

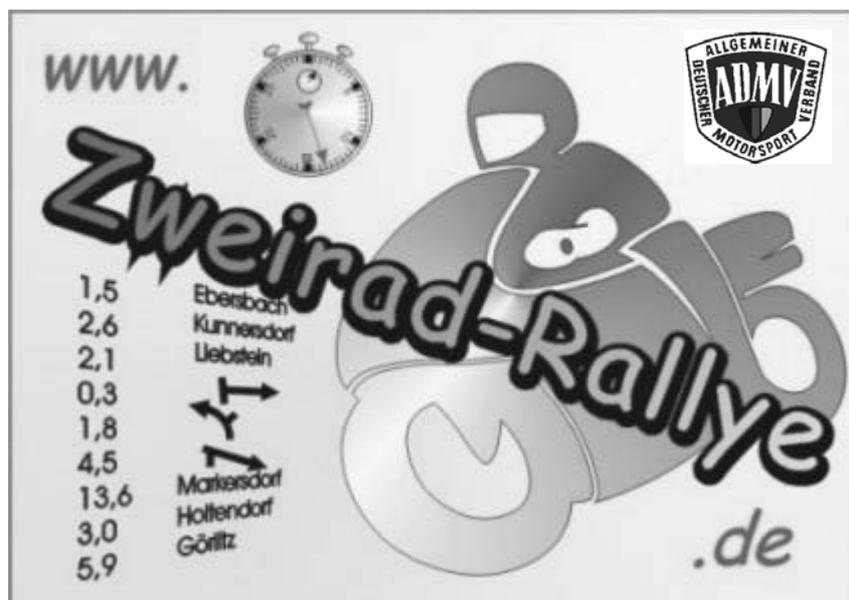
---

# Globalausschreibung

---

Zweirad – Rallyesport

Teil A: Allgemeine Bedingungen



Gültig ab Sportjahr 2004

Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>GRUNDLAGEN DER VERANSTALTUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>TEILNAHME.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>NENNUNGEN.....</b>	<b>5</b>
3.1	EINZELNENNUNGEN.....	5
3.2	MANNSCHAFTSNENNUNGEN .....	5
3.3	NENNGELD .....	5
3.4	NENNBESTÄTIGUNG .....	6
<b>4</b>	<b>KLASSENEINTEILUNG.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>ZUGELASSENE MOTORRÄDER / TECHNISCHE BESTIMMUNGEN.....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>KRAFTSTOFF.....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>FAHRERAUSRÜSTUNG .....</b>	<b>7</b>
<b>8</b>	<b>ABNAHME.....</b>	<b>7</b>
8.1	KONTROLLE DER VERKEHRSSICHERHEIT (TECHNISCHE ABNAHME).....	7
8.2	DOKUMENTENABNAHME (PERSONELLE ABNAHME) .....	8
<b>9</b>	<b>FAHRSTRECKE / FAHRDISZIPLIN .....</b>	<b>8</b>
<b>10</b>	<b>DURCHFÜHRUNG .....</b>	<b>9</b>
10.1	ZUVERLÄSSIGKEITSPRÜFUNG.....	9
10.2	WERTUNGSPRÜFUNGEN .....	10
10.2.1	Beschleunigungsprüfung .....	11
10.2.2	Bremsprüfung.....	11
10.2.3	Slalom / Riesenslalom .....	11
10.3	PRÜFUNGEN AUF ABSCHNITTEN MIT FREIER STRECKENWAHL .....	11
<b>11</b>	<b>KONTROLLSTELLEN.....</b>	<b>12</b>
11.1	ZEITKONTROLLEN (ZK) .....	12
11.2	REGELMÄßIGKEITSKONTROLLEN (RK).....	13
11.3	DURCHFAHRTSKONTROLLEN (DK) .....	13
<b>12</b>	<b>FREMDE HILFE.....</b>	<b>13</b>
<b>13</b>	<b>AUSWERTUNG .....</b>	<b>14</b>
<b>14</b>	<b>WERTUNG .....</b>	<b>14</b>
14.1	EINZELWERTUNG .....	14
14.2	MANNSCHAFTSWERTUNG.....	14
<b>15</b>	<b>VERSICHERUNGEN .....</b>	<b>15</b>
<b>16</b>	<b>VERANTWORTLICHKEIT UND HAFTUNGSVERZICHT DER TEILNEHMER.....</b>	<b>16</b>

16.1	VERANTWORTLICHKEIT.....	16
16.2	HAFTUNGSVERZICHT.....	16
<b>17</b>	<b>VERANTWORTLICHKEIT DES VERANSTALTERS.....</b>	<b>16</b>
<b>18</b>	<b>PROTESTE.....</b>	<b>17</b>
	<b>ANLAGE 1 - KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN UND DER WERTUNGSPRÜFUNGEN.....</b>	<b>18</b>
	<b>ANLAGE 2 - HINWEISE FÜR VERANSTALTER.....</b>	<b>20</b>
	MITTELABFÜHRUNG.....	20
	FAHRZEUGKENNZEICHNUNG.....	20
	FAHRZEITEN.....	20
	WERTUNGSPRÜFUNGEN.....	20
	BESONDERHEITEN DER KLASSE 4 (EINSTEIGERKLASSE – RALLYE-LIGHT).....	20
	GESTALTUNG DER FAHRTUNTERLAGEN.....	21
	<i>Gestaltung von Fahrerkarten</i> .....	21
	<i>Gestaltung von Streckenplänen</i> .....	21
	AUSWERTUNG.....	22
	SIEGEREHRUNG.....	22
	HAFTUNGSAUSSCHLUSS.....	23
<b>19</b>	<b>STICHWORTVERZEICHNIS.....</b>	<b>24</b>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Unbesetzte Durchfahrtskontrolle (DK).....	18
Abbildung 2:	Regelmäßigkeits-Kontrolle (RK).....	18
Abbildung 3:	Besetzte Durchfahrts-kontrolle (DK).....	18
Abbildung 4:	Zeitkontrolle (ZK).....	19
Abbildung 5:	Gestaltung einer Fahrerkarte.....	21
Abbildung 6:	Gestaltung von Streckenplänen.....	22

## **1 Grundlagen der Veranstaltung**

Der Zweirad-Rallyesport ist eine Disziplin im Breitensport des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes e.V. (ADMV e.V.). Wettbewerbe im Zweirad-Rallyesport werden vom ADMV e.V. in Zusammenarbeit mit dem ADAC und dem DMV sowie den Ortclubs organisiert und durchgeführt.

Der Zweirad-Rallyesport wird als Zuverlässigkeits- und Leistungsprüfung mit serienmäßigen Fahrzeugen gemäss der im Pkt. 4 dieser Ausschreibung aufgeführten Klassen im öffentlichen Straßenverkehr und auf abgesperrten Streckenabschnitten ausgetragen.

Bei der Zuverlässigkeitsfahrt ist unter Einhaltung der StVO eine vorgegebene Fahrstrecke auf der Grundlage ausgeschriebener handelsüblicher Straßenkarten in einer vorgegebenen Fahrzeit zurückzulegen. Die Einhaltung der Streckenführung und der Fahrzeiten wird durch Kontrollstellen überwacht. Abweichungen von den Vorgaben werden nach einem Punktsystem bewertet.

Die Leistungsprüfungen, im weiteren als Wertungsprüfungen bezeichnet, sind in der Strecke der Zuverlässigkeitsfahrt enthalten. Sie dienen der Bewertung des fahrtechnischen Könnens der Teilnehmer. Die Ergebnisse der Wertungsprüfungen gehen in die Gesamtwertung der Veranstaltung ein.

Bei der Durchführung der Veranstaltung werden neben der nachstehenden Grundausschreibung (Teil A) folgende Bestimmungen und Bedingungen, die Bestandteil dieser Ausschreibung sind, zugrunde gelegt:

- a) Deutsches Motorradsporgesetz des DMSB;
- b) Motorsportreglement des ADMV e.V.;
- c) StVO und StVZO;
- d) Veranstaltungsausschreibung (Teil B);
- e) Durchführungsbestimmungen zur Veranstaltungsausschreibung.

Zu verbindlichen Auskünften über eine Veranstaltung ist nur der Fahrleiter berechtigt.

## **2 Teilnahme**

Für die Teilnahme an der Veranstaltung sind die Mitgliedschaft in einem Motorsportverband und der Nachweis einer Sportqualifizierung nicht erforderlich.

Die Fahrer nehmen als Einzelfahrer entsprechend des von ihnen bei der Veranstaltung eingesetzten Fahrzeuges teil und werden auch einzeln gewertet. Motorräder mit Seitenwagen werden als ein Fahrzeug gewertet.

Eine Mannschaftswertung wird nicht vorgeschrieben. Die Durchführung einer Mannschaftswertung ist dem Veranstalter freigestellt. Sie fließt jedoch nicht in die Gesamtwertung einer Meisterschaft und einer Pokalwertung ein.

Wird eine Mannschaftswertung durchgeführt, unterliegt sie folgenden Bestimmungen: Als Mannschaften gelten 3-4 Fahrer eines Motorsportclubs, Ortclubs oder einer anderen Vereinigung, unabhängig von ihrer Klassenzugehörigkeit. Die Nennung eines Fahrers in mehreren Mannschaften bei ein und derselben Veranstaltung ist ausgeschlossen.

### **3 Nennungen**

#### **3.1 Einzelnennungen**

Einzelnennungen sind auf den in den Veranstaltungsausschreibungen (Teil B) enthaltenen Nennformularen bzw. deren Kopien an den Veranstalter einzusenden.

Den Nennschluss legt der Veranstalter fest. Er sollte jedoch höchstens 28 Tagen vor dem Veranstaltungstermin (Datum des Poststempels) liegen. Möglichkeiten für Nachnennungen können vom Veranstalter eingeräumt werden.

#### **3.2 Mannschaftsnennungen**

Mannschaftsnennungen sind am Veranstaltungstag formlos schriftlich bis spätestens nach Abschluss der Dokumentenabnahme des letzten Fahrers der Mannschaft abzugeben. Die Mannschaftsnennung hat folgende Angaben zu enthalten:

- Mannschaftsbezeichnung,
- Namen der Mannschaftsmitglieder mit Angabe der Wertungsklassen und der Startnummer,
- Unterschrift des Mannschaftsleiters.

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich alle Teilnehmer den Bedingungen dieser Ausschreibung sowie allen von der Fahrtleitung ggfs. noch zu erlassenden Durchführungsbestimmungen.

#### **3.3 Nenngeld**

Die folgend aufgeführten Summen sind lediglich Empfehlungen für die Veranstalter.

Das Nenngeld beträgt:

für die Soloklassen	30,00 €je Teilnehmer;
für die Klasse Motorräder mit Seitenwagen	30,00 €je Besatzung.

Für Nennungen, die nach den Nennschluss eingehen, kann der Veranstalter ein erhöhtes Nenngeld festlegen.

Das Nenngeld ist bis Nennschluss an den Veranstalter zu überweisen. Nach Möglichkeit ist eine Kopie des Überweisungsbeleges mit der Nennung mitzusenden.

Verbindlicher Nachweis für die Zahlung und das Eingangsdatum ist nur die erfolgte Buchung auf dem Konto des Veranstalters. Banklaufzeiten gehen zu Lasten des Nennenden.

Unvollständig ausgefüllte Nennungen sowie solche, für die die Geldeinzahlung nicht nachgewiesen ist, gelten als nicht abgegeben.

Nenngeld ist Reuegeld. Bei einer Nichtteilnahme, aus welchen Gründen auch immer, besteht prinzipiell kein Anspruch auf eine Rückzahlung.

### **3.4 Nennbestätigung**

Der Veranstalter bestätigt bis spätestens 5 Tage vor dem Tag der Veranstaltungsdurchführung die Annahme oder Ablehnung der form- und fristgemäß eingegangenen Nennungen. Gleichzeitig mit der Nennbestätigung übersendet er alle erforderlichen Unterlagen, einschließlich der Mitteilungen der Ankunftszeit, der Startzeit, der Form der Streckenführung, des verwendeten Kartenmaterials, der Arten der Wertungsprüfungen, der Betankungsmöglichkeiten am Startort und der Quartierhinweise.

Im Falle der Ablehnung der Nennung ist das eingezahlte Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurückzusenden.

## **4 Klasseneinteilung**

Folgende Klassen werden ausgeschrieben:

Klasse 1	Solo-Motorräder bis 37 kW (50 PS),
Klasse 2	Solo-Motorräder über 37 kW (50 PS),
Klasse 3	Motorräder mit Seitenwagen,
Klasse 4	Einsteigerklasse (Rallye-light).

Wird die Teilnehmerzahl in den Klassen 1 und 2 von 5 Teilnehmern in Soloklassen bzw. 3 Teilnehmern in der Klasse 3 unterschritten, ist der Veranstalter berechtigt, die Klasse 1 und 2 zusammenzulegen. Die Teilnehmer der Klasse 3 werden entsprechend ihrer Motorleistung den Soloklassen zugeordnet.

In der Klasse 4 werden Fahrer unabhängig von Hubraum und Motorleistung gewertet, die nicht länger als zwei Jahre an Veranstaltungen des Zweirad-Rallyesportes teilnehmen oder sich mehr als fünf Jahre nicht an Läufen im Zweirad-Rallyesport beteiligt haben.

