

# MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

10. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 5. August 1957

Nummer 86

## Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl. erfolgt nicht.)

A. Landesregierung.

B. Ministerpräsident — Staatskanzlei —.

C. Innenminister.

C. Innenminister. J. Minister für Wiederaufbau. E. Minister für Wirtschaft und Verkehr.

Gem. RdErl. 29. 7. 1957, Sicherungsmaßnahmen für Radrennen und Motorsportveranstaltungen auf geschlossenen Bahnen und in Hallen. S. 1649.

D. Finanzminister.

E. Minister für Wirtschaft und Verkehr.

F. Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

G. Arbeits- und Sozialminister.

H. Kultusminister.

J. Minister für Wiederaufbau.

K. Justizminister.

### C. Innenminister

#### J. Minister für Wiederaufbau

#### E. Minister für Wirtschaft und Verkehr

#### Sicherungsmaßnahmen für Radrennen und Motorsportveranstaltungen auf geschlossenen Bahnen und in Hallen

Gem. RdErl. d. Innenministers — I C 3 / 19-32.19, d. Ministers für Wiederaufbau — II A 3 — 2.031 Nr. 777/57 u. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr — IV/B-21-10/2 v. 29. 7. 1957

##### 1 Prüfung der Sicherheit

Bei Radrennen und Motorsportveranstaltungen auf geschlossenen Bahnen oder in Hallen haben die örtlichen Ordnungsbehörden für die öffentliche Sicherheit und Ordnung Sorge zu tragen (§ 1 Abs. 1 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG) v. 16. Oktober 1956 — GV. NW. S. 289 —). Um ihnen die Erfüllung dieser Aufgabe zu erleichtern, werden nachstehende Richtlinien bekanntgegeben, die insbesondere dem Schutz der Zuschauer, Rennfahrer und Sportwarte dienen. Der Bund Deutscher Radfahrer (BDR) und die Oberste Motorradsportkommission (OMK) sind zu diesen Richtlinien gehört worden.

Die örtlichen Ordnungsbehörden haben die Richtlinien unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles nach pflichtgemäßem Ermessen anzuwenden. Sie können Erleichterungen zulassen, sofern die Sicherheit auf andere Weise gewährleistet ist, oder auch über die Richtlinien hinausgehende Anforderungen stellen, wenn die Verhältnisse des Einzelfalles es zur Abwehr von Gefahren erfordern.

