

# **ADMV - Grundausschreibung für Sporttouristische Orientierungsfahrten**



Fachkommission Orientierungssport  
beim Präsidium des ADMV e.V.

gültig ab: 1. Januar 2007

# Inhaltsverzeichnis

1. **Veranstaltung**
  - 1.1. **Grundlagen und Ziele der Veranstaltung**
  - 1.2. **Streckenlänge und Organisationszeit**
2. **Veranstalter**
  - 2.1. **Genehmigung der Veranstaltung**
  - 2.2. **Versicherung des Veranstalters**
  - 2.3. **Einsatz eines Schiedsrichters oder Schiedsgerichtes**
3. **Teilnehmer**
  - 3.1. **Wettbewerbsteilnehmer**
  - 3.2. **Mitfahrer**
  - 3.3. **Fahrzeugvorschriften und Überprüfungen**
  - 3.4. **Fahrvorschriften**
  - 3.5. **Wertungsklassen und Mannschaften**
  - 3.6. **Nennungen**
  - 3.7. **Haftungsausschluss**
4. **Auswertung**
  - 4.1. **Bordkarten**
  - 4.2. **Kontrollstellen**
  - 4.3. **Fehlerpunkte**
  - 4.4. **Auswertung**
  - 4.5. **Aushang**
  - 4.6. **Einsprüche**
5. **Aufgabenstellungen und deren Lösungen**
  - 5.1. **Begriffserklärungen**
  - 5.2. **Allgemeine Hinweise**
  - 5.3. **Kartenmaterial**
  - 5.4. **Aufgaben und Aufgabenteile**
  - 5.5. **Karten- und Straßenbenutzung**
    - 5.5.1. **Aufgabenstellung nach Karte**
    - 5.5.2. **Aufgabenstellung nach Natur**
  - 5.6. **Verhalten bei Unpassierbarkeiten, Kartenfehlern und Sperrungen**
  - 5.7. **Aufgabenstellungen**
    - 5.7.1. **Skizzen**
      - 5.7.1.1. **Punktskizze, Strichskizze und direkte Pfeilskizze**
      - 5.7.1.2. **Drehpunktskizze**
      - 5.7.1.3. **Drehskizze**
      - 5.7.1.4. **Indirekte Pfeilskizze**
      - 5.7.1.5. **Pfeilkette**
      - 5.7.1.6. **Streckenskizze**
    - 5.7.2. **Bordbuchzeichen (Chinesenzeichen)**
    - 5.7.3. **Fischgräte**
    - 5.7.4. **Streckenplan**
    - 5.7.5. **Straßenplan**
    - 5.7.6. **Fahrtrichtungsangaben**
    - 5.7.7. **Streckenbeschreibung**
    - 5.7.8. **Sprung**
    - 5.7.9. **Ermittlung von Orientierungspunkten**

## **1. Veranstaltung**

### **1.1. Grundlagen und Ziele der Veranstaltung**

Die Veranstaltung ist, entsprechend den Vorgaben des DMSB-Automobilsporthandbuches, eine lizenzfreie sporttouristische Orientierungsfahrt, die nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und den Auflagen der zuständigen Erlaubnisbehörde auszurichten ist.

Die Durchführung der Veranstaltung erfolgt ausschließlich nach dieser Grundausschreibung. Änderungen zu einzelnen Punkten aus Kapitel 1 bis 4 sind unzulässig. Änderungen und Ergänzungen zu Vorschriften des Kapitels 5 (Aufgabenstellungen) sind unter Einhaltung der dort angegebenen Voraussetzungen zulässig. Der Veranstalter hat die Veranstalterrichtlinien in der jeweils aktuellen Version zu beachten.

Die Veranstaltungsteilnehmer, Veranstalter und Schiedsrichter erkennen die geltenden Bestimmungen an und verpflichten sich, diese uneingeschränkt zu achten. Sie sind zu sportlich-fairem Verhalten verpflichtet und haben alles zu unterlassen, was der Ehrlichkeit des Wettbewerbs oder dem Ansehen des Motorsports schadet.

Verbindliche Auskunft über die Fahrt erteilt nur die Fahrtleitung. Anfragen von Teilnehmern vor der Veranstaltung sind in der Fahrerbesprechung zu beantworten, damit alle Teilnehmer die gleichen Informationen erhalten. Anfragen der Teilnehmer nach der Fahrerbesprechung (z. B. telefonisch während der Fahrt) dürfen nicht beantwortet werden.

Die Veranstaltung dient dem Zweck, Kraftfahrer im aufmerksamen, rücksichtsvollen und sinnvollen Verhalten im Straßenverkehr zu schulen und das Orientieren im Straßenverkehr zu trainieren. Die Aufgabe besteht darin, unter Beachtung der StVO die nach den Fahrtunterlagen des Veranstalters vorgeschriebene Strecke innerhalb der vorgegebenen Organisationszeit zu lösen und abzufahren.

### **1.2. Streckenlänge und Organisationszeit**

Die Vorgaben für einzuhaltende Maximalwerte von Streckenlängen, Organisationszeiten und Karenzzeit können in Rahmenausschreibungen von Serien vorgeschrieben werden. Das Verhältnis der Streckenlänge zur Organisationszeit darf je nach Streckenprofil und Aufgabenstellung bei maximal 40 km/h liegen.

Bei einer Organisationszeit von mehr als 4 Stunden ist nach maximal 4 Std. eine Pause von 15 Minuten einzuhalten. Bei einer Organisationszeit von mehr als 6 Stunden ist zusätzlich zu den bereits vorgeschriebenen Pausen nach spätestens 6 Stunden eine Pause von mindestens 60 Minuten einzuhalten. Die Einhaltung der Pausen muss an Kontrollstellen mit Zeitnahme erfolgen.

Zusätzlich zur Organisationszeit muss eine Karenzzeit gewährt werden. In den genannten Werten müssen Wegstrecken und Zeitbedarf für neutrale Strecken (siehe Punkt 5.1.) enthalten sein.

Die genaue Streckenlänge, die zur Verfügung stehende Organisationszeit, die Karenzzeit und die Pausenzeiten sind den Teilnehmern spätestens vor dem Start mitzuteilen. Eine Änderung des Zeitplanes während der Veranstaltung ist unzulässig.

## **2. Veranstalter**

### **2.1. Genehmigung der Veranstaltung**

Der Veranstalter muss die Veranstaltung von der zuständigen Erlaubnisbehörde genehmigen lassen. Die Teilnehmer haben das Recht, beim Veranstalter Einblick in die Genehmigungen zu nehmen.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies erforderlich ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

### **2.2. Versicherung des Veranstalters**

Der Veranstalter muss eine, durch die Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO vorgeschriebene Veranstalter-Haftpflichtversicherung mit folgenden gesetzlichen Mindestdeckungssummen abschließen:

- 1.022.600 € für Personenschäden pro Ereignis
- 511.300 € für Sachschäden
- 20.452 € für Vermögensschäden

### **2.3. Einsatz eines Schiedsrichters oder Schiedsgerichtes**

Es ist ein Schiedsrichter zu bestellen, der nicht dem Veranstalterclub angehören darf. Er hat die Aufgabe, die Einhaltung der Grundausschreibung und der Durchführungsbestimmungen durch alle Beteiligte zu überwachen. Er entscheidet endgültig über Einsprüche. Vor solchen Entscheidungen hat er beide Parteien anzuhören und kann darüber hinaus weitere Betroffene oder Beteiligte anhören.