Die Teilnahme an der 1000-km-Langstreckenfahrt ist hiervon ausgenommen.

Eine Doppelnennung in mehreren Klassen ist nicht möglich.

## **5 Zugelassene Motorräder / Technische Bestimmungen**

Die Startberechtigung können Motorräder (einschließlich Mokicks, Kleinkrafträder und Motorroller) erhalten, die für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen und angemeldet sind, sowie den Bestimmungen der StVZO entsprechen und haftpflichtversichert sind.

Fahrzeuge mit Probefahrerkennzeichen (rote Kennzeichen) werden nicht zugelassen.

Zusatzeinrichtungen an den Fahrzeugen, z.B. Kartenbretter, müssen sicher am Fahrzeug befestigt sein und dürfen die Bewegungsfreiheit des Fahrers, die Bedienbarkeit und die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeuges nicht einschränken.

## **6 Kraftstoff**

Von dem Veranstalter sind nach ca. 150 km Tankmöglichkeiten zu gewährleisten.

## **7 Fahrerausrüstung**

Die Teilnehmer haben Helme mit Schutzbrille oder Visier, Handschuhe und festes, die Knöchel umschließendes Schuhwerk zu tragen. Die Bekleidung hat der Gesamtfahrzeit und den Witterungsbedingungen zu entsprechen.

Wenn vom Veranstalter nur Fahrer mit homologierten Helmen zugelassen werden, ist darauf in der Veranstalterausschreibung hinzuweisen.

## **8 Abnahme**

Der Veranstalter ist berechtigt eine Abnahme der Verkehrssicherheit (Technische Abnahme) und eine Dokumentenabnahme durchzuführen.

### **8.1 Kontrolle der Verkehrssicherheit (Technische Abnahme)**

Gegenstand der Kontrolle der Verkehrssicherheit ist:

- das Wettbewerbsfahrzeug,
- die vollständige Fahrerausrüstung.

## **8.2 Dokumentenabnahme (Personelle Abnahme)**

Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen:

- die Nennbestätigung,
- der Führerschein,
- der Fahrzeug-Schein,
- der Nachweis der Unfallversicherung für den/die Fahrer.

## **9 Fahrstrecke / Fahrdisziplin**

Die Streckenlänge der Zuverlässigkeitsfahrt sollte mindestens 200 km betragen und eine Gesamtfahrzeit von 8 Stunden nicht überschreiten.

Veranstaltungstypische Abweichungen sind zulässig. Insbesondere betrifft das die 1000 km Langstreckenfahrt und die Vorgaben für die Klasse 4.

Es liegt im Ermessen des Veranstalters, während der Zuverlässigkeitsfahrt oder danach einen Abschnitt mit freier Streckenwahl vorzusehen.

Bei extrem schlechten Witterungsbedingungen hat der Veranstalter das Recht die Strecke zu verkürzen.

Die Streckenführung wird den Teilnehmern

- a) verbindlich vorgegeben für die Zuverlässigkeitsfahrt
- b) ansonsten zur freien Auswahl gestellt.

Bei der verbindlichen Vorgabe der Streckenführung muss diese nach einer vom Veranstalter vorgegebenen handelsüblichen Straßen- und Verkehrskarte, gewöhnlich im Maßstab 1:200.000, zu identifizieren sein. Sie muss alle zu durchfahrenden Ortschaften in der Reihenfolge ihres Passierens angeben.

Die verwendete Straßen- und Verkehrskarte hat der Veranstalter den Teilnehmer mit der Nennbestätigung bekannt zugeben oder in geeigneter Form (z.B. als Farbkopie) für die Veranstaltung zur Verfügung zu stellen.

Für Streckenabschnitte, die nicht eindeutig nach der Strassen- und Verkehrskarte zu bestimmen sind, ist die ergänzende Angabe von Himmelsrichtungen, die Verwendung von Bordbuchzeichen o.ä. erforderlich.

Neben denen im Streckenverlauf angegebenen Ortseingangstafeln können auch weitere auskilometrierte Punkte zur Verdeutlichung der Streckenführung verwendet werden.

Auskilometrierte Punkte können sein:

- Ortseingangs- und Ortsausgangstafeln,
- Ortsanfang ohne Schild (z.B. „erstes Haus rechts“),
- Bordbuchzeichen (im Streckenplan verzeichnete Straßenkreuzung),
- oder weitere im Streckenplan verzeichnete markante geographische Punkte.

In der Durchführungsbestimmung/Fahrerbesprechung hat sich der Veranstalter zum Status von ggfs. vorkommenden grünen und weißen Ortstafeln zu äußern.

Verlässt der Teilnehmer die vorgegebene Fahrtstrecke, z.B. durch Verfahren, so sollte er diese zur Weiterfahrt am Punkt des Verlassens wieder aufzunehmen.

Bei freier Auswahl der Streckenführung ist die Fahrtstrecke den Teilnehmern zwischen den bekannten Kontrollpunkten freigestellt.

Der Teilnehmer erhält die Streckenführung am Veranstaltungstag spätestens 60 Minuten vor seiner Startzeit oder mit der Nennbestätigung (nur 1000km-Langstrecke).

Die Strecke führt über öffentliche Strassen aller Kategorien. Sollten in den Verlauf der Strecke aufgrund des baulichen Zustandes Fahrwege aufgenommen worden sein, so ist auf deren Benutzung in der Streckenführung ausdrücklich hinzuweisen, da der Teilnehmer davon ausgehen darf, bei der Auswahl der vorgegebenen Strecke generell keine Fahrwege benutzen zu müssen.

Von den Teilnehmern sind die Bestimmungen der StVO einzuhalten. Sie haben keinerlei Vorrechte vor anderen Verkehrsteilnehmern. Verstöße gegen die StVO können auf Entscheid des Fahrtleiters zum Wertungsausschluss führen.

Bei Unfällen muss Hilfe geleistet werden. Über Zeitgutschriften für Hilfeleistungen entscheidet der Fahrtleiter.

## **10 Durchführung**

### **10.1 Zuverlässigkeitsprüfung**

Der Start erfolgt in der Regel als Einzelstart im Abstand von mindestens 1 Minute.

Bei Langstreckenfahrten kann das Fahrerfeld geschlossen gestartet werden.

Die Einhaltung der Streckenführung und der Fahrzeit wird durch Durchfahrts-, Regelmäßigkeits- und Zeitkontrollen überwacht.

## 10.2 Wertungsprüfungen

Wertungsprüfungsabschnitte sind für andere Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr gesperrt.

Pro Veranstaltung sind mindestens 4 Wertungsprüfungen durchzuführen. Es kann sich dabei auch um eine oder mehrere WP handeln, die mehrmals absolviert werden. Für die Wertung der Veranstaltung müssen mindestens 4 getrennte Wertungszeiten ermittelt werden.

Die Wertungsprüfungen sollen in ihrem Charakter den folgenden Wertungsprüfungsarten entsprechen:

- Beschleunigungsprüfung,
- Bremsprüfung,
- Slalom / Riesenslalom.

Kombinationen dieser Arten sind möglich.

Eine Ausnahme bildet die 1000-km-Langstreckenfahrt. Bei dieser Veranstaltung können weitere Wertungsprüfungen mit motorsportlichem Charakter durchgeführt werden.

Der Ablauf der Wertungsprüfung ist den Teilnehmern durch Skizze o.ä. bekannt zu geben. Die Wertungsprüfungen sind auf Bestzeit zu fahren. Wertungsprüfungen zur Erreichung der technisch möglichen Höchstgeschwindigkeit sind nicht zulässig.

Der Wertungsprüfungsabschnitt ist nur durch einen Teilnehmer zu befahren. Ist bei Gewährleistung der Sicherheit der Teilnehmer eine parallele Anlage von Wertungsprüfungsabschnitten möglich, können mehrere Fahrzeuge gleichzeitig gestartet werden.

Der Start zu Wertungsprüfungen erfolgt gewöhnlich als Einzelstart mit laufendem Motor. Gestartet wird mittels Flaggsignal oder Ampelanlage.

Durch den Veranstalter erfolgt die Zeitnahme mit mindestens 0,1 Sekunden Genauigkeit.

Die Wertungsprüfungszeiten sind in die Fahrerkarten der Teilnehmer einzutragen oder auf gesonderten Listen zu erfassen.

In den Wertungsprüfungsabschnitten sind folgende Sicherheitsbestimmungen einzuhalten:

- Es ist verboten, die Strecke in entgegengesetzter Richtung zu befahren, ganz gleich aus welchem Grund.
- Es besteht unbedingtes Halteverbot, mit Ausnahme der Stellen, wo das Halten vom Veranstalter vorgeschrieben ist oder im Falle von Gefahr und Schaden. Im letzteren Fall ist das Fahrzeug unverzüglich von der Strecke zu entfernen.

- Bis 100 Meter nach dem fliegend zu durchfahrenden Ziel ist jedes Halten verboten.

Flaggenzeichen in den Wertungsprüfungen:

- Gelbe Fahne: - Achtung Gefahr - langsamer fahren, zum Anhalten bereithalten!  
Rote Fahne: - Sofort anhalten!

### 10.2.1 Beschleunigungsprüfung

Eine Beschleunigungsprüfung erstreckt sich über maximal 200 m. Sie muss mit einer Bremsprüfung in Form einer Beschleunigungs- und Bremsprüfung kombiniert werden. Weiterhin sollten eingebaute Schikanen für die Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit sorgen.

### 10.2.2 Bremsprüfung

Bremsprüfungen sind folgendermaßen durchzuführen:

- Halten im begrenzten Raum von mindestens 1 m Abstand (Vorderrad zwischen zwei Strichen oder in einem gekennzeichneten Viereck) oder
- Halten auf einem Strich, wobei sich der Strich nach dem Stillstand des Fahrzeuges zwischen Vorder- und Hinterachse befinden muss.

Die Zeitnahme erfolgt, wenn das Fahrzeug in den Bremsraum einfährt (Überfahren des Striches bzw. des ersten Striches). Kommt das Fahrzeug erst nach dem Bremsraum zum Stehen (Überbremsen), wird dies als Fehler gewertet (siehe Wertungstabelle). Nachträgliches Korrigieren ist nicht vorgesehen.

Für die ordnungsgemäße Absolvierung der eigentlichen Bremsprüfung ist ausschließlich der Fahrer verantwortlich. Es erfolgen keine Hinweise durch den Zeitnehmer, auch dann nicht, wenn das Fahrzeug bereits steht und den Zielstrich noch nicht überquert hat.

### 10.2.3 Slalom / Riesenslalom

Bei der Gestaltung eines Slalom ist darauf zu achten, dass dieser für alle teilnehmenden Fahrzeuge (insbesondere Motorräder mit Seitenwagen) befahrbar ist. Er kann ebenfalls mit einer Bremsprüfung kombiniert werden.

## 10.3 Prüfungen auf Abschnitten mit freier Streckenwahl

In der Durchführungsbestimmung/Fahrerbesprechung hat sich der Veranstalter zur Wertung dieser Prüfungen zu äußern (gesonderte Wertung für einen veranstaltungsspezifischen Pokal o.ä. oder volle Gleichstellung mit den Prüfungen gemäss 10.1 und 10.2).

## **11 Kontrollstellen**

Alle Kontrollstellen und deren Kennzeichnung befinden sich in Fahrtrichtung rechts. Bei schlechter Einsicht kann die Vorankündigung zusätzlich in der Fahrtrichtung links aufgestellt werden.

Die Kontrollstellen werden 15 Minuten vor der planmäßigen Durchfahrt des 1. Fahrzeuges geöffnet und 60 Minuten (im Streckenabschnitt zwischen Start und erster ZK 30 min) nach der planmäßigen Durchfahrt des letzten Fahrzeuges geschlossen.

In die Kontrollzonen aller Kontrollstellen darf nur zur Einholung der Fahrerkarteneintragung eingefahren werden. Jede andere Betätigung, z.B. Reparaturarbeiten, Betankung o.ä. ist in den Kontrollzonen verboten.

Nach den Möglichkeiten des Veranstalters sollte die Kennzeichnung der Kontrollstellen gemäss den Abbildungen in der Anlage 1 erfolgen.

Bei Kontrollstellen mit Zeiteintragung ist grundsätzlich die Uhrzeit des Veranstalters maßgebend.

### **11.1 Zeitkontrollen (ZK)**

ZK dienen zur Kontrolle der Einhaltung der vorgegebenen Fahrzeiten. Der Standort ist den Teilnehmern aus der Streckenführung bekannt.

Das Einfahren in die Kontrollzone der Zeitkontrolle beendet unwiderruflich den vorangegangenen Streckenabschnitt.

Die Fahrzeit zwischen den ZK wird in Minuten vorgegeben. Zwischen zwei ZK muss sie mindestens 5 Minuten betragen.

Von den Teilnehmern kann die Sollzeit vor der Kontrollzone abgewartet werden. Dabei muss die augenblickliche Veranstalterzeit für den Teilnehmer erkennbar sein.

Die Zeitnahme erfolgt, wenn das Fahrzeug mit beiden Achsen den Beginn der Kontrollzone passiert hat. An der Kontrollstelle ist anzuhalten und die Ankunftszeit in der Fahrerkarte fortlaufend, unabhängig von der Kontrollstellenart, vermerken zu lassen.

Die Eintragung der Fahrzeit erfolgt in vollen Minuten. Als laufende Minute x gilt die Zeit von x Minuten 00 Sekunden bis x Minuten 59 Sekunden.

