

Erklärungen für sportliche Karten- und Orientierungsaufgaben

Für die touristischen Klassen haben wir das Lesen der Streckenbeschreibung durch Chinesenzeichen beschrieben, die einfachste Art der Wegbeschreibung. Was aber wird in der sportlichen Klasse an „Mehr“ gefordert?

Nun, die Antwort steht bereits im Flyer der Veranstaltung, Fahren nach Karte mit Aufgabenteilen und leichte bis mittlere Orientierungsaufgaben. Was kann ich mir darunter vorstellen ?

Es findet sich im Netz einiges an Lesestoff zum Thema „Orientierungssport“. Da das ganze recht umfangreich ist und auch teils Wissen voraussetzt wollen wir Ihnen das Grundsätzliche hier beschreiben.

Prinzip der Orientierungsaufgaben:

Bei Oldtimerveranstaltungen werden üblicherweise Kartenskizzen zur Verfügung gestellt, in denen die Strecke eingezeichnet ist. Die Maßstäbe sind meist recht klein gehalten mit 1:25.000 oder 1:50.000. Bei einer 25.000er Karte entsprechen 4 cm = 1km in der Natur, bei einer 50.000er Karte spiegeln 2 cm den Kilometer wieder. Daraus kann man sich vorstellen, dass das Ganze schon sehr genau ist und sich wirklich (fast) alles in den Karten finden lässt.

In diese Karten zeichnet der Veranstalter nun die Strecke in Form von (mehr oder weniger) kurzen Linien ein, die richtig verbunden den Streckenverlauf ergeben. Fährt der Teilnehmer die Strecke ab findet er Kontrollen (DK, SK, OK usw.), die er beim Passieren in seine Bordkarte einträgt. Ob der Teilnehmer die Streckenteile nun richtig verbunden hat kontrolliert der Veranstalter über die Reihenfolge der Einträge. Macht der Teilnehmer beim Verbinden der Aufgabenteile einen Fehler, so ergibt sich zwangsläufig eine andere gefahrene Strecke und damit eine andere Sortierung der notierten Kontrollen, wofür Fehlerpunkte angerechnet werden.

Für das Verbinden dieser Aufgabenteile in der Karte sind zwangsläufig Vorgaben notwendig, die vom Veranstalter in den Durch- oder Ausführungsbestimmungen beschrieben werden. Darüber hinaus können für einzelne Abschnitte weitere Auflagen gelten, die explizit dann auch nur diesem Abschnitt zuzuordnen sind (Beschreibungen z.B. in der Kopfzeile zu einem Kartenausschnitt: „Fahren Sie in dieser Aufgabe“ oder „in dieser Aufgabe ist entgegen bisherigen Bestimmungen dieses und jenes erlaubt“)

Dadurch entsteht für diese Veranstaltung ein in sich logisches, geschlossenes System, aus dem sich sowohl der Streckenverlauf, aber auch später die Rekonstruktion von gemachten Fehlern nachvollziehen lässt. Soweit also zum Kern der Orientierung.

Auf die wichtigsten Vorgaben, also die, die viele Veranstalter anwenden wollen wir genauer eingehen und Ihnen zeigen, was dahinter steckt.

- Generell wird „in der Karte“ gelöst. Existieren z.B. Straßen, die in der Natur aber nicht in der Karte vorhanden sind dürfen diese zur Lösung nicht herangezogen werden.
- Aufgabenteile müssen immer vollständig befahren werden. Führt also ein zusammenhängender (Zeichen)teil von Straße A durch Straße B in Straße C darf ich Straße A nicht einfach auslassen und bei B „in die Aufgabe fahren“. Dann gilt der Aufgabenteil als nicht vollständig befahren.
- Gefordert wird weiter fast immer, dass man zur Lösung einer Aufgabe nicht auf der Fahrbahn wendet oder rückwärts fährt. (Ich muss gestehen, dass ich noch keine Veranstaltung gefahren habe, bei der das erlaubt war.)
- Die nächste Vorgabe sagt aus, dass Aufgabenteile auf kürzestem Wege zu verbinden sind.
- Fast immer gilt, dass nur doppellinige 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 sind. Dieses sind aber meist Rad- oder Fußwege, die auch meist nicht befahrbar sind. Angebunden heißt, dass eine Verbindung unter den Straßen besteht.

