

Serie: Freude am Fahren

Historische BMW fahraktiv bewegen

Teil 4: Punkt, Pfeil, Strich – Übung macht den Ori-Meister Inzwischen sind wir schon im vierten Teil unserer kleinen Serie angekommen. Nach den Chinesenzeichen widmen wir nun den Kartenaufgaben bzw. Skizzenteilen einen eigenen Beitrag. Diese Art der Aufgabenstellung kommt eigentlich aus dem Orientierungssport, nimmt aber auch bei Oldtimerveranstaltungen einen großen Raum ein, zumindest dann, wenn es etwas mehr »Anspruch« sein darf.

Neben der rein verbalen Streckenbeschreibung und den Chinesenzeichen (vgl. CN Heft 4/2022) kann die vom Fahrleiter vorgesehene Strecke auch vollständig oder teilweise in Form von Kartendarstellungen gestaltet sein. Das gilt i.d.R. bei etwas anspruchsvolleren Fahrten in den Kategorien »Tourensport« oder »Sport«. Diese Form der Aufgabenstellung ist ebenfalls dem historischen Rallyesport entnommen, erfreut sich aber auch heute noch großer »Beliebtheit«. Im Orientierungssport wird sogar ausschließlich nach Karte gefahren.

Es gibt mannigfaltige Möglichkeiten bei den Kartenaufgaben, und so müssen wir uns auch in diesem Beitrag auf die wesentlichen Punkte und heute übliche Aufgabenstellungen beschränken. Für die weiteren Details wird auf die einschlägige Literatur verwiesen.

Einführung

Wenn bei Oldtimerveranstaltungen Kartenaufgaben zum Einsatz kommen, besteht das Roadbook aus Ausschnitten topographischer Karten, in denen die Streckenführung mit sog. Aufgabenteilen eingezeichnet ist. Die Maßstäbe sind typischerweise 1:25.000 oder 1:50.000, bei Übersichtskarten auch 1:100.000. Daraus ergibt sich ein hoher Genauigkeitsgrad und es können auch kleinste Details dargestellt werden. Kartenaufgaben sind ein Fall für Menschen, die das Detail lieben!

In die Kartenausschnitte werden vom Veranstalter Linien, Pfeile oder Punkte eingezeichnet, die, richtig verbunden, den Streckenverlauf der Idealstrecke ergeben. Fährt der Teilnehmer die Strecke ab, so

findet er Kontrollen am Straßenrand, die beim Passieren in die Bordkarte eingetragen werden. Ob der Teilnehmer die Streckenteile richtig verbunden hat, kontrolliert der Veranstalter anhand der Bordkarte über die Reihenfolge der Einträge. Macht der Teilnehmer beim Verbinden der Aufgabenteile Fehler, so ergibt sich eine andere gefahrene Strecke und damit eine andere Reihenfolge der notierten Kontrollen, wofür dann Fehlerpunkte vergeben werden.

Für das Verbinden der Aufgabenteile in den Kartenausschnitten werden Vorgaben gemacht, die vom Veranstalter in den Durch-/Ausführungsbestimmungen beschrieben werden. Dies ist der sog. Fahrerbrief, der bei den Kartenaufgaben eine enorme Bedeutung hat. Hier wird festgehalten, nach welchen Regeln die Kartenaufgaben zu lösen sind. Es gilt der Grundsatz: Je mehr Regeln, desto komplexer und schwieriger ist die Lösung der Aufgaben.

Das korrekte »Lesen-Können« des Kartenmaterials ist somit nur die eine Herausforderung. Die richtige Interpretation und Umsetzung der Fahrleitervorgaben stellt die eigentliche »Kopfnuss« dar. Hier stimmt der alte Rallyefahrerspruch noch: »Das Gehirn sitzt rechts«. Der Beifahrer muss diese Aufgaben lösen und dem Fahrer ansagen. Im Rallyesport der 1960er Jahre war der Beifahrer der »Franzer«. Dieser Begriff entstammt der deutschen Fliegersprache im ersten Weltkrieg. Die Besatzung der Flugzeuge bestand aus dem Piloten und dem Navigator. Letzterer bestimmte den Kurs, indem er Geschwindigkeit und Position mithilfe einer Karte, einer Uhr und eines Kompasses berechnete.