Für die Richtigkeit der Zeiteintragung trägt der Teilnehmer die Verantwortung.

Die eingetragene Zeit ist gleichzeitig die neue Startzeit für den nächsten Streckenabschnitt, sofern bei Wertungsprüfungen oder der offiziellen Tankpause nicht eine besondere neue Startzeit erteilt und in die Fahrerkarte eingetragen wird.

Das Erteilen neuer Startzeiten zur Erledigung von Reparaturen an den Fahrzeugen oder anderweitiger Betätigung ist nicht gestattet.

## **11.2 Regelmäßigkeitskontrollen (RK)**

RK befinden sich im Verlauf der Strecke bis zu 500 m nach auskilometrierten Orten/Punkten, welche im Streckenplan mit einer Fahrzeit versehen sind. RK sind den Teilnehmern unbekannt und dienen zur Kontrolle der Einhaltung der vorgegebenen frühest zulässigen Durchfahrtszeit.

Die Fahrzeit von ZK zur RK wird in Minuten vorgegeben.

Die Zeitnahme erfolgt, wenn das Fahrzeug an der Kontrollstelle anhält. Verzögert der Teilnehmer in Sichtweite der RK auffallend seine Geschwindigkeit oder hält in diesem Bereich an, erfolgt zu diesem Zeitpunkt die Zeitnahme.

Die Teilnehmer haben das Recht, die Idealzeit am auskilometrierten Ort/Punkt abzuwarten, auch wenn dieser in Sichtweite der RK liegt.

Verspätetes Eintreffen an der RK wird nicht bestraft.

An der Kontrollstellen ist anzuhalten und die Ankunftszeit in die Fahrerkarte eintragen zu lassen. Die Eintragung der Fahrzeit erfolgt entsprechend Abschnitt 11.1.

Die Ankunftszeit an der RK ist keine neue Startzeit.

## **11.3 Durchfahrtskontrollen (DK)**

Die DK dienen zur Kontrolle der Einhaltung der Streckenführung. Sie können besetzt oder unbesetzt sein.

Besetzte DK können sich an jedem beliebigen Punkt der vorgegebenen Fahrtstrecke befinden. Ihr Standort ist den Teilnehmern in der Regel unbekannt (Ausnahme: DK bei freier Wahl der Streckenführung).

An besetzten DK haben die Teilnehmer anzuhalten und die Durchfahrt auf der Fahrerkarte bestätigen zu lassen. Es erfolgt keine Zeitnahme.

Unbesetzte DK sind an auskilometrierten Punkten (Orteingangsschild o.ä.) einzurichten. Das angebrachte Symbol (Buchstabe, Zahl oder Zeichen) ist von den Teilnehmern eigenhändig mit Kugel- oder Faserschreiber in das nächste dafür vorgesehene Feld der Fahrerkarte einzutragen.

Bleistifteintragungen und Änderungen bzw. Streichungen sind unzulässig und werden nicht gewertet.

## **12 Fremde Hilfe**

Auf der gesamten oder einem Teil der Strecke ist es nicht gestattet, sich von einem nicht am Wettbewerb teilnehmenden Fahrzeug begleiten zu lassen.

## **13 Auswertung**

Alleinige Grundlage für die Auswertung der Fahrstrecke sind die Fahrerkarten. Die Auswertung der Wertungsprüfungen kann nach den in den Fahrerkarten ausgewiesenen Zeit- bzw. Punkteintragungen oder den geführten Zeitnahmelisten erfolgen.

Bei Unklarheiten sind die Kontrolllisten zur Hilfe zu nehmen.

## **14 Wertung**

Kontrollstellen sind in der durch die Streckenführung vorgesehenen Reihenfolge anzufahren und werden in dieser Reihenfolge gewertet.

### **14.1 Einzelwertung**

Für die Wertung werden die Wertungspunkte der Zuverlässigkeitsfahrt und der Wertungsprüfungen addiert. Sieger ist der Teilnehmer mit der niedrigsten Anzahl von Wertungspunkten in seiner Klasse.

Bei Punktgleichheit entscheiden die besseren Ergebnisse der Wertungsprüfungen in ihrer gefahrenen Reihenfolge oder eine vom Veranstalter festgelegte Stich-WP.

Für die 1000-km-Langstreckenfahrt gelten spezielle, vom Veranstalter festzulegende Wertungsgrundlagen. Sie sind der vorstehenden Wertungstabelle anzugleichen.

### **14.2 Mannschaftswertung**

Für die Mannschaftswertung werden die drei besten Einzelergebnisse der Mitglieder der Mannschaft addiert. Sieger ist die Mannschaft mit der niedrigsten Anzahl von Wertungspunkten. Bei Punktgleichheit hat die Mannschaft den Vorrang,

1. deren bester Fahrer das bessere Einzelergebnis erreicht hat,
2. deren Fahrer insgesamt die geringere Summe der Platzziffern erreichten.

Erreicht eine Mannschaft mit weniger als drei Fahrer das Ziel, wird sie nicht gewertet.

Wertungstabelle:

<b>a) Zuverlässigkeitsfahrt</b>	
• verspätetes Eintreffen an der Ankunftszeitkontrolle (AZK) bzw. der Abnahme	je Minute 30 Punkte
• Zu spätes Eintreffen an einer ZK	je Minute 60 Punkte
• Zu frühes Eintreffen an einer ZK oder RK	je Minute 120 Punkte
Zu frühes Eintreffen an der Ziel-ZK wird unter Angabe der Sollzeit nicht bestraft.	
• Auslassen einer ZK	Wertungsausschluss
• Auslassen einer DK oder RK	3600 Punkte
• Fahrzeitverspätung von mehr als 30 Minuten zwischen zwei ZK oder mehr als 60 Minuten auf der Gesamtstrecke	Wertungsausschluss
• Verlust der Fahrerkarte, Veränderungen von Eintragungen in dieser durch den Teilnehmer, schuldhaftes Beteiligung an einem Verkehrsunfall, unterlassene Hilfeleistung	Wertungsausschluss
<b>b) Wertungsprüfungen</b>	
• je 0,1 Sekunde Fahrzeit in einer Wertungsprüfung	0,1 Punkt
• Fahrfehler in einer Wertungsprüfung (bleibende Lageveränderungen oder Auslassen eines Kegels, Überbremsen bei Bremsprüfung o.ä.)	je Fehler 10 Punkte
• Frühstart	10 Punkte
• nicht ordnungsgemäß beendete Wertungsprüfung	doppelte Wertungszeit vom langsamsten Fahrer in der Klasse
• Auslassen einer Wertungsprüfung	doppelte Wertungszeit vom langsamsten Fahrer in der Klasse

## 15 Versicherungen

Jeder Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass für die Dauer der Veranstaltung die gesetzliche Haftpflichtversicherung für das von ihm benutzte Fahrzeug besteht.

Durch den Veranstalter ist eine Veranstalterhaftpflichtversicherung für die WP abzuschließen.

Jeder Teilnehmer muss außerdem im Besitz einer Unfallversicherung sein.

## **16 Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer**

### **16.1 Verantwortlichkeit**

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Kfz-Eigentümer und -halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

Soweit der Fahrer nicht selbst Kfz-Eigentümer und -halter des von ihm benutzten Wettbewerbsfahrzeuges ist, stellt er den im nachstehenden Haftungsverzicht genannten Personenkreis auch von jeglichen Ansprüchen des Kfz-Eigentümers und -halters frei und gibt im Zusammenhang mit der Nennung eine entsprechende Verzichtserklärung des Kfz-Eigentümers oder -halters ab.

### **16.2 Haftungsverzicht**

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Kfz-Eigentümer und -halter) verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden, auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffe gegen:

- den DMSB, deren Präsidenten, Mitglieder, hauptamtlichen Mitarbeiter und Sportwarte;
- die den DMSB bildenden Clubs und deren Unterorganisationen;
- den Veranstalter, dessen Beauftragte, Sportwarte und Helfer;
- den/die Eigentümer des für die Veranstaltung genutzten Grundstückes sowie der baulichen Anlagen und Einrichtungen, gegen die Betreiber der für die Veranstaltung genutzten Strecke, dessen/deren Beauftragte und Helfer;
- Behörden und irgendwelche andere Organisationen bzw. juristische oder natürliche Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,

soweit der Unfall nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

Diese Vereinbarung wird mit Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

## **17 Verantwortlichkeit des Veranstalters**

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen falls dies

durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

Im übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

## 18 Proteste

Die Teilnehmer haben das Recht, gegen eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines Teilnehmers, des Veranstalters oder von ihm beauftragten Personen Protest zu erheben.

Jeder Protest muss schriftlich und unterschrieben, unter Beifügung der Protestgebühr von 50,00 € dem Fahrtleiter übergeben werden, wobei die Protestfrist einzuhalten ist.

Die Protestfrist beträgt:

- a) gegen die Zulassung von Fahrern und Fahrzeugen sowie die Klasseneinstufung bis 30 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeuges;
- b) gegen Vorkommnisse auf der Zuverlässigkeitsstrecke oder in den Wertungsprüfungen bis 30 Minuten nach der Zielankunft des Protestierenden;
- c) gegen die Auswertung bis 30 Minuten nach Aushang der offiziellen Ergebnisse.

Nicht zulässig sind Proteste gegen die Zeitnahme, Sammelproteste oder Proteste gegen Tatsachenentscheidungen des Fahrtleiters oder der Wertungsrichter.

Differenzen bei Zeiteintragungen sind an der ZK zu klären. Spätere Reklamationen gelten als unzulässiger Protest gegen die Zeitnahme.

Über den Protest entscheidet eine Kommission innerhalb von 90 Minuten nach Eingang des Protestes, welche im Protestfall aus dem Fahrtleiter, einem Mitglied des Fachausschusses Zweirad-Rallyesport und einem Fahrervertreter gebildet wird.

Der Protestentscheid ist endgültig. Proteste werden grundsätzlich außergerichtlich bearbeitet.

Görlitz, im Februar 2004

Uwe Demuth  
i.A. des Fachausschuss Zweirad-Rallyesport

### Anlage 1 - Kennzeichnung der Kontrollstellen und der Wertungsprüfungen

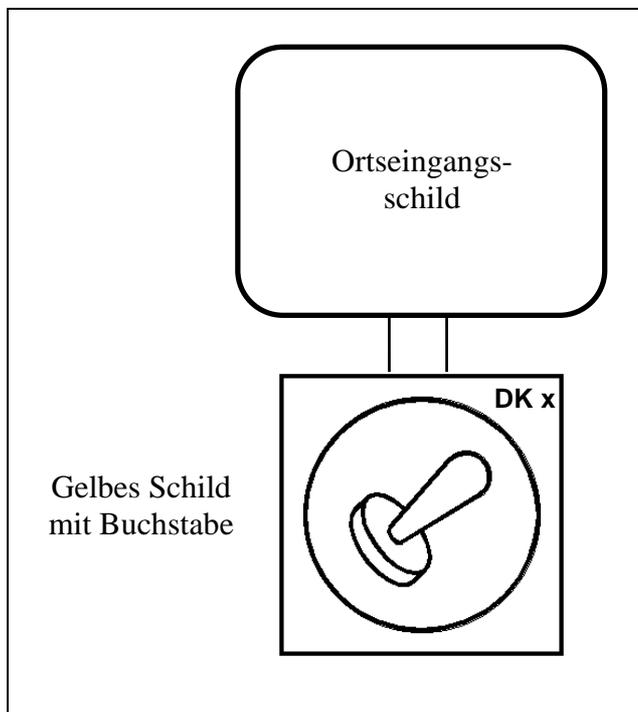


Abbildung 1: Unbesetzte Durchfahrtskontrolle (DK)

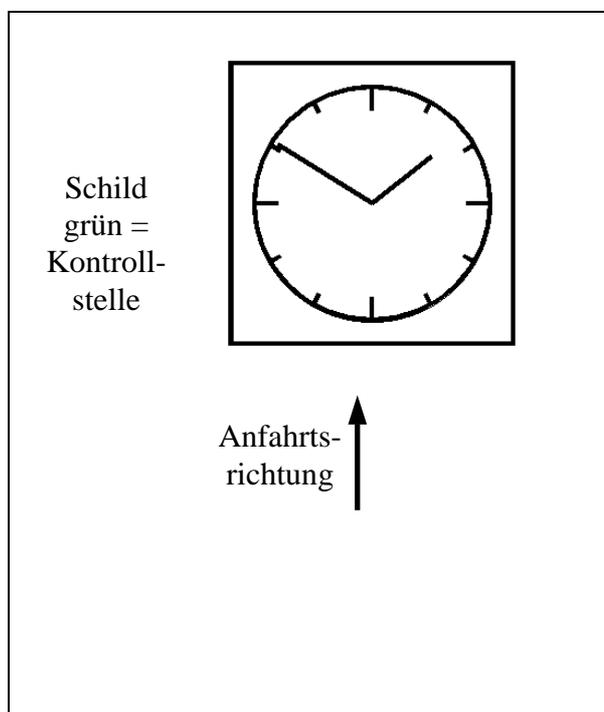


Abbildung 2: Regelmäßigkeitskontrolle (RK)