Bei kurzfristigem Ausfall des Schiedsrichters muss ein Schiedsgericht gebildet werden. Das erfolgt durch schriftliche Abstimmung aller anwesenden Teilnehmer. Die 3 Teilnehmer des Schiedsgerichtes und 2 Nachfolger ergeben sich aus der höchsten Anzahl der erhaltenen Stimmen unter Berücksichtigung, dass sie aus unterschiedlichen Starterteams stammen. Sie sind bei Einsprüchen, die sie selbst eingelegt haben, nicht stimmberechtigt. In diesem Fall rückt der nächste unbeteiligte Nachfolger auf.

## **3. Teilnehmer und Fahrzeuge**

### **3.1. Wettbewerbsteilnehmer**

Fahrer und Beifahrer eines Fahrzeuges sind Wettbewerbsteilnehmer. Sie bilden ein Team. Die Fahrer müssen im Besitz eines gültigen Führerscheins für das eingesetzte Fahrzeug sein. Jugendliche im Alter unter 18 Jahren können Wettbewerbsteilnehmer sein, wenn spätestens bei der Anmeldung eine schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters vorliegt. Eine untere Altersgrenze für Wettbewerbsteilnehmer kann in Rahmen- oder Veranstaltungsausschreibungen festgelegt werden.

Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht gestattet.

### **3.2. Mitfahrer**

Mitfahrer sind ebenfalls Teilnehmer, jedoch keine Wettbewerbsteilnehmer. Die Fahrzeuge können mit Mitfahrern bis zur zulässigen Personenzahl besetzt sein, sofern in Rahmenausschreibungen nichts Abweichendes geregelt ist. Für minderjährige Mitfahrer muss bei der Anmeldung eine schriftliche Einverständniserklärung der gesetzlichen Vertreter vorgelegt werden.

### **3.3. Fahrzeugvorschriften und Überprüfungen**

Es dürfen nur Kraftfahrzeuge eingesetzt werden, die in allen Punkten der StVZO entsprechen. Alle Änderungen am Fahrzeug müssen gemäß § 19 Abs. 2 der StVZO im Fahrzeugschein eingetragen sein oder es müssen entsprechende Konformitätserklärungen des Herstellers vorgelegt werden. Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen, Kurzzeitkennzeichen, Händlerkennzeichen oder ungültigen HU- oder AU- Nachweis, wenn dies für das Fahrzeug vorgeschrieben ist, werden nicht zum Start zugelassen.

Nimmt der Halter des eingesetzten Fahrzeuges nicht selbst an der Veranstaltung teil, so ist bei der Anmeldung vor dem Start ein Nachweis der Nutzungsberechtigung oder ein gültiger Mietvertrag vorzulegen.

Bei der Anmeldung bzw. vor dem Start werden überprüft:

- Führerschein des Fahrers
- Fahrzeugschein und ggf. Nachweis der Nutzungsberechtigung
- Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters bei Jugendlichen (Punkt 3.1. und 3.2.)
- Verkehrssicherheit des Fahrzeuges und Übereinstimmung mit den Fahrzeugpapieren

Fehlen vorzulegende Unterlagen, oder werden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, die nicht bis zum Start des betreffenden Fahrzeuges behoben sind, wird keine Starterlaubnis erteilt. Bereits gezahltes Nenngeld verfällt in diesem Fall. Das Team nimmt nicht an der Veranstaltung teil.

### **3.4. Fahrvorschriften**

Es ist die Pflicht aller Teilnehmer, die Bestimmungen der StVO unter allen Umständen einzuhalten und Rücksicht auf das Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung zu nehmen. Das gilt besonders in geschlossenen Ortschaften. Jede überflüssige Lärmentwicklung ist zu vermeiden. Mit der Abgabe der Nennung erklären sich die Teilnehmer damit einverstanden, dass die Polizei dem Veranstalter solche Verstöße mitteilt. Diese Mitteilung kann durch Eintragung in die Bordkarte erfolgen. In diesem Fall haben die Teilnehmer dem Polizeibeamten die Bordkarte zur Eintragung vorzulegen.

### **3.5. Wertungsklassen und Mannschaften**

Der Veranstalter kann die Wettbewerbsteilnehmer in Wertungsklassen einstufen. Dabei sind Vorgaben aus Rahmenausschreibungen zu beachten. Sind Fahrer und Beifahrer eines Teams in unterschiedlichen Klassen eingestuft, so muss das Team in der höheren Klasse starten.

Der Veranstalter kann eine Mannschaftswertung ausschreiben. In der Veranstaltungsausschreibung oder in Rahmenausschreibungen werden Regelungen für die Zusammensetzung der Mannschaften vorgeschrieben. Die Mannschaftswertung gilt als eigenständige Wertungsklasse.

### **3.6. Nennungen**

Die Teilnehmer müssen eine Nennung schriftlich an den Veranstalter richten, die von Fahrer und Beifahrer unterschrieben sein muss. Termingerechte telefonisch oder elektronisch übermittelte Nennungen sind schriftlich bei der Anmeldung am Veranstaltungstag nachzureichen. Fristen für die Abgabe der Nennungen sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen.

Der Veranstalter hat das Recht, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

### **3.7. Haftungsausschluss**

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.

Ein Haftungsausschluss muss spätestens mit der Anmeldung am Veranstaltungstag vereinbart werden und bedarf der Schriftform und der Unterschrift der Teilnehmer. Er wird mit Abgabe bei der Anmeldung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadenersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

## **4. Auswertung**

### **4.1. Bordkarten**

Jedes Team führt eine oder mehrere Bordkarten. Für die richtigen fortlaufenden Eintragungen in die Bordkarten sind die Teilnehmer verantwortlich. Korrekturen und Änderungen dürfen nur durch einen Sportwart oder Schiedsrichter erfolgen und sind mit Namenszug zu bestätigen.

Bleistifteintragungen, Retuschierungen und Korrekturen durch die Teilnehmer gelten als Manipulation. Einträge, die keinem Kontrollstellensymbol entsprechen gelten als Falscheintrag.

Die Uhrzeit der Abgabe der Bordkarte ist vom Veranstalter in der Bordkarte zu dokumentieren, wenn sie von der Zielankunftszeit abweicht.

### **4.2. Kontrollstellen**

Die Einhaltung der Fahrtstrecke wird durch folgende Kontrollstellen überwacht:

- Zielkontrolle (ZK), eine besonders gekennzeichnete, mit einem Sportwart besetzte Kontrollstelle am Ziel der Veranstaltung oder eines Veranstaltungsabschnittes, an der die Einhaltung der Organisationszeit bescheinigt wird. Die genaue Lage dieser Kontrollstelle muss mit Darstellung in einer Karte oder einem Kartenausschnitt bekannt gegeben werden.
- Durchfahrtskontrollen (DK), besonders gekennzeichnete, mit einem Sportwart besetzte Kontrollstellen. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt durch Bescheinigung des Sportwarts (z.B. Stempel) in der Bordkarte. Die genaue Lage dieser Kontrollstellen muss mit Darstellung in einer Karte oder einem Kartenausschnitt bekannt gegeben werden.
- Stempelkontrollen (SK), besonders gekennzeichnete, in der Regel mit einem Sportwart besetzte Kontrollstellen, bei unbesetzten SK muss eine entsprechende Selbst-Stempel-Einrichtung vorhanden sein. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt durch Bescheinigung des Sportwarts (z.B. Stempel), bzw. durch Selbsteintrag des Stempels in der Bordkarte. Diese Kontrollstellen können sich an jedem Punkt der Strecke befinden.

