

Jahresbericht der Saison 2000/ Ausblick auf die nächste Saison

Allgemeines.....	2
Wertungen 2000	3
Hamburg-Sylt.....	3
Tourenberichte (Anmerkungstexte auf den Urkunden).....	3
Hamburg-Oberstdorf	4
Oberstdorf und zum Ausrollen den Öztaler (22.08.- 27.08.00).....	4
24-Stunden Wertung	9
Die B-Touren	9
Hamburg-Flensburg (B-Tour)	9
Hamburg-Dortmund (B-Tour).....	10
Oststeinbek Neustadt-Glewe (B-Tour).....	10
Bernsteintour Lübeck Rostock (B-Tour/ MTB)	11
Weihnachtsmarkttour Lübeck (C-Tour)	12
Vorhaben/Termine 2001.....	13
Anmerkungen zu den A-Touren.....	13
Hamburger Regeln für Langstreckenradtouren (2001).....	15
Teilnehmer.....	15
Verkehrsmittel (Rad).....	15
Strecke und Kontrolle	15
Unterstützung und Versorgung.....	16
Wertungszeitraum / Organisation.....	16
Regeln / (24 Stunden-)Rennen:.....	16
Anlagen.....	17

Allgemeines

Das erste Jahr für die „Hamburger Langstrecken Radtouren“ ist jetzt vorüber. Die Beteiligung war nicht so reichlich, dass man von einem durchschlagenden Erfolg sprechen könnte, aber immerhin doch so gut, dass ich auch im nächsten Jahr weitermachen möchte. Ich denke, es hat allen, die in irgendeiner Weise an den Touren teilgenommen haben, Spaß gemacht. Für mich zählt die Tour nach Oberstdorf jedenfalls zum Besten, was ich an Radtouren erlebt habe.

Gerade am Anfang gibt es sicher auch Anlass am Konzept zu feilen. Die Touren HH-Sylt und HH-Oberstdorf mit der 24-Stunden-Wertung bleiben unverändert. Ich werde allerdings die Plan-Kilometer von „Luftlinie“ auf einigermaßen „realistische“ Kilometerangaben umstellen. Dies soll vor allem die eigene Tourenplanung erleichtern. Die Wertungsliste werde ich zunächst fortführen. Der Schnitt wird kommen, wenn ich nicht mehr alle Teilnehmer auf eine Seite bekomme. Außerdem habe ich die zulässigen Maximalzeiten etwas höher gesetzt.

Die Regeln sind für das kommende Jahr etwas vereinfacht. Es können jetzt mehrere Gruppen zusammen starten, damit entfallen die „Massenstartregeln“. Die Regel, dass eine Gruppe gemeinsam ankommen „muss“, wurde in „soll“ geändert, d.h. wenn ein Einzelner ausfällt, wird gewertet. Es müssen dann allerdings die Umstände des Ausfalls auf der Karte eingetragen werden.

Für die neue Saison sind zusätzlich die Touren HH-Selfkant (bei Aachen) zum westlichsten Ort und HH-Görlitz zum östlichsten Ort Deutschlands vorgesehen. Die Touren zu Deutschlands Eckpunkten möchte ich als „A“-Touren bezeichnen, für die, die **Hamburger Regeln für Langstreckenradtouren** voll zur Anwendung kommen.

Darüber hinaus habe ich etliche „B“-Touren gemacht, d.h. Touren mit relativ freien Vorgaben zu den Kontrollpunkten und angepasster Regelhandhabung. Durch die freie Wahl der Kontrollpunkte sind die gefahrenen Zeiten sowieso nicht direkt vergleichbar. Immerhin erschien es sinnvoll, die Leistung mit einer Urkunde zu dokumentieren. Für die „C“-Touren gibt es keine Urkunde. Aber auch die Tour zum Weihnachtsmarkt nach Lübeck war es wert, aufs Rad zu steigen, obwohl die Streckenlänge nur etwas über 80 km betrug. Die „B“ und „C“-Touren sind vor allem als Schnittstelle zum BDR-Vereinssport und auch als Instrument zur Ansprache von Gelegenheitsradlern gedacht.

Es hat sich gezeigt, auch die Vorgabe „Du kannst fahren, wann Du willst“, hat ihre Problematik. Ich werde die Termine für meine persönliche Einweihung der neuen Strecken HH-Selfkant und HH-Görlitz jedenfalls bekannt geben, und hoffe es finden sich dazu einige Mitfahrer. Ihr könnt aber trotzdem weiterhin fahren, wann ihr wollt. HaLaRa wird jedenfalls auch in der kommenden Saison reichlich Möglichkeiten zur Betätigung bieten.

Wertungen 2000

Hamburg-Sylt

Die Tour Hamburg-Sylt führt von Hamburg-Allermöhe über Bad Oldesloe, Hamdorf am Nord-Ostsee-Kanal nach Niebüll. Von dort muss man ein Stück mit der Bahn fahren um dann von Westerland (oder Keitum) aus nach List zu kommen.

Die kürzeste praktische Streckenlänge beträgt ca. 260 km. Die meisten Teams hatten Schwierigkeiten mit dem Abschnitt Allermöhe – Bad Oldesloe.

Es haben insgesamt 5 Teams (darunter ein Einzelstarter) die Strecke bewältigt. Bernd Wegner und Heino waren die ersten und letzten (vom Datum) auf der Strecke. Burkhard ist die Strecke auch zweimal gefahren, hat es aber trotz Ortskenntnissen nicht geschafft, die 12-Stunden-Marke zu unterbieten.

Team Name	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Burkhard 1	Burkhard	Sielaff	02.04.00 06:36:00	12:14:00
Endspurt drei minus eins	Burkhard	Sielaff	21.10.00 08:50:00	12:20:00
Endspurt drei minus eins	Volker	Staroste	21.10.00 08:50:00	12:20:00
Die zwei Männer in Strumpfhosen	Bernd	Wegner	12.02.00 05:50:00	13:04:00
Die zwei Männer in Strumpfhosen	Heino	Harms	12.02.00 05:50:00	13:04:00
Team Andersrum	Michael	Nassauer	28.10.00 09:10:00	13:38:00
Team Andersrum	Bernd	Wegner	28.10.00 09:10:00	13:38:00
Team Andersrum	Heino	Harms	28.10.00 09:10:00	13:38:00
Team Andersrum	Rüdiger	Grube	28.10.00 09:10:00	13:38:00
Team Andersrum	Bernd	Bauer	28.10.00 09:10:00	13:38:00
Die 3 Windbreaker	René	Teubner	20.05.00 07:15:00	15:45:00
Die 3 Windbreaker	Jörn	Krüger	20.05.00 07:15:00	15:45:00
Die 3 Windbreaker	Andreas	Brüggemann	20.05.00 07:15:00	15:45:00

Tourenberichte (Anmerkungstexte auf den Urkunden)

Burkhard 1

Wetter : Straßen feucht / erst gegen Mittag abgetrocknet, aber kein Nachschub von oben. Insgesamt trübe und düster, Nachmittags freundlicher. Auf Sylt wieder bedeckt und ein paar einzelne Tropfen Regen. Wind: aus SW, meist zu vernachlässigen.

