

Autor: Frank Schäfer

Abbildungen: Frank Schäfer

# Serie: Freude am Fahren

## Historische BMW fahraktiv bewegen

**Teil 5: Der leidige Papierkram-Fahrtunterlagen** In den letzten Teilen von »Freude am Fahren« haben wir uns intensiv mit den verschiedenen Aufgabenstellungen beschäftigt. Diese sind das »Salz in der Suppe« einer Fahrt und machen deren besonderen Reiz aus. Nun wollen wir den Blick auf die Unterlagen lenken, die bei einer Oldtimer-Veranstaltung Verwendung finden.

Gerade für Neulinge im Oldtimersport kann der vielfach anzutreffende »Formalkram« eine nicht zu unterschätzende Hürde darstellen. Vor allem, da die Dinge z.T. deutlich komplexer und unverständlicher dargestellt werden, als sie eigentlich sind. Das klingt übertrieben? Nun, hierzu in aktuelles Beispiel – ein Auszug aus einer Ausschreibung für eine Fahrt im Herbst 2023:

»Die tourensportliche Oldtimerfahrt Musterdorf Klassik wird nach folgenden Bestimmungen durchgeführt:

- FIVA Veranstaltungsrichtlinien Annex 3 »Gleichmäßigkeitsveranstaltungen«
- Bestimmungen dieser Ausschreibung einschließlich evtl. noch zu erlassener Durchführungsbestimmungen, Bulletins und Ergänzungen
- Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO)
- Straßenverkehrszulassungsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVZO)
- Anti-Doping-Bestimmungen des DOSB und der NADA
- Auflagen der Genehmigungsbehörden«

Googelt man einen »FIVA Annex 3«, dann versteckt sich dahinter ein neuseitiges, englischsprachiges Dokument »STANDARD RULES FOR REGULARITY EVENTS«. Die ersten

potenziellen Interessenten ohne Vorahnung oder mit nur wenig Mut treten hier wahrscheinlich schon von ihrem Interesse an dieser Fahrt zurück. Was hat nur der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) mit einer einfachen Oldtimerrallye zu tun? Und was macht die Nationale Anti-Doping Agentur Deutschland (NADA) hier? Ich zitiere einen befreundeten Fahrtleiter aus dem Sauerland: »Als Neuling hätte ich schon keine Lust mehr, wenn ich all’ das lese mit den ganzen Abkürzungen und Fachausdrücken«.

Das kann man nachvollziehen, denn hier wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen: Die o.g. Bestimmungen sind den Regularien für internationale Bestzeit-/Rallye-Veranstaltungen entnommen. Direkt im »Annex 3« steht auch, dass dieser nur

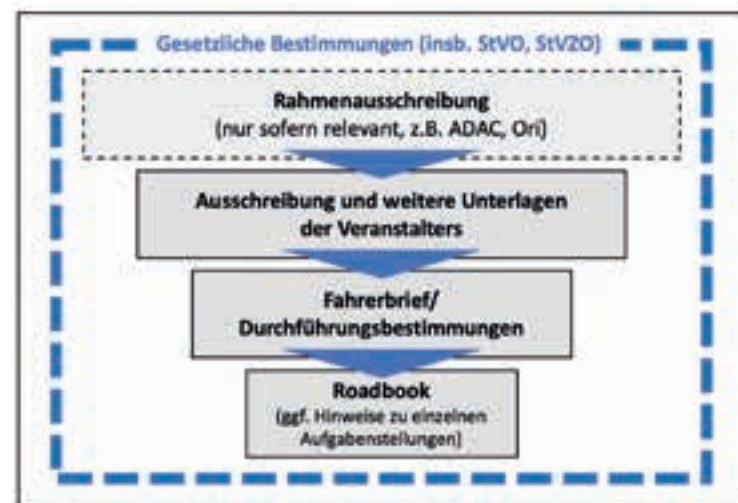


Abbildung 1: Hierarchie relevanter Fahrtunterlagen.