- Wendekontrollen (WK), mit einem Sportwart besetzte Stempelkontrollen an denen schriftliche Zusatzanweisungen zum Wenden und Wiederaufnehmen der Idealstrecke ausgegeben werden (z.B. bei kurzfristigen Sperrungen). In Ausnahmefällen können unbesetzte Kontrollstellen mit einem Zusatzzeichen versehen werden, das zum Wenden veranlasst. Dazu müssen in den DB eindeutige Angaben zur Weiterfahrt gegeben werden.
- Nummernkontrollen (NK), unbesetzte Kontrollstellen, die durch Tafeln mit zweistellige, ca. 30 cm hohe Zahlen mit einer Strichstärke von mindestens 4 cm gekennzeichnet sind. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt seitens der Teilnehmer durch Eintragung dieser Zahl in das nächste freie Feld der Bordkarte. Diese Kontrollstellen können sich an jedem Punkt der Strecke befinden.

Alle Kontrollstellen befinden sich immer rechts der Fahrbahn, sie sind deutlich sichtbar aufzubauen. Muster der Kontrollstellentafeln sind am Startort aufzustellen.

Alle Kontrollstellen müssen spätestens 15 Minuten vor der Idealdurchfahrtszeit des ersten Fahrzeuges aufgebaut sein und dürfen frühestens 75 Minuten nach Idealdurchfahrtszeit des letzten Fahrzeuges abgebaut werden.

Negativkontrollen sind nicht erlaubt. Negativkontrollen sind Kontrollstellen, die abseits der Wettbewerbsstrecke aufgestellt sind. Kontrollstellen, die nur für eine Wertungsklasse gelten gehören zum Wettbewerb und zählen in allen anderen Wertungsklassen nicht als Negativkontrolle. Fährt ein Teilnehmer eine Kontrollstelle an, die nur für eine andere Wertungsklasse gilt, so ist er von seiner Idealstrecke abgewichen und hat eine Kontrolle, die zum Wettbewerb gehört, falsch angefahren

### 4.3. Fehlerpunkte

|   |                 |
|---|-----------------|
| Auslassen der Zielkontrolle oder einer Durchfahrtskontrolle (DK)    | Aus der Wertung |
| Überschreiten der Organisationszeit um mehr als die Karenzzeit      | Aus der Wertung |
| Verlust einer Bordkarte oder Manipulation der Bordkarte             | Aus der Wertung |
| Verstoß gegen zwingende Vorschriften der Ausschreibung              | Aus der Wertung |
| Polizeiliche Eintragung in einer Bordkarte                          | Aus der Wertung |
| Auslassen einer Kontrollstelle (SK, NK)                             | 10 Fehlerpunkte |
| Vor- oder Nachholen einer Kontrollstelle (DK, SK, NK)               | 10 Fehlerpunkte |
| Jedes freigelassene Feld zwischen zwei Eintragungen / Falscheintrag | 10 Fehlerpunkte |

### 4.4. Auswertung

Für die Auswertung sind nur die Bordkarten im Vergleich mit den veröffentlichten Idealbordkarten maßgebend. Die Teilnehmer haben im Ziel das Recht der Einsichtnahme in ihre ausgewerteten Bordkarten.

Gewertet wird nach Fehlerpunkten. Sieger ist das Team mit der geringsten Fehlerpunktsumme. Bei Punktgleichheit entscheidet die Abweichung der Zielankunftszeit von der vorgegebenen Organisationszeit. Vorzeitiges und verspätetes Einfahren werden gleichermaßen bewertet.

Zur Ermittlung der Tageswertung können Sonderaufgaben gestellt werden, die außerhalb der Organisationszeit zu lösen sind. Ort, Art und Wertung müssen exakt beschrieben werden. Sie müssen ohne Hilfe Dritter lösbar sein und inhaltlich mit Problemen des Orientierungssports, der StVO oder der Führung eines Kraftfahrzeuges unmittelbar verbunden sein.

### 4.5. Aushang

Die Idealstrecke und die Idealbordkarten sind spätestens bei der Ankunft des ersten Teilnehmers der jeweiligen Wertungsklasse im Ziellokal zu veröffentlichen. Gleichfalls sind vom Schiedsrichter bzw. vom Schiedsgericht bestätigte Ergebnislisten je Wertungsklasse zu veröffentlichen.

Der Zeitpunkt der Veröffentlichung im Aushang muss für jedes Dokument ersichtlich sein.

## 4.6. Einsprüche

Einsprüche müssen dem Fahrtleiter bei gleichzeitiger Zahlung einer Kautions, deren Höhe in Rahmen- oder Veranstaltungsausschreibungen angegeben ist, formlos schriftlich eingereicht werden. Wird dem Einspruch stattgegeben, so wird diese Kautions zurückgezahlt, ansonsten fällt sie, entsprechend der geltenden Ausschreibungen, den zuständigen Veranstaltern zu.

Einsprüche gegen die angegebene Streckenlänge und die Zeitmessung sind nicht zulässig.

Es gelten folgende Einspruchsfristen:

- Einsprüche gegen die Aufgabenstellung bis 60 Minuten nach Abgabe der Bordkarte oder Beginn des Aushanges, je nachdem was später erfolgte.
- Einsprüche gegen die Auswertung bis 30 Minuten nach Aushang der betreffenden Ergebnisliste..

Die Einspruchsfristen können mit Einverständnis aller anwesenden Teilnehmer und des Schiedsrichters bzw. des Schiedsgerichts im Einzelfall für beendet erklärt werden.

Jeder Einspruch darf nur einen Vorfall betreffen und muss den konkreten Sachverhalt des Vorfalls enthalten. Sammeleinsprüche, Einsprüche gegen Entscheidungen des Schiedsrichters bzw. des Schiedsgerichts und Folgeeinsprüche dazu sind nicht zulässig.

Wird einem Einspruch gegen die Aufgabenstellung oder die vom Veranstalter veröffentlichte Idealstrecke stattgegeben, so wird der entsprechende Streckenabschnitt neutralisiert. Die Einspruchsfrist wird nicht verlängert.

Sind die Aufgabenstellungen regelgerecht dargestellt, die Kontrollstellen waren aufgestellt und nur die Idealbordkarte war fehlerhaft erstellt, so wird die Korrektur zugelassen und die Einspruchsfrist wird nicht verlängert.

## 5. Aufgabenstellungen und deren Lösungen

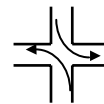
### 5.1. Begriffserklärungen

#### IDEALSTRECKE

Die Idealstrecke ist die Strecke, die sich aus der richtigen Lösung der Aufgaben ergibt.

#### GEGENLÄUFIGES LINKSABBIEGEN

Linksabbiegen an Kreuzungen, wo bereits die bisher befahrene Idealstrecke aus der Gegenrichtung kommend nach links abbiegt.



#### FEHLERTOLERANZ

Durch Fehler der Messinstrumente und mögliche Kopierverzerrungen können beim Ausmessen und/oder Übertragen von Punkten Fehler entstehen. Um diese Fehler einzugrenzen wird eine Fehler-toleranz von  $\pm 1$  mm zugelassen. Das bedeutet, dass ein Punkt, der in diesem Toleranzbereich neben einer Straße, Kreuzung oder Einmündung ermittelt wird, auf dieser liegend anzusehen ist.