Tourenverlauf : insgesamt gut, aber beim letzten Stück auf dem Festland etwas Orientierungsprobleme. Ich mußte ca. 50 Minuten in Niebüll auf die Bahn warten. Der Hauptstress bestand darin, die Bahn zurück nach Hamburg zu bekommen, aber auch das hat geklappt.

Endspurt drei minus eins

Es ist schon schwierig morgens um halb vier aufs Rad zu steigen, damit man die erste Bahn von Altona nach Westerland erwischt. Der Zug war fast leer und man konnte in der Bahn ein wenig weiterschlafen. Im Vergleich zum eigenen Bett jedoch eindeutig die schlechtere Variante !

Auf der Anfahrt von Keitum nach List hatten wir Rückenwind und es war schon fast hell. Die eigentliche Tour führte aber von List nach Hamburg, also Wind von vorn. So was soll stark machen. Es war jedenfalls ganz schön anstrengend. Die sonstigen Wetterbedingungen waren für Mitte Oktober fast ideal, manchmal etwas trübe aber immerhin trocken und relativ warm. Nachmittags ließ sogar der Wind nach.

Die Tour insgesamt war wohl doch so anstrengend, dass Wolfgang kurz vorm Ziel nach Hause abbiegen musste. Aber man gönnt sich ja sonst nichts !

Die zwei Männer in Strumpfhosen

Kurzbericht der Fahrer:

Gesamtstrecke 277 km. Bis 200 km bewölkt mit kräftigem südwestlichem Wind.

Dann stürmisch auffrischend und Regen. Als Folge variierte die Geschwindigkeit zwischen 6 und 45 km /h. Die

Temperatur lag so bei 0-9 °C

Meine Anmerkung : Ihr seit die ersten gewesen. Herzlichen Glückwunsch

Team Andersrum

Bericht der Fahrer (leicht gekürzt): Wir haben es diesmal in 281 km geschafft. Besonderheiten:

- Betriebsstörung bei der Bahn, weil der Lokführer verschlafen hatte. Ankunft in Westerland um 8:35. Das hieß für uns mit einem 32er Schnitt nach List und wieder zurück. Ankunft auf dem Bahnhof 9:42, der Zug lief gerade ein.

- Wetter: Auf Sylt Sonnenschein, auf dem Festland bewölkt. Ab Treia ca. 100 km Nieselregen. Südwind hatten wir aber die ganze Zeit, aber Heino braucht einfach Gegenwind.

- Wir sind einfach drauflos gefahren, nur einmal haben wir einen Umweg von ca. 12 km gemacht, aber die Straße war sehr schön.

- In Niebüll haben wir gefrühstückt, Mittagessen im Hamdorfer-Imbiss-Treff (alles frisch und selbst gemacht)

- In Bad Oldesloe ist der Scheinwerfer von Rüdiger ausgefallen. Einige Glühbirnen und 45 Minuten später ging es mit Heinos Reserve Scheinwerfer weiter.

- Den Rasthof Allermöhe haben wir dann auf den kurzen Weg leicht gefunden. Wir mußten nur 4 mal fragen.

Kommentar: Ist doch schön, wenn man mal so richtig auf die Bahn schimpfen kann, trotzdem ankommt und seinen Spaß hat. Herzlichen Glückwunsch !

Die 3 Windbreaker

Ich habe gehört, Ihr habt eine Strecke mit über 300 km gefunden und für einige von Euch war es das erste Mal (mehr als 300 km am Stück auf dem Fahrrad).

Herzlichen Glückwunsch !

Hamburg-Oberstdorf

Die Tour Hamburg-Oberstdorf führt von Hamburg-Allermöhe über Schwarmstedt, Diemelstadt, Fulda Nord, Geiselwind, Aurach und Burgau nach Oberstdorf. Kontrollpunkte sind die Autohöfe an den entsprechenden Autobahnausfahrten. Die Strecke war etwas länger als gedacht und mit der Rhön auch schwieriger als vorgesehen. Aber es war wirklich toll. Fahren !

Die Tour nach Oberstdorf hat nur ein Team bewältigt:

Team Name	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Endspurt Super Drei	Burkhard	Sielaff	22.08.00 05:33:00	3 Tg 10:52:00
Endspurt Super Drei	Michael	Nassauer	22.08.00 05:33:00	3 Tg 10:52:00
Endspurt Super Drei	Volker	Staroste	22.08.00 05:33:00	3 Tg 10:52:00

Oberstdorf und zum Ausrollen den Ötztaler (22.08.- 27.08.00)

(Bericht für die Vereinszeitschrift Endspurt-Info)

1.Tag (Hamburg – Schmillinghausen) / 353 km

Dienstag kurz vor neun entdeckt Michael den Heidepark (Soltau). Da sitzt Peter! Wir sind seit 5:30 Uhr unterwegs von Hamburg nach Oberstdorf und könnten jetzt einen Kaffee gebrauchen. Ein kurzer Besuch ist drin. Peter ist Paris-Brest-Paris- Fahrer und will zur Abwechslung den Weltrekord eintrag für das Guinness-Buch im Pfahlsitzen. 91 Tage sitzt er bereits (jetzt am 15.09.2000 sitzt er noch immer, Weltrekord gebrochen, aber Hermann, sein Konkurrent will auch Weltmeister werden). Wir kommen ohne Probleme in den Vergnügungspark und sagen guten Tag. Frühstück gibt es allerdings noch nicht und wir haben uns vorgenommen Oberstdorf in 3 Tagen zu erreichen. Also weiter !

Der Halt beim nächsten Bäcker gibt neue Kraft. Kurz vor dem ersten Kontrollpunkt (Autohof Schwarmstedt) verlieren wir etwas die Richtung; der Ausflug über den Truppenübungsplatz kostet uns ca. 30 Minuten, aber was soll's. Volker schlägt vor, den Abstecher zum Autohof einzusparen und schon vorher zu stempeln. Nein Volker, man muß sich auch an seine eigenen Regeln halten ! Außerdem gibt es dort noch ein zweites Frühstück.

Hannover wird westlich umfahren, auf ruhigen Nebenstraßen kommen wir gut voran. Die erste (fast) richtige Erhebung ist der Deister. Wir müßten eigentlich noch unsere Trinkflaschen füllen, aber um die Mittagszeit haben selbst die wenigen Geschäfte zu. Oben ein Schild : 277 m! Volker und Michael müssen dort kurz auf mich warten. Ich äußere : „277 m, das Timmelsjoch ist über 2500 m hoch“ Einer von den parkenden Motorradfahrern meint dazu, er wäre auch mal über das Timmelsjoch gefahren und der Motor von seiner Maschine läuft dann nicht mehr richtig rund. Ist doch gut, daß wir nur auf unsere eigene Kraft angewiesen sind !

Es geht wieder abwärts und wir haben ein kurzes Stück Begleitung von einem Rennradfahrer. Als es wieder aufwärts geht, haben Michael und Volker nach Wasser an einem Bauernhof gefragt. Fast wäre ich vorbeigefahren aber Flüssigkeitsnachschub ist jetzt eine gute Maßnahme, obwohl ich noch eine kleine Reserve in meiner Flasche habe.

Wenige Kilometer später hätte es übrigens an der Autobahnausfahrt Rehren eine „Tankmöglichkeit“ gegeben. Jetzt fahren wir weiter. In Hessisch Oldendorf hatte ich eine zweite Stempelpause mit Mittagessen vorgesehen. Nach 15:00 Uhr muß das Mittagessen aber durch Kuchen vom Bäcker ersetzt werden!