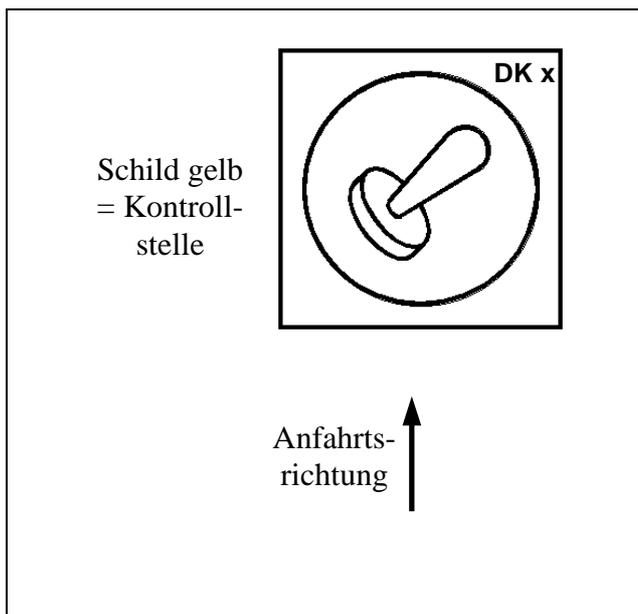


Abbildung 3: Besetzte Durchfahrtskontrolle (DK)

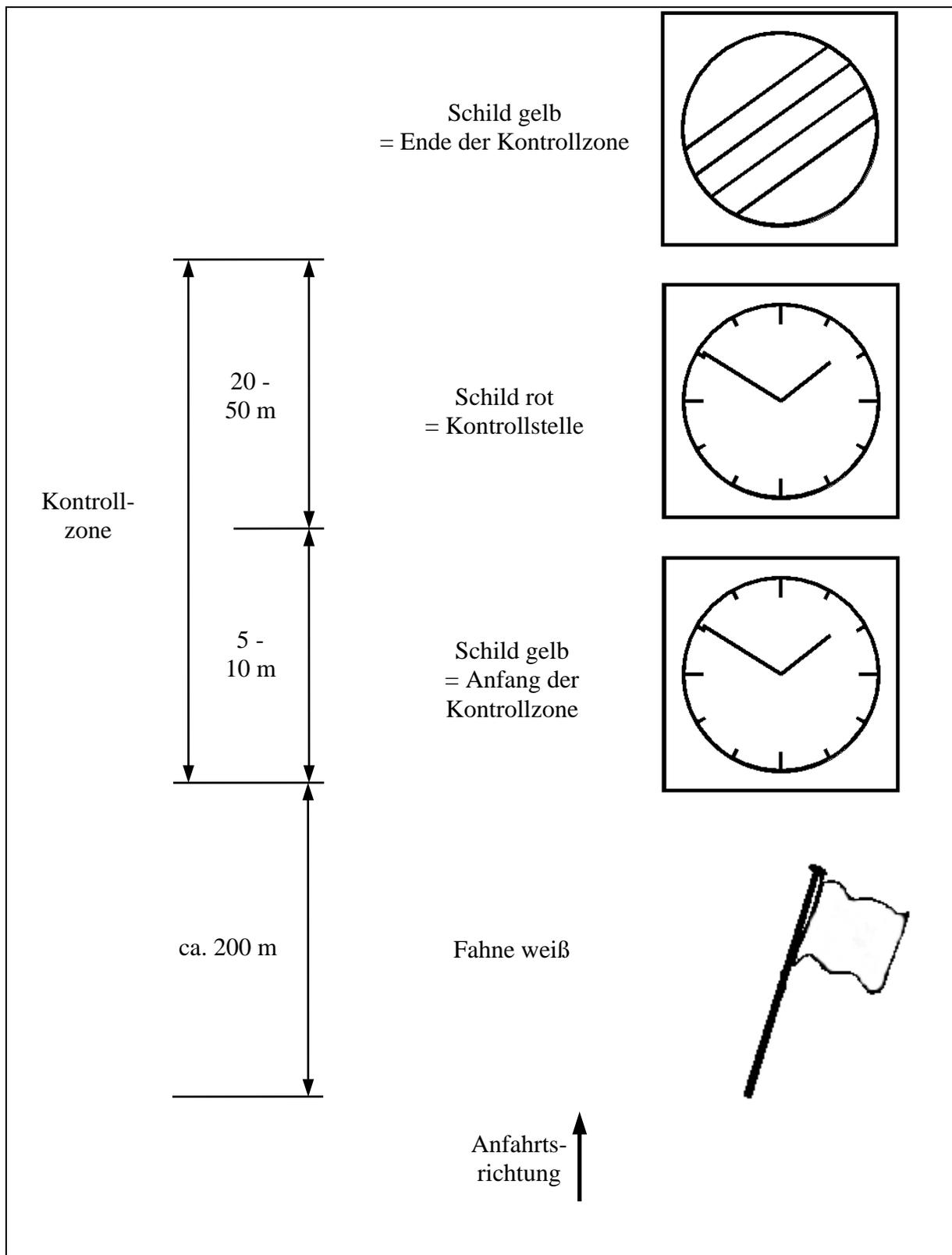


Abbildung 4: Zeitkontrolle (ZK)

## **Anlage 2 - Hinweise für Veranstalter**

### **Mittelabführung**

Vom Veranstalter sind je gestartetem Fahrzeug 2,50 € an den MC Freital zur Verfügung des Fachausschusses spätestens 6 Wochen nach der Veranstaltungsdurchführung zu überweisen.

Bankverbindung: Sparkasse Weißeritzkreis  
Bankleitzahl 850 504 00  
Konto-Nr. 302 200 0897  
Kennwort: FA

### **Fahrzeugkennzeichnung**

Eine Kennzeichnung der Wettbewerbsfahrzeuge ist nicht vorgesehen jedoch freigestellt.

### **Fahrzeiten**

Die Fahrzeiten sind so festzulegen, dass

- die StVO eingehalten werden kann,
- die für die Orientierung, den Aufenthalt an den Kontrollstellen und das Betanken notwendige Zeit berücksichtigt wird,
- die B-Zeit um 10-15 % verlängert und die RK-Zeiten 10 % der A-Zeit verkürzt werden.

Eine Fahrzeitstaffelung nach Klassen ist nicht unbedingt erforderlich.

### **Wertungsprüfungen**

Die Wertungsprüfungen sind so anzulegen, dass von den Teilnehmern fahrerisches Können gefordert und das Unfall- bzw. Sturzrisiko gering gehalten wird.

Bei den WP hat ein Sanitäter anwesend zu sein, ein Fahrzeug zum Verletztentransport bereitzustehen und die Rufnummer der nächsten dienstbereiten medizinischen Einrichtung bekannt zu sein.

### **Besonderheiten der Klasse 4 (Einsteigerklasse – Rallye-light)**

Diese Klasse wird ausgeschrieben um Fahrern den Einstieg in den Zweirad-Rallyesport zu erleichtern.

Die Einordnung der Fahrer in diese Klasse erfolgt entsprechend den Kriterien gemäss Pkt. 4 der Globalausschreibung Teil A im Zweirad-Rallyesport.

Bei dieser Klasse kann der Veranstalter abweichend vom sonstigen Wertungsmodus eine separate Tageswertung vornehmen.

Die Tageswertung erfolgt ohne Zeitlimit (soweit dies für den Veranstaltungsablauf akzeptabel ist). Eine Fahrzeitüberschreitung führt zum Fehlen einer Platzziffer. Die Wertung im Einsteigerpokal erfolgt nach der erreichten Tageswertung (auch bei unvollständiger Platzziffer).

Die gleichzeitige Wertung in den Meisterschaften erfolgt jedoch nur bei vollständiger Platzziffer.

## Gestaltung der Fahrtunterlagen

### Gestaltung von Fahrerkarten

Durch eine geeignete Gestaltung der Fahrerkarten ist zu verhindern, dass nach einer ZK-Eintragung DK aus dem nunmehr abgeschlossenen Streckenabschnitt nachträglich eingetragen werden können.

Das heißt, die Fahrerkarte ist immer in der Reihenfolge auf der Strecke vorgefundenen Kontrollen auszufüllen.

<b>Fahrerkarte</b>		
Startnummer:	Name:	
Startzeit:		
Fahrerkarte links beginnend von oben nach unten ausfüllen !		
1	8	15
2	9	16
3	10	17
4	11	18
5	12	19
6	13	20
7	14	21

Abbildung 5: Gestaltung einer Fahrerkarte

### Gestaltung von Streckenplänen

Streckenpläne sind, wie nachfolgend aufgeführt, in Tabellenform anzulegen. Zur besseren Übersichtlichkeit ist nach jeder dritten Zeile ein Querstrich einzufügen.

Die Schriftgröße sollte nicht weniger als 10 Punkte (d.h. zwischen 2,5 und 3 mm) für die Grossbuchstaben betragen.

Bei der Nutzung verschiedener Anfahrtsmöglichkeiten eines auskilometrierten Punktes kann der Einsatz einer Kontrollstelle nur bei einer Entfernungsdifferenz von mindestens 400 m bzw. 15 % erfolgen.

Gesamt- km	Einzel- km		Streckenverlauf
1	2	3	4
	0	ZK 1	Flugplatz Görlitz
	1,1		Girbigsdorf
	3,7		Königshain
	1,1		Königshain, OA Ri. Reichenbach
	1,6		( frei für Rallye )
	2,5		← + →
	1,5		Markersdorf, westl. OE a.d. B 6
	5,5	x 1	Pfaffendorf v. SW.
	4,9		Friedersdorf
	(3,2)		frei für Rallye
	4,4		Deutsch-Paulsdorf v.O., (o. OS)
	3,7		Lehdehäuser
	4,2		Buschschenke ( o.OS )
	1,4		Herwigsdorf, lt. Karte Steinberg
	2,3		Galgenberg
	2,1		Ebersdorf
	4,3	x 2	Niedercunnersdorf, Ri. SSO
	3,1		Großschweidnitz
	1,9		Dürrhennersdorf
57,1	7,8	ZK2	Schönbach

Abbildung 6: Gestaltung von Streckenplänen

### Auswertung

Vom Veranstalter sollte, um die Zeitspanne zwischen Zielankunft und Aushang der Ergebnisse zu verkürzen, eine Zwischenauswertung durchgeführt werden.

### Siegerehrung

Es wird empfohlen, den Teilnehmern Urkunden oder andere auf die Veranstaltung verweisende Souvenirs unentgeltlich zu überreichen sowie jedem Teilnehmer eine offizielle Ergebnisliste mit den WP-Zeiten und der Langstreckenwertung auszuhändigen bzw. nachzusenden.

## Haftungsausschluss

Es wird empfohlen, mit allen Teilnehmer einen Haftungsausschluss mit folgendem Wortlaut zu vereinbaren.

### ADMV - Haftungsausschluss

gemäß Anlage 4 zum ADMV-Motorsportreglement, Stand Juni 2003

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe dieser Nennung / Einschreibung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen:

- die FIM, FIA, CIK, UEM, den DMSB und ADMV, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer und Generalsekretäre,
- die Vorstände und Organe der Ortsclubs sowie Landesverbände,
- den Veranstalter, die Sportwarte und Rennstreckeneigentümer,
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden, und die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen. Außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen;

gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Bei- oder Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Bei- oder Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/m gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Wettbewerb (Training, Wertungsläufe) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung bzw. Einschreibung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Mit meiner Unterschrift erkenne ich den o.a. Haftungsausschluss an.

Ort: ..... Datum: ..... Unterschrift: .....