#### KREUZEN

Mit Kreuzen ist die Überquerung der bereits befahrenen Idealstrecke gemeint, unabhängig davon, ob die Kreuzung in gleicher Ebene (niveaugleich) oder durch Brücken oder Unterführungen auf unterschiedlichem Niveau erfolgt.

#### KÜRZESTER WEG

Der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten kann nur auf Karten oder Skizzen ermittelt werden. Die gemessenen Strecken müssen einen Längenunterschied von mindestens 2 mm haben, sofern sich der kürzeste Weg nicht aus der geometrischen Form ergibt, ansonsten sind vom Veranstalter unbedingt Zusatzangaben vorzugeben. Für die Ermittlung des kürzesten Weges ist die vorgeschriebene Karte oder dargestellte Skizze maßgeblich.

## NEUTRALE STRECKE

Neutrale Strecken entstehen bei Umfahrungen gemäß Punkt 5.6. oder durch Aufgabenstellung (z.B. Überführungsetappe zur Anfahrt eines neuen Startpunktes). Neutrale Strecken gehören nicht zur Idealstrecke und gelten für die weitere Aufgabenstellung als nicht befahren. Es besteht freie Streckenwahl, wobei möglichst auf kürzestem Weg zu fahren ist. Während der Fahrt auf Neutralen Strecken sind Kontrollstellen nicht zu beachten.

## SPIEGELUNG

Spiegelung ist die seitenverkehrte Darstellung von Skizzen oder Symbolen. Die Spiegelung muss eindeutig erkennbar sein, vorhandene Beschriftungen sind ebenfalls gespiegelt darzustellen.

## SYMBOLE

Kartografische oder andere Symbole können in den Aufgabenstellungen verwendet werden, wenn sie erläutert werden. Stilisierte Darstellungen von Verkehrszeichen müssen nicht erklärt werden.

## ÜBERLAPPUNG

Eine Überlappung liegt vor, wenn bei der Fahrt zum Endpunkt einer Aufgabe oder eines Aufgabenteils bereits über den Anfangspunkt der folgenden Aufgabe bzw. des folgenden Aufgabenteils hinausgefahren wurde. Eine Überlappung ist nur bei Aufgabenstellungen nach vorgeschriebener Karte möglich. Sie muss mindestens 2 mm auf dieser Karte betragen.

## 5.2. Allgemeine Hinweise

Die Aufgabenstellungen erfolgen ausschließlich nach den in diesem Kapitel 5 vorgeschriebenen Regeln. Änderungen oder Ergänzungen dazu müssen in den Durchführungsbestimmungen oder Aufgabenstellungen angegeben werden. Werden andere Aufgaben gestellt, als im Punkt 5.7. angegeben, so sind diese in den Durchführungsbestimmungen mit Beispiel zu erläutern. Alle Formulierungen in Durchführungsbestimmungen und Aufgaben müssen eindeutig in möglichst kurzen Sätzen erfolgen.

Für den Verlauf der gesamten Veranstaltung gilt die Idealstrecke als gedachte „Einbahnstraße“. Wenden, Rückwärtsfahren und Fahren in Gegenrichtung sind zur Lösung der Aufgaben nicht vorgesehen. Gegenläufiges Linksabbiegen an Kreuzungen zur bereits ermittelten / befahrenen Idealstrecke, stellt ein Fahren in Gegenrichtung dar.

Das Kreuzen ist erlaubt. Wird das Kreuzen verboten, so muss der Veranstalter angeben, ob dies auch bei unterschiedlichem Niveau gilt.

Durch Verkehrszeichen gesperrte Straßen und Wege dürfen nicht befahren werden, sofern nicht der Veranstalter in den Durchführungsbestimmungen Ausnahmegenehmigungen bekannt gibt. Der Sperrung durch Verkehrszeichen gleichgestellt ist eine amtliche Beschilderung als verkehrsberuhigte Zone (Spielstraße) oder die Beschilderung als Privat- oder Betriebsgelände. Fahrbahnbegrenzungen (Durchgehende Seitenrandmarkierungen der Fahrbahn) gelten im Gegensatz zur Fahrstreifenbegrenzung (Mittellinie /oder zwischen Richtungsspuren) nicht als Sperrung.

Für die Aufgabenlösung sind Schreibutensilien (z.B. Kugel- oder Faserschreiber), eine Schreibunterlage, Folie oder Transparentpapier, Folienstifte und Lineal oder ein Dreieck ausreichend. Weitere erforderliche Hilfsmittel sind in der Ausschreibung anzugeben.

## 5.3. Kartenmaterial

Das für die Veranstaltung benötigte Kartenmaterial wird vom Veranstalter als Original oder Kopie allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Für jede Karte bzw. jeden Kartenausschnitt ist der Maßstab anzugeben. Der Maßstab darf nicht kleiner als 1:100 000 sein.

Retuschen im Kartenmaterial sind nur zulässig, um

- Standorte von Kontrollstellen, Orientierungspunkte o. ä. zu kennzeichnen,
  - Straßen und Wege, die in der Originalkarte nicht vorhanden sind einzuzeichnen oder
  - Straßen und Wege, die nicht (mehr) vorhanden sind oder die nicht befahren werden sollen, zu tilgen
- Durch das Hinzufügen von Straßen dürfen keine Kartenfehler / Unpassierbarkeiten geschaffen werden.

Die zu befahrenden Straßen und Wege müssen sich durchgängig im Darstellungsbereich der Übersichtskarte(n) befinden, müssen in dieser aber nicht dargestellt sein.



## **5.4. Aufgaben und Aufgabenteile**

In einem Bordbuch werden die Aufgaben zusammengestellt, die zwischen Start und Ziel zu lösen sind. Die Aufgabenstellung muss unter Beachtung der in Punkt 5.2 angegebenen und in den Durchführungsbestimmungen modifizierten allgemeinen Regeln eindeutig lösbar sein. Es ist nicht gestattet, an einer besetzten Kontrollstelle zusätzliche Aufgaben auszugeben. Eine oder mehrere Aufgaben können in Fahraufträgen zusammengefasst werden. Die Fahraufträge sind dann in der zu lösenden Reihenfolge zu nummerieren. Die zu lösenden Aufgaben sind eindeutig mit den Begriffen aus Punkt 5.7. zu benennen. Anfangs- und Endpunkte von Fahraufträgen müssen in Karten oder Kartenausschnitten angegeben sein. Das kann entfallen, wenn sich Anfang und Ende aus einer vorgegebenen Reihenfolge der Aufgaben / Aufgabenteile ergeben. In Fahraufträgen angegebene Bedingungen und Festlegungen gelten innerhalb dieser Fahraufträge zwischen Anfangs- und Endpunkt.

Die Aufgaben können beliebige Aufgabenteile (Pfeile, Punkte, Striche, Bordbuchzeichen usw.) enthalten. Die Aufgabenteile können mit Buchstaben benannt oder mit Zahlen nummeriert werden. Wird in der Aufgabenstellung eine Reihenfolge vorgeschrieben, dürfen diese Aufgabenteile nur einmal in der vorgeschriebenen Reihenfolge angefahren werden. Wird das Ende einer Aufgabe/eines Aufgabenteils und der Anfang der folgenden Aufgabe/des folgenden Aufgabenteils mit demselben Buchstaben gekennzeichnet, so sind Ende und Anfang identisch.