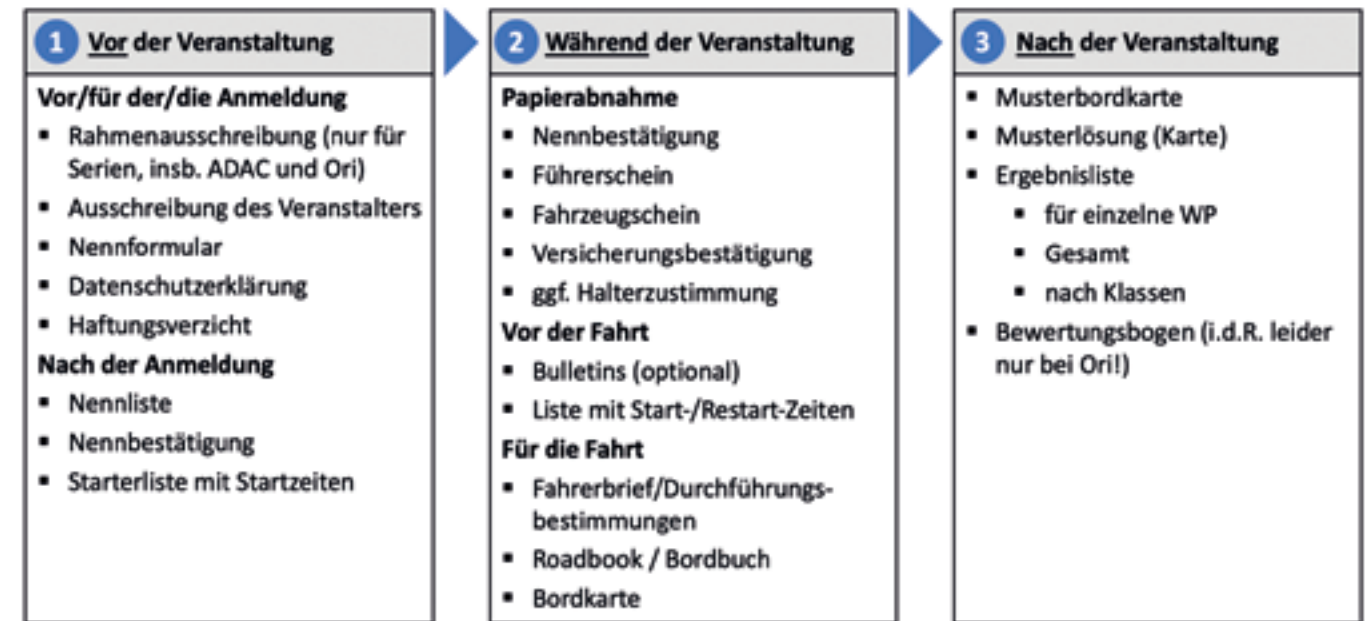


Abbildung 2: Überblick einschlägiger Unterlagen bei einer Oldtimerveranstaltung.

für offizielle FIVA Veranstaltungen (»Fédération Internationale des Véhicules Anciens«) gilt. Oftmals wird im Rahmen von Ausschreibungen bzw. Nennungen auch nach einer sog. »FIVA-ID-Card« gefragt. Die kann man als normaler Oldtimerbesitzer genauso vergessen, wie den Großteil der o.g. Bestimmungen. Sie sind schlicht und einfach nicht relevant. Denn bei einer kleinen Oldtimerfahrt mit 75 Alltagsoldtimern im beschaulichen Musterdorf wird niemand von der FIVA anwesend sein, kein Abgesandter vom Olympischen Komitee und auch kein Drogenhund der NADA.

Sicherlich ist das ein besonders plakatives Beispiel, aber keinesfalls ein untypisches. Es geht aber auch einfacher.

Grundsätzlich gilt eine gewisse Hierarchie der einschlägigen Regelungen (vgl. Abbildung 1). Das Recht und Gesetz bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen und öffentlichen Straßen zu beachten sind, ist eine Selbstverständlichkeit. Daher braucht es auch -eigentlich- keine besonderen Hinweise auf StVO und StVZO.

Was bei einer Oldtimerveranstaltung typischerweise betreffend Papierkram, Formalismen und Regularien anzutreffen ist, soll im Folgenden erläutert werden.

Hilfreich ist eine zeitliche Gliederung: Wann kommen die entsprechenden Regularien zum Einsatz? Wann werden welche Unterlagen benötigt? Vor, während, oder nach der Veranstaltung? Siehe hierzu Abbildung 2.

