

Fahre einmal so, dass die Kurve nach der Falllinie ausläuft. Fahre danach so, dass die Kurve nach der Falllinie noch deutlicher weitergeführt wird:
Fragen: Wo war mehr Druck spürbar? Wo wurde die Richtung stärker verändert? Wo fühlte sich die Kurve aktiver an? Wo war die Geschwindigkeit besser kontrollierbar?

2. „Kurve hinten enger" – Die Fahrer sollen mittelgroße Kurven fahren und darauf achten, dass die Kurve im letzten Drittel nicht größer wird, sondern kleiner oder enger. Dabei wird nicht gefordert, extrem sportlich zu fahren. Entscheidend ist, dass die Spur eine klare Veränderung zeigt: Die Kurve läuft nicht aus, sondern wird fertig gefahren:
Fahre die Kurve ruhig und kontrolliert an. Nach der Falllinie arbeitest du weiter und ziehst die Kurve am Ende enger zu. Diese Aufgabe hilft besonders gegen das typische Fehlerbild des frühen Auflösens. Sie zwingt den Fahrer, in der zweiten Kurvenhälfte aufmerksam zu bleiben.

3. „Druck bis zum Ende" – Bei dieser Aufgabe steht der Außenski im Mittelpunkt. Die Fahrer sollen spüren, dass der Außenski nicht nur in der Kurvenmitte belastet wird, sondern bis in die Kurvenausfahrt hinein führend bleibt:
Spüre den Außenski nach der Falllinie weiter. Gib ihn nicht zu früh frei.
Dabei muss man aufpassen, dass die Fahrer nicht steif werden. Es geht nicht um ein blockiertes Festhalten, sondern um eine aktive, funktionale Belastung.
Gute Korrekturformulierung: Halte den Druck nicht fest, sondern lass ihn die Kurve weiterformen.

4. „Zu spät lösen" – Diese Übung wird übertrieben. Die Fahrer sollen die Kurve etwas länger halten, als es sich zunächst natürlich anfühlt. Dadurch entsteht ein klares Gefühl dafür, was es bedeutet, die Kurve wirklich fertig zu fahren:
Fahre jede Kurve so weit aus, dass du kurz das Gefühl hast: „Jetzt bin ich fast zu spät für die nächste Kurve" oder „ich fahre fast bergauf".
Dies ist sehr wirkungsvoll, muss aber gut dosiert werden. Sie dient nicht als Zielform, sondern als Wahrnehmungsübung.

5. „Kontrastfahrt aktiv/passiv" – In der ersten Fahrt fahren die Teilnehmer bewusst passiv: Die Kurve wird nach der Falllinie eher freigegeben. In der zweiten

Fahrt fahren sie aktiv: Die Kurve wird nach der Falllinie bewusst weitergesteuert. Die Teilnehmer sollen Unterschiede benennen. Dadurch entsteht ein gemeinsames Vokabular. Typische Rückmeldungen können sein: „Bei der aktiven Variante hatte ich mehr Druck." „Die Ski haben stärker gezogen." „Ich wurde mehr zur Seite bewegt." „Die Geschwindigkeit war besser kontrollierbar." Diese Wahrnehmungen führen zum Verständnis des Begriffs Querbeschleunigung.

■ ■ Training für Könner und Experten

Ziel: Im Expertenbereich reicht es nicht mehr, Querbeschleunigung nur zu erleben. Expertinnen und Experten sollen sie bewusst dosieren, variieren und situationsangepasst einsetzen können. Sie müssen entscheiden können, wann sie eine Kurve stärker aussteuern, wann sie früher lösen und wie sie die Dynamik in den nächsten Schwung übertragen.
Querbeschleunigung wird nicht zufällig erzeugt, sondern gezielt gesteuert. Dazu brauchen Expertinnen und Experten eine sehr präzise Kontrolle über Kantwinkel, Druckaufbau, Körperposition, Linienwahl und Kurvenwechsel.

1. „Dynamisch ausgesteuerter Carving-Schwung" – Diese Fahrform ist die naheliegendste Expertenform. Gefahren werden mittlere bis große Radien auf griffigem Schnee. Der Fokus liegt auf einer klaren, geschnittenen Spur und einer zunehmend intensiven Kurvensteuerung:
Fahre geschnittene mittelgroße Kurven und erzeuge den höchsten Druck nicht in der Kurvenmitte, sondern bewusst im letzten Drittel der Kurve. Das Ziel ist eine Kurve, die im Verlauf dynamischer wird. Die Ski sollen sich dabei sichtbar biegen, der Kantwinkel soll zunehmen und die Kurvenlage kann maximal groß werden.

2. „Progressiver Kurzschwung" – Hier geht es nicht darum, möglichst schnell viele Schwünge zu fahren, vielmehr soll jeder kurze Schwung eine erkennbare Steuerphase haben, in der die Querbeschleunigung spürbar wird:
Fahre kurze Schwünge, bei denen jeder Schwung im zweiten Teil stärker wird. Das ist anspruchsvoll, weil kurze Schwünge oft über Rhythmus und Drehbewegung gefahren werden. Hier soll der Kurzschwung im zweiten Teil nur noch über Kantbewegungen gefahren werden.