Nun, wie immer Bilder oder Zeichnungen machen das ganze klarer und werden Ihnen zeigen, das alles nur halb so kompliziert ist wie es klingt. Die beschriebenen Vorgaben nehmen wir jetzt mal als gefordert an.

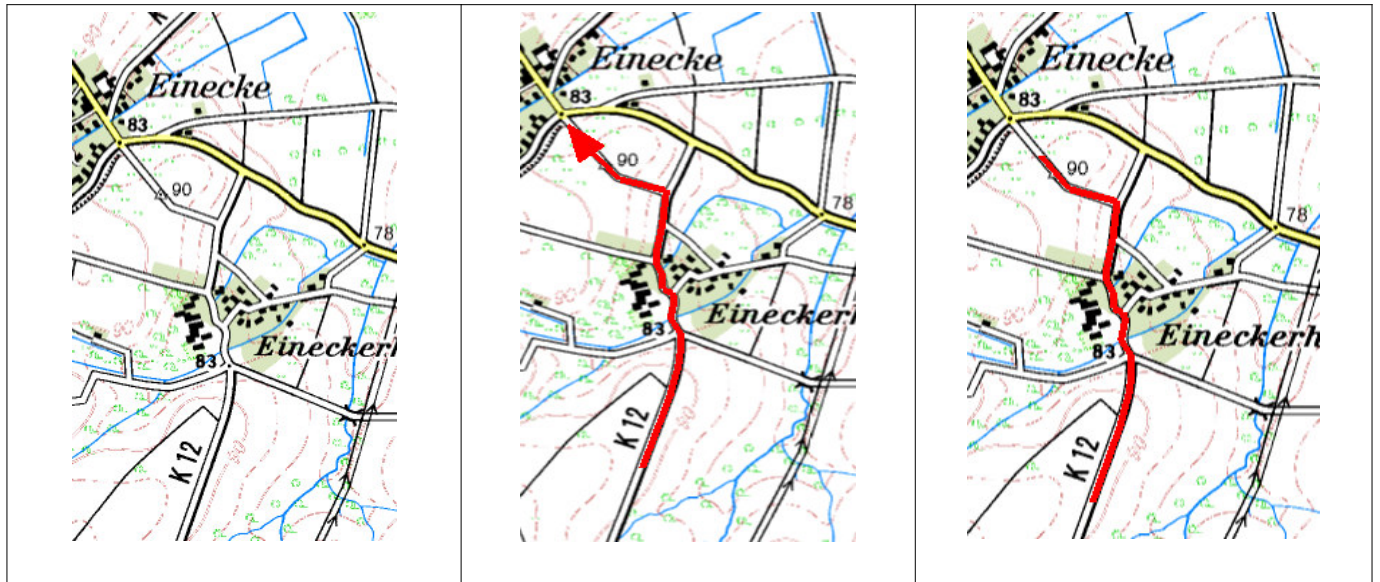
(In den folgenden Beispielen kommen wir anhand des bisherigen Streckenverlaufes in der Karte von Süden).

1.) Aufgabenteile, Streckenbeschreibung:

Links sehen Sie einen Kartenausschnitt. (Willkürlich gewählt irgendwo aus Deutschland ohne Bezug zu einer Veranstaltung).

In der mittleren Karte hat der Veranstalter seine zu befahrende Strecke eingezeichnet. Die Richtung, in die gefahren wird, ist durch den Pfeil zwingend vorgegeben.