### 1.) Vor der Veranstaltung

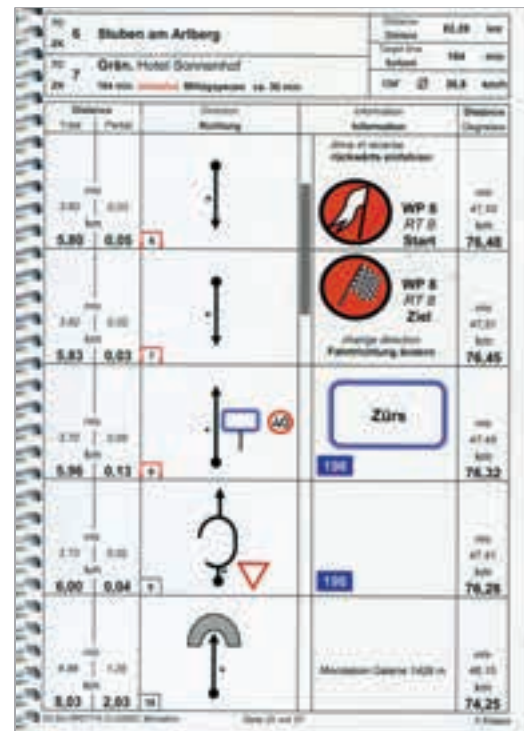
Zeitlich gesehen vor einer Veranstaltung werden Unterlagen benötigt, die der Ausschreibung und der Nennung (so nennt man die Anmeldung in Oldtimerkreisen) dienen. Zudem wird es Werbematerial der Veranstalter geben (früher Flyer, heute Postings in Sozialen Medien), was hier aber nicht betrachtet werden soll.

Für seriengebundene Veranstaltungen (z.B. ADAC Classic Revival Pokal, Oldtimer Cup Westfalen Lippe, West OM, etc.) gibt es sog. Rahmenausschreibungen. Diese gelten nur für Veranstaltungen, die bei diesen Serien in die sog. Cup-Wertung einbezogen werden. Geregelt wird in den Rahmenausschreibungen im Wesentlichen, wie die Einzelwertungen in eine Gesamtwertung überführt werden. Bei den Orientierungsfahrten geben die Rahmenausschreibungen z.T. aber auch die Regeln für die Aufgabenstellungen recht detailliert vor. Das wird hingegen bei den ADAC-Veranstaltungen sehr locker gehandhabt. Bei Letzteren haben die Fahrtleiter viele Spielräume für die Aufgabenstellungen ihrer Fahrten, die auch gerne genutzt werden – nicht immer zur Erbauung der Teilnehmer.

Eine wesentliche Bedeutung hat die Ausschreibung für die jeweilige Veranstaltung. Hier werden alle Eckdaten, die eine Fahrt ausmachen, veröffentlicht. Das sind sowohl inhaltliche als auch rechtliche Aspekte. Als Teilnehmer interessiert man sich vor allem für den jeweiligen Charakter einer Veranstaltung: Was gib es für Aufgaben? Wie ist die Streckenlänge? Oder auch, was soll der Spaß kosten, wie hoch ist das Nenngeld?



Beispiel Roadbook mit Kartenskizze



Beispiel Roadbook mit Chinesendarstellung

Für den Veranstalter sind jedoch die rechtlichen Aspekte sehr wichtig: denn es gibt viele gesetzliche, haftungsrechtliche und behördliche Aspekte, die abgedeckt sein müssen, damit der Veranstalter kein übergroßes Risiko eingeht. Es ist gut zu wissen, dass eine solche Fahrt/Veranstaltung genehmigungspflichtig ist. D.h. es gibt irgendwo eine Behörde, in der ein Sachbearbeiter (m/w/d) auf Basis der Aktenlage entscheidet, ob die Fahrt, wie vom Organisations- und Fahrtleiter geplant, über die Bühne gehen darf. Das ist keine Petitesse, denn in diesen behördlichen Biotopen sitzen heutzutage nicht nur Freunde des Automobilisten. Insofern ist es folgerichtig, dass viele behördliche/regulatorische Bestimmungen in die Ausschreibung aufgenommen werden müssen. Und sei es der Hinweis auf die StVO oder dass es nicht um das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten geht. Das ist Veranstalter und Teilnehmern klar, aber die Behörden wollen solche Sätze in den Unterlagen stehen sehen.

Den Teilnehmer interessiert mehr die Auslegung der Fahrt durch den Fahrtleiter. Auch das ist ein wesentlicher Punkt, denn wie wir schon in den ersten beiden Teilen unserer Serie gesehen haben (vgl. CN Heft 02/2022 und 03/2022), gibt es eine enorme Spannweite ganz verschiedener Aufgaben. Im Rahmen der Ausschreibung begegnen wir den Aufgabentypen mit Begriffen wie: Ausfahrt, Oldtimerwandern, Touristisch, Tourensportlich,

Sportlich, Gleichmäßigkeitsrallye, Orientierungsfahrt, etc. (siehe Tabelle auf Seite 44 in CN Heft 02/2022). Der Charakter einer Fahrt ist in den Ausschreibungsunterlagen i.d.R. eher knapp beschrieben und könnte z.B. so lauten:

»Es handelt sich um eine tourensportliche Oldtimerfahrt über ca. 165 km, aufgeteilt in 2 Etappen. Aufgabenstellung ohne besondere Anforderungen (Roadbook mit Chinesenzeichen, Kartenskizzen oder Bildbeschreibungen). Gleichmäßigkeitsprüfungen mit einem Schnitt von max. 35 km/h.