Wir überqueren die Weser, genießen das schöne Wetter und freuen uns an der Landschaft. In der Gegend um Bad Pyrmont geraten wir in den Feierabendverkehr. Das ist schon etwas nervig. Dazu kommt noch ein heftiger Gewitterschauer. Wir haben aber Glück und finden Unterstand in einer offenen Halle. Dieser Schauer war übrigens das einzige negative Wetterereignis auf unserer Tour. Einige Kilometer weiter war die Straße schon wieder trocken.

Das letzte Stück vor unserer nächsten Kontrollstelle am Autohof Diemelstadt sind wir auf einer breiten Autobahnzubringerstraße unterwegs. Es fährt sich aber ruhiger, als es nach Karte aussieht. Wir müssen dann aber abfahren (Kraftfahrzeugstraße) und Volker entdeckt einen Gasthof für die Übernachtung. Ich denke an die 24 Stunden-Wertung und möchte mindestens bis zum Autohof Diemelstadt kommen. Jetzt haben wir ein Problem: Wo übernachten? 5 Kilometer zurück ? Nein weiter. Etwas abseits der Strecke soll es einen Landgasthof geben. Wir finden den Gasthof, bekommen auch Unterkunft aber (Ruhetag) kein Abendbrot. Echte Radfahrer überleben auch mit den Resten aus der Satteltasche!

2.Tag (Schmillinghausen- Schnakenwerth) / 248 km

Frühstück erst ab 7 Uhr hieß es; etwa um acht sitzen wir auf dem Rad. Bei Nebel geht es durch die hessische Bergwelt. Bei Michael kommen heimatliche Gefühle auf; er stammt aus dieser Gegend. Gegen 15:00 Uhr erreichen wir unseren nächsten Kontrollpunkt, den Autohof Fulda-Nord. Die Landschaft ist zwar schön, das Wetter ist gut, aber irgendwie läuft es heute nicht so richtig. Und die Rhön kommt jetzt noch. Wer schon mal den SupperCup in Bimbach gefahren ist, weiß was das bedeutet. Wie es sich so ergibt, sind einige Streckenabschnitte mit der Marathonstrecke identisch. Wir finden Höhenangaben bis knapp 800 m. Mit Gepäck läuft es bergab aber etwas schneller, als mit unbeladenem Rad (mir war das aber nicht ganz geheuer). Wir haben die Rhön aber noch am Mittwoch überwunden und finden ca. 5 km vor dem Weißwurstäquator (Main) eine Unterkunft (mit Abendbrot !) Nicht mal 250 km haben wir geschafft !

3.Tag (Schnakenwerth-Eglingen) / 228 km

Hier müssen wir falsch sein! Alles flach! Aber diese Einschätzung gibt sich bald wieder. Die Rhön war zwar der schwierigste Streckenabschnitt auf unserer Tour, aber so richtig flach ist der Steigerwald auch nicht.

Beim ersten Stop an einem „Dorfkaufhaus“ in Steinbach geben wird die Antwort „Hamburg“. Der Einheimische fragt, ob wir ihn verarschen wollen. Die Aufschrift „Endspurt Hamburg“ auf Volkers Hose stellt glücklicherweise unsere Glaubwürdigkeit wieder her .

Ebrach ist ein nettes Städtchen mit sehenswerten Kloster (jedenfalls von Außen). Wir biegen links ab es geht den Berg hoch und jetzt kommt der Split! 10 km Split! Bis Geiselwind, unserem nächs-

ten Autohof, ist es eigentlich nicht mehr weit, aber man kann es nicht richtig rollen lassen. Aber auch diese Strecke haben wir schließlich geschafft.

Das Altmühltal ist nett, kein Split, keine Berge aber Volker ist müde. Unsere Rast am Autohof Aurach nutzt Volker sofort, um sich mit angewinkelten Knien auf einer Bank in die Horizontale zu begeben. Essen und ein wenig ausruhen ist ja in Ordnung, aber ich habe das Gefühl, ich muß ein wenig drängeln, damit wir unser Ziel erreichen.

Aber zum Glück geht es jetzt wieder bergauf; die Überquerung der Schwäbischen Alp steht auf dem Programm. Die 18 % nach Beyerberg waren das Steigungs-Topereignis auf unserer Tour. Michaels Kommentar: Ich dachte ich fahre gegen eine Wand. Beyerberg! Da weiß man doch das es bergauf geht !

Es war nur eine kurze Steigung, außerdem ist so was gut. Wir wollen schließlich den Öztaler fahren. Gegen Abend sind wir in Nördlingen. Mal wieder etwas zu spät. Die Bäcker haben jede nfalls zu, und wir verpflegen uns an einer Tankstelle.

Die Sonne geht malerisch unter, Volker müde und Michael scheint auch keine Lust mehr zu haben. Als ich dann jedoch die erste Unterkunftsmöglichkeit, eine Gaststätte am Waldesrand vor Eglingen, ansteuere, heißt es : „Eigentlich könnten wir doch noch eine halbe Stunde fahren“. Ich habe aber Sorge, das es uns wie am ersten Abend ergehen könnte. Wir bekommen eine Ferienwohnung und Frühstück um 5:30 Uhr am nächsten morgen.

4.Tag (Eglingen-Oberstdorf) / 187 km

Die Donau ist überquert, nach Karte geht es jetzt wieder bergauf, aber man merkt nichts davon. Zusätzlich haben wir leichten Rückenwind. Es war geplant Kempten zu umfahren, aber an Michaels Rad reißt eine Speiche; außerdem kriegt er kurze Zeit später noch eine Pedalklammer kaputt. Die Reparatur beim Fahrradhändler dauert nur eine gute halbe Stunde, aber wir haben etwas Schwierigkeiten wieder aus Kempten herauszufinden.

Jetzt setzt auch das Alpenpanorama ein. Es ist schlicht schön ! Wir müssen nur aufpassen, daß wir nicht die Orientierung verlieren. Die Wegweisung nach Oberstdorf verweist auf die Bundesstraße und wir wollen die Nebenstrecke fahren. Aber auf einmal sind wir da! Es ist zwar schon später Nachmittag und wir haben einen Tag länger gebraucht, als eigentlich geplant, aber wir sind da !

Jetzt geht erst mal der Stress mit der Deutschen Bahn los. Wie kommen wir nach Sölden ? Nach der halbstündigen Beratung des 35,- DM Ticket- Pärchen kann Volker endlich unsere Fahrkarten kaufen. Wir haben noch fast zwei Stunden Aufenthalt und sind erst um 23 am Bahnhof Öztal. Ich telefoniere mit unserer Wirtin in Sölden. Der Schlüssel wird im Briefkasten deponiert.

Oberstdorf ist sehr, um nicht abstoßend zu sagen, touristisch. Aber wir können uns verpflegen und nutzen die Zeit zum ausspannen in einem Café.

Zwischen Bahnhof und Sölden liegen fast 50 km und 500 Höhenmeter. Um 23:00 Uhr ist auch in Österreich dunkel. Wir steuern jedenfalls den Kleinbus mit dem Taxischild an und erreichen problemlos unsere Unterkunft.

