

torboote einen „Störfaktor ersten Ranges“. Das Bayerische Landesamt für Wasserwirtschaft stellte auf dem Starnberger See schon eine „verstärkte Wasserverschmutzung“ fest. Wesentliche Ursache: die Emissionen der Bootsmotoren.

Auf der „boot '88“ präsentierte allerdings nur eine Firma den Katalysator für Bootsmotoren; bezeichnend, daß die Firma KST-Motorenversuch in Bad Dürkheim kein Motorenhersteller, sondern ein Dienstleistungsunternehmen ist – als Prüf- und Entwicklungsinstitut eigentlich branchenfremd. „Die Entwicklungen“, notierte das Fachmagazin „boote“ über die KST-Technologie verblüfft, „scheinen weiter zu sein als bisher angenommen“.

Der Applaus ist dennoch verhalten. „Die Branche“, erklärt ein Insider, „ist sauer, weil KST schlafende Hunde weckt.“ Für Peter Burghardt, der den Bootskatalysator entwickelt hat, ist der Fall klar: „Solange das Geschäft gut läuft, will keiner investieren.“

Mit der Übernahme der Technik aus dem Automobilbau (Dreiweg-Katalysator) ist es nämlich nicht getan – die Schadstoffbremse muß wasserfest sein. Auch die vergleichsweise antiquierten Bootsmotoren verschleppen umweltfreundliche Entwicklungen. Größere Schiffe werden meist von amerikanischen Achtzylindermotoren angetrieben, deren altmodische Vergaser ein sehr fettes Benzin-Luft-Gemisch produzieren; entsprechend hoch sind die Schadstoffemissionen.

Dagegen verspricht KST, das seinen Katalysator auf einen Volvo-Achtzylinder aufsetzte, schon beim Prototyp eine durchschnittliche Schadstoffreduzierung von 80 Prozent. Bei Serienreife Ende des Jahres sollen es 95 Prozent sein. Eine

Nachrüstung, so kalkuliert KST, wird dann zwischen 4000 und 8000 Mark kosten.

Zumindest für die Wassersportler auf dem Bodensee kann diese Investition schon bald Pflicht werden. Denn Deutschlands größtes Binnengewässer, Trinkwasserspeicher für rund vier Millionen Menschen, soll sauberer werden. Die Bodensee-Konferenz, ein Gremium der drei Anrainer-Länder Bundesrepublik, Schweiz und Österreich, beauftragte bereits ein Stuttgarter Forschungsinstitut, Emissionsgrenzwerte zu ermitteln.

Kohlenwasserstoffe, größter Schadstofffaktor bei Bootsmotoren, gefährden Fischbestand und Trinkwasser. „Ein Liter Kohlenwasserstoff“, weiß Werner Vetterli, Vorsitzender des Arbeitskreises der Bodensee-Konferenz, „verunreinigt eine Million Liter Wasser.“ Wissenschaftler schätzen die jährliche Belastung des Bodensees auf mehr als tausend Tonnen leichter Kohlenwasserstoffe. Und das, obwohl schon seit 1981 auf dem Bodensee Zweitaktmotoren mit mehr als zehn PS – meist Außenborder mit beträchtlichem Ölverlust – verboten sind.

Konsequente Naturschützer würden in labilen Gegenden am liebsten alle Motorboote aus dem Verkehr ziehen. Das Biotop Bodensee zum Beispiel ist bereits erheblich gestört. Für Jürgen Resch vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sind die Wellen, von Motorbooten verursacht, „für den Rückgang der Röhrichtbestände an den Ufern verantwortlich“.

Bootsmotoren wirken durch die Abgabe von Stickoxiden an die Luft auch beim Waldsterben mit. Deshalb wird langfristig, so Umweltschützer Vetterli, „nur eine neue Technologie wie der Katalysator“ künftige Abgasgesetze er-

füllen können. In Deutschland scheint eine bundesweite Vorschrift so lange Fiktion, wie die Bootslobby die Katalysator-Diskussion „als reines Politikum“ herunterspielt. So behauptet etwa Jürgen Tracht, Geschäftsführer der Bundeswirtschaftsvereinigungen Freizeitschiffahrt, „die Verschmutzung ist überhaupt nicht relevant“.

Die passionierte Kundschaft, so glaubt ein Bootshändler in Lindau am Bodensee, ist dagegen zur kostspieligen, aber umweltschonenden Nachrüstung bereit: „Hauptsache, der Motorbootsport wird nicht verboten.“

SKI ALPIN

Gereift und geläutert

Christa Kinshofer-Güthlein, einst als „Diva“ abqualifiziert und aus der Nationalmannschaft verbannt, gilt neuerdings als Vorbild der deutschen Rennläuferinnen.