Gewertet werden das Auffinden der Strecke und die gleichmäßige Fahrweise sowie Sonderaufgaben. Bei dieser Veranstaltung kommt es nicht auf das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten an.«

Den zweiten Absatz kann man ignorieren, denn er ist aufgrund der behördlichen Vorgaben (siehe oben) quasi Pflicht. Interessanter sind die anderen Ausführungen: Streckenlänge, zwei Etappen (also eine Mittagspause), Aufgabenstellungen mit Orientierungsaufgaben und Zeitprüfungen (z.B. »Fahren Sie 180 Meter in 25 Sekunden!«). Was »Bildbeschreibungen« sein sollen, bleibt unklar, da es diesen Begriff eigentlich nicht gibt. Es könnten Bildersuchaufgaben gemeint sein – das würde aber zum tourensportlichen Charakter der Fahrt nicht passen. Insgesamt scheint es sich aber um

eine Tagesveranstaltung mit einer üblichen, nicht übertriebenen Streckenlänge sowie einem guten, ebenfalls typischen Aufgabenmix zu handeln.

Weitere für den Teilnehmer interessante Details einer Ausschreibung sind:

- Ort der Veranstaltung (ggf. abweichende Orte für Start und Ziel: wichtig zu wissen, wenn das Team getrennt an- und abreisen will oder muss)
- Ungefährer zeitlicher Ablauf
- Zugelassene Fahrzeuge (z.B. Baujahresbeschränkungen: Oldtimer oder auch Youngtimer)
- Maximale Anzahl teilnehmender Fahrzeuge
- Nenngeld-Höhe
- Leistungsumfang (z.B. Art der Verpflegung, Pokale, Plaketten, Aufkleber, Rallieschilder, etc.)
- Fristen für die Anmeldung

Dann gibt es noch Hinweise auf die Auswertung und allgemeine Regeln, z.B. bei Zeit-Wertungsprüfungen. Auch an dieser Stelle trifft man oftmals etwas überkommene Bestimmungen, wie z.B. die Parc Fermé-Regel. Damit ist ein räumlich abgegrenzter Bereich bei einer (Profi-)Motorsportveranstaltung gemeint. Ziel des Parc Fermé ist es, dass die Wettbewerbsfahrzeuge unter Aufsicht und Zugriff der Rennleitung verbleiben, bis die Protestfrist abgelaufen ist. Unter Parc Fermé-Bedingungen sind keine Veränderungen an den Fahrzeugen gestattet. Beispielhaft hierzu die Bestimmung aus einer aktuellen Ausschreibung für eine Oldtimerveranstaltung:

»Alle Kontrollzonen (d.h. sämtliche Zonen, die zwischen dem ersten gelben Schild und dem letzten beigem Schild mit 3 Diagonalstreifen liegen) gelten als Parc Fermé. Innerhalb dieser Kontrollzonen darf nicht angehalten werden und der Aufenthalt darf nicht länger dauern als für die Durchführung der Kontrolle erforderlich ist.

Der erste Satz dieser Bestimmung ist überflüssig, denn im zweiten Satz wird die konkrete Folge des »Parc Fermé«-Status ausgeführt: Ein gutes Beispiel für die eingangs erwähnte unnötige Komplexität. Ich fahre nun seit ca. 10 Jahren Oldtimerrallyes und in der Praxis hat ein »Parc Fermé« dabei noch nie irgendeine Form von Relevanz gehabt. Sehr relevant ist allerdings die Bestimmung, dass

innerhalb von Kurz-Wertungsprüfungen bzw. bei Lang-WPs nach dem gelben Schild nicht mehr angehalten werden darf. Wer sich nicht daran hält, hat handfeste Wettbewerbsvorteile und müsste eigentlich bestraft werden. Ein solches (für mich unsportliches) Verhalten ist des Öfteren zu beobachten, bleibt jedoch in 99,9% der Fälle ohne Konsequenzen seitens der Veranstalter. Dann könnte man diese Regel auch gleich weglassen.