## 19 Stichwortverzeichnis

### 1

1000-km-Langstreckenfahrt 11

### A

Abnahme 8

Abnahme, personelle 8

Abnahme, technische 8

ADAC 4

ADMV 4

Ampelanlage 11

Ankunftszeit 6

Ankunftszeitkontrolle (AZK) 16

Auskilometrierte Punkte 9

Auskünfte 4

Auswertung 14, 23

### B

Beschleunigungsprüfung 10, 11

Bestzeit 11

Betankungsmöglichkeit 6

Bordbuchzeichen 9

Bremsprüfung 10, 12

### D

DMV 4

Doppelnennung 7

Durchfahrtskontrollen (DK) 14

Durchführungsbestimmung 4

### E

Einsteigerklasse 7, 21

Einzelfahrer 5

Einzelnennung 5

Einzelwertung 15

### F

Fahrdisziplin 8

Fahreräusrüstung 8

Fahrerkarte 14, 22

Fahrstrecke 8

Fahrtunterlagen 22

Fahrwege 10

Fahrzeiten 21

Fahrzeugkennzeichnung 21

Fahrzeug-Schein 8

Flaggensignal 11

Flaggenzeichen 11

Freie Streckenwahl 8, 9

Fremde Hilfe 14

Frühstart 16

Führerschein 8

### G

Gelbe Fahne 11

Gesamtfahrzeit 8

### H

Haftungsausschluss 24

Haftungsverzicht 17

Helme, homologierte 8

Höchstgeschwindigkeit, technisch  
mögliche 11

### K

Kartenbretter 7

Kartenmaterial 6

Klassen 7

Kontrolllisten 14

Kontrollstellen 12

Kontrollzone 13

### L

Leistungsprüfung 4

### M

Mannschaftsnennung 5

Mannschaftswertung 5, 15

Maßstab 9

Mitgliedschaft 5

Mittelabführung 21

Motorräder mit Seitenwagen 5, 7

Motorradsporgesetz 4  
 Motorsportreglement 4  
 Motorsportverband 5

**N**

Nachnennung 5  
 Nennbestätigung 6, 8  
 Nennformular 5  
 Nenngeld 6  
 Nenngeld, erhöhtes 6  
 Nennschluss 5

**O**

Ortsanfang 9  
 Ortsausgangstafel 9  
 Ortseingangstafel 9  
 Ortseingangstafeln 9  
 Ortstafel, grüne und weiße 9

**P**

Probefahrtenkennzeichen 7  
 Proteste 18  
 Protestfrist 18  
 Protestgebühr 18  
 Prüfungen auf Abschnitten mit freier  
 Streckenwahl 12

**Q**

Quartierhinweise 6

**R**

Regelmäßigkeitskontrollen (RK) 13  
 Richtigkeit der Zeiteintragung 13  
 Rote Fahne 11

**S**

Sicherheitsbestimmungen auf  
 Wertungsprüfungen 11  
 Siegerehrung 23  
 Slalom 10, 12  
 Solo-Kräder 7

Sportqualifizierung 5  
 Startberechtigung 7  
 Startzeit 6  
 Straßen- und Verkehrskarte 9  
 Streckenführung 6, 9  
 Streckenlänge 8  
 Streckenpläne 22  
 StVO 4, 10  
 StVZO 4

**T**

Tankmöglichkeiten 7  
 Tankpause 13  
 Teilnahme 5

**U**

Uhrzeit des Veranstalters 13  
 Unfälle 10  
 Unfallversicherung 8

**V**

Veranstaltungsausschreibung 4  
 Verantwortlichkeit 17  
 Verlassen der Streckenführung 9  
 Versicherungen 16

**W**

Wertung 15  
 Wertungsausschluss 10  
 Wertungsprüfung 10  
 Wertungsprüfungen 21  
 Wertungstabelle 16  
 Wettbewerbsfahrzeug 8  
 Witterungsbedingungen 8

**Z**

Zeitgutschrift 10  
 Zeitkontrollen (ZK) 13  
 Zeitnahme 11  
 Zusatzeinrichtungen 7  
 Zuverlässigkeitsprüfung 10



## **Was bei einer Rallye so alles zu bedenken ist ...**

Nennschluß beachten, bei verspäteter Nennung droht erhöhtes Nenngeld  
Nennformular sorgfältig ausfüllen  
Nennbestätigung und eventuell mitgeschickte Durchführungsbestimmung(en)  
lesen -> wann muß ich wo sein

Nur mit StVZO-gerechtem Fahrzeug zur Veranstaltung fahren, abgefahrene Reifen  
erkennt man z.B. schon zu Hause

Am Veranstaltungstag rechtzeitig auf den Weg machen, nicht schon vor dem  
eigentlichen Start Punkte kassieren

Wenn es möglich sein sollte, dann so rechtzeitig anreisen, daß die Zeit bleibt, um  
den Startort (der meist auch Zielort ist) in Augenschein zu nehmen, d.h., wo /  
welche Ausfallstraßen wohin und umgekehrt -> damit unmittelbar nach dem Start  
bzw. kurz vor dem Ziel keine ungesunde Hast aufkommt

Alle Fahrzeugpapiere dabei, auch die Nennbestätigung

Mit vollgetanktem Fahrzeug zur AZK, vorher, besonders bei angekündigter  
Maschinenabnahme das Fahrzeug überprüfen (Elektrik ! )

Kurvimeter, Kugelschreiber (einen auf Reserve und einen dort, wo dann die  
Fahrerkarte steckt, ggfs. am Tankrucksack mit einem Faden anbinden)

Vor der Entgegennahme der Fahrtunterlagen (wenn nicht gleich nach der  
Dokumentenabnahme) schon mal ein Plätzchen an einem der Tische suchen, die  
Siebensachen zurechtlegen

Nach Erhalt der Fahrtunterlagen:  
Grundsätzlich Ruhe bewahren – keine Hektik !!!

Aus dem A 4- Umschlag für die unmittelbare Veranstaltung unwichtige Dinge  
wegsortieren (Teilnehmerlisten, Aufkleber, Werbematerial)

Mitgegebene Durchführungsbestimmung(en) lesen

Nach ausgehängten Karten- und anderen Nachträgen Ausschau halten -> gleich  
eintragen, die fehlen dann womöglich bei der Ausarbeitung der Strecke

Mein Vorschlag für die Vorgehensweise bei der Ausarbeitung der Strecke:

### 1. Fahrzeiten

Vom meist letzten Blatt des Streckenplanes in den eigentlichen Streckenplan  
eintragen, d.h., wenn da steht „Start – ZK 1 - 60 Min.“, dann schreibe ich bei  
ZK 1 eine 60 hin und in Klammern die B-Zeit (es könnte ja plötzlich schneien und  
der Fahrtleiter B-Zeit ausrufen)

Bitte nicht vergessen, auch die RK-Zeiten an entsprechender Stelle einzutragen,  
Genauerer zum nicht zu unterschätzenden Thema „RK“ später

Soll man die Ankunftszeit(en) an den ZK schon vor dem Start ausrechnen oder erst vor Ort -> jeder soll selbst entscheiden !

Nachdem alle Zeiten eingetragen sind, die eventuellen Nachträge, die u.U. auch den Fahrtunterlagen beiliegen können, eingearbeitet sind, geht es an das wichtige „Abfahren der Strecke mit dem Finger auf der Landkarte“

2. Fahrtstrecke – wie/wo vermerke ich die Strecke, die ich fahren will

Variante 1:

Einzeichnen der Strecke in die Karte -> wenn man dann dreimal an dem gleichem Ort sein soll, sind verflucht viele Striche auf der Karte

Variante 2:

Hinter den Ortsbezeichnungen auf dem Streckenplan ist Platz – für Eintragungen zum Weg zum nächsten Ort, meist werden hier Symbole eingetragen für „an T-Einmündung rechts/links abbiegen“, „an Kreuzung gerade drüber/rechts/links abbiegen“ u.ä.

3. Fahrtstrecke – wie finde ich die Variante, die sich der Fahrtleiter ausgedacht hat  
Alle ausgegebenen Karten sind ausnahmslos im Maßstab 1:200.000 -> 1 cm auf der Karte sind 2 km in der Natur -> dafür hat man ein Auge bzw. sollte man sich eines antrainieren !

Viele DK (Durchfahrtskontrollen) stehen dort, wo der direkte Weg zwischen Ort A und Ort B nicht den km im Plan entspricht (zu kurz ist), sondern ein Weg, der z.B. kurz **vor** Ort C nach B führt und genau die geforderte Länge aufweist.

Wenn zwei gleich lange Wege von A nach B führen, kann keine DK stehen, weil sich die beiden Möglichkeiten um mindestens 15 % bzw. mindestens 400 m unterscheiden müssen, um eine DK zu postieren.

Schlimm wird es, wenn km-Angaben > 10 km vorliegen, noch dazu in einer relativ dicht besiedelten Region -> ist da vielleicht die Autobahn zu benutzen ? Oder eine Bundesstraße mit Ortsumgehungen ?

Fast immer hilft die „Methode des genauen Hinsehens“ (oder Nachmessens mit dem Kurvimeter).

Wichtig ist immer, auf den km-Zähler (Fahrradcomputer oder Tages-km-Zähler) zu schauen, wenn man das OE-Schild des nächsten Ortes (= auskilometrierten Punktes) sieht -> die km MÜSSEN (nahezu) stimmen.

Auf den ersten Etappen der Rallye sollte man deshalb immer Abweichungen des eigenen Zählwerkes zu den vorgegeben km prüfen, um ggfs. Rückschlüsse für die weitere Strecke zu ziehen (Voraussetzung ist natürlich, daß man dabei auf der richtigen Strecke ist).

Nächster Satz: Nicht an jeder (scheinbar) kniffligen Stelle steht eine DK, die Ansichten der Fahrer und Fahrtleiter sind da manchmal sehr verschieden.

4. Hinweise bei den Ortsbezeichnungen bzw. km-Angaben

oOS oder OS = ohne Ortseingangsschild -> deutet (meist) auf die Zufahrt zum Ort auf einer untergeordneten Straße hin (es ist keine Schande, im Ort zu fragen, ob man denn auch wirklich in ABC-Dorf ist)

v. O = Anfahrt aus östlicher Richtung -> sehr wichtig, dies zu beachten -> manche Fahrtleiter kopieren auch eine Windrose auf den Kartenausschnitt

km-Angabe in Klammern = hier das Zählwerk NICHT zurückstellen

## 5. DK

Besetzte DK = das gelbe Schild mit dem Stempel und da steht jemand -> Fahrerkarte rüberreichen -> die stempeln, nachsehen, ob der Stempel auch deutlich zu erkennen ist.

Wenn auf dem obigen DK-Schild ein Buchstabe steht, ist der nicht auf der Fahrerkarte einzutragen -> daß man hier gewesen ist, bestätigt der Stempel !

Unbesetzte DK = an einem auskilometrierten Punkt (= meist/fast immer OE-Schild) hängt das obige DK-Schild mit einem Buchstaben in der Ecke -> diesen Buchstaben (mit Kugelschreiber) in das nächste nummerierte Feld auf der Fahrerkarte schreiben.

## 6. ZK

Eine ZK auszulassen bedeutet Wertungsausschluß -> man MUSS sie finden ! Die Sollzeit wartet man am gelben Schild mit der Uhr ab, es wird immer nach den (Funk-)Uhren des Veranstalters gefahren, man sieht diese Uhr oder erfragt die aktuelle Zeit.

Zur Sollzeit in die Kontrollstelle einfahren und die Fahrerkarte rüberreichen – und die eingetragene Zeit sehen wollen, die meisten Streckenposten zeigen die Karte ohnehin zur Kontrolle.

Denn: Proteste gegen die Zeitnahme sind unzulässig -> Unklarheiten vor Ort klären !

## 7. RK

Mit den Regelmäßigkeitskontrollen (RK) soll das Fahrerfeld „eingebremst“ werden. Man darf auf keinen Fall zu früh in diese Kontrolle einfahren, zu spätes Einfahren bleibt dagegen ohne (Punkte-)Folgen.

Im Streckenplan wird man zwar auf eine RK-Möglichkeit hingewiesen, deren gibt es etliche (siehe oben -> einbremsen !) ob da wirklich eine steht, merkt man erst, wenn man die Zeit nicht mehr zurückdrehen kann, offensichtliches Vermindern der Geschwindigkeit oder gar Anhalten = das ist dann DIE Zeit an der RK

## 8. Zeitüberschreitungen

Auch wenn es anerkennenswert ist, alle DK einsammeln zu wollen, mögliche Zeitüberschreitungen werden straff geahndet !

Man sollte IMMER bedenken, daß Zeitüberschreitungen von mehr als 30 Min. zwischen zwei ZK bzw. mehr als 60 Min. auf der Gesamtstrecke zum Wertungsausschluß führen !

Daher lieber die Suche nach einer (möglichen) DK abbrechen und dafür an der nächsten ZK im Limit bleiben.

## 9. Wertungsprüfungen

Es gibt Veranstaltungen, bei denen sehr viele Fahrer die Strecke ohne Fehlerpunkte absolvieren und der Sieger dann „im Stechen“ ermittelt wird.

Einge Hinweise zu den Wertungsprüfungen:

Ein Frühstart bringt 10 Punkte -> ist nicht mehr auszugleichen, ein Überbremsen (= Hinterrad kommt **nach** dem Strich zum Stehen) bringt das gleiche Ergebnis -> Nachdenken ist angesagt !

Manche Veranstaltungen beginnen bereits mit Wertungsprüfungen, man sollte überlegen, ob es lohnt, hier schon so richtig Gas zu geben und das Risiko einzugehen, die Rallye nach dem dritten Kegel zu beenden, weil man das Moped aus der Hand gelegt hat



# Rallye Görlitz - ausführliche Beschreibung des ersten Streckenabschnittes

## Teil 1 - Streckenplan

0,0	<b>Start</b>	Flugplatz
4,7		Holtendorf
1,3		Markersdorf
12,0	x 1	Königshain
4,2		Girbigsdorf
1,6		Holtendorf
2,4		Markersdorf
5,2	x 2	Friedersdorf
6,2		Schönau-Berzdorf
2,4		Kiesdorf v. NO
7,9		Kiesdorf o.S. v. SO
8,2		Kiesdorf v. NO
9,4	x 3	Ostritz v. N
7,7		Leuba o.S. v. NW
2,0	x 4	Ostritz
7,3		Dittersbach v. OSO
1,7		Schlegel - lt. Karte Burkersdorf
3,8		Neundorf
3,0		Rennersdorf
1,5		Rennersdorf
3,0	x 5	Herrnhut
1,5		Strahwalde
5,4		Herwigsdorf
3,7		Bischdorf
3,5		Dolgowitz
3,5		Sohland
1,2		Oehlich n.a.K (n.a.K = nicht auf Karte)
1,5		Goßwitz o.S.
0,9		Schöps
4,1		Meuselwitz
4,3		Biesig
1,4		Mengelsdorf
6,5	x 6	Königshain
4,2		Girbigsdorf
1,5		Holtendorf
5,7	<b>ZK 1</b>	Flugplatz

## Teil 2 - Fahrzeiten (in Minuten)

	Klasse 1-3	Klasse 4 und < 100 cm <sup>3</sup>
Start - x 1	22	
Start - x 2	38	
Start - x 3	79	
Start - x 4	100	
Start - x 5	123	
Start - x 6	165	
Start - ZK 1	185	195

## Teil 3 - Legende

x 1 - x 9	RK-Möglichkeit
o.S	ohne Ortseingangsschild
v. NO	(in dem speziellen Fall) Ort von Nordosten anfahren

Eine Regelmäßigkeitskontrolle (RK) kann sich bis zu 800 m nach dem auskilometrierten Punkt befinden (entgegen der Globalauschreibung, dort werden 500 m genannt).