Der Flugzeugführer erhielt den Namen Emil, der Beobachter den Namen Franz. Eine klare Analogie zum Rallye- und Oldtimersport. Aber auch in der Alltagssprache sagt man immer noch »ich habe mich verfranzt«, wenn man sich verfahren hat.

Aber zurück zu unseren Fahrten. Wir überfliegen keine Schlachtfelder, sondern befahren hoffentlich sehr friedliche und schöne Gegenden. Bei den Kartenaufgaben gibt es nun einige sehr zentrale Vorgaben in den Ausführungsbestimmungen/Fahrerbriefen, die im Folgenden vorgestellt werden.

Grundregeln

Immer StVO beachten

Diese Vorgabe erscheint trivial, hat aber in der Praxis enorme Bedeutung. Laut Karte mögliche Fahrtstrecken können vor Ort u.a. gesperrt, Einbahnstraßen, oder z.B. Anliegerstraßen sein. Dann ist eine Einfahrt nicht zulässig und die Idealstrecke muss ab diesem Punkt neu ausgearbeitet werden.

Kürzeste Strecke

Grundsätzlich gilt, dass Aufgaben immer auf dem kürzesten Weg von Aufgabenteil zu Aufgabenteil

zu lösen sind. Von dieser Regel wird öfters abgewichen. Dann kann auch z.B. die zweitkürzeste Strecke, etc. verlangt werden.

Vollständiges Befahren der Aufgabenteile

Zum Lösen eines Aufgabenteils ist dieses einmal vollständig vom Anfang bis Ende zu befahren. Ggf. ist es aber zulässig, Aufgabenteile auch mehrfach zu befahren, um zu anderen Aufgabenteilen zu gelangen. Dann kann dies auch nur teilweise erfolgen.

Wendeverbot

Es gilt ein durchgehendes Wendeverbot. D.h. zum Auffinden der Idealstrecke ist ein Wenden nicht erforderlich. Eine Ausnahme bilden sogenannte Wendekontrollen im Ori-Sport. Sofern man sich verfahren hat, ist Wenden natürlich erforderlich und erlaubt.

Nur doppelinnige Straßen

Fast immer gilt, dass nur doppelinnige Straßen zur Verbindung benutzt werden dürfen, die untereinander angebunden sind. In Karten gibt es auch Wege, die nur mit einer Linie oder mit einer Linie und daneben einer unterbrochenen Linie gezeichnet

Es ist nicht nur ein Auto ...



...es ist deine Leidenschaft.

LIEBHABERFAHRZEUGE RICHTIG VERSICHERN.

Versicherungslösungen
für Klassiker und
Premiumfahrzeuge.

Herzens-
sache

LEIDENSCHAFT
VERSICHERT!

Sicher.
Flexibel.
Persönlich.

Wir beraten Sie gerne:

Gothaer Versicherungen
Norbert Börner

Telefon 0172 73178 87
norbert.boerner@gothaer.de

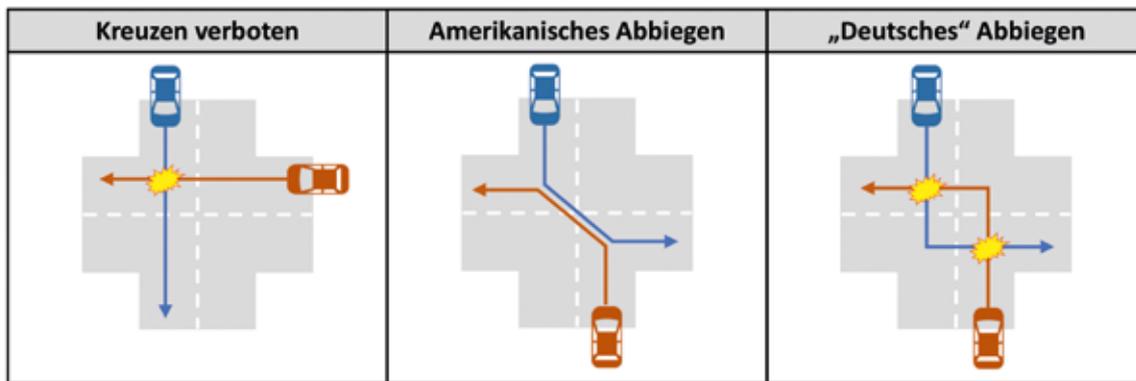


Abbildung 1:
Kreuzungs-
verbot und
amerikanisches
Abbiegen.

sind. Diese sind aber meist Rad- oder Fußwege, die i.d.R. nicht befahrbar sind. »Angebinden« bedeutet, dass eine Verbindung zwischen den Straßen besteht. Die Manipulation der Doppellinigkeit ist ein sehr beliebtes Mittel im Oldtimersport. Es werden dann die Kartenausschnitte entsprechend retuschiert.

Einbahnstraßenprinzip

Weit verbreitet ist das sogenannte »Einbahnstraßenprinzip«. Gegen eine einmal gefahrene Richtung darf im späteren Veranstaltungsverlauf nicht mehr gefahren werden. Das Einbahnstraßenprinzip kann für die gesamte Veranstaltung, eine Etappe oder auch nur die aktuelle Aufgabe gelten. Entsprechende Hinweise finden sich dann in den Fahrtunterlagen.

Kreuzen verboten

Das Kreuzungsverbot gilt analog zum Einbahnstraßenprinzip. Es ist dann verboten, die einmal gefahrene Strecke im weiteren Verlauf der Veranstaltung zu kreuzen. Das sog. »Amerikanische Abbiegen« ist aber i.d.R. erlaubt. Auch dieser Begriff ist nur historisch zu verstehen.

Amerikanisches Abbiegen erlaubt

Beim Amerikanischen Abbiegen darf an einer Kreuzung, an der man schon einmal gewesen ist, wieder links abgebogen werden. Man verstößt dann nicht gegen das Einbahnstraßenprinzip bzw. das Kreuzungsverbot. Beim (zumeist nicht näher spezifizierten) »Nicht-Amerikanischen Abbiegen« wäre das hingegen der Fall (siehe Abbildung 1). Diese Bestimmung ist in der Tat sehr speziell, da der Begriff des »Amerikanischen Abbiegens« im allgemeinen Sprachgebrauch, auch unter Automobilisten, nicht mehr vorkommt. Im Gegenteil -nach Straßenverkehrsordnung ist das Amerikanische Abbiegen sogar vorgeschrieben: »Einander entgegenkommende Fahrzeuge, die jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voreinander abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der

Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.« (§9, Absatz 4, StVO) Aber, das macht den Reiz des Oldtimersport auch aus: Eine eigene Welt mit vielen historischen Bezügen, die sich oftmals nur mit der Zeit erschließen.

Lösung nach Karte

Die Karte ist ein Abbild der Natur und kann lückenhaft oder veraltet sein. Wird die Lösung nach Karte vorgegeben, dann gelten Wege, die nicht in der Karte eingezeichnet sind, als nicht vorhanden. Diese dürfen somit nicht für die Lösung der Aufgabenstellung genutzt werden.