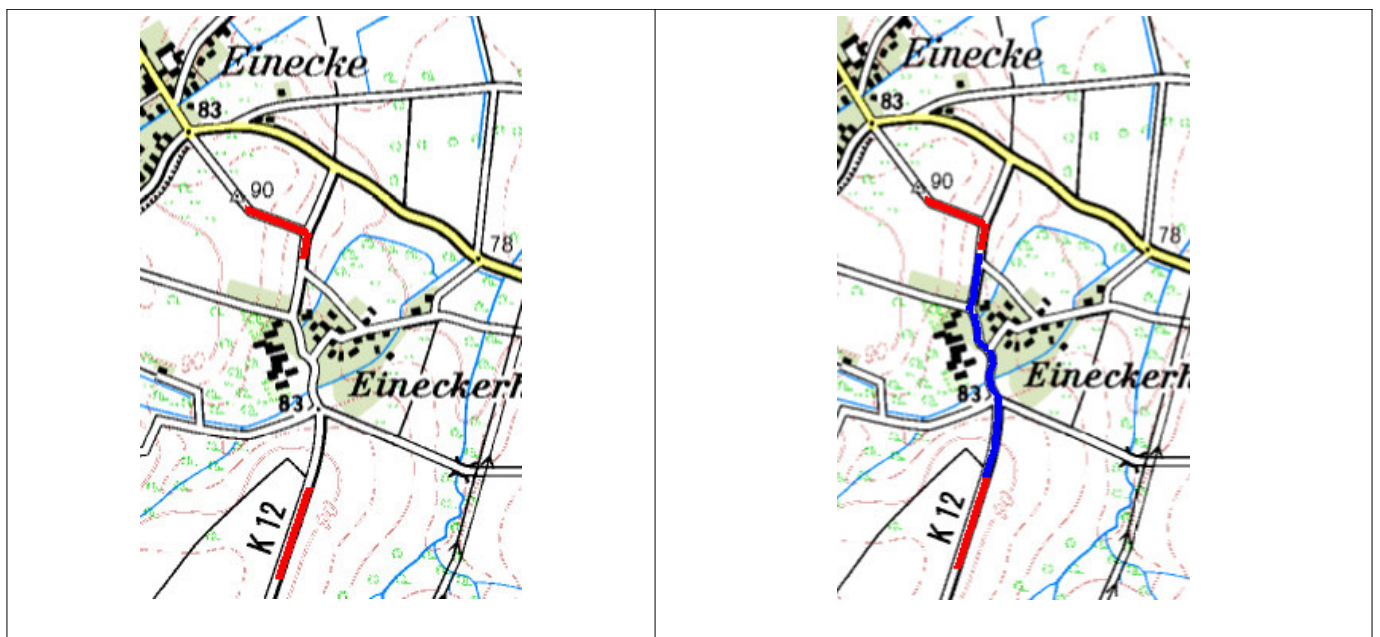
In der rechten Karte ist die Aufgabe wie zuvor. Allerdings hätte ich bei diesem Aufgabenteil die Möglichkeit, es von oben oder unten anzufahren, je nachdem wie es sich aus der bisherigen Streckenführung ergibt.



2.) Kürzestes Verbinden von Aufgabenteilen:

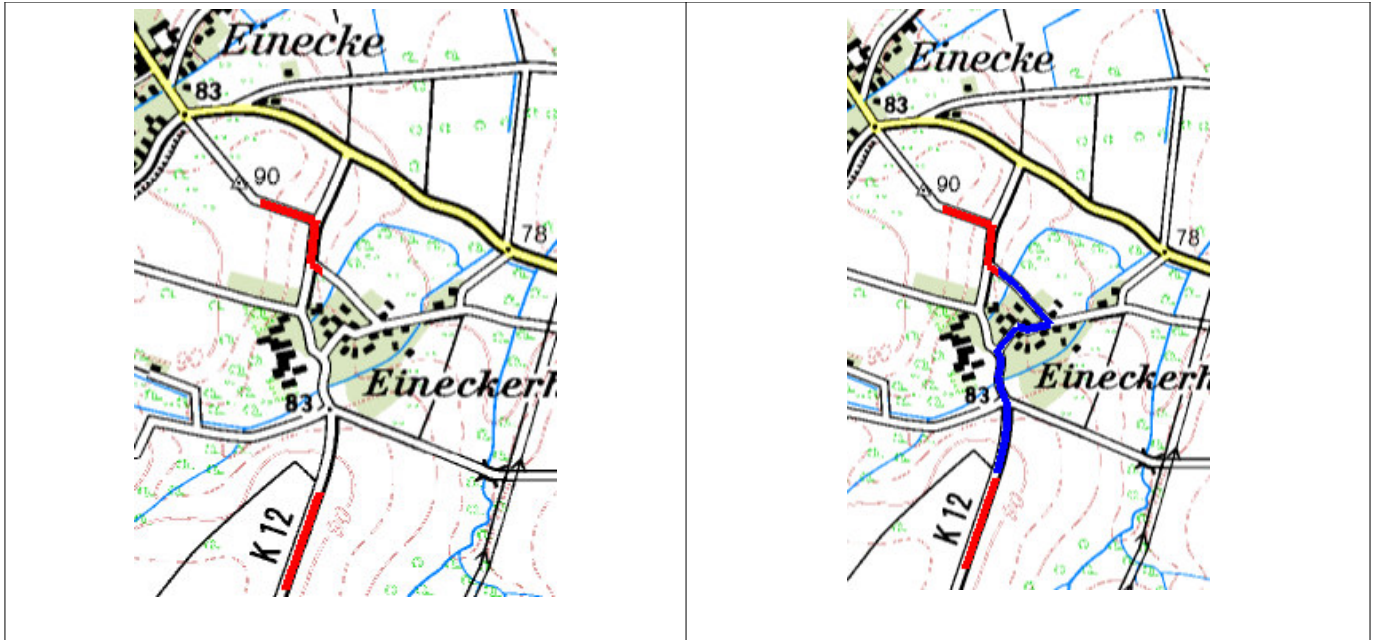
Dieses Mal ist der Kartenausschnitt nicht durchgezogen gezeichnet. Das Auffinden der Strecke soll nun durch das „kürzeste Verbinden von Aufgabenteilen“ erfolgen.

Links die Vorgabe des Veranstalters, rechts die Lösung, durch das Verbinden der Aufgabenteile ergibt sich als Lösung die blaue Strecke.



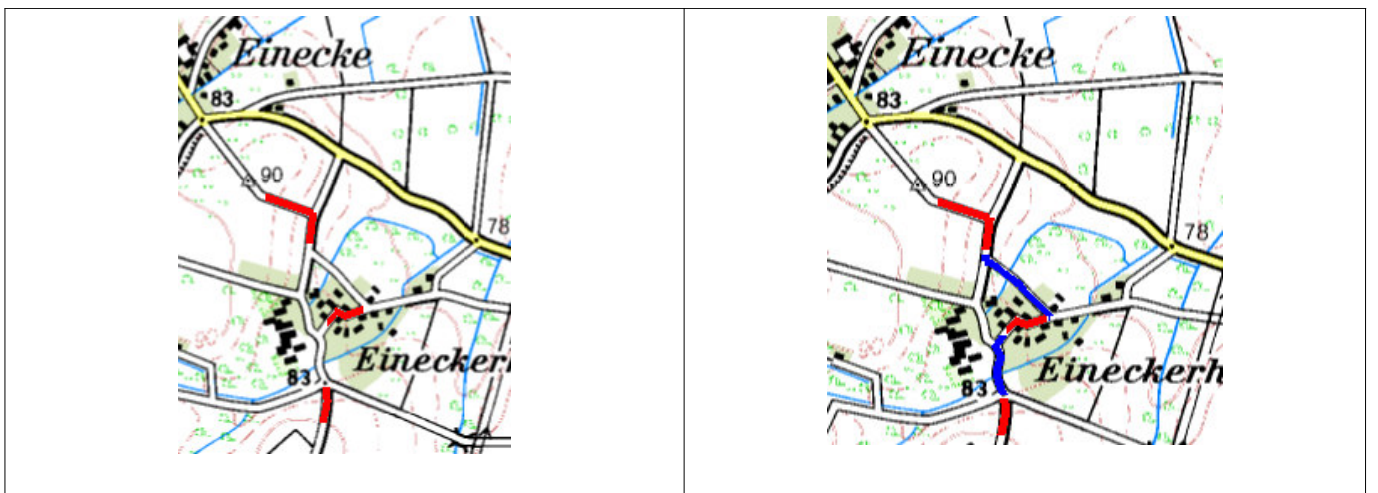
Soweit die Grundlagen. Nun kommen wir zu den Feinheiten der oben beschriebenen Verbindungsvorgaben. Denn wir müssen ja nun die Aufgabenteile vollständig abfahren.