Ruhetag Sölden / 0 km

„Spinner“ meint Michael, als er auf dem Balkon sitzt und seine Schillingscheine begutachtet. Das Schaufahren der gestylten Rennradkollegen ist jedenfalls von unsrer Pension nicht zu übersehen.

Wir haben beschlossen, einen strengen Ruhetag einzuhalten. Lange schlafen, Startunterlagen abholen, schlafen und eine Fahrt mit der Kabinenbahn auf den Geislacher Kogel (3058 m) stehen auf dem Programm.

Ich halte mich an der Stange fest und schwitze. Volker will nicht erzählen, das es auch schon vorgekommen ist, das solche Kabinen vom Himmel fallen. Die Aussicht ist jedenfalls grandios und Michael betätigt begeistert seinen Fotoapparat. Der Gipfel ist dann ein kleiner Steinhaufen hinter der

Bergstation. Das Treppensteigen scheint hier doch etwas mehr Atemluft zu erfordern als im Flachland. Wir genießen die Aussicht und klären andere (deutsche) Radfahrer darüber auf, das man in und um Hamburg durchaus radfahren kann !

Öztaler / 230 km 5500 hm

Die Startorganisation ist etwas chaotisch. Es wird im Gesamfeld gestartet und es gibt etliche, die gerne spät aufstehen, aber ganz vorne starten wollen. Mein Ziel besteht im ankommen und ich halte mich zusammen mit Volker da raus. Trotzdem habe ich gerade den Start als ziemlich stressig empfunden. Da weiß man, warum die Skandinavier mit definierten Startgruppen arbeiten.

Aber wenn es erst mal rollt, ist alles vergessen. Ich will ankommen, dazu brauche ich mein Tempo und bin deshalb durchaus froh, das Volker irgendwo im Pulk verschwindet. Ich habe mir vorgenommen, immer bißchen langsamer zu fahren als es eigentlich gehen würde.

Von Sölden bis nach Oetz geht es auf einer breiten Straße sanft bergab. Ich habe kein Problem mich zurückzuhalten. Dann geht es rechts ab, hoch nach Kühtai. Hier sind die größten Steigungen (bis 16%) auf der ganzen Runde zu überwinden. Etwas mehr Einsatz ist schon erforderlich. Ich fahre vorne dreifach und hinten habe ich einen 27'er montiert. Mit dieser Ausstattung fühle ich mich in diesem Gelände durchaus gut bedient. Man hat endlich mal Gelegenheit alle Gänge durchzuprobieren. Auf einem flacheren Teilstück halte ich aber trotzdem kurz an, irgendwie habe ich das Gefühl, die Bremse schleift.

Eine neue Erfahrung sind die freilaufenden Kühe. Sie sind braun und scheinen etwas kleiner als das schwarz-weiße Model zu sein, aber immer noch wesentlich größer als ein Bernadiner. Die Vierer denken aber durchaus mit, es gibt jedenfalls keine unbehaglichen Annäherungsversuche.

2017 m hat der Kühtai-Sattel. So hoch bin ich noch nie mit den Rad gekommen. Da kann man sich schon mal eine Cola an der Verpflegungsstation gönnen. Ich ziehe mein Langarmtrikot über und dann geht es wieder runter. Auch runter fahre ich langsamer als es geht, ich werde jedenfalls des öfteren überholt. Aber die Abfahrt ist eigentlich recht übersichtlich und selbst für mich kein Problem.

Hinter Kematen geht es wieder kurz aufwärts. Hier ist eine Zeitkontrolle aufgebaut. Dazu fährt man einzeln an einem Tisch vorbei, hält das Armband mit dem Chip vor den aufgebauten Sensor, die Apparatur piept und man ist registriert.

Der Brenner ist einfach zu fahren. Ich habe mich dazu in eine kleinere Gruppe eingeklinkt und es läuft alles locker. Oben ist eine weitere Verpflegungsstation. Essen, trinken, Langarmtrikot über und abfahren und dann ist man in Italien. Warm ist es hier und ein wenig schwül. Trikot wieder aus und den Jaufenpaß hoch zur nächsten Verpflegungsstation. Man kurbelt, sieht ins Tal, schwitzt ein wenig. Aber deshalb bin ich ja hier. Eigentlich läuft es gut. Oben treffe ich Volker. Ich hatte ihn schon viel weiter weg erwartet, aber er fühlt sich nicht vollständig fit.

Gabi weiß wie es geht ! Ich habe nicht an Peters Kurvenlehrgang teilgenommen und finde es auch unheimlich wenn das Rad von alleine 60km/h erreicht und noch immer schneller wird. Die Straße vom Jaufenpaß runter ist gut, aber schmal und kurvenreich. Außerdem muß ich mal meine Bremsen testen, deshalb fahre ich bewusst alleine ab.

Immer noch Italien, nur noch ein wenig wärmer. Nur noch übers Timmelsjoch (2509m) und schon ist der Öztaler bewältigt. Bergauf brauche ich nicht zu bremsen und ich fühle mich gar nicht schlecht. Ich überhole Michael Wiegand (Randonneur Paris-Brest-Paris) und so kann es eigentlich weitergehen. Dann aus heiterem Himmel ein Krampf im linken Kniebereich. Ein bißchen spazieren gehen, ein bißchen am Sattel stellen, aber das gute Gefühl ist weg. Was habe ich falsch gemacht ?

Aber irgendwie muß ich ja nach Sölden zurück, also langsam weiter. Es kommen jetzt kurz hintereinander zwei Verpflegungsstationen. Hier oben ist es auch merklich kühler und der Krampf scheint überwunden. Oben am Tunnel kommt wieder das Trikot mit den langen Ärmeln zum Einsatz, beim kurzer Gang zum hinteren Teil des Parkplatzes betrachte ich die Landschaft. Was in der Rhön wie eine Modelleisenbahnlandschaft wirkte hat hier monumentale Dimensionen. Was will

„Mensch“ hier eigentlich ? Nur Steine, kein Baum kein Strauch. Aber man muß sich ja selbst beweisen, und sei es beim rad fahren.

Ich habe Michael wieder. Wir fahren gemeinsam durch den dunklen, feuchten Tunnel. Auf der anderen Seite beginnt es zu regnen. Außerdem ist Gegenwind. Nur noch rollen lassen; denkste! Michael nimmt mir auf der Abfahrt vom Timmelsjoch noch 6 Minuten ab.

An der Endkontrolle in Sölden ist Stau. Der Fahrer vor mir wird von seiner Freundin begrüßt und versperrt mein weiterkommen. Die „Freundin“ erweist sich als die Helferin, die die Armbänder mit den Chips für die Zeitmessung in Empfang nimmt. Auch ich habe Schwierigkeiten den Klettverschluß zu lösen. Ein paar Körner hat der Ausflug vielleicht doch gekostet! Immerhin, wenn es sein muß, komme ich über die Alpen !

Unsere Pension liegt wirklich günstig! Duschen und zu Fuß zurück zum Start-Ziel Bereich und dort dann etwas essen.

Als ich die Halle verlasse sehe ich ein vollbesetztes Besentaxis (Kleinbus mit Anhänger) das oberste Rad sticht schräg aus dem darunter liegenden Fahrradhaufen. Was ist mir das noch gut gegangen, mit meinem kleinen Krampf. Die Letzten hatten am Timmelsjoch nicht nur Regen, sondern sogar Schnee.