3. „Späte Druckspitze" – Diese Fahrform isoliert den Druckverlauf. Die Fahrer sollen bewusst variieren, wo der maximale Druck entsteht.
Variante 1: Maximaler Druck früh in der Kurve. Variante 2: Maximaler Druck in der Kurvenmitte. Variante 3: Maximaler Druck spät in der Kurve. Die Drucksteuerung soll hier differenziert werden. Ziel ist nicht, immer spät Druck zu machen, sondern die Fähigkeit zu entwickeln, den Druckpunkt bewusst zu verschieben.

4. „Radiusverengung in der zweiten Kurvenhälfte" – Hier wird die Kurvenform gezielt verändert. Die erste Hälfte der Kurve wird mit größerem Radius gefahren, die zweite Hälfte mit kleinerem Radius. Die Kurve bekommt also eine progressive Form:
Beginne die Kurve weit und ruhig. Nach der Falllinie verkleinerst du den Radius deutlich. Diese Aufgabe ist hervorragend, um Querbeschleunigung sichtbar zu machen. In der Spur sollte erkennbar sein, dass die Kurve hinten enger wird.

5. „Double Pressure Turn" – Bei dieser Fahrform wird innerhalb einer Kurve der Druck in zwei Stufen aufgebaut. Der erste Druck entsteht in der Kurvenmitte, der zweite zusätzliche Impuls in der Kurvenausfahrt:
Baue zunächst normalen Kurvendruck auf. Im letzten Drittel gibst du der Kurve noch einmal einen zweiten aktiven Impuls. Diese Fahrform ist technisch anspruchsvoll. Sie darf nicht zu einem Ruck oder zu einer blockierten Bewegung führen. Der zweite Impuls soll aus Kantwinkel, Außenskiführung und angepasster Körperposition entstehen, nicht aus Rotation oder Querstellen.

6. „Tempokonstantes Aussteuern" – Expertinnen und Experten sollen lernen, Querbeschleunigung nicht mit Bremsen zu verwechseln. Deshalb ist diese Aufgabe besonders wichtig:
Fahre mit möglichst konstanter Geschwindigkeit, aber verändere die Richtung in der zweiten Kurvenhälfte stärker. Das Ziel ist, die Kurve stärker zu steuern,

© Deutscher Skilehrerverband e.V. An der Kandahar 11, 82491 Grainau,
Tel. 08821/7321423, info@skilehrerverband.de, www.skilehrerverband.de
Verantwortlich für Inhalt: Brandhuber/Hutzmann/Wagenbauer – DSLV-Ausbilderteam

ohne die Ski rutschend abzubremsen. Die Fahrer sollen Geschwindigkeit durch Linienwahl und hochwertiges Steuern regulieren, nicht durch Querstellen.

7. „Breite Linie mit später Umlenkung" – Diese Fahrform betont den horizontalen Versatz. Die Fahrer sollen bewusst „breite" Kurven fahren und den seitlichen Raum ausnutzen:
Fahre so, dass du nach jeder Kurve deutlich weiter seitlich versetzt bist als bei einer normalen Linie. Wichtig ist, dass dieser Versatz nicht durch Driften entsteht, sondern durch aktive Kurvensteuerung. Der Ski soll ziehen, nicht rutschen.

8. „Enge Linie mit hoher Querbeschleunigung" – Als Kontrast zur breiten Linie fahren die Experten nun auf engerem Raum. Ziel ist, auch bei begrenztem Platz eine hohe Richtungsänderung zu erzeugen:
Fahre in einem schmalen Korridor und erzeuge trotzdem eine deutliche Querbeschleunigung. Die Aufgabe ist anspruchsvoll, weil weniger Raum und Zeit für Bewegungen bleibt. Sie schult Präzision, Timing und Regulation.

9. „Geländewechsel" – Querbeschleunigung soll nicht nur auf idealem Carvinggelände funktionieren. Deshalb müssen Experten sie in unterschiedlichem Gelände anwenden. Im flachem Gelände liegt der Fokus darauf, Dynamik aufzubauen und die Ski aktiv arbeiten zu lassen. Im steileren Gelände dient Querbeschleunigung stärker der Tempo- und Richtungskontrolle. Auf wechselndem Untergrund geht es um Anpassung: Wie viel Kantwinkel und Druck sind möglich, ohne Kontrolle zu verlieren?:
Fahre dieselbe technische Idee in drei unterschiedlichen Geländeformen: flach, mittelsteil, steiler.

10. „Synchronfahren mit Kurvenend-Fokus" – Der Fokus liegt nicht nur auf Gleichzeitigkeit des Kurvenbeginns, sondern besonders auf der Synchronisation des Kurvenendes:
Zwei Fahrer fahren nebeneinander und versuchen, den Moment der stärksten Kurvenenddynamik gleichzeitig zu erreichen. Dadurch wird sichtbar, ob beide Fahrer die Kurve ähnlich lang steuern, ob einer zu früh löst oder ob einer die Kurve überzieht. Synchronfahren macht Timing sichtbar.