Ein weiteres schönes Beispiel für Bestimmungen, die offenkundig aus der Zeit gefallen sind, ist die folgende Passage aus einer ADAC-Ausschreibung im Jahr 2023:

»Unerlaubte Hilfsmittel: Der Einsatz von Begleitfahrzeugen sowie die Benutzung von Funkgeräten und Funktelefonen werden mit 100 Strafpunkten, im Wiederholungsfall mit Wertungsausschluss geahndet.«

Dieser Satz wurde jahrzehntelang immer wieder aus dem Vorjahr kopiert und niemand hat es für nötig befunden, die Ausschreibung auf den aktuellen Stand zu bringen. Novizen könnten vermuten, dass es sich hier um die Fahrt in einer Sanduhrklasse (elektrisch betriebene Geräte sind verboten) handelt, dem ist aber mitnichten so. Vor Ort wird diese Regel dann auch nicht überprüft und natürlich nutzen die Teilnehmer ihre Smartphones. »Begleitfahrzeuge« sind bei einer Oldtimerrallye auch noch nie gesehen worden: Eine weitere Bestimmung, die aus dem »echten« Ralliesport übernommen wurde. Kurios.

Zurück zu den Unterlagen. Ganz elementar ist natürlich das Nennformular. Hiermit meldet man sich an. Nennformulare werden heute eigentlich nur noch online über das Internet zur Verfügung gestellt. Man lädt sich dann das Formular als PDF-Dokument herunter, füllt es aus, scannt es wieder ein und schickt es dann per Mail (manchmal auch noch per Briefpost) an den Veranstalter. In immer mehr Fällen ist aber auch eine Online-Nennung über ein Internetformular möglich. Die Herausforderung ist, dass die Veranstalter gerne rechtsverbindliche Unterschriften der Teilnehmer haben möchten (oder müssen), um sich haftungsrechtlich abzusichern. Im Zweifel werden diese Unterschriften dann am Tag der Veranstaltung vor Ort bei der Papierabnahme nachgeholt.

Als Anlagen zum Nennformular dienen die (rechtlich erforderliche) Datenschutzerklärung und der Haftungsverzicht. Für den Teilnehmer lästig, für den Veranstalter aber im Zweifel überlebenswichtig.



Hat der potenzielle Teilnehmer nun auch noch das Nenngeld auf das in der Ausschreibung genannte Konto überwiesen, ist die Nennung erledigt und die erste Hürde zur erfolgreichen Teilnahme genommen.

Es folgt nun mit einem gewissen zeitlichen Abstand die Veröffentlichung der Teilnehmer in der sog. Nennliste. Auf der Internetseite des Veranstalters erscheint dann eine Tabelle mit den Namen und Fahrzeugen der Teams. Man bekommt somit eine Bestätigung, dass die Nennung auch eingegangen ist. Manche Veranstalter verschicken relativ zeitnah vor dem Veranstaltungstermine zusätzlich eine separate Nennbestätigung. Dies erfolgt aber erst dann, wenn auch die Zuteilung der Startnummern erfolgt ist. Die Fahrleiter gehen vermehrt dazu über, nur ein leeres Formular als Nennbestätigung über das Internet zur Verfügung zu stellen – jeder Teilnehmer muss dann seine Daten selber eintragen.

Einige wenige Tage vor der Veranstaltung wird dann die Starterliste veröffentlicht. Hier erfährt man die eigene Startzeit (sowie die der anderen Teams) und kann seine Anreise besser planen. Für eine Startzeit um 11:15 Uhr muss man z.B. nicht unbedingt schon um 08:00 Uhr im Autohaus erscheinen.

## 2.) Während der Veranstaltung

Am Tag der Veranstaltung führt der Weg an der Start-Lokalität (Gasthaus, Autohaus, Schützenhalle, ...) die Teilnehmer zu allererst zur sog. Papierabnahme. Hier prüfen Helfer des Veranstalters, ob die ganzen Formalitäten auch korrekt ausgefüllt wurden und alles seine Richtigkeit hat. In Zeiten von »Corona« wurde die Papierabnahme in vielen Fällen eher locker gehandhabt. Dies zeigt, wie es auch gehen könnten. Vor der Coronakrise – und auch jetzt wieder – wird bei der Papierabnahme jedoch oft sehr preußisch-korrekt agiert. Die Teilnehmer müssen in der Regel vorlegen:

- Ausgefüllte und korrekt unterschriebene (!) Nennbestätigung inkl. Haftungsverzicht und evtl. Datenschutzbestimmungen
- Führerschein des Fahrers
- Fahrzeugschein des Fahrzeuges

Zum Teil wird auch noch die Vorlage einer Versicherungsbestätigung für das Kraftfahrzeug verlangt. Aus meiner Sicht überflüssig, da ja nur zugelassene Fahrzeuge teilnehmen dürfen. Fährt man mit einem Oldtimer, der weder Fahrer noch

Beifahrer gehört, dann muss man von diesem Halter eine Bestätigung vorlegen, dass er die Teilnahme mit »seinem Oldie« genehmigt. Auch hier geht wieder um Haftungsfragen.

Die erfolgte Papierabnahme ist Voraussetzung, dass die Teilnehmer die Fahrunterlagen ausgehändigt bekommen.