Wir verzichten auf ein zweites Abendbrot im Restaurant nebenan und vernichten zu dritt einen Sechserpack auf unserem Zimmer. Der Mann unserer Wirtin kommt vorbei und teilt uns mit, das morgen das Frühstück bereitsteht, wir uns aber selber bedienen müssen. Er ist im Begleitfahrzeug gefahren und hat Pannenhilfe geleistet. Bei den Spezialkomplettlaufrädern konnte er keine Hilfe leisten und nicht jeder der betroffenen Teilnehmer hatte dafür Verständnis. Die Österreicher haben die gleichen Probleme wie Wolfgang!

Ergebnisse:

Plz	Name, Vorname	Verein	JG	Endzeit
1	Engensteiner, Manfred	RC FAMO RUM	64	07:22:02
327	Nassauer, Michael	RV Endspurt Hamburg	53	09:35:21
1175	Staroste, Volker	RV Endspurt Hamburg	61	11:30:12
1467	Sielaff, Burkhard	RV Endspurt Hamburg	55	12:03:17

Die Gesamtliste beinhaltet 1884 Finisher und 338 Aufgaben

=> www.oetztaler-radmarathon.com

Rückfahrt mit der Bahn

Fast 14 Stunden Bahn fahren ist unangenehmer als eine Woche mit dem Rad, besonders wenn der Regen aufhört und wieder die Sonne scheint. Aber wir haben viel Zeit unsere Tour geistig zu verarbeiten. Michaels Geständnis: „Alleine hätte ich am ersten Tag aufgehört“ „Ich habe auf meinem Zimmer gegessen, die Tür abgeschlossen und meinen letzten Müsliriegel gegessen“ übe rrascht mich allerdings doch. Aber ich denke es war für uns alle eine tolle Tour. Mir kommt beim Gedanken daran, jedenfalls die Zeile „Kein schöner Land ..“ in den Sinn.

24-Stunden Wertung

Vorname	Nachname	TeamName	Startzeit	km	Genutzte Zeit
Heino	Harms	Der einsame Reiter mit dem Hexenschuß	27.07.00 08:30:00	397	23:35:00
Volker	Staroste	Endspurt Super Drei	22.08.00 05:33:00	327	15:42:00
Michael	Nassauer	Endspurt Super Drei	22.08.00 05:33:00	327	15:42:00
Burkhard	Sielaff	Endspurt Super Drei	22.08.00 05:33:00	327	15:42:00

Die 24 Stunden-Wertung ist nicht so angekommen wie erhofft. Es gibt aber immerhin 4 Eintragungen. Sieger ist Heino. Hier sein Bericht :

Mein schlechtestes Ergebnis über 24 h rad fahren. Entschuldigungen:

- 448 km Gegenwind (Südwind)
- Kette springt über Zahnkranz, neuer Zahnkranz in Fallingbostal (ca. 45 min)
- In Soltau in Spielzeuggeschäft einen Stier für Jana kaufen
- ab Bad Pyrmont Regen und Gewitter
- Gute Wirkung der Muskelentspannungs-Tabletten gegen Hexenschuß
- Ich habe nach 23h 35 min aufgehört

Meine Anmerkungen : Warum entschuldigst Du Dich überhaupt ? Als totkranker Mann mit einem schrottreifen Rad auf die Tour gehen, nebenbei den Wochenbedarf für Deine Familie einkaufen, eine Generalinspektion des Fahrrades durchziehen und dann noch die Zeit nicht voll nutzen. Und das bei widrigsten Wetter-Bedingungen !
Herzlichen Glückwunsch !

Die B-Touren

In der Saison hat sich der Bedarf nach einigen zusätzlichen Touren ergeben. Die Touren wurden geplant und es lohnte auch die Aufschreibung. Die Bezeichnung B-Tour soll darauf hindeuten, dass eine sportliche Vergleichbarkeit der Ergebnisse nicht unbedingt gegeben ist. Dies kommt schon durch die sehr flexible Wahl der Kontrollpunkte zustande. Außerdem kann man auch im November und Dezember Rad fahren.

Ich denke, viele der B-Touren werden so eine einmalige Aktion bleiben, während andere Touren vielleicht zum Nachmachen anregen. Der wahre Kenner holt sich schließlich seinen Rum per Rad aus Flensburg !

Hamburg-Flensburg (B-Tour)

Tour zum Super Cup nach Oeversee

Der spürbare Wind drehte von Süd-West auf West (hauptsächlich von der Seite aber auch längere Teilstücke von vorn). Sonnig / später bedeckt aber insgesamt trocken. Das Ganze war mit Gepäck doch anstrengender als gedacht (Ich mußte zum Schluß noch etwas Überzeugungsarbeit aufbringen, damit die Jungs Oeversee nicht direkt anzusteuerten). Aber beim Super Cup am Sonnabend waren Michael und Volker besser drauf als ich. (Es ist übrigens erstaunlich, wieviele Radfahrer es erstaunlich finden, dass man zum Super Cup mit dem Rad anreist)

Team Name	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Endspurt Extra Drei	Burkhard	Sielaff	02.06.00 12:00:00	06:55:00
Endspurt Extra Drei	Michael	Nassauer	02.06.00 12:00:00	06:55:00
Endspurt Extra Drei	Volker	Staroste	02.06.00 12:00:00	06:55:00

Hamburg-Dortmund (B-Tour)

Team Name	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Endspurt Extra Drei	Volker	Staroste	21.07.00 05:10:00	15:32:00
Endspurt Extra Drei	Burkhard	Sielaff	21.07.00 05:10:00	15:32:00
Endspurt Extra Drei	Michael	Nassauer	21.07.00 05:10:00	15:32:00

Dortmund / Tour zum Supercup (21.07.- 22.07.00)

Freitag um viertel vor fünf treffe ich Michael am Hauptbahnhof. Er hat eine neue Lenkertasche montiert, die noch nicht richtig sitzt. Aber in der S-Bahn nach Harburg ist noch Zeit, die Schrauben nachzuziehen. „Eigentlich könnten wir doch jetzt in der Bahn bleiben, bis wir in Dortmund sind“, meint er. Nein Michael, wir sind Radfahrer, unser Rad fährt viel weiter, als jede Hamburger S-Bahn !

"Start bei Nieselregen. Fahrrad-Beleuchtung war erforderlich und auch die schönen Überschuhe von Volker waren sinnvoll. Die erste und einzige Radpanne hatten wir kurz vor Verden.

Der leichte Richtungsschlenker hinter Verden bescherte uns dann einige Zeit Seitenwind von hinten (ab Verden war es übrigens trocken). Kurz vor unsrer ""Gebirgsüberquerung"" übers Wiehengebirge bei Bergkirchen wurde es richtig schön. Der Seitenwind war aber praktisch die ganze Tour über konstant und leicht störend.

Zum Organisatorischen: Schlafsack / Matte und sonstiges Gepäck hat Wolfgang im Auto zum Supercup nach Dortmund mitgenommen. Die Teilstücke HH-Verden und Halle-Dortmund sind wir nach meiner Streckenplanung gefahren, für Verden-Halle hatte Volker gute Ortskenntnisse. Kurz vor Dortmund mußten wir dann auch noch die Hilfe eines einheimischen Radlers in Anspruch nehmen. Es war insgesamt erstaunlich, wie ruhig man mit dem Rad das Ruhrgebiet erreichen kann.