Zwischen den Aufgaben und Aufgabenteilen ist immer der kürzeste Weg nach vorgeschriebener Karte/Kartenausschnitt (ansonsten nach Übersichtskarte) zu fahren.

## **5.5. Karten- und Straßenbenutzung**

### **5.5.1. Aufgabenstellung nach Karte**

Die Aufgaben sind, wenn nicht anders angegeben, nach der vom Veranstalter ausgegebenen und so benannten Übersichtskarten zu lösen. Ansonsten muss eine Karte zur Verwendung angegeben sein.

Es dürfen nur durchgehend doppelstrichig dargestellte Straßen und Wege befahren werden. Topographische Eindrücke in Karten und kleine, drucktechnisch bedingte Unterbrechungen von Straßenlinien mit weniger als 2 mm stellen keine Unterbrechung von Straßen und Wegen dar. Die Lösung ergibt eine zu befahrende Idealstrecke auf der Karte. Eingetragene Pfeile neben dem Straßenbild kennzeichnen eine vorgeschriebene Fahrtrichtung für diese Straße, sind aber keine Aufgabenteile entsprechend Punkt 5.7.

### **5.5.2. Aufgabenstellung nach Natur**

Sind Aufgabenstellungen nach Natur zu lösen, so muss das angegeben werden und es müssen Anfangs-, Endpunkte und gegebenenfalls weitere Hilfspunkte in Karten oder Kartenausschnitten angegeben sein. Bei Aufgabenstellungen nach Natur gibt es keine Überlappungen. Die Lösung ergibt eine gefahrene Idealstrecke.

Werden in Aufgabenstellungen nach Natur einzelne im Verlauf der Strecke zu passierende Kreuzungen oder Einmündungen nicht erwähnt, so ist

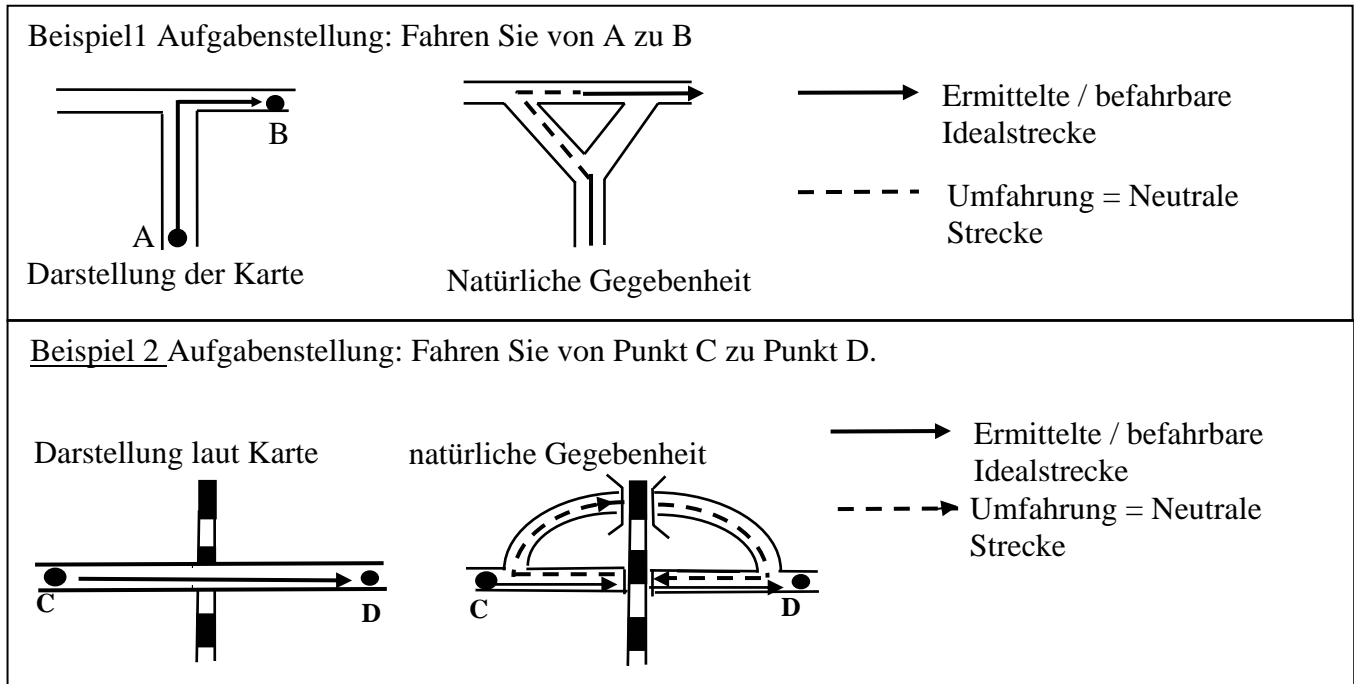
- auf der vorfahrtberechtigten Straße zu verbleiben
- bei gleichrangigen Straßen oder bei Anfahrt aus untergeordneten Straßen geradeaus weiterzufahren.

Bei Aufgabenstellungen nach Natur gelten alle Straßen und Wege, die nicht eindeutig als Grundstückszufahrt erkennbar sind, als benutzbar. Bei der symbolischen Darstellung (z.B. Bordbuchzeichen und Fischgräten) sind unbefestigte Straßenverläufe gestrichelt darzustellen.

## 5.6. Verhalten bei Unpassierbarkeiten, Kartenfehlern und Sperrungen

Ein Kartenfehler bzw. eine Unpassierbarkeit liegt vor, wenn ein Teil der zu befahrenden Idealstrecke in der Natur nicht vorhanden ist bzw. durch ein Hindernis (z.B. Zaun, Poller o.ä.) versperrt ist. Eine Sperrung liegt vor, wenn die auf der Karte ermittelte Idealstrecke durch Verkehrszeichen (siehe 5.2.), Baustellen, durch Polizei oder Feuerwehr gesperrt ist. Durch die StVO vorgeschriebene Verkehrsführungen an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren stellt keine Unpassierbarkeit dar. Die Idealstrecke ergibt sich in diesen Fällen entsprechend der Verkehrsführung.

In allen Fällen ist es eine Unpassierbarkeit. Die in der Karte ermittelte Idealstrecke ist in der vorgesehenen Fahrtrichtung so weit wie möglich zu befahren. Die Umfahrung des fehlenden / nicht befahrbaren Streckenabschnitts beginnt unmittelbar am Beginn der Unpassierbarkeit, muss nach vorgeschriebener Karte oder Natur erfolgen und die Idealstrecke ist unmittelbar nach der Unpassierbarkeit wieder aufzunehmen (Ende der Umfahrung). Wenden und Fahren in Gegenrichtung ist dabei erlaubt. Die Umfahrung gilt als neutrale Strecke.