Daraus resultiert: Ein Aufgabenteil ist erreicht, wenn der Anfang des Teils erreicht ist, nicht der Aufgabenteil selbst. Was das exakt bedeutet zeigt folgendes Beispiel: In dem oberen Aufgabenteil ist nun ein kleiner Haken gezeichnet. Würden wir den AT direkt (über die linke Straße = auf kürzestem Weg) anfahren, wäre die Verbindung zwar kürzer, aber wir könnten von dort den AT nicht vollständig abfahren. Daher wähle ich die blaue Lösungsvariante, weil nur so der Anfang des Aufgabenteils auf kürzestem Wege erreicht werden kann.



Merke: Bei der Beurteilung darüber, welchen Aufgabenteil wir als nächstes anfahren ist der mögliche Anfang eines Aufgabenteils ausschlaggebend.

Bisher war das einfach, praktisch haben wir in einem Kartenausschnitt aber mehrere Aufgabenteile zur Auswahl, zwischen denen es herauszufinden gilt, welcher am Nächsten liegt. Von Süden kommend ist im unteren Bsp. der Rechte als erstes anzufahren, weil er auf kürzerem Wege zu erreichen ist als der obere Aufgabenteil.



3.) Prinzip Einbahnstraße:

Ein weiteres gängiges Prinzip ist das sogenannte „Einbahnstraßenprinzip“. Gegen eine einmal gefahrene Richtung darf im späteren Veranstaltungsverlauf nicht mehr gefahren werden. Das hat einen einfachen Grund. Teilnehmer sollen sich auf den schönen, aber auch teils engen Straßen nicht begegnen und sich so nicht das Leben unnötig schwer machen. Daraus ergeben sich mitunter neue Verbindungen. Beispiel:



Wir kommen wie immer von Süden.

Aus unserem bisherigem Wissen ist der Verlauf bis zum dritten Aufgabenteil und auch noch bis kurz dahinter recht eindeutig



Bis zur Pfeilspitze haben wir eigentlich keine anderen Möglichkeiten, die Aufgabenteile auf kürzestem Wege anzufahren.

Bei der Lösung, den letzten/westlichsten Aufgabenteil anzufahren müssen wir nun das Einbahnstraßenprinzip berücksichtigen. D.h. Wir dürfen nicht entgegen der bisher gefahrenen Richtung fahren.



Falsch...

...wäre es also, diese Lösung zu fahren, auch wenn es die kürzeste Verbindung zum letzten AT ist, da wir bereits diese Strecke in Gegenrichtung befahren habe.

Daraus ergibt sich, dass die Lösung



.....der etwas längere Weg zum Aufgabenteil ist, der aber keine Gegenrichtung zum bisher gefahrenen Streckenverlauf hat.