Den Super Cup in Dortmund (242 km / 2900 hm) haben wir dann auch noch bewältigt."

Oststeinbek Neustadt-Glewe (B-Tour)

10 Jahre deutsche Einheit (Tour am 3.10.00)

Was macht man an so einem Tag ? Man kann sich z.B. Reden anhören (Kohl darf aber nicht) . Ich möchte jedenfalls, dem Tag durchaus angemessen, rad fahren. Oststeinbek hat als Partnergemeinde Neustadt-Glewe in Mecklenburg/ Vorpommern. Auf dem Marktplatz steht ein Schild mit der Entfernungsangabe 111 km. Ich denke, meine vorgesehene Tour wird etwa 140 km lang. Die Strecke ist zum Teil erkundet, hinter Wittenburg sind etwa 3 km Kopfsteinpflaster zu erwarten, sonst gibt es Asphalt, wenn auch mit unterschiedlicher Qualität. In Zarenthin ist eine Einkehr geplant. Rückfahrt mit der Bahn

TeamName	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Endspurt Genußradler	Manfred	Meyer	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Achim	Borm	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Heiko	Püschel	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Jan	Hocke	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Manfred	Ziegler	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Joachim	Steggel	03.10.00 08:40:00	05:40:00
Endspurt Genußradler	Burkhard	Sielaff	03.10.00 08:40:00	05:40:00

Zum 10. Jahrestag der Deutschen Einheit Tour von Oststeinbek zur Partnergemeinde Neustadt-Glewe in Mecklenburg Vorpommern.

Wetter : Frisch, aber trocken, leichter Wind, meistens von hinten.

Zur Pause in Zarrentin gab es Fischbrötchen mit Kaffee. Als "anständiger" Rennradfahrer hätte man die Fischerhütte aber wohl nicht vom Seerand her angesteuert.

Streß gab es auf der Tour nur kurz vor Schluß, als uns Heiko verlorenging. Wir haben ihn aber wiedergefunden und es sind alle angekommen !

Bernsteintour Lübeck Rostock (B-Tour/ MTB)

Mit dem MTB von Lübeck-Travemünde immer an der Ostseeküste lang nach Rostock.

- Geplanter Ablauf :
- Hamburg – Hauptbahnhof am 25.11.00 6:45 Uhr (Reisezentrum)
- Fahrkartenkauf
- Fahrt mit der Bahn nach Lübeck 07:10 Uhr
- In Lübeck 8:21
- Tourlänge ca: 135 km
- Bäckerstop in Wismar 57 km
- Fahrt mit der Bahn ab Rostock (17:02) zurück nach Hamburg
- In Hamburg 19:48

TeamName	Vorname	Nachname	Startzeit	Zeit
Die Strandläufer	Maria	Lampe	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Manfred	Ziegler	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Bernd	Wegner	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Burkhard	Sielaff	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Bernhard	Ernst	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Thomas	Flügge	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Joerg	Sievers	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Ulf	Claussen	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Kai	Kröger	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Wolfgang	Peterssen	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Matthias	Brügel	25.11.00 08:30:00	08:40:00
Die Strandläufer	Peter	Wylach	25.11.00 08:30:00	08:40:00

Kurz-Bericht Bernsteintour (MTB-Tour Lübeck – Rostock am 25.11.00)

Bei kaltem Wasser und nördlichen Winden soll man an der Ostseeküste Bernstein finden. Wir hatten morgens zwar stellenweise Bodenfrost aber kalt war es mit 10 °C tagsüber bei fast sonnigem Wetter nicht. Der leichte Südwind passte auch nicht ins Bernsteinschema. Aber wir wollten ja auch vor allem Rad fahren.

Zur Anfahrt mit der Bahn nach Lübeck-Travemünde hatten sich immerhin 10 Mann plus eine Dame gefunden. Peter, aus Berlin, stieß am Bahnhof zu unserer Gruppe. Nach der Bahnfahrt war gleich eine kleine Schifffahrt (Fähre nach Priwall) fällig. An der Passat vorbei und dann in den Sand ! Da sind die alten "Lochraster-Betonplatten" vom ehemaligen Grenzkontroll-Weg eine richtige Erholung. Das auf und ab der Landschaft eröffnet immer mal wieder einen tollen Blick von der Steilkante auf die Ostsee, geht aber auch in die Beine. Für die Tourenleitung wird es jedenfalls zur Arbeit, die Gruppe zusammenzuhalten.

Kurz vor Wismar noch mal so richtig durch den Lehm ! Da stimmt wenigstens das optische Erscheinungsbild für die Pause im Café. Nach Wismar mussten wir erst mal etwas mehr Asphalt als vorher geplant nehmen um die Zeit zu schaffen. Aber ein Stück durch den Wald an der Steilküste bei Rerik sollte noch möglich sein. Ab Kühlungsborn müssen wir uns aber doch beeilen und wählen wieder die Straße. Bei Bad Doberan bietet sich dafür immerhin ein Blick auf die Schmalspurbahn "Molli". Die Zeit wird immer knapper und es gibt leichte Orientierungsprobleme in Rostock.

Wir nutzen die, durch den verpassten Zug gewonnene Zeit, für eine anständige Mahlzeit in Bahnhofsnähe. Die Zugfahrt zwei Stunden später als geplant, endet vorzeitig wegen „Betriebsstörung mit Personenschaden“ in Ahrensburg. Letztlich sind aber alle irgendwie, irgendwo angekommen.

Die Tour war vom Ergebnis doch etwas sportlicher als geplant. Die in der Karte eingezeichneten Wanderwege waren z.T. schlammige "Singeltrails" bzw. sandige Schiebepassagen. Es gibt sicher direktere Wege, wir hatten 146 km auf unserem Computer. Ich persönlich war während der Fahrt gestresst und gar nicht sicher, ob alles so gut war. Die Bilder von Ulf waren aber überzeugend: Viel erlebt und es muss doch Spaß gemacht haben !

Weihnachtsmarkttour Lübeck (C-Tour)

20 Mann und eine Frau (Weihnachtsmarkttour Lübeck am 9.12.00)

21 Eintragungen auf der Vereins-Wertungskarte sind schon zu viel, wenn man nach reichlichem Konsum von „Glühwein mit Schuß“ die Bahn von Lübeck nach Hamburg nehmen will. Zum Glück stellte sich das Problem so nicht. Es gab Leute, die nur ein Stück mit uns fahren wollten und dann mit dem Rad nach Hause fuhren. Andere haben nicht das volle „Weihnachtsmarktprogramm“ genutzt und sind eine Bahn früher gefahren. Die Rückfahrt erwies sich jedenfalls als problemlos. Michael hatte in Hamburg noch Ortskenntnisse für einen Boxenstopp in einer Guinness-Kneipe; damit musste keiner auf dem Heimweg dursten.

Am Treffpunkt in Bergedorf hatten sich zunächst 11 Mann versammelt. Die erste Etappe führte über ca. 30 km an der Müllverbrennungsanlage Stapelfeld vorbei, zum U-Bahnhof Großhansdorf. Wir benutzten gute Wege (für MTB-Verhältnisse), das Wetter war trocken und warm (für Dezember), aber es war feucht und schmutzig genug.