Der nächste Schritt ist dann die technische Abnahme. Bei dieser bestehen noch recht große Bezüge zu den historischen Vorbildern. Denn bei den »echten« Rallyes mit Wettbewerbsfahrzeugen muss natürlich sichergestellt werden, dass die technischen Regeln auch eingehalten werden (siehe »Parc Fermé«). Bei unseren Hobbyfahrzeugen ist das nicht relevant. Daher beschränkt sich die technische Abnahme i.d.R. auf eine Sichtkontrolle des Fahrzeuges (ist es auch der Typ aus der Nennung?). Manchmal muss man noch die Blinker und das Licht betätigen, das war es dann aber auch schon. Allerdings gibt es auch hier gelegentlich unangenehme Ausreißer: Dann wird noch der Verbandskasten auf Gültigkeit geprüft oder eine fehlende Pluspolkappe an der Batterie bemängelt.

Nach derlei Abnahmen lockt oftmals das Frühstückbuffet oder – Ausschreibung beachten! – das »rustikale Frühstück« in Form von zwei geschmierten Brötchenhälften. Man sollte als Teilnehmer darüber aber niemals vergessen, einen Blick auf den Veranstalterausgang vor Ort zu werfen. Hier hängen manchmal sog. Bulletins, auf denen kurzfristige Ergänzungen oder Änderungen zum Ablauf der Veranstaltung bekannt gegeben werden. Hat man das übersehen, ist das eigenes Pech. Regelmäßig wird an dieser Stelle über sich kurzfristig ergebende Streckensperrungen, Umleitungen, etc. informiert. Hinterlistige Fahrleiter ändern über Bulletins aber auch gerne einfach mal einzelne Aufgabenstellungen ab - daher an dieser Stelle immer wachsam sein! Das gilt auch für die ausgehängten Listen mit den Start- und Restart-Zeiten. Auch dort kann es Änderungen im Vergleich zur Starterliste im Internet geben, z.B. wenn Klassen zusammengelegt werden oder Teilnehmer ausfallen.

Jetzt kann es endlich losgehen. Während der eigentlichen Fahrt gibt es drei zentrale Dokumente, die wirklich elementar sind:

- Fahrerbrief/Durchführungsbestimmungen
- Roadbook
- Bordkarte



Roadbook und Bordkarte unterwegs



Hinweis zur Dokumenten-Abnahme bei der Rallye Ruhrgebiet Classic.

Alles andere mag Formalismus und Bürokratie sein, aber hierbei handelt es sich wirklich um die drei zentralen Unterlagen (Dokumente) einer Veranstaltung, mit denen das Team auch »arbeitet«.

Im Fahrerbrief, oftmals auch Durchführungsbestimmungen genannt, stehen die für die Ausarbeitung der Strecke relevanten Regeln. Was ist erlaubt, was nicht? Diese Informationen sind insbesondere bei Orientierungsaufgaben zu beachten. Da man den Fahrerbrief i.d.R. direkt bei der Papierabnahme bekommt, sollte die Zeit bis zum eigenen Start damit verbracht werden, diesen intensiv zu studieren. Besonders wichtige oder auffällige Passagen können z.B. mit einem Textmarker gekennzeichnet werden.

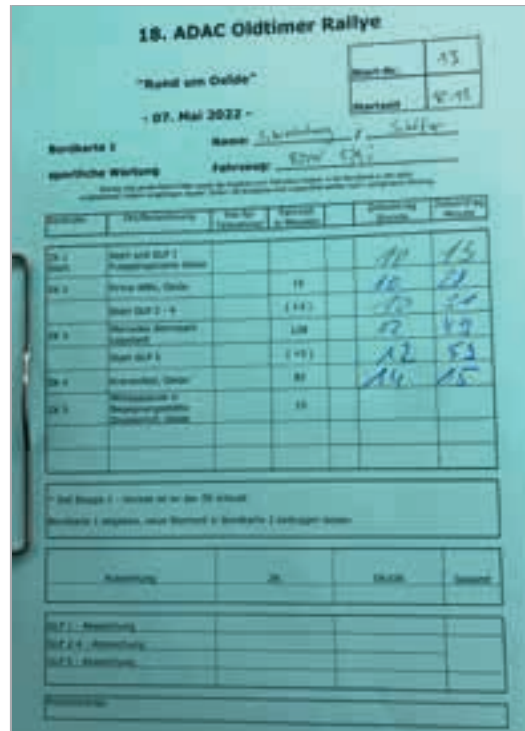
Die eigentlichen Fahraufgaben stehen im Roadbook (deutsch: Bordbuch) und können auf die in Ausgabe CN Heft 3/2022 erwähnten Arten dargestellt sein:

- Textbeschreibung
- Chinesenzeichen (Details siehe CN 04/2022)
- Kartenskizzen (Details siehe CN 01/2023)

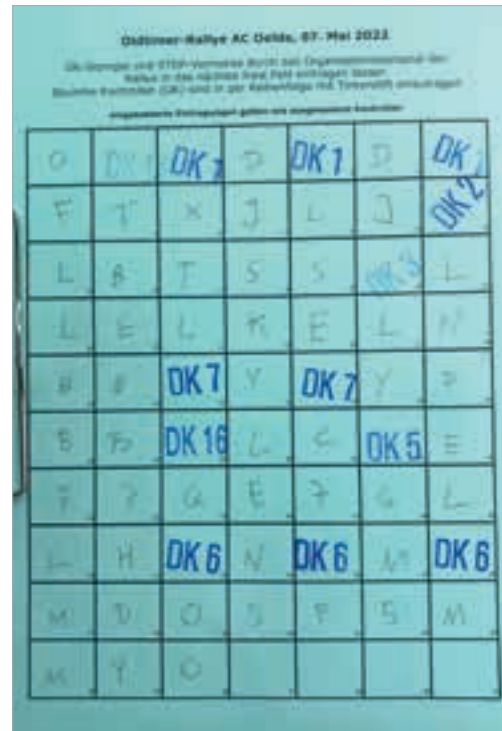
Der Beifahrer navigiert nun das Team mit Hilfe von Fahrerbrief und Roadbook. Der Fahrerbrief gibt vor, wie die Aufgaben zu interpretieren und anzuwenden sind. Ein Roadbook ohne Fahrerbrief ist wenig aussagekräftig, wenn man z.B. nicht weiß, ob nun Einbahnstraßenprinzip gilt – oder nicht.

Der korrekte Verlauf der Streckenführung wird vom Veranstalter bekanntlich mit Kontrollen überwacht (besetzte Stempelkontrollen, stumme Wächter/Baumaffen, ggf. Selbststempler). Diese Kontrollen werden in der Bordkarte notiert. Bei aller Digitalisierung: hier wird noch gefahren wie in der Blütezeit des Rallyesports in den 1960er und 1970er Jahren. Die Bordkarte ist daher DAS wichtigste Dokument während der Fahrt. Geht sie verloren, wird sie beschädigt oder – böse, böse – vom Team manipuliert, kann sich das (extrem) negativ auf die Wertung auswirken. Ohne Bordkarte keine Wertung!

Bei Ganztagesveranstaltungen gibt es fast ausnahmslos zwei Bordkarten: je eine für die Vormittags- und die Nachmittagsetappe. Jeweils im Ziel wird die Bordkarte abgegeben und die Auswertung kann beginnen. Man sollte vor der Abgabe mit dem Smartphone immer ein Foto von der eigenen Bordkarte machen. Das erleichtert später den Abgleich mit den ausgehängten Ergebnissen und –



Beispiel für eine Bordkarte (Vorderseite) mit Vermerken zu den Zeitkontrollen.



Beispiel für eine Bordkarte (Rückseite) mit notierten Kontrollen.

falls nötig – hilft es auch bei etwaigen Diskussionen mit der Fahrleitung.

### 3.) Nach der Veranstaltung

Nach der Zielankunft beginnt für das Auswertungsteam auf der Veranstalterseite der eigentliche Stress. Nach wie vor sind 99% der Veranstaltungen so angelegt, dass es am selben Tag noch eine Auswertung und eine Siegerehrung gibt. Daher muss die Auswertung unter Zeitdruck stattfinden, was Fehler natürlich begünstigt. In der Regel wird die mehr oder weniger lange Wartezeit, die für die Teams nun folgt, mit einem gemeinsamen Abendessen überbrückt. Das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Phase einer Fahrt immer wieder eine Hängepartie bedeutet, insbesondere wenn im Rahmen der Auswertung Fehler und Probleme auftauchen und sich die Auswertung somit verzögert. Im Extremfall kann die Wartezeit auf die Ergebnislisten und die Siegerehrung dann länger dauern als die eigentliche Fahrt! Anknüpfen im Ziel um 17 Uhr und Siegerehrung gegen 22:30 Uhr? Passiert häufiger, als man denken sollte.

Auch wenn es immer wieder vorkommt, dass Fahrleiter anders verfahren, werden bei »guten« Veranstaltungen zunächst die Musterbordkarten und Musterlösungen ausgehängt. Hier kann das Team anhand der eigenen Aufzeichnungen einen ersten

Ableich vornehmen und seine Chancen taxieren. Später werden die Ergebnislisten für die einzelnen Wertungsprüfungen veröffentlicht. Auf dieser Basis ergeben sich die aggregierten Ergebnisse je Klasse und Gesamt.