Lösung nach Natur

Die »Lösung nach Natur« ist das Gegenstück zur »Lösung nach Karte«. Beide Vorgaben können auch kombiniert werden. Bei der Lösung nach Natur können alle Wege befahren werden, die vor Ort real vorhanden sind. Oftmals ist das der Fall bei Streckenverläufen über Höfe, Werksgelände oder Parkplätze, die in der jeweiligen Karte nicht eingezeichnet sind.

Praxisbeispiele

Mit diesen Grundregeln lassen sich dann schöne Aufgaben »basteln«. Einige typische Fälle bzw. Fallen möchte ich nun vorstellen. Die (vermeintlich) einfachste Form der Kartenaufgabe ist die **Streckenskizze mit durchgezogener Linie**. Hier muss man keine Aufgabenteile verbinden, sondern »nur« dem markierten Verlauf folgen. Viele der o.g. Grundregeln finden somit keine Anwendung (z.B. Einbahnstraßenprinzip). Doch auch hier können potenzielle Fehlerquellen eingebaut werden. Dies sind insbesondere kleine Unsauberkeiten, Ecken, oder auch »Schwänzchen«, die im Streckenverlauf eingezeichnet sind und die man unterwegs dann gerne übersieht. Daher ist auch bei den durchgezogenen Linien deren Verlauf im Detail sehr genau zu prüfen, ggf. unter Zuhilfenahme einer Lupe.

Abbildung 2:
Beispiel für
Aufgabe mit
durchgezogener
Linie.



Abbildung 3:
Beispiel für eine
einfache
Skizzenaufgabe.



Häufiger als die durchgezogenen Linien erfolgt die **Streckenführung mittels Aufgabenteilen**. Bei dieser Aufgabenstellung werden verschiedene Pfeile, Striche und Punkte in einem Kartenausschnitt dargestellt. Pfeile sind zur Lösung der Aufgabe immer in Pfeilrichtung zu befahren, bei Strichen ist die Fahrtrichtung in Abhängigkeit von der Aufgabenstellung zu wählen, d.h. diese können grundsätzlich in beide Richtungen befahren werden. Punkte sind ähnlich anzufahren wie Striche, hierbei ist es jedoch häufig der Fall, dass der Punkt vor Ort in Natur nur aus einer Richtung angefahren werden kann (z.B. auf einem Parkplatz).

In einer Aufgabe können mehrere Skizzenanteile ohne Nummerierung enthalten sein, es kann jedoch auch jeder Skizzenanteil einzeln durchnummeriert sein. Sind in einer Aufgabe mehrere Skizzenanteile enthalten, so wird teilweise der erste zu fahrende Skizzenanteil mit A = Anfang und der letzte zu fahrende Skizzenanteil mit E = Ende beschriftet. Die Reihenfolge der restlichen Aufgabenteile ergibt sich dann i.d.R. aus der kürzesten Verbindung von Aufgabenteil zu Aufgabenteil.

Hier sind jedoch auch die sonstigen Vorgaben der Aufgabenstellung im Fahrerbrief zu beachten. Ist kein Aufgabenteil mit A bezeichnet, so ist vom Ende der vorhergehenden Aufgabe die kürzeste Verbindung zum nächstliegenden Aufgabenteil der neuen Aufgabe zu ermitteln.

Eine zusätzliche Variante dieser Aufgabenstellung besteht darin, dass nur einzelne Skizzenanteile mit einer Zahl, d.h. mit der laufenden Nummer innerhalb der Aufgabe, bezeichnet sind. In diesem Fall ist z.B. der mit 4 bezeichnete Aufgabenteil zu lösen. Wird ein Aufgabenteil mit A bezeichnet, so ist dies identisch mit der Zahl 1.

Mit dieser Darstellung, und den eingangs dargestellten Grundregeln, lassen sich nun vielfältigste Aufgaben erstellen. Ein einfaches Beispiel findet sich in Abbildung 3.