Im Foyer des „Pfefferkorn“ in Lech am Arlberg simuliert die junge Dame einen Slalomlauf, die männlichen Hotelgäste folgen mit bewundernden Blicken ihren Bewegungen. Schwarze Lackschuhe, goldene Ohrringe, Jeans, Männer-sakko: Christa Kinshofer-Güthlein, 27, ist wieder da.

Vier Jahre nach ihrem unfreiwilligen Abschwung aus der deutschen Ski-Nationalmannschaft ins holländische Exil ist die, wie „Bild am Sonntag“ meint, „notorisch allerliebste Skiprinzessin“ heimgekehrt. In Piancavallo, Mitte Dezember, gipfelte das Comeback mit einem Sieg beim Weltcup-Slalom.

Einst als „Glamourgirl“ oder „Diva“ abqualifiziert und gefeuert, schaffte

Christa Kinshofer, was vor ihr noch niemand gelang: die Rückkehr an die Weltspitze nach jahrelangen sportlichen Mißerfolgen. Mehr noch: Im Olympiateam für Calgary, so Klaus Mayr, Damen-Cheftrainer im Deutschen Skiverband (DSV), soll sie „Vorbild für die anderen“ sein.

Die „Wiederkehr der Extravaganz“, so die „Süddeutsche Zeitung“ über Christa Kinshofer, und ihre Beförderung zur Vorzeige-Athletin waren möglich, weil sich die Strukturen im Team gewandelt haben. Das autoritäre Lehrer-Schüler-Verhältnis, in dem sich kaum jemand traute, „den Mund auf-



Konstrukteur Burghardt, Katalysator: „Keiner will investieren“

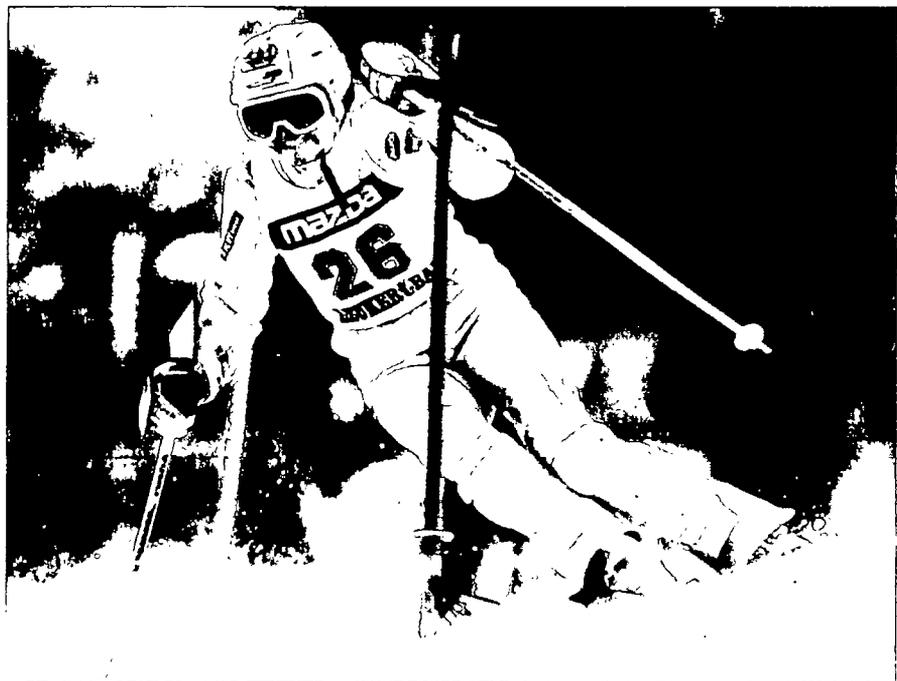
zumachen“ (Kinshofer), ist passé, Eigenständigkeit und Selbstverantwortung sind gefragt. Da kam eine laut Mayr „in ihrer Persönlichkeit gereifte und geläuterte“ Christa Kinshofer gerade recht. „Sie ist der Profi überhaupt in der Mannschaft“, ergänzt Slalomtrainer Edi Reichhart.

Das war nicht immer so. Als Christa Kinshofer 1979, damals 18, nach fünf Siegen in Folge den Riesenslalom-Weltcup gewann, priesen Experten einhellig ihr überragendes Talent. Ein Jahr später reichte es in Lake Placid noch zu Olympia-Silber im Slalom, danach geriet sie bei Trainern, Funktionären und Presseleuten zunehmend in Mißkredit.

Trainer Willi Lesch beklagte die „vielen PR-Termine“, und „Welt am Sonntag“ entdeckte eine „Blondine aus der Generation der Anspruchsvollen“, die „Anerkennung ohne Arbeit“ fordere.