(Wir umfahren die Gegenläufigkeit auf kürzestem Wege.)

4.) Überlappungen bei aufeinanderfolgenden Kartenausschnitten:

Nun fahren wir in aller Regel nicht nur eine Karte ab, sondern in Abfolge mehrere Kartenausschnitte. Sonst wäre es in unserem Beispiel eine sehr kurze Veranstaltung.

Links nun die zuletzt befahrene, die alte Karte, rechts die nächste, neue Karte.

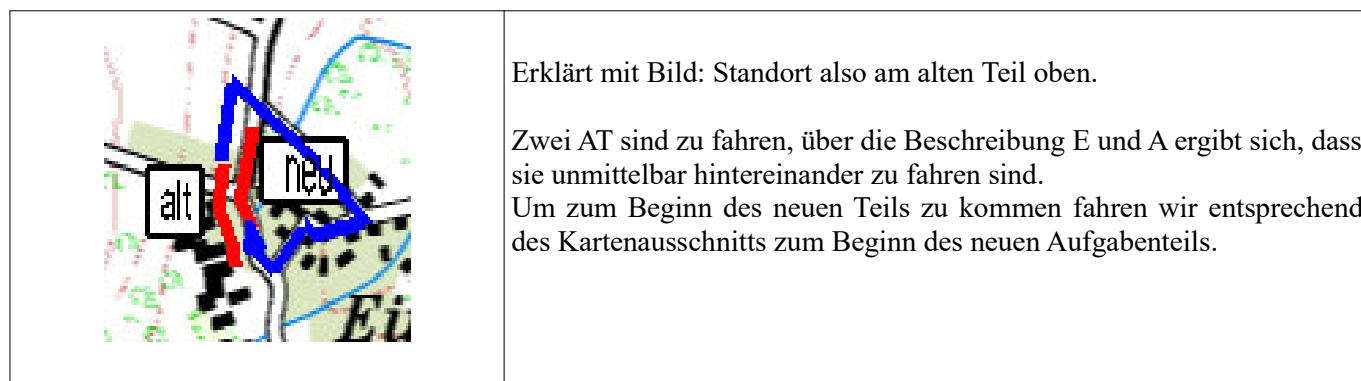


Im Kern dieser Aufgabenstellung muss man erkennen, dass es sich hier nicht um ein und denselben Aufgabenteil handelt, sondern um zwei verschiedene in zwei unterschiedlichen Karten, die nur (gewollt zufällig) an (fast) identischer Stelle im Straßenverlauf liegen.

Fahren wir die alte Karte bis zum Ende und halten hinter dem letzten AT an, stehen wir kurz hinter dem Linksabzweig. Nun suchen wir uns diesen aktuellen Standort in der nächsten Karte.

Der erste AT in dieser Karte beginnt etwas unterhalb unseres aktuellen Standortes. Würden wir jetzt mit diesen neuem Aufgabenteil beginnen hätten wir einen Teil des neuen AT nicht gefahren.



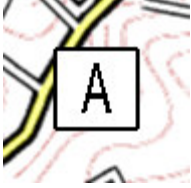

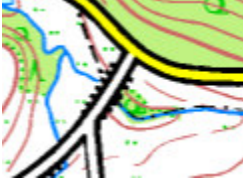
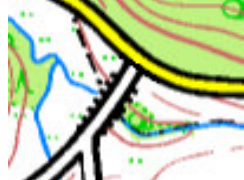
Daher fahren wir anhand der Karte also zum Beginn der neuen Aufgabe.





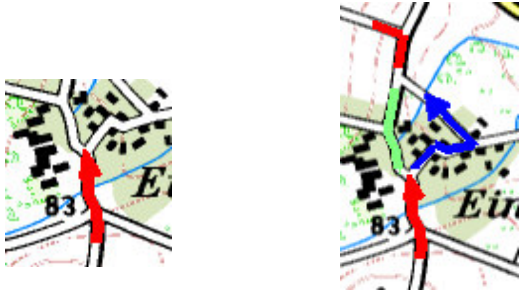


5.) Streckensperrungen:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die eine Strecke unbefahrbar machen oder besser gesagt, die uns dazu auffordert, die Straße nicht für die Verbindungslösung zu berücksichtigen.