Es empfiehlt sich, die Aushänge intensiv zu studieren und auch Fotos davon zu machen. Denn der gesamte Auswertungskomplex kann als Achillesferse der lizenzfreien Oldtimerveranstaltungen betrachtet werden. Immer wieder passieren (unter Zeitdruck) Fehler, was natürlich sehr menschlich, aber für die Teilnehmer auch sehr ärgerlich ist. Es sei daher angeraten, mögliche Auffälligkeiten und Unstimmigkeiten bei den Ergebnisaushängen anzusprechen. »Gute« Fahrleiter werden dies zwar auch nicht gerne hören (wer macht schon gerne Fehler), dafür aber im Endeffekt doch dankbar sein. Leider gibt auch die andere Fraktion: Bei dieser wird im Rahmen der Ergebnisauswertung bewusst mit Intransparenz gearbeitet, damit evtl. Fehler nicht auffallen und den Ablauf stören. Eine Siegerehrung ohne vorherigen Aushang der Ergebnislisten (was immer wieder vorkommt) ist für mich ein Unding. Hier ist die Wahrscheinlichkeit von gewissen »Unstimmigkeiten« sehr groß. Bei den ADAC-Wertungsläufen ist es aber z.B. vorgeschrieben, dass nach dem Aushang der Ergebnislisten eine Frist von 30 Minuten gewährt wird. Erst wenn dann

keine Rückfragen mehr bestehen, wird die Siegerehrung gestartet. So sollte es immer sein!

In diesem Zusammenhang findet sich immer wieder die Bestimmung »Proteste sind nicht zugelassen«. Auch das ist eine Formulierung aus dem historischen Profi-Rallye-Sport. Ein Protest oder auch Einspruch wurde schriftlich eingereicht, z.B. gegen die technischen Besonderheiten eines Konkurrenzfahrzeuges oder auch gegen die Wertung. Dann musste der Veranstalter diesem Protest offiziell nachgehen und ggf. eine zeitaufwändige Untersuchung einleiten. Wie auch Klaus Buhlmann in seinem Buch beschreibt, kam es im Rallye Clubsport der ausgehenden 1970er Jahre zu einer regelrechten Protestwelle bei den Veranstaltungen. Daher mussten protestierende Teams eine »Einspruchsgebühr« (ca. 30,00 bis 50,00 DM) bezahlen. Diese wurde als Abschreckungsmaßnahme nur erstattet, wenn dem Protest stattgegeben wurde. Sowas passiert im heutigen Oldtimer-Rallyesport, zumindest in diesem Umfang, nicht mehr. Aber es gibt immer wieder Teams, die durch hartnäckiges Fragen oder Insistieren beim Fahrleiter nach Zieleinlauf das

Ergebnis noch in ihrem Sinne beeinflussen wollen, auch wenn sie es eigentlich besser wissen. Meine Empfehlung: bei Unklarheiten oder möglichen Fehlern die Verantwortlichen ruhig und höflich, aber auch nachdrücklich ansprechen. Dabei Worte wie »Einspruch« oder »Protest« vermeiden. Auch sollte man bedenken, dass nicht nur Fahrleiter, sondern insbesondere auch Teilnehmer Fehler machen...

Als Best Practice kann man die Vorgehensweise bei den reinen Orientierungsfahrten sehen: hier herrschen maximale Transparenz und Fairness. Es gibt immer eine Musterlösung am Tag der Veranstaltung und, was ich besonders schätze, es wird auch explizit das Feedback der Teilnehmer abgefragt. Hierzu dient ein standardisierter Feedbackbogen. Die Ergebnisse dieser Teilnehmerbewertungen werden veröffentlicht. Hiervon könnten sich die Veranstalter der ein oder anderen Oldtimerfahrt eine dicke Scheibe abschneiden.



Navigation mit dem Roadbook: Was hat der Fahrleiter hier wohl gemeint?

### Stichwort Feedback:

Berichte zu aktuellen Oldtimerveranstaltungen finden sich im Internet an diversen Stellen, u.a. hier: <https://www.frankschaefer.info/start/veranstaltungsberichte/> <https://www.msduelken.de/berichte/> <http://www.ecurie-aachen.de/berichte>

### Literaturempfehlungen:

Klaus Buhlmann (1980), *Der Copilot im Rallyesport*.  
Frank Schäfer (2020), *Erfolgreich unterwegs bei Oldtimer- und Youngtimer-Rallyes*, S. 28-39.