Eine beliebte »Gemeinheit« bei den Skizzenaufgaben ist die sogenannte **Überlappung**. Eine Überlappung ergibt sich, wenn das Ende des aktuellen Fahrauftrages gem. Skizze nach dem Anfang des nächsten Fahrauftrages liegt. Sie wird i.d.R. in zwei unterschiedlichen, auf einander folgenden Kartenbildern dargestellt.

Hier muss man zunächst erkennen, dass es sich um zwei verschiedene Aufgabenstellungen handelt. Dann ist der kürzeste Weg vom Ende des ersten Aufgabenteils zum Anfang des nächsten Aufgabenteils zu fahren. In der Praxis wird man an solchen Stellen eine wie auch immer geartete Schleife fahren müssen, wie auch unser Beispiel zeigt (Abbildung 4).



Abbildung 4: Beispiel für Aufgabenstellungen mit einer Überlappung.

Auch mit **Kartenfehlern** wird, insbesondere bei anspruchsvolleren Aufgabenstellungen, gerne gearbeitet. Die Bezeichnung deutet nicht auf eine wirklich fehlerhafte Karte hin, sondern bedeutet vielmehr, dass die Kartendarstellung nicht der aktuellen Situation in der Praxis, also »in Natur« entspricht. Das kann daran liegen, dass der Veranstalter bewusst eine alte Karte verwendet oder die Karte

wurde regelrecht manipuliert. Die Aufgabenstellung lautet dann stets, nach Karte (nicht nach Natur) zu fahren. Und die Herausforderung besteht darin, die Abweichungen in der Natur von der Karte beim Befahren der Strecke zu erkennen und umzusetzen. Hierzu vier Beispiele (s. Abbildungen 5 bis 8, diese Darstellungen sind dem Buch von Klaus Buhlmann entnommen, siehe Literaturempfehlungen).

Karte	Skizze	Natur	Kontrolle
▪ Schwach links, dann 90° Grad rechts und wieder 90° Grad links	▪ Dito	▪ Die Karte stellt nur den alten Straßenverlauf dar ▪ Neuer Straßenverlauf: leicht rechts	▪ Kontrolle am alten Straßenverlauf, der bei der Fahrt in der „Natur“ gerne übersehen wird

Abbildung 5: Kartenfehler, Beispiel 1.

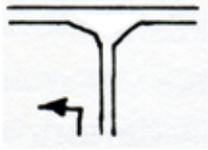
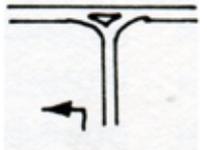
Karte	Skizze	Natur	Kontrolle
▪ Lang gezogene Linkskurve	▪ Dito	▪ Es gibt zwei parallele Streckenverläufe mit fast identischem Radius ▪ z.B. alte Straße ist heute ein Parkplatz	▪ Kontrolle steht auf der alten Straße (Parkplatz), ggf. nur durch Leitplanke getrennt

Abbildung 6: Kartenfehler, Beispiel 2.

Karte	Skizze	Natur	Kontrolle
▪ Linkskehre	▪ Linkskehre, jedoch kürzer und zweimal 90°-knickend	▪ Kehre im Straßenverlauf sowie zusätzlich (Feld-) Weg, der die Kehre abkürzt	▪ Kontrolle auf dem (Feld-) Weg

Abbildung 7: Kartenfehler, Beispiel 3.

Abbildung 8:
Kartenfehler,
Beispiel 4.

Karte	Skizze	Natur	Kontrolle
			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T-Stück links ▪ Auffallend „breite“ Einmündung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwach rechts, dann spitz links 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Natur kleines Dreieck (Baum, Verkehrsinseln, etc.) in der Einmündung vom T-Stück 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dreieck ist auszufahren, dort steht dann die Kontrolle

Der Unterschied von »alter Karte« und heutiger Natur ist der neue Straßenverlauf. Im Laufe der Zeit wurden Straßenverläufe insbesondere begradigt, so dass alte Straßenteile entstanden, die heute oftmals als Parkplätze genutzt werden. Beispiel 1 stellt so einen Fall dar. Hier muss man erkennen, dass eine Schleife zu fahren ist. Sieht auf dem Papier am Schreibtisch noch recht einfach aus. In der Natur, während der Fahrt, werden solche kleinen Ecken aber gerne übersehen, da man »einfach« dem Straßenverlauf folgt.