In Großhansdorf trafen noch weitere Teilnehmer zu unserer Gruppe. Rolf sah sich bei unserem Eintreffen veranlasst : „ Ab jetzt keine Geländestrecken mehr!“ zu fordern. Brigitte und Stephan mit ihrem Tandem (32 mm Reifen) hatten jedenfalls keine Probleme, mit dem Streckenverlauf. Trotzdem sah mein Rad, am Sonntag bei Licht betrachtet, wie nach einer richtigen MTB-Tour aus.

Wir benutzen überwiegend asphaltierten Wirtschaftswege, dann ging es ein Stück am Elbe-Lübeck Kanal entlang. Der Blick, auf die von der tiefstehenden Sonne beleuchteten Türme von Lübeck, wurde als Hintergrund für ein Gruppenfoto genutzt. Durch die Parkanlagen entlang der Trave erreichten wir dann ohne große „Verkehrsprobleme“ das Lübecker Holstentor.

Kurz das Trikot wechseln, dann wird die nächste Sportart gepflegt. Nach so einer Tour durch die Natur, ist aber mindestens ein Glühwein von der härteren Sorte erforderlich, um sich in der Menge auf dem Weihnachtsmarkt einigermaßen heimisch fühlen.

Die harten Daten : 82 km in 4 Stunden (Zeit des Peleton) / 0,8 ltr Glühwein in 1,5 Stunden (persönliche Einzelzeitwertung).

Vorhaben/Termine 2001

Datum	Typ	Bezeichnung	Zusatzinfo
Sa 27.Jan 09:00	C/B	Bergedorf-Wilseder Berg	MTB-Tour zum Wilseder Berg (ca. 150 km) eher sportliche Tour
So 25.Feb 09:00	C	200 km Trainingsrunde	Rennradtour / Bad Oldesloe / Ratzeburg ruhige aber lange Trainingsrunde / (findet nicht bei jedem Wetter statt)
Do 31.Mai 16:00	A	HH-Sylt	gut 500 km / Übernachtung bei Bremen vorgesehen Abschluss: Teilnahme Tilff-Bastogne-Tilff am 3.6.01 zügige Tour aber mit ausreichend Schlaf
Do 21.Jun 05:00	A	HH-Görlitz	gut 500 km Non-Stop nach Görlitz / Übernachtung Fr/Sa. in Seiffenhennersdorf / am Sa. 23.06.00 Super Cup
Mi 03.Okt	B	HH-Schwerin	ca.140 km zum Tag der Deutschen Einheit/Rückfahrt mit der Bahn
Sa 13.Okt	A/B	Hamburg-Berlin	275 km Einzelzeitfahren am 14.10.01 Teilnahmemöglichkeit an Abschluss-RTF in Berlin
Ende Nov 01	B	Lübeck-Schwerin	MTB-Tour (ca. 130 km) von Lübeck nach Schwerin (Bahn hin und zurück)
Mitte Dez 01	C	Weihnachtsmarkt Lübeck	Treckingbike-Tour Bergedorf-Lübeck mit Glühwein Einzelwertung

Anmerkungen zu den A-Touren

Die Maximalzeiten für die A-Touren sind generell erweitert worden. Dies soll z.B. die Möglichkeit eröffnen, eine Tour wie HH-Sylt, auch als Wochenend-Urlaub zu fahren.

Die Streckenlängen sind an realistische Radstrecken angepasst worden. Damit wird es möglich, dass weniger Ist-km zustande kommen als Plan-km. Dies soll die Planung der Strecken erleichtern.

HH-Sylt

Die Tour bleibt in den Eckdaten unverändert. Die offizielle Streckenlänge beträgt 260 km (mit „Endspurt drei minus eins“ hatten wir 263 Ist-km. Die maximal zulässige Zeit beträgt jetzt 36 Stunden. Alte Kontrollzettel können auch in 2001 benutzt werden.

Weil die meisten Teams Schwierigkeiten mit dem Abschnitt Allermöhe – Bad Oldesloe hatten, möchte ich hier folgende Strecke für Eure Planungen empfehlen:

Allermöhe/S-Bahn Mittlerer Landweg / Boberg / über B5 / Havighorst / Oststeinbek / Willinghusen / dann Radwanderweg oder über Stemwarde



HH-Oberstdorf

Die Tour bleibt in den Eckdaten unverändert. Die offizielle Streckenlänge beträgt jetzt 975 km (wir hatten 1016 Ist-km), die in 156 Stunden (7 Tage / 6 Nächte) bewältigt werden müssen. Alte Kontrollzettel können auch in 2001 benutzt werden.

HH-Selfkant

Selfkant ist die westlichste Gemeinde Deutschlands und liegt nördlich von Aachen. Als Kontrollpunkte habe ich vor allem kleinere Städte gewählt, von denen ich annehme, dass es dort rund um die Uhr Stempelmöglichkeiten gibt. Selfkant hat übrigens die Postleitzahl 52538 und besteht aus folgenden kleineren Orten: Havert, Hillensberg, Höngen, Isenbruch, Millen, Saeffelen, Schalbruch, Süsterseel, Tüddern und Wehr. Alle diese Orte werden als Selfkant anerkannt. Zur Not könnt Ihr es auch über die Grenze in Sittard versuchen

Kontrollpunkte sind Vechta (im Ort oder Autohof A1/64), Tecklenburg und Xanten. Die Planstreckenlänge beträgt 525 km (Unter Benutzung von Autobahnen schafft es ein Tourenplanprogramm auch mit ca. 480 km). Die zulässige Maximalzeit beträgt 60 Stunden (3 Tage / 2 Nächte).

HH-Görlitz

Görlitz ist die östlichste Stadt Deutschland und liegt an der Grenze zu Polen. Als Kontrollpunkte habe ich vor allem kleinere Städte gewählt, von denen ich annehme, dass es dort rund um die Uhr Stempelmöglichkeiten gibt.

Die Kontrollpunkte sind Salzwedel, Burg bei Magdeburg, Wittenburg, Bad Liebenwerda* und / oder Hoyerswerda* (*ein Ort muß der andere kann). Die Planstreckenlänge beträgt 525 km (Tourenplaner braucht 546 km). Die zulässige Maximalzeit beträgt 60 Stunden (3 Tage / 2 Nächte).

Hamburger Regeln für Langstreckenradtouren (2001)

Die folgenden Regeln für die Touren sollen dazu dienen, vergleichbare Leistung, bei minimalem organisatorischem Aufwand (für den Organisator) und maximale Freiheit (für den Teilnehmer) herzustellen. Die Regeln sollen im Prinzip, für alle in diesem Rahmen organisierten Touren gelten.

Für die Saison ab dem 25.12.00 habe ich verschiedene Vereinfachungen vorgenommen, insbesondere Streichungen. Die Regeln gelten in der strengen Auslegung nur für die A-Touren. Die B-Touren sollen bewusst Gestaltungsspielraum eröffnen.

Teilnehmer

Die Regeln zu den Teilnehmern sollen bewirken, daß eine gewisse Gleichheit der Chancen zwischen Einzelfahrern und Gruppen besteht. Natürlich kann man in der Gruppe schneller fahren, aber wenn alle gemeinsam ankommen müssen, dann muß auf den Langsamsten gewartet werden und das Pannennisiko steigt.