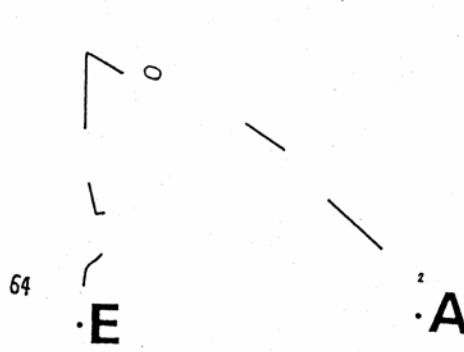
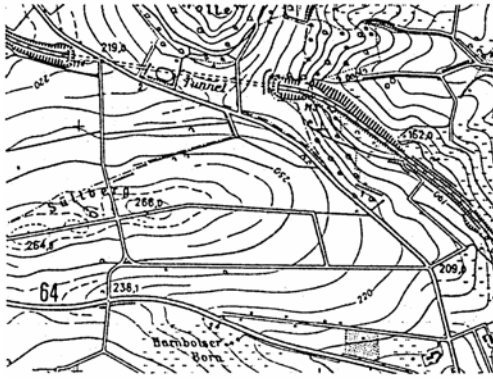
## 5.7. Aufgabenstellungen

### 5.7.1. Skizzen

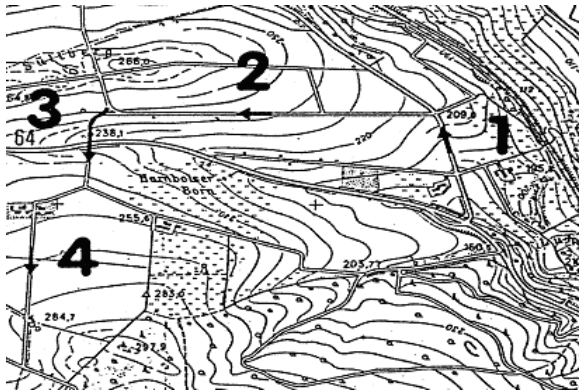
#### 5.7.1.1. Punktskizze, Strichskizze und direkte Pfeilskizze

Skizzen werden in Form von durchgehenden Strichen (Strichskizzen), Pfeilen (direkte Pfeilskizzen) oder Punkten (Punktskizzen) dargestellt. Sie können in Kartenausschnitten dargestellt sein oder durch Übertragen in Karten ermittelt werden. Striche legen die Fahrtstrecke, Pfeile darüber hinaus auch die Fahrtrichtung verbindlich fest. Punkte, sowie Anfang und Ende von Strichen und Pfeilen der direkten Pfeilskizze müssen auf Straßen und Wegen der vorgeschriebenen Karte liegen. Striche und Pfeile können in ihrem Verlauf auch neben der Straße/dem Weg liegen, wenn die Karte Fehler aufweist, neue Straßen gebaut sind, über Parkplätze gefahren wird etc. Striche und Pfeile gelten als angefahren, wenn sie einmal durchgehend in ganzer Länge befahren wurden.

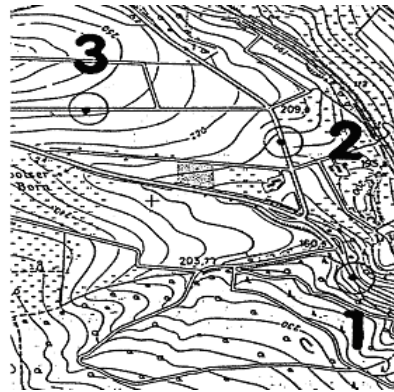
## Beispiele: Strichskizze



## Direkte Pfeilskizze



## Punktskizze

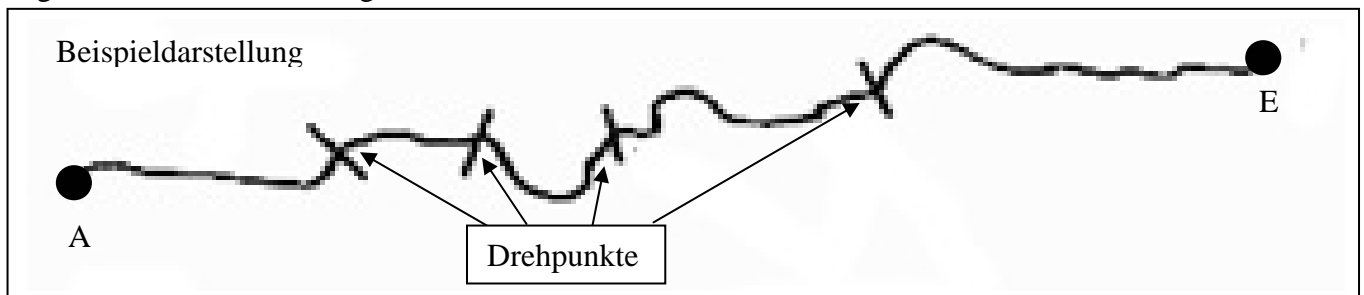


### 5.7.1.2. Drehpunktskizze

Eine besondere Form der Darstellung von Strich- oder Pfeilskizzen ist die Drehpunktskizze. Bei dieser muss durch Anlegehilfe, wie im obigen Beispiel (Strichskizze) ersichtlich sein, wo der Anfangspunkt ist. Um einen angegebenen Drehpunkt wird jeweils solange gedreht, bis jede dargestellte Skizze (Strich oder Pfeil) mit einer Straße auf der Karte identisch ist.

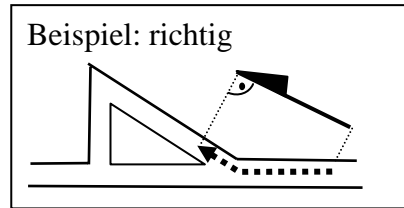
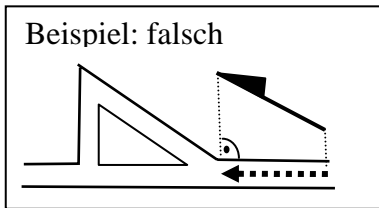
### 5.7.1.3. Drehskizze

Die Idealstrecke wird durch eine fortlaufende Darstellung der zu befahrenden Straße dargestellt. Durch Anlegehilfen bzw. Darstellung in Kartenausschnitten muss der Anfangspunkt (A) ersichtlich sein. An mit Querstrichen gekennzeichneten Stellen (Drehpunkte) ist die Skizze so zu drehen, bis die dem Drehpunkt folgende Streckendarstellung mit einem Straßenverlauf der Karte übereinstimmt.



### 5.7.1.4. Indirekte Pfeilskizze

Bei indirekten Pfeilskizzen haben die Pfeile generell nur eine einseitige (halbe) Pfeilspitze. Sie werden in voller Länge neben einer Straße oder Weg in einer Karte oder einem Kartenausschnitt dargestellt. Die zu befahrende Wegstrecke ergibt sich durch die Schnittpunkte gedachter Linien an Pfeilbeginn und Pfeilspitze (jeweils im rechten Winkel zum Pfeil) mit der Straße. Im Verlauf des Pfeils sind die Straßen und Wege zu befahren, die sich am nächsten zum Pfeil befinden. Ansonsten gelten die gleichen Regeln wie bei direkten Pfeilskizzen.



### 5.7.1.5. Pfeilkette

Eine Pfeilkette besteht aus mindestens 2 direkten Pfeilskizzen, die auf der Karte / dem Kartenausschnitt ineinander übergehen. Der Beginn jedes Folgepfeils befindet sich definitionsgemäß um 2 mm vor dem Ende des vorhergehenden Pfeils, so dass an jedem Übergang von einem zum anderen Pfeil eine Überlappung von 2 mm vorliegt. Es ergibt sich eine direkte Pfeilskizze mit Überlappung zwischen den Pfeilen.