Als Sperrungen gelten Unterbrechungen der Doppellinigkeit (Ausnahmen sind kartographische Symbole), Straßen, die untereinander nicht angebunden sind und natürlich Straßen, die durch die STVO gesperrt sind.

		<p>Kartographische Symbole wie Höhenpunkte, Hochspannungsleitungen, Namenszüge o.ä. unterbrechen die Doppellinigkeit nicht,</p>
		<p>z.B. Graphiken oder Hinweise vom Veranstalter, auch wenn Sie nur eine Straßenlinie unterbrechen, sind künstliche, gewollte Unterbrechungen und machen die Straße jedoch „zu“, so dass sie nicht für die Lösung berücksichtigt werden kann.</p>
	<p><u>Anbindungen:</u></p> <p>Die linke Karte zeigt eine normale Einmündung, rechts ist die Verbindung unter den Straßen nicht gegeben, es darf hier also nicht von einer in die andere Straße abgelenkt werden.</p>	

Aufgabenstellung von Süden kommend:

	<p>Offensichtliche Lösung:</p> 	<p>1.) Es ergibt sich, dass vor Ort an der unteren Gabel die linke/grün markierte Straße durch ein Verkehrszeichen gesperrt ist. Daher wähle ich als neue Strecke die Alternative.</p> 
	<p>2.) Der Straßenverlauf wurde durch nachträglich in die Karte eingefügte Zeichen oder Symbole unterbrochen. Solche Straßen dürfen für die Lösung ebenfalls nicht befahren werden.</p>	<p>Lösung:</p> 

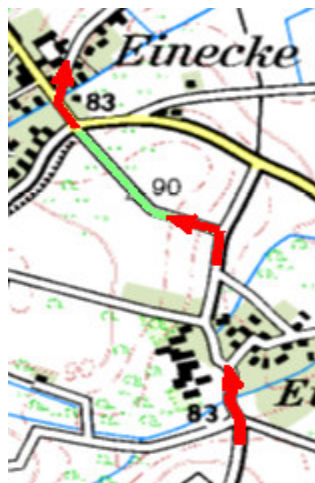
6.) Zulässigkeit des Befahrens lt. STVO gesperrter Straßen:

Wenn der Veranstalter das Befahren einer gesperrten Straße ausdrücklich wünscht oder grundsätzlich erlaubt, wird er Ihnen die Möglichkeit für das Befahren der Straße offenlassen oder Sie zwingend in diese Straße leiten.

Beispiele:

Vorgabe durch Beschreibung oder wenn Sie zwingend über den Pfeil in die gesperrte Straße hineingeschickt werden

Lösung:



Wenn der Veranstalter es nicht möchte, dass gesperrte Straße von hier befahren werden, würde sich hier oder in den Ausführungsbestimmungen kein deutlicher Hinweis für die Zufahrt ergeben.

Aber: Liegt ein Aufgabenteil in einer gesperrten Straße ohne dass die Zufahrt dabei zwingend gefordert ist so wird es so sein, dass ein Anfahren von der Rückseite laut STVO möglich ist, weil dort kein Sperrschild steht.

Die Lösung hieße dann:



Das alles war sicher erst einmal nicht ganz wenig Information. Es soll Ihnen helfen, sportliche Aufgaben zu meistern. Je mehr Sie sich damit befassen werden Sie feststellen, dass es nicht nur „nicht so schlimm“ ist sondern im Gegenteil viel Spaß macht, Veranstaltungsaufgaben auf diese Weise zu lösen.

Viel Spaß also und gute Fahrt