Grüne Ortsschilder sind nicht berücksichtigt worden.

## Verwendete Abkürzungen in der ausführlichen Streckenbeschreibung:

r.a.	nach rechts abbiegen
l.a.	nach links abbiegen
Ri	Richtung
OE / OA	Ortseingang(sschild) / Ortsausgang(sschild)
DK am OE	DK-Schild am gerade genannten Ortseingangsschild

0,0	Start = ZK - Flugplatz
4,7	Holtendorf
1,3	Markersdorf

Es gibt nur eine Möglichkeit, vom Flugplatz (= Start) nach Holtendorf zu gelangen, ohne einen weiteren Ort zu berühren:

Ausfahrt vom Flugplatz - r.a. bis zur B 6 - r.a. Ri Löbau/Bautzen, nach 4,7 km OE Holtendorf - geradeaus - nach 1,3 km OE Markersdorf.

Achtung: ca. 100 m nach der Ampel an der Straße, die links nach Görlitz-Schlauroth führt, zweigt rechts eine Straße ab (→), die ebenfalls nach Holtendorf führt, es ist dort auch gleich ein OE, bis dahin sind es allerdings noch keine 4,7 km, daher weiter auf der B 6.



12,0	Königshain
------	------------

Bei Benutzung der rechts abbiegenden Straßen würden die 12,0 km nicht zusammenkommen - geradeaus bis kurz vor Reichenbach - r.a. auf die dicke gelbe Straße - kurz danach wieder r.a. auf die dünne gelbe Straße nach Königshain (**DK am OE**). Am OE warten wegen RK-Möglichkeit.



4,2	Girbigsdorf
1,6	Holtendorf
2,4	Markersdorf

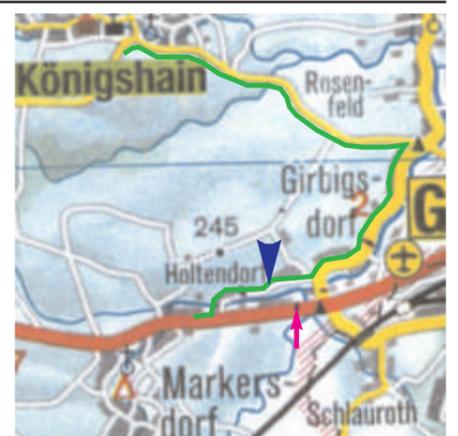
In Königshain r.a. auf der gelben Straße nach Girbigsdorf.

An der Kreuzung in Girbigsdorf r.a. auf die gelbe Straße Ri Holtendorf.

Jetzt kommt eine etwas schwierige Passage, die sich aber in Zusammenhang mit dem ersten Passieren des Ortes Holtendorf (das war gleich nach dem Start) erahnen läßt: Das OE Holtendorf (aus Ri Girbigsdorf kommend) befindet sich noch auf dieser gelben Straße vor der Bachüberquerung - damit ist an und für sich alles klar.

Variante 1 wäre: Weiter bis zur B 6 - r.a. - es kommt an dieser Stelle (↑) nochmals ein OE Holtendorf (wir wissen das schon von vorhin) - dieser Ort steht nicht auf dem Streckenplan (wenn dieser Weg richtig wäre, müßte Holtendorf im Streckenplan zweimal hintereinander stehen!) -> ist es aber nicht - diese Variante wäre falsch

Variante 2 ist: **Vor** dem Bach die weiße Straße weiter (immer noch) durch den Ort Holtendorf - **besetzte DK** (▼), die B 6 erreichen und r.a., kurz danach kommt das OE Markersdorf.



- 5,2 Friedersdorf
- 6,2 Schönau-Berzdorf

In der Fahrerbesprechung am Morgen wurde gesagt, daß „jeder Weg in Markersdorf richtig ist“, man sollte für die Weiterfahrt am besten dem (ortsinternen) Wegweiser nach links zum Museum folgen. Diesem Hinweis folgend kommt man leicht auf die weiße Straße Ri Friedersdorf. Zu einem späteren Zeitpunkt in der Streckenführung werden wir Markersdorf wieder auf dieser Straße (aus Ri Friedersdorf) ohne OE erreichen - wir kontrollieren gleich bei dieser Gelegenheit, ob wir ein OA/OE-Schild vorfinden - wir finden keines und merken uns das ...

Wir erreichen Friedersdorf (**DK am OE**) und warten wegen RK am OE. In Ortsmitte fahren wir an der Kreuzung auf die dünne gelbe Straße in Richtung Kirche - l.a. - weiter auf dünner gelber Straße - OE Schönau-Berzdorf.



- 2,4 Kiesdorf v. NO —
- 7,9 Kiesdorf o.S. v. SO —
- 8,2 Kiesdorf v. NO —

Jetzt aufpassen:

Wir sollen von Schönau-Berzdorf nach „Kiesdorf v. NO“ fahren, wegen der angegebenen Himmelsrichtung „von NO“ muß auf der dicken gelben Straße weitergefahren werden bis zum Abzweig der dünnen gelben Straße - r.a. - OE Kiesdorf (**DK am OE**). Um jetzt wieder nach „Kiesdorf von SO“ zu gelangen, gibt es nur eine Straße, die weiße Straße oberhalb der km-Angabe „8“. Wir gelangen dorthin, indem wir im Ort weiterfahren bis zur Kreuzung mit der dicken gelben Straße (Verbindungsstraße Bernstadt - Ostritz) - l.a. - bis zur weißen Straße Ri NO - l.a. - **besetzte DK** ( ▶ ) - gleich wieder l.a. auf weiße Straße Ri Kiesdorf von SO.

Nachdem wir das erste Haus rechts (= ohne OE aber **mit DK-Schild**) passiert haben, fahren wir im Ort bis zur dünnen gelben Straße - l.a. - bis zur Kreuzung mit der dicken gelben Straße (Verbindungsstraße Bernstadt - Ostritz) - l.a. - bis zur weißen Straße Ri NO - l.a. - **besetzte DK** - danach voll geradeaus Ri NO bis zur T-Einmündung an der weißen Straße zwischen Leuba und der dicken gelben Straße - l.a. - dicke gelbe Straße - l.a. - dünne gelbe Straße - l.a. - Kiesdorf v. NO (**DK am OE**).



- 9,4 Ostritz v. N —
- 7,7 Leuba o.S. v. NW —
- 2,0 Ostritz —

Da wir die Gegend rechts von Kiesdorf nun schon kennen, sehen wir sofort, daß es nur eine Möglichkeit gibt, um nach Ostritz aus nördlicher Richtung zu gelangen - ohne einen weiteren Ort (in dem Falle „Leuba“) zu berühren. Wir fahren im Ort Kiesdorf weiter bis zur Kreuzung mit der dicken gelben Straße (Verbindungsstraße Bernstadt - Ostritz) - l.a. - bis zur weißen Straße Ri NO - l.a. - **besetzte DK** - danach wieder geradeaus Ri NO, allerdings nur bis zur rechts abbiegenden weißen Straße (unterhalb der großgeschriebenen km-Angabe „34“) - r.a. - B 99 - r.a. - OE Ostritz v. N, (**DK am OE**) warten wegen RK-Möglichkeit.

Vielleicht ein Wort zu einer möglichen (wegen der nicht beachteten km allerdings oberflächlichen) Alternative zur gerade gefahrenen Strecke:

Es gibt noch die weiße Straße, die in Kiesdorf links abbiegt, man könnte ja auch in Kiesdorf nicht bis zur dicken gelben Straße fahren, sondern diese Straße benutzen - l.a. auf die weiße Straße Ri NO - r.a. weiße Straße Ri B 99 - r.a. Ri Ostritz.

Vorhin sind wir diese weiße Straße nach Kiesdorf o.S. v. SO gefahren und haben auf der Gegenseite keine DK gesehen, die uns jetzt nützlich wäre, warum sollen wir die (uns zwischenzeitlich bekannte) besetzte DK auf der weißen Straße Ri NO jetzt auslassen? Eine DK zuviel gäbe keine Punkte, also fahren wir wie oben beschrieben, die km geben uns recht, hätten wir exakt auskilometriert, wären wir zum gleichen Ergebnis gekommen.

Weiter, wir befinden uns am OE Ostritz v. N und fahren weiter bis zum Abzweig der dicken gelben Straße nach Bernstadt. Am uns bekannten Abzweig biegen wir rechts auf die weiße Straße Ri NO - **besetzte DK** - danach wieder voll geradeaus Ri NO bis zur T-Einmündung an der weißen Straße zwischen Leuba und der dicken gelben Straße - r.a. - Leuba o.S. v. NW - B 99 - r.a. - Ostritz (**DK am OE**), warten wegen RK-Möglichkeit.



- 7,3 Dittersbach v. OSO
- 1,7 Schlegel lt. Karte Burkersdorf
- 3,8 Neundorf

Dittersbach v. OSO heißt: In Ostritz auf der B 99 geradeaus bis zum Abzweig der gelben Straße in Höhe des Wortes „Mariantal“ - r.a. - OE Dittersbach v. OSO (**DK am OE**), l.a. auf gelbe Straße Ri Burkersdorf - OE Schlegel, lt. Karte Burkersdorf - r.a. auf weiße Straße Ri Neundorf.

Das war die nüchterne Streckenführung, im Nachhinein können/müssen wir einen wohl-durchdachten Trick des Fahrtleiters in Bezug auf die RK-Möglichkeiten in Ostritz zur Kenntnis nehmen:

In der Legende zum Streckenplan steht, daß eine RK „bis zu 800 m nach dem auskilometrierten Punkt stehen kann“ - bei der ersten RK-Möglichkeit in Ostritz biegen wir ca. 600 m nach dem OE nach rechts auf die gelbe Straße ab - keine RK! Wir kommen wieder nach Ostritz - wieder RK-Möglichkeit -> wenn wir jetzt nicht an die Legende denken (und nur die Globalausschreibung im Kopf haben, d.h., RK nach max. 500 m) - machen wir genau den Fehler, den der Fahrtleiter von uns erwartet: vorhin keine RK -> jetzt natürlich auch keine, wir fahren sofort weiter! Irrtum: die RK steht ca. 200 m auf der B 99 **nach** dem Abzweig der gelben Straße (Markierung mit ▶) - jede Minute zu früh bringt 120 Miese -> alles lesen / alles merken!



- 3,0 Rennersdorf
- 1,5 Rennersdorf
- 3,0 Herrnhut
- 1,5 Strahwalde

Jetzt wird es etwas schwierig, weil zweimal ein OE Rennersdorf zu passieren ist.

Variante 1:

In Neundorf halblinks auf der dünnen gelben Straße Ri Großhennersdorf, danach auf der dicken gelben Straße Ri Norden -> wird nicht gehen, da wir mit Sicherheit an dieser Stelle ein OE Großhennersdorf passieren würden.

Variante 2:

Auf der weißen Straße, die durch den Ortsnamen „Neundorf“ führt, bis zur dicken gelben Straße. Würden wir jetzt diese gelbe Straße nur kreuzen, fehlt uns dann ein zweites OE Rennersdorf, würden wir auf der gelben Straße Ri Norden fahren, gäbe es ebenfalls Probleme. ein zweites OE Rennerdorf zu finden

Variante 3:

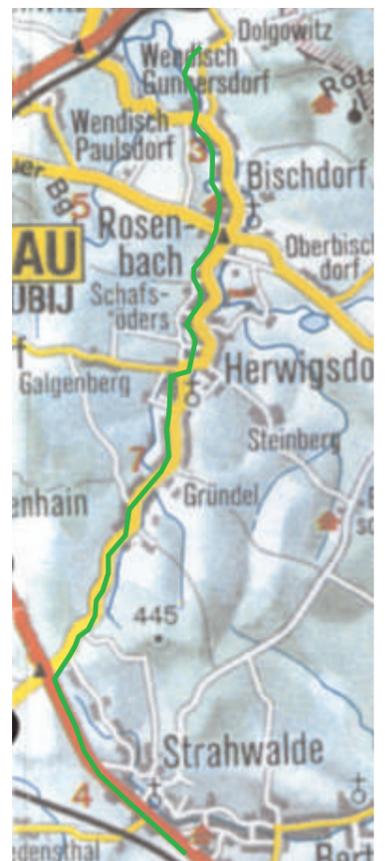
Von Neundorf Ri Fichtelhäuser = zu Rennersdorf gehörig -> man kann den Fahrleiter ja mal vorsichtig fragen ;-)- OE 1 Rennersdorf - gelbe Straße - l.a. auf gelber Straße weiter bis zum Abzweig rechts nach Herrnhut (= gelbe Straße) - r.a.

- OE 2 Rennersdorf.  
Gelbe Straße weiter - OE Herrnhut (**DK am OE**) - B 78 - r.a. Ri Löbau - OE Strahwalde.