Beispiel:

|                         |                                  |   |
|-------------------------|----------------------------------|---|
| <p>Aufgabenstellung</p> | <p>Auflösung in Einzelpfeile</p> | <p>Lösung Fahrtstrecke</p> <p>Nach passieren des ersten Pfeils ist über die gestrichelte Linie der 2. Pfeil anzufahren.</p> |
|-------------------------|----------------------------------|---|

### 5.7.1.6. Streckenskizze

Die Streckenskizze stellt innerhalb einer Abbildung die zu befahrende Strecke dar, wobei alle durchgehend dargestellten Straßen und Wege auf kürzestem Gesamtweg mindestens einmal befahren werden müssen, ohne die dargestellte Skizze zu verlassen. Sind in einer Streckenskizze zusätzliche Aufgabenteile (Punkte, Striche oder Pfeile) anzufahren, so hat der kürzeste Weg zwischen diesen Aufgabenteilen den Vorrang gegenüber dem kürzesten Gesamtweg.

### 5.7.2. Bordbuchzeichen (Chinesenzeichen)

Es werden Wegbeschreibungen (z.B. Kreuzungen, Einmündungen oder Ortsschilder) als Symbole dargestellt. Der Punkt (Anfang des Symbols) stellt den Standpunkt des Betrachters dar, der Pfeil (Ende des Symbols) die weitere Fahrtrichtung. Fehlt der Punkt, so ist der Anfang unten. Es ist der kürzeste dargestellte Weg zu benutzen.

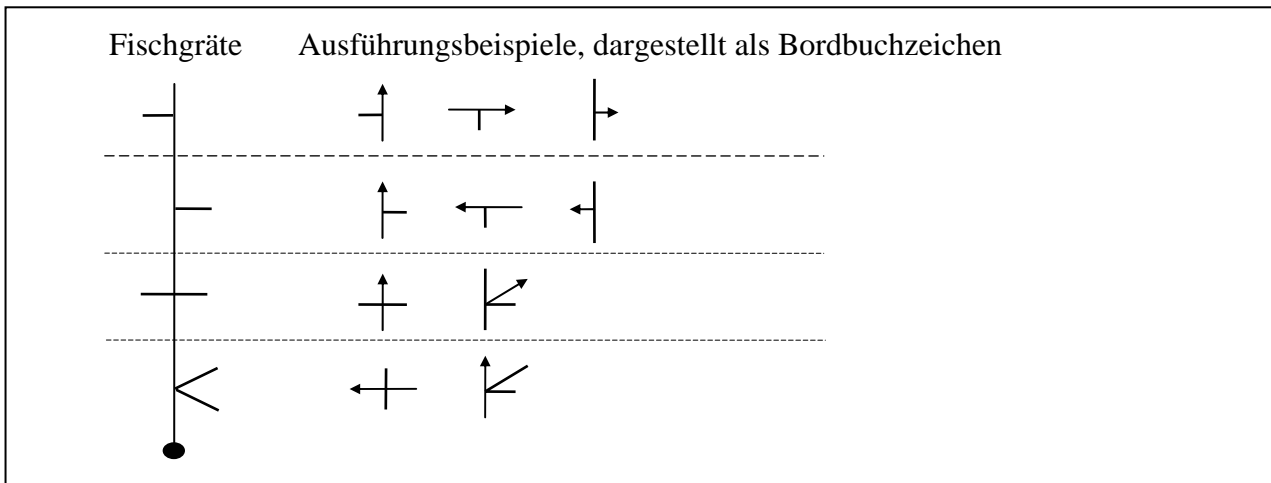
#### Beispiele:

|   |   |
|---|---|
| <p>Darstellungen nach Karte und Natur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Fahre an einer Einmündung von rechts geradeaus.</li> <li> Fahre an einer Gabelung nach links.</li> <li> Fahre aus einer Einmündung nach rechts auf eine Straße auf.</li> </ul> | <p>Bei Darstellung nach Natur zusätzlich möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Biege nach rechts in eine(n) unbefestigte(n) Straße oder Weg ein.</li> <li> Fahre an einer Kreuzung geradeaus. Die nach rechts führende Straße ist eine Sackgasse.</li> <li> Fahre geradeaus, rechts befindet sich eine Grundstückseinfahrt.</li> </ul> |
|---|---|

### 5.7.3. Fischgräte

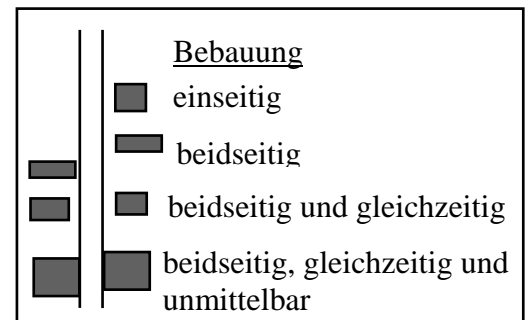
Die Idealstrecke wird als durchgehende Linie dargestellt. Alle Straßen und Wege, die nicht befahren werden dürfen, sind als Abzweige dargestellt. Der Punkt (Anfang) stellt den Standpunkt des Betrachters dar, das Ende ist das andere Ende der Linie. Andernfalls muss die zu befahrende Richtung eindeutig angegeben sein. Im Gegensatz zu Bordbuchzeichen fehlt der Pfeil.

Beispiele:



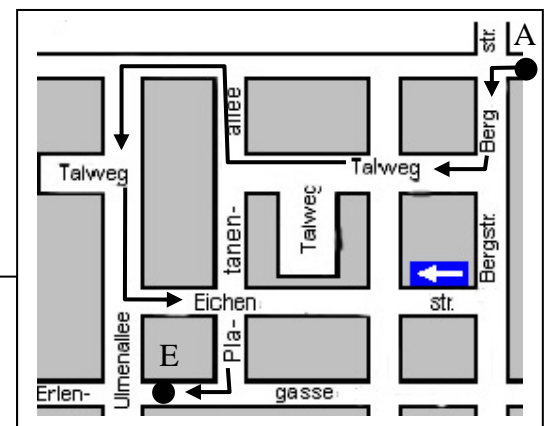
### 5.7.4. Streckenplan

Bei dieser Aufgabenstellung gilt es, nach geltender Karte die Orte in der genannten Reihenfolge zu passieren. Nicht genannte Orte dürfen nicht passiert werden. Ein Ort wird passiert, wenn laut vorgeschriebener Karte beidseitig, gleichzeitig und unmittelbar Bebauung vorhanden ist. Es ist verboten, das Ortsschild für das Anfahren eines Ortes zu werten, weil die Standorte dieser Schilder nicht in Karten dargestellt sind.



### 5.7.5. Straßenplan

Bei dieser Aufgabenstellung gilt es, nach geltender Karte namentlich aufgeführte Straßen in der angegebenen Reihenfolge auf kürzestem Weg anzufahren und zu befahren. Eine Straße gilt als befahren, wenn auf diese Straße aufgebogen wurde. Wird eine Straße gekreuzt, gilt sie noch nicht als befahren. Nicht genannte Straßen dürfen nicht befahren werden.