Sehr »tricky« können alte Straßenverläufe dann sein, wenn sie in einer Kurve liegen (siehe Abbildung 6). Hier kann man den Unterschied im Kartenbild bzw. der Skizze oftmals nur erahnen. Ein Patentrezept zur Lösung gibt es nicht. Als erfahrener Teilnehmer erkennt man solche Stellen -hoffentlich- und kann dann vor Ort überlegen, was »der Fahrleiter wohl gemeint haben könnte«. Klaus Buhlmann hat hierzu schon 1980 geschrieben: »Veranstalter sollten auf solche üblen Tricks verzichten«. Leider tun sie das bis heute nicht, was im Rahmen von Ergebnisaushängen und Musterlösungen regelmäßig für Diskussionen sorgt. Auch die gehören zum Oldtimersport dazu...

Kurvige Straßenverläufe können auch noch anders genutzt werden, siehe Abbildung 7. Auch hier darf der Teilnehmer nicht einfach dem Straßenverlauf folgen, sondern muss die kürzere Variante erkennen.

Extrem beliebt sind Kartenfehler im Zusammenhang mit Straßen-Einmündungen. Das wird i.d.R. eine Art T-Stück sein, wie in unserem 4. Beispiel. Kaum eine anspruchsvolle Oldtimerfahrt oder Ori kommt ohne eine derartige Aufgabe aus. Hier gilt es zu erkennen, dass die kürzeste Strecke (links an der Insel vorbei) falsch wäre, da man einen Teil der geforderten Strecke auslassen würde. Daher muss man »einmal um die Insel rum« – dort wird dann die Kontrolle zu finden sein. Diese wird an solchen prägnanten Stellen gerne auch einmal kunstvoll »versteckt« (z.B. in einer Obstkiste), so dass sie nur bei der direkten Vorbeifahrt auf der korrekten Strecke erkannt werden kann.

Fazit

Die Beispiele zeigen, wie vielseitig die Kartenaufgaben bzw. Skizzenteile sein können. Das macht den Reiz dieser Aufgabenstellungen aus. Eine gewisse Neigung zur Tüftelei und vor allem der präzise Blick für das kleinste Detail sind sicherlich gute Voraussetzungen, um hierbei Spaß zu haben. Generell kann in unserer kleinen Serie nur das theoretische Grundwissen vermittelt werden (und auch das nur in Ansätzen). Es geht vielmehr darum, das Interesse an diesen Veranstaltungen zu wecken und zu fördern. Fehlerfrei wird niemand auf Anhieb fahren. Der eigentliche Lernvorgang findet in der Praxis statt und kann sich, je nach Talent, auch über einige Jahre erstrecken. Das sollte aber weniger abschrecken, sondern eher dem Ansporn dienen. Denn nach jeder Fahrt ist man wieder schlauer geworden. Learning by driving – viel besser kann Freude am Fahren nicht gestaltet werden.

Literaturempfehlungen:

Klaus Buhlmann (1980), *Der Copilot im Rallyesport*, S. 75-95 (ein echter »Klassiker«, nur noch antiquarisch erhältlich).

Frank Schäfer (2020), *Erfolgreich unterwegs bei Oldtimer- und Youngtimer-Rallyes*, S. 67-101.

Peter Beckers (2014), *Ratgeber für Oldtimer- und Orientierungsfahrten*, herausgegeben vom MSC Huchem-Stammeln, S. 11-17. Vgl.

Internet: www.ori-sport.de/MS/index_btm_files/Ori_Ratgeber_2014.pdf.