- 5,4 Herwigsdorf
- 3,7 Bischdorf
- 3,5 Dolgowitz

Eigentlich kein Problem, wir biegen an der Kreuzung B 78 mit der dicken gelben Straße rechts ab Ri Herwigsdorf (der Ort Gründel **muß** zu Herwigsdorf gehören, er steht nicht auf dem Streckenplan, ein Weg führt daran nicht vorbei) - an der nächsten Kreuzung der beiden dicken gelben Straßen geradeaus Ri Bischdorf - am OA r.a. auf die dünne gelbe Straße nach Dolgowitz.



- 3,5 Sohland

Man muß nicht unbedingt wissen, daß der Ort Sohland auch auf der B 6 (vor der Kreuzung mit der gelben bzw. weißen Straße) ein OE hat, es gibt eigentlich keinen anderen Weg von Dolgowitz nach Sohland, der Fahrweg kann es nicht sein, da 1. auf die Benutzung von Fahrwegen nicht ausdrücklich hingewiesen wird und es 2. von den km her nicht stimmt. Also in Dolgowitz auf der dünnen gelben Straße zur B 6 - r.a. - OE Sohland.



- 1,2 Oehlich n.a.K (n.a.K = nicht auf Karte)
- 1,5 Goßwitz o.S.

Nach dem OE Sohland l.a. auf die weiße Straße, das „Häuserkästchen“ nach der Bachüberquerung dürfte Oehlich sein (**DK am OE**), geradeaus weiter - OE Goßwitz o.S.

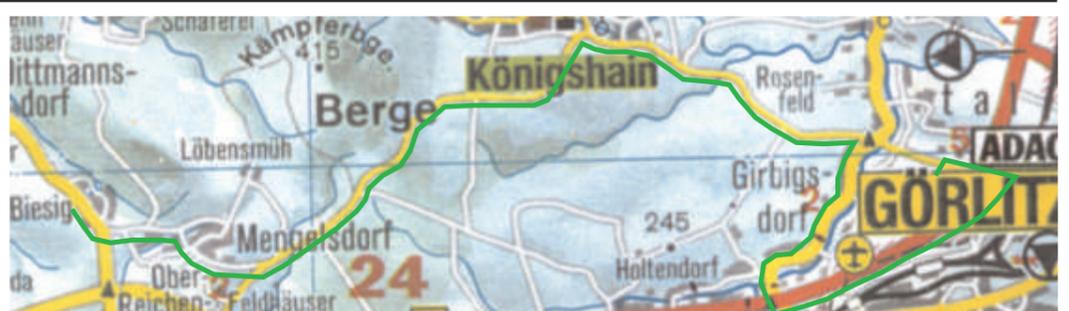


- 0,9 Schöps
- 4,1 Meuselwitz
- 4,3 Biesig

In Goßwitz r.a. - OE Schöps, jetzt aufpassen, wir müssen zunächst nach Meuselwitz und dann nach Biesig fahren. Auf den ersten Blick scheint das kein Problem zu sein: wir kreuzen die gelbe Straße und fahren auf der weißen weiter nach Meuselwitz, aber die Kontrolle der nach Meuselwitz zu fahrenden km läßt uns innehalten - auch ohne Kurvimeter sehen wir, daß diese Route nicht des Fahrleiters Idee gewesen sein kann. Der Blick auf die Karte zeigt uns sofort den richtigen Weg: in Schöps links auf die dicke gelbe Straße abbiegen, vor der Kreuzung mit der roten Straße auf die weiße abbiegen - OE Meuselwitz (**DK am OE**). Im Ort rechts halten, dann den richtigen Ortsausgang in Ri Borda finden, vor Borda l.a. und merken, wo jetzt das OE Biesig steht - wir brauchen den exakten Stand dieses OE noch ...



- 1,4 Mengelsdorf
- 6,5 Königshain
- 4,2 Girbigsdorf
- 1,5 Holtendorf
- 5,7 Flugplatz **ZK 1**



In Biesig auf der gelben Straße Ri Reichenbach, kurz danach l.a. nach Mengelsdorf.

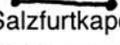
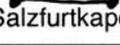
Für die Ortsdurchfahrt gilt der Hinweis aus der Fahrerbesprechung „jeder Weg in Mengelsdorf ist richtig“, d.h. egal wie, wir erreichen die gelbe Straße von Reichenbach nach Königshain, warten am OE Königshain (**DK am OE**) wegen der RK-Möglichkeit. In Königshain biegen wir rechts ab nach Girbigsdorf, in Girbigsdorf wieder r.a., den Rest kennen wir schon, es ist ein Kinderspiel, den Weg zur ZK 1 am Flugplatz zu finden.



# Nachbearbeitung des zweiten Teils der 4. KmB-Frühlingsrallye in Zerbst am 05.05.2007

## 1. Fahrtunterlagen (werden 90 Minuten vor dem Start übergeben)

### 1.1. Streckenplan - Streckenabschnitt 1

km	RK	Ort
0,0		<b>Start</b> (KmB Zerbst)
		<i>weiter mit Plan "Überführungsetappe KmB Zerbst -&gt; Fährhaus Aken"</i>
5,5		• Bias
5,7		Steutz •
2,9		<b>ZK 1</b> (100 m vor Fähre Steutz / Aken)
0,0		<b>ZK 2</b> (am Fährhaus Aken)
(0,15)		Aken •
(0,45)		 B 187 a
(0,75)		 B 187 a
(1,05)		 B 187 a
(1,50)		
2,4		 Ri Kleinzerbst
6,1		Kleinzerbst
2,2		• Elsnigk
5,5		• Scheuder v. WSW
1,2		Lausigk •
4,5		• Quellendorf
6,0		• Fraßdorf
1,6		• Meilendorf
6,5		• Lennewitz
1,7	X1	 Salzfurkapelle
2,3		 Salzfurkapelle
2,2		Wadendorf •
4,7		Löberitz •
(0,23)		
(0,55)		OA Löberitz Ri Rödgen
2,5		Löberitz •
(1,05)		
(1,35)		OA Löberitz Ri Rödgen
3,8		 B 183 Ri Köthen
6,2		 Ri Weißandt-Gölzau v O
0,03		<b>ZK 3</b> (an OMV-Tankstelle)

## 1.2. Streckenplan - Streckenabschnitt 2

km	RK	Ort
0,0		<b>ZK 3</b> (an OMV-Tankstelle)
0,2		Weißandt-Gölsau
3,7		Station Weißandt-Gölsau
1,9	X2	Görzig •
1,0		•Reinsdorf
2,3		•Maasdorf
2,7		Edderitz
4,1		Pfaffendorf •
2,8	X3	•Gröbzig
6,1		Dohndorf
3,6		•Kleinwülknitz
3,1		Großpaschleben •
4,6		•Thurau
3,1		Köthen (OE: schräg gegenüber vom Friedhof)
(0,55)		← Ri Dessau / Bitterfeld
3,4	X4	Elsdorf
2,2		•Klitzchen
3,1		• Trebbichau
1,3		•Micheln
2,3		• Trebbichau
5,2		Aken •
(0,6)		→
0,7		<b>ZK 4</b> - kann bei Angabe der Sollzeit vorher angefahren werden
3,4		Fähre Aken / Steutz
2,6		Steutz •
5,7		•Bias
2,3		•Zerbst
		<i>weiter mit Plan "Überführungsetappe Ziel-ZK Aken -&gt; KmB Zerbst"</i>
3,75		<b>Ziel</b> (KmB Zerbst)

## 1.3 Zeit-Tabelle

Alle Klassen fahren nach A-Zeit, **nur das Moped** der Klasse 1 fährt nach B-Zeit.

Nach B-Zeit wird für die Klassen 1 und 2 nur auf Anweisung des Fahrleiters gefahren. Das Moped würde in diesem Fall nach C-Zeit fahren.

	A - Zeit	B - Zeit	C - Zeit
<b>Streckenabschnitt 1</b>			
<b>Start - ZK 1</b>	<b>16</b> Minuten	<b>19</b>	<b>22</b>
Start - ZK 1: 14,2 km			

<b>Streckenabschnitt 1</b>			
ZK 2 - X1	39		
<b>ZK 2 - ZK 3</b>	<b>68</b>	<b>76</b>	<b>84</b>
ZK 2 - ZK 3: 49,4 km			

**Tankpause** maximal 10 Minuten als Option – muß nicht in Anspruch genommen werden – ist ausschließlich für das Betanken der Fahrzeuge vorgesehen.

<b>Streckenabschnitt 2</b>			
ZK 3 - X2	6		
ZK 3 - X3	20		
ZK 3 - X4	46		
<b>ZK 3 - ZK 4</b>	<b>67</b>	<b>75</b>	<b>83</b>
ZK 3 - ZK 4: 57,4 km			

Auf den Streckenabschnitten KmB Zerbst -> Aken bzw. Aken -> KmB Zerbst befinden sich keine Durchfahrtskontrollen !

**Der letzte Streckenabschnitt von ZK 4 in Aken bis zum Ziel KmB in Zerbst ist ohne Zeitvorgabe (wegen der Fähre) zügig zu absolvieren.**

### Legende

Punkt am Ortsnamen; ggfs. zwei Punkte, mit Strich verbunden:

Symbolisiert die Lage des betreffenden Ortes bzw. der zusammenhängenden Ortslage

In der Karte sind die nicht fahrbaren Straßen mit einem roten Doppelquerstrich markiert

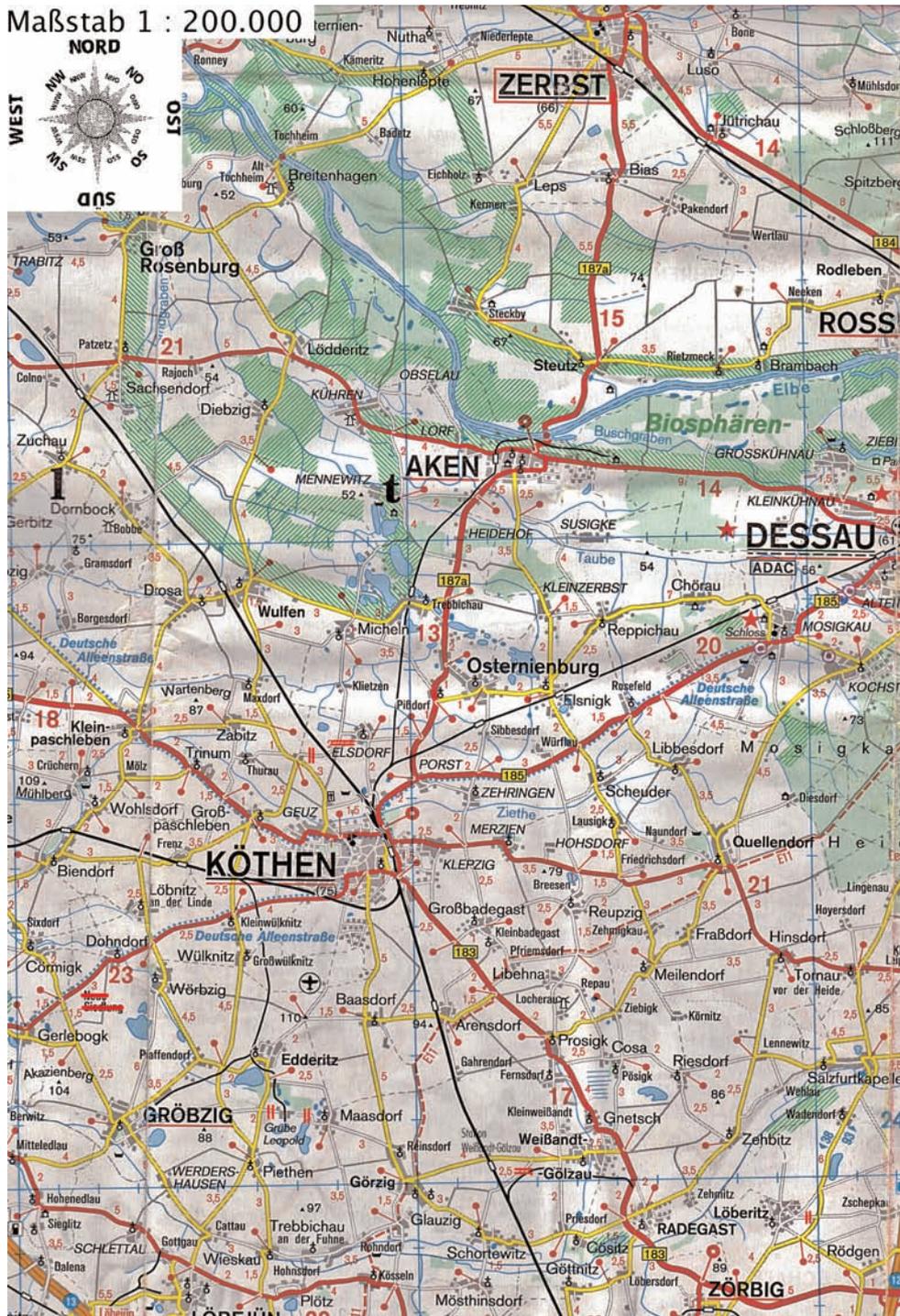
X1

RK-Möglichkeit - Zeiten dazu in der Zeit-Tabelle oben

v. NO (analog natürlich auch andere Himmelsrichtungen) -> der Ort ist aus nordöstlicher Richtung anzufahren.