#### Beispiel:

A (Anfang) - Bergstr. - Talweg - Platanenallee - Ulmenallee - Eichenstr. - Platanenallee - Erlengasse - E (Ende)

### 5.7.6. Fahrtrichtungsangaben

Fahrtrichtungsangaben geben die einzuschlagende Fahrtrichtung an Kreuzungen und Abzweigen an. Folgende Fahrtrichtungsangaben und Abkürzungen sind möglich:

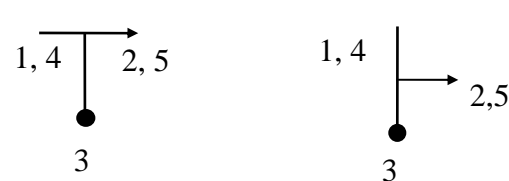

- Rechts (R)
- Links (L)
- Geradeaus (G)
- Azimutangaben (AZ) 360-er Teilung rechtslaufend; 0= 360°= Norden
- Marschrichtungszahl (MRZ) 60-er Teilung rechtslaufend ; 0= MRZ 60 = Norden
- Himmelsrichtungen N= Norden; O= Osten; S= Süden; W= Westen

### 5.7.7. Streckenbeschreibung

Die Streckenführung wird durch einen fortlaufenden, eindeutig erklärenden Text oder eine tabellarische Auflistung von eindeutigen Angaben vorgeschrieben.

### 5.7.8. Sprung

Eine Kreuzung oder Einmündung wird durch die Zahl der zusammentreffenden Straßen und Wege (einschließlich der Anfahrtsrichtung) beschrieben. Die einzuschlagende Fahrtrichtung wird durch Abzählen der Straßen und Wege ermittelt.

|  |   |
|--|---|
| <p><b>3-Sprung 5. links</b><br/>3 Straßen treffen zusammen. Durch Abzählen von 1 bis 5 beginnend <b>links</b> vom Standpunkt im Uhrzeigersinn erhält man die einzuschlagende Fahrtrichtung</p>  | <p><b>4-Sprung 7. rechts</b><br/>4 Straßen treffen zusammen. Durch Abzählen von 1 bis 7 beginnend <b>rechts</b> vom Standpunkt entgegen dem Uhrzeigersinn erhält man die einzuschlagende Fahrtrichtung</p>  |
|--|---|

### 5.7.9. Ermittlung von Orientierungspunkten

Die Lage von Orientierungspunkten in Karten kann durch eine oder mehrere der folgenden Angaben bestimmt werden:

- Richtungsangaben
- Entfernungsangaben
- Koordinatenangaben

Um einen Punkt eindeutig bestimmen zu können, sind mindestens zwei Angaben notwendig. In allen Fällen sind ein oder zwei eindeutige Bezugspunkte anzugeben, von/zu denen die Ermittlung der Punkte erfolgen soll. Solche Bezugspunkte können sein:

- Kirchen (Schnittpunkt des dargestellten Kreuzes)
- Höhenpunkte
- Gitterlinienkreuze
- benannte Bezugspunkte in der Karte oder Skizze

Die Maßzahlangaben müssen eindeutig messbar sein. Die Angabe von Bruchteilen der kleinsten messbaren Einheit ist nicht zulässig. Um Mess- und Kopierfehler zu kompensieren wird bei auszumessenden Punkten eine Fehlertoleranz von  $\pm 1$  mm (siehe Punkt 5.1.) zugelassen. Die Bezugspunkte müssen sich auf der gleichen Karte wie der zu ermittelnde Punkt befinden.

#### Richtungsangaben

Als Richtungsangaben können auftreten:

- Azimutangaben (AZ)                      360-er Teilung rechtslaufend;  $0^\circ = 360^\circ =$  Norden
- Marschrichtungszahl (MRZ)              60-er Teilung rechtslaufend ; MRZ 0 = MRZ 60 = Norden

Eine Richtungsangabe kann in Verbindung mit einer Entfernungsangabe erfolgen, oder es werden zwei Richtungsangaben von zwei unterschiedlichen Bezugspunkten vorgegeben. In letzterem Fall ergibt sich der OP am Schnittpunkt der beiden Richtungsgeraden.

## Entfernungsangaben

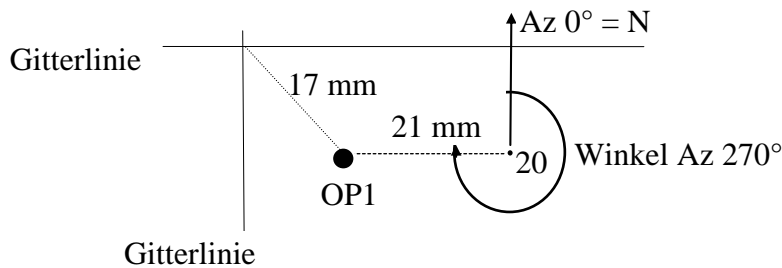
Die Angabe der Entfernung eines OP von einem Bezugspunkt erfolgt in mm auf der vorgeschriebenen Karte. Andere Maßeinheiten müssen ausdrücklich angegeben werden. Eine Entfernungsangabe kann in Verbindung mit einer Richtungsangabe erfolgen, oder es sind zwei Entfernungsangaben von unterschiedlichen Bezugspunkten notwendig. In letzterem Fall ist eine Zusatzangabe notwendig, wenn sich beide entstehenden Schnittpunkte auf benutzbaren Straßen oder Wegen der vorgegebenen Karte befinden (z.B. nördlicher Schnittpunkt).

### Beispiel einer Aufgabenstellung:

OP1 liegt von Höhe 20 in Richtung Az 270° 21 mm entfernt oder

OP1 liegt von Höhe 20 in Richtung Az 270°

und vom Gitterlinienkreuz 17 mm entfernt (östlicher Schnittpunkt).



## Koordinatensystem

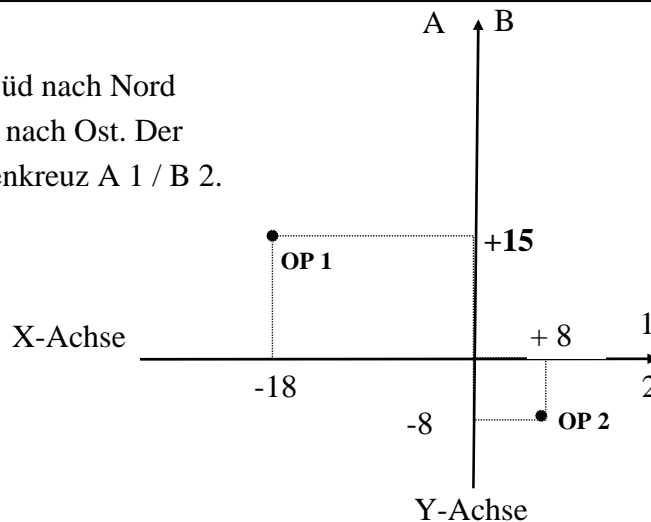
Diese Angaben beziehen sich auf ein rechtwinkeliges Koordinatensystem. Der Verlauf der Achsen und die Lage des Koordinatenursprungs (Nullpunkt) müssen eindeutig definiert sein. Die Angabe des Verlaufs einer Achse in der Form „von ... nach ...“, deutet die Richtung vom niedrigen zum höheren Wert. Koordinatenangaben erfolgen in mm und beziehen sich auf die vorgeschriebene Karte. Die in der Karte ermittelten Punkte sind anschließend als Punktskizze zu betrachten.

### Beispiel

Die Y-Achse verläuft von Süd nach Nord  
Und die X-Achse von West nach Ost. Der  
Nullpunkt ist das Gitterlinienkreuz A 1 / B 2.

OP1 X= -18 Y = 15

OP2 X= 8 Y = -8



Auf den Kartenhintergrund wird zwecks besserer Darstellung verzichtet.