1. Es wird alleine oder als Gruppe mit 2-5 Fahrern gefahren.
2. Eine Gruppe soll geschlossen ankommen. Bei Ausfall einzelner Fahrer muss der Grund auf der Kontrollkarte vermerkt werden.

Verkehrsmittel (Rad)

Bei der Ausarbeitung der Touren wurde von einem Rennrad mit Lichtanlage und Gepäckträger ausgegangen. Das Verkehrsmittel "Rad" soll aber bewußt sehr frei definiert werden. Die Strecke muß aber aus eigener Kraft bewältigt werden.

3. Die Strecke ist mit dem Rad zu fahren. Die Benutzung anderer Verkehrsmittel ist nur gestattet wenn es für die spezielle Tour ausdrücklich zugelassen wird. Fluß- und Kanalfähren dürfen benutzt werden.
4. Als Rad wird jedes Gerät anerkannt, das nur mit menschlicher Muskelkraft angetrieben wird. Es sollte straßenverkehrstauglich sein (dieser Punkt liegt aber in der Verantwortung des Teilnehmers). Der Fahrzeugtyp muß auf der Kontrollkarte angegeben werden.

Strecke und Kontrolle

Da die Strecke nicht vorgeschrieben ist, kann jeder seinen Weg frei wählen. Der Organisator gibt zur Strecke allenfalls Hinweise. Das braucht aber niemanden davon abzuhalten, sich Streckenempfehlungen von anderen Teilnehmern geben zu lassen. Die vorgeschriebenen Kontrollpunkte müssen allerdings angefahrenen und per Stempel und Unterschrift bestätigt werden.

4. Vorgeschrieben werden die Kontrollpunkte, ansonsten wird die Strecke und der Startzeitpunkt frei gewählt.
5. An den Kontrollpunkten wird die Uhrzeit und die Anzahl der Fahrer bestätigt
6. Kann am vorgeschriebenen Kontrollpunkt nicht gestempelt werden, dann ist im nächsten Ort zu stempeln. Der Grund ist dem Organisator auf der Kontrollkarte mitzuteilen.
7. Sofern vom Organisator nicht anders vorgegeben, kann die Strecke in beiden Richtungen gefahren werden.

Unterstützung und Versorgung

Die Grundannahme bei der Gestaltung der Regeln, ist der einsame Radfahrer (ich und mein Fahrrad), der sich in jeder Situation selber helfen kann bzw. das nutzt, was sich ihm (oder ihr) am Wegesrand an Hilfestellung so bietet. Auf keinen Fall sollen Begleitfahrzeuge ständig Windschutz bieten oder solchen Pannenservice bieten, daß sogar auf die Luftpumpe verzichtet werden kann. Die Hilfe durch ein Begleitfahrzeug ist daher auf die Stempelstellen begrenzt. Stempelstelle kann auch ein freiwilliger zusätzlicher Halt sein, den Ihr selber festlegt.

Die freiwilligen Stempelstellen sollen vor allem zusätzliche Informationen über den Tourverlauf geben und es ist sicher auch von allgemeinem Interesse, wo man z.B. an der Strecke gut frühstücken kann.

8. Hilfestellung von Begleitfahrzeugen oder "fremden" Radfahrern auf der Strecke ist unzulässig.
(Hinweis: Ihr könnt schon mal bei zufällig getroffenen Trainingsgruppe ein Stück mitfahren, wenn Ihr die Leute aber als Windschatten bestellt, hört der Spaß auf.)
9. An den Stempelstellen darf Unterstützung auch durch ein Begleitfahrzeug gewährt werden.
10. Das ortsfeste Angebot (Läden, Restaurants, Hotels usw.) darf genutzt werden. Diese Hilfeleistung kann mit Stempel, auf der Kontrollkarte vermerkt werden.

Wertungszeitraum / Organisation

Nach erfolgreich absolvierter Tour, schickt Ihr den Kontrollbogen an den Organisator. Der Organisator prüft die Kontrollkarte auf Plausibilität und Vollständigkeit der Angaben. Er teilt das Ergebnis dem Teilnehmer bzw. dem Ansprechpartner der Gruppe schriftlich mit (z.B. Leistungsbestätigung und den aktuellen Stand der Gesamtwertung). Zum Jahresende gibt es dann die Gesamtwertung. Zur Deckung der Kosten wird ein Organisationsbeitrag erhoben.

Ich hoffe alle Teilnehmer(innen) benutzen nur ihr Fahrrad und alle Angaben sind klar und plausibel. Ist das nicht der Fall und der Organisator lehnt die Registrierung ab, dann gibt es eine zweite Instanz aus den erfolgreichen Teilnehmern.

11. Die Tour darf mehrfach gefahren werden. Der Wertungszeitraum beginnt am 25. Dezember und endet am 31. Oktober.
12. Der Kontrollzettel soll vom Zielpunkt an den Organisator geschickt werden (inkl. Registrierungsgebühren). Er muß spätestens eine Woche (Poststempel) nach Abschluß der Tour abgeschickt werden
13. Die Tour wird in eigener Verantwortung gefahren. Es bestehen keinerlei Ansprüche gegenüber dem Organisator
14. Der Organisator prüft die Kontrollkarten auf Plausibilität und teilt das Ergebnis dem Teilnehmer bzw. dem Ansprechpartner der Gruppe mit.
Außerdem verschickt der Organisator am Saisonende eine Wertungsliste. Sollte der Organisator die Registrierung ablehnen, kann der Teilnehmer einen, und der Organisator zwei Prüfer aus dem Kreis der registrierten Teilnehmer benennen. Die insgesamt drei Prüfer entscheiden dann endgültig über die Registrierung der durchgeführten Fahrt.

Regeln / (24 Stunden-)Rennen:

Das 24 Stunden Rennen soll eine Spezialwertung innerhalb einer Langstreckentour sein. Der Teilnehmer kann sich entscheiden, beide Wertungen oder nur das 24 Stunden Rennen zu fahren. Die Regeln für die 24-Stunden Wertung sind restriktiver als für die Langstreckentouren.

Als gefahrene Strecke wird der letzte (freiwillige) Stempel (siehe 10. Regel) innerhalb der 24 Stunden gewertet. Da freiwillige Kontrollstellen beliebig gewählt werden können, kann man sich irgendwo rechtzeitig einen "Sicherheitsstempel" holen, weiterfahren und dann versuchen das Limit voll auszu-schöpfen.

Die zurückgelegte Entfernung wird auf der 1:200000 Generalkarte per Lineal ermittelt. Es gibt dann eine Entfernungsangabe von z.B. Fulda Nord + 70 km.

Es gelten die Regeln der Langstrecken-Tour mit folgenden Ausnahmen:

A1) Die Richtung (der Startpunkt / 9. Regel) wird vorgegeben

A2) Die Maximalzeit beträgt 24 Stunden.

A3) Keine Unterstützung (9.Regel) durch Begleitfahrzeuge

Außerdem gilt :

15. Der Endpunkt wird durch eine frei gewählte Stempelstelle dokumentiert. Der Ort soll in etwa zwischen zwei vorgegebenen Kontrollpunkten liegen.

Als zurückgelegte Strecke wird die Luftlinie auf der 1:200000 Generalkarte ab der letzten vorgeschriebenen Kontrollstelle gewertet.

16. Das 24 Stunden-Rennen kann mit der Langstrecken-Tour kombiniert werden.

Anlagen