OE = Ortseingang / OA = Ortsausgang / Ri = Richtung

1.4 Kartenkopie im Maßstab 1 : 200.000 (nicht skaliert, d.h., 1 cm auf dieser Karte entspricht 2 km in der Natur)



## 2. Detaillierte Streckenbeschreibung

Verwendete Abkürzungen in dieser Beschreibung:

r.a.	(nach) rechts abbiegen
l.a.	(nach) links abbiegen
Ri	Richtung
DK / RK / ZK	Durchfahrts- / Regelmäßigkeits- / Zeitkontrolle
OE / OA	Ortseingang(sschild) / Ortsausgang(sschild)
DK am OE	DK-Schild am gerade genannten Ortseingangsschild

In diese Beschreibung eingefügten Kartenausschnitte sind nicht maßstabsgerecht !

### Streckenplanabschnitt 1

Der Streckenabschnitt vom Start auf dem Gelände der Firma KmB bis zur ZK 1 an der Fähre Aken bedarf keiner Erläuterung, zumal jeder Teilnehmer einen „Stadtplan“ von Zerbst mit eingetragenen Bordbuchzeichen und zugehörigen km-Angaben bekommen hat.

Zum Teilstück OA Zerbst bis Fähre Aken gibt es keine Alternativen zur B 187a.

0,0	ZK 2 (am Fährhaus Aken)
(0,15)	Aken •
(0,45)	↙ B 187 a
(0,75)	↖ B 187 a
(1,05)	→ B 187 a
(1,50)	↗
2,4	↖ Ri Kleinzerbst
6,1	• Kleinzerbst



Der Abschnitt von ZK 2 (wegen der Fähre mit neuer Startzeit) nach Kleinzerbst erfordert sowohl Regelkenntnis als auch Aufmerksamkeit. Regelkenntnis insofern, als daß man wissen muß, daß bei in Klammern gesetzten km-Angaben das Zählwerk (Fahrradtacho o.ä.) **nicht** zurückgesetzt werden darf. Aufmerksamkeit ist bei der sechsten km-Angabe (2,4 km l.a.) nach ZK 2 erforderlich, weil hier keine Klammern mehr stehen -> am Abzweig der gelben Straße Ri Kleinzerbst von der B 187a muß das Zählwerk auf „Null“ gesetzt werden. Hat man das realisiert, sollte beim nächsten Blick auf die Karte sofort zu sehen sein, daß die geforderten 6,1 km nach Kleinzerbst vom o.g. Abzweig aus nur über einen „Umweg“ gefahren werden können, es gibt dafür nur eine Möglichkeit: Nach dem OA Aken l.a. Ri SUSIGKE, an SUSIGKE vorbei in Ri Reppichau, unmittelbar vor Reppichau r.a. nach Kleinzerbst. Der „Umweg“ lohnt sich, kurz nach der Querung des Flüßchens Taube steht eine besetzte DK.

6,1	• Kleinzerbst
2,2	• Elsnigk
5,5	• Scheuder v. WSW
1,2	• Lausigk
4,5	• Quellendorf

In Kleinzerbst l.a. Ri Elsnigk, in Elsnigk gerade durch bis zur B 185. Die Richtung, aus welcher der Ort Scheuder angefahren werden soll, ist eindeutig festgelegt (aus Ri WSW) -> auf der B 185 r.a. Ri Köthen, an dem Abzweig, der rechts nach Würflau führt l.a., **vor** dem Flüßchen Ziethe l.a. Ri Scheuder - zum DK-Schild am OE.

In Scheuder r.a., auf der gelben Straße geradewegs nach Lausigk, von Lausigk zur roten Straße, in Lausigk nicht l.a., man würde dann zu dem nicht im Streckenplan aufgeführten Naundorf kommen, d.h., auf der roten Straße l.a. bis OE Quellendorf.



4,5	● Quellendorf
6,0	● Fraßdorf
1,6	● Meilendorf
6,5	● Lennewitz
1,7 X1	Salzfurtkapelle
2,3	Salzfurtkapelle



Quellendorf -> Fraßdorf 6,0 km: Anhand der auf der Karte befindlichen km-Angaben ist sofort zu erkennen, daß es **nicht** über die gelbe Straße von Quellendorf nach Fraßdorf gehen kann. Der Fahrweg bei der km-Angabe „21“ an der roten Straße kann es auch nicht sein, es gibt keinen Hinweis darauf, daß Fahrwege zu benutzen sind. Die Lösung: Von Quellendorf die rote Straße bis kurz vor Hinsdorf, r.a. auf die weiße Straße Ri Meilendorf, noch vor Meilendorf r.a. Ri Fraßdorf -> DK am OE. In Fraßdorf l.a. und auf der gelben Straße nach Meilendorf.

Wenn man dann Lennewitz auf der Karte gefunden hat, gilt es nur noch die 6,5 km „Straße ohne Ort“ zu finden, um dorthin zu gelangen. Es gibt nur eine -> Meilendorf in Ri Körnitz verlassen, auf dem halben Weg dorthin l.a. um dann unterhalb von Hinsdorf auf die gelbe Straße Ri Radegast zu gelangen -> r.a. Es ist unklar (und auch unwichtig), ob Lennewitz ein OE auf der gelben Straße hat oder eines „daneben“, wir müssen da durch und auf der gelben Straße weiter nach Salzfurtkapelle (RK-Möglichkeit !). Nach 2,3 km sollen wir Salzfurtkapelle erneut anfahren. Die in Ri Norden r.a. -> Osten r.a. -> Süden führende gelbe Straße fällt uns sofort ins Auge, dem Fahrleiter wohl auch -> DK am OE.

2,3	Salzfurtkapelle
2,2	Wadendorf ●
4,7	Löberitz ●
(0,23)	←
(0,55)	OA Löberitz Ri Rödgen
2,5	Löberitz ●
(1,05)	←
(1,35)	OA Löberitz Ri Rödgen
3,8	→ B 183 Ri Köthen
6,2	← Ri Weißbandt-Gölzau v
0,03	ZK 3 (an OMV-Tankstelle)



Auf der von Tornau kommenden gelben Straße geht es von Salzfurtkapelle geradeaus nach Wadendorf. Jetzt aufpassen:

Das nachfolgende scheinbare Durcheinander um Löberitz ist keines, wenn man alle betreffenden Zeilen erst einmal überfliegt, die vorhandenen Bordbuchzeichen und das zweimalige Verlassen des Ortes in Ri Rödgen in Ruhe betrachtet.

Ganz einfach: Von den 4,7 km von Wadendorf nach Löberitz bleiben welche übrig, wenn man zum OE aus Ri NO fährt -> der nächste OE von der Umgehungsstraße aus gesehen ist nicht befahrbar, den nächsten kann man nicht nehmen, weil man an diesem den Ort wieder verlassen soll.

Ohne das Kurvimeter weiterhin benutzen zu müssen, es bleibt nur der OE aus Ri SW. Das folgende Bordbuchzeichen signalisiert, daß man nach ca. 200 m r.a. soll um dann den Ort in Ri Rödgen zu verlassen -> alles klar !

Man erkennt ohne Kurvimeter, daß man anschließend zum OE aus Ri NO fahren muß - das eigenwillige Bordbuchzeichen von vorhin taucht gespiegelterweise wieder auf, ebenso der OA Ri Rödgen -> nochmals alles klar !

An beiden OE hängen DK, die man allerdings in richtiger Reihenfolge haben muß.

Die restlichen beiden Bordbuchzeichen führen ohne Probleme zur ZK 3.

## Streckenplanabschnitt 2

0,0	ZK 3 (an OMV-Tankstelle)
0,2	Weißbandt-Gölzau
3,7	Station Weißbandt-Gölzau
1,9 X2	Görzig
1,0	Reinsdorf
2,3	Maasdorf
2,7	Edderitz



Von der ZK 3 aus geht es auf der gelben Straße in Ri W zuerst nach Weißbandt-Gölzau, anschließend zur Bahnstation gleichen Namens sowie nach Görzig, dort r.a. nach Reinsdorf.

Am OA Reinsdorf l.a. nach Maasdorf, der kurz vor dem OA Reinsdorf abzweigende Fahrweg interessiert uns nicht, da Fahrwege nur auf ausdrücklichen Hinweis im Streckenplan benutzt werden sollen.

Von Maasdorf nach Edderitz kommt man nur über die in Ri N führende Straße, die in Ri Grube Leopold führende Straße ist als nicht befahrbar gekennzeichnet.

2,7	Edderitz
4,1	Pfaffendorf
2,8 X3	Gröbzig
6,1	Dohndorf
3,6	Kleinwülknitz



Um den richtigen Weg von Edderitz nach Pfaffendorf zu finden, muß man an dieser Stelle das Kurvimeter bemühen.

Das OE Edderitz dürfte in Höhe der Bahnlinie sein ->

Variante 1: An der nachfolgenden T-Einmündung auf die gelbe Straße r.a., auf dieser gelben Straße verbleiben und oberhalb vom See nach Pfaffendorf fahren.

Variante 2: An der nachfolgenden T-Einmündung auf die gelbe Straße l.a., an der nächsten Kreuzung mit der weißen Straße r.a. und unterhalb vom See nach Pfaffendorf fahren.

Nach sorgfältigem Abrädeln entscheiden wir uns für Variante 2, richtig -> an der Kreuzung mit der weißen Straße steht eine besetzte DK.

Der nachfolgende Streckenverlauf über Gröbzig und Dohndorf nach Kleinwülknitz ist recht einfach vom Plan auf die Karte umzusetzen.

Anhand der Kartenkilometrierung gibt es nur einen Weg von Pfaffendorf nach Gröbzig, danach auf der gelben Straße rechts von Gerlebogk auf die rote Straße, r.a. Ri Köthen, durch Dohndorf nach Kleinwülknitz.

3,6	Kleinwülknitz
3,1	Großpaschleben
4,6	Thurau
3,1	Köthen (OE: schräg gegenüber vom Friedhof)



Aus Ri Dohndorf kommend in Kleinwülknitz l.a., nach dem OE Großpaschleben aufmerksam nach der nach links abbiegenden Straße Ri Frenz Ausschau halten, dabei auch auf im Rücken befindliche Wegweiser achten -> diese Straße ist schnell gefunden. Kurz vor Frenz befindet sich dann die in Ri der roten Straße abbiegende weiße Straße, auf der dann gleich die zu erwartende besetzte DK steht. Die rote Straße queren, nach dem Bach r.a. -> Thurau -> gerade durch zur gelben Straße aus Ri Wulfen -> OE Köthen. Andere Varianten funktionieren nicht, auch die über die gelbe Straße links vom Schriftzug „GREUZ“ nicht, man müßte dann in Thurau wenden oder über das nicht im Plan befindliche Zabitz nach Köthen fahren.

3,1	● Köthen (OE: schräg gegenüber vom Friedhof)
(0,55)	← Ri Dessau / Bitterfeld
3,4 X4	● Elsdorf
2,2	● Kletzen



Die weitere Fahrtroute nach dem OE Köthen ist durch das Bordbuchzeichen mit km-Angabe (Zählwerk nicht nullen) vorgegeben -> nach der Bahnunterquerung l.a. Ri Elsdorf.

Hier gibt es wegen der als nicht befahrbar markierten Straße nur eine Möglichkeit, nach Kletzen zu gelangen.

2,2	● Kletzen
3,1	● Trebbichau
1,3	● Micheln
2,3	● Trebbichau
5,2	Aken ●
(0,6)	↳
0,7	ZK 4 - kann bei



Beim ersten Blick auf die Karte scheint es unmöglich, von Kletzen nach Trebbichau zu gelangen, ohne Micheln zu berühren, Die Straße, die vor Micheln nach rechts abbiegt, wird deshalb **vor** dem OE Micheln abbiegen, anders geht es nicht ! Wichtig ist nun, die jetzt nach links ( Ri Trebbichau) abzweigende Straße in der Natur zu finden, mit einem Wegweiser kann man nicht unbedingt rechnen, es ist daher ratsam am Abzweig vor Micheln einen kurzen Blick auf das Zählwerk zu werfen - wenn man die Bahnlinie erreicht hat, ist man zu weit gefahren ;-)

An der Einmündung auf die gelbe Straße Ri Wulfen dürfte das OE Trebbichau stehen -> l.a. und Micheln aus Ri NNO anfahren. Eine saubere Navigation bis hierher lohnt sich - DK am OE.

Um nun wieder nach Trebbichau zu gelangen, muß man durch Micheln durch -> nach dem OA nun l.a., den nächsten Teilabschnitt kennt man schon -> am OE Trebbichau r.a., weiter bis zur B 187a -> l.a. -> OE Aken.

Während der Veranstaltung war festzustellen, daß an dieser Stelle von vielen Teilnehmern ein Fehler begangen wurde:

Man erinnerte sich, daß sich die ZK 2 (Streckenabschnitt 1 auf Seite 5) unmittelbar an der Fähre befand und erwartete, daß dies mit der ZK 4 auch wieder so sein würde -> Irrtum - wer lesen konnte, war klar im Vorteil:

600 m nach dem OE Aken war nach rechts abzubiegen, nach weiteren 100 m stand die ZK 4 -> kleiner Aufmerksamkeitstest ;-)

Für Korrekturen und ergänzende Hinweise bin ich dankbar.

Peter Schricker  
10.05.2007  
schricker@gmx.net