Für die Medien war klar: Die Zehntelsekunden am Steilhang verlor „Kinsi“ bei der Segelpartie auf der väterlichen Jacht oder beim Besuch der Münchner Oper. Ihr unverkrampftes Auftreten, das immer strahlende Lächeln, „alles, was mich 1979 zur Sportlerin des Jahres gemacht hat“, wurde zur Ursachenforschung ihrer Mißerfolge benutzt. „Das hat mich schockiert“, bekennt Christa Kinshofer heute noch. Niemand habe ihr abgenommen, daß sie sich über Monate hinweg mit nicht auskurierten Verletzungen geplagt habe.

Weil sie am Ende der Rennsaison 1982/83 nicht genügend Weltcup-Punkte gehortet hatte, flog sie aus der Nationalmannschaft. Das empfand Christa Kins-



Slalom-As Christa Kinshofer: „Wiederkehr der Extravaganz“

hofer als „grobes Unrecht“ – und startete fortan für den holländischen Ski-Verband. Das ist nach dem Reglement auch ohne Wechsel der Nationalität erlaubt.

Doch was Christa Kinshofer nicht gewußt hatte: Ihr wurden nach dem Verbandswechsel sämtliche Ranglistenpunkte aberkannt, die sie als DSV-Läuferin erworben hatte. Der einstige Weltcup-Star versank in der Anonymität unbedeutender Wettbewerbe, in der Branche Bauernrennen genannt. Oder fuhr, etwa mit der Startnummer 100, auf einer ramponierten Piste chancenlos zu Tal.

Den Trainer, so erinnert sich Christa Kinshofer, habe sie sich mit dem niederländischen Nachwuchs geteilt. Sie war ihr eigener Mannschaftsführer, Chauffeur und bettelte bei Franzosen oder Schweden, zum Aufwärmen vor dem Rennen mal deren Torstangen umkurven zu dürfen.

Abwechselnd begleiteten Mutter, Schwester, Bruder oder Ehemann die Einzelkämpferin und gaben seelischen Beistand, wenn mal wieder „über mich gelächelt wurde“. Nur der Rückhalt der Familie und die „Liebe zum Skisport“ aktivierten Restbestände an Motivation: „Ich wollte mir später nicht vorwerfen, nicht alles probiert zu haben.“

Das leben die Eltern vor. Vater Alfred Kinshofer, Maschinenbau-Ingenieur, machte sich 1971 selbständig. Sein Unternehmen umfaßt inzwischen 130 Mitarbeiter und exportiert Hydraulikanlagen in ein Dutzend Länder.

In Miesbach, so stellte die „Zeit“ fest, gelten die Kinshofers als „saubere, arbeitsreiche Leit“. Christa ist „stolz auf die Eltern“, die ihr und den drei Geschwistern eine „wunderschöne Kindheit“ ermöglichten. Nur das Skifahren

bremste den Weg zum Abitur. „Es gibt Millionen Abiturientinnen“, rechnete ihr seinerzeit der Deutschlehrer vor, „aber nur zehn Mädchen, die so gut Ski fahren wie du.“ Christa verließ nach der mittleren Reife das Gymnasium und konzentrierte sich fortan auf den Sport.

Die Kinshofer hat nicht viel gemein mit den anderen Ski-Amazonen, die meist einsilbig und verbissen von einem Rennort zum anderen hetzen und darauf harren, daß der Berg ruft. Sie weiß sich zu verkaufen und zu artikulieren – im gepflegten Tonfall der TV-Sprecherinnen des Bayerischen Rundfunks. Als einzige aus der deutschen Damenriege ist sie verheiratet – mit Reinhard Güthlein, 42, Besitzer eines Sporthauses in Rosenheim. Und in der Residenzstraße, Münchens feiner Couture-Adresse, hat sie ein Geschäft für sportliche Kindermoden eröffnet.

Die finanzielle Unabhängigkeit schafft Distanz zum Metier. Christa Kinshofer fährt, erkannte Mayr, „wirklich nur aus Spaß“. Sie selbst sagt: Erst fernab jeder Publicity „habe ich erkannt, wieviel mir Skifahren bedeutet“. Als 18jährige habe sie „einfach drauflosgelebt“, jetzt fühle sie sich „geimpft fürs Leben“.

Gute Ergebnisse im vorigen Winter und der Trainertausch beim DSV (Mayr für Lesch) ermöglichten die Rückkehr. Die Integration ins Damenteam verlief geräuschlos. Christa Kinshofers Bereitschaft, sich der jüngeren Konkurrenz noch einmal unter gleichen Bedingungen zu stellen, wurde anerkannt.

Mayr schätzt an der „Ausnahmerecheinung Kinshofer“ ein psychisches Phänomen: 90 Prozent aller Mädchen blieben im Wettkampf unter ihren Möglichkeiten, „die Christa fährt über ihrem Maximum“.



Geschäftsfrau Christa Kinshofer
„Geimpft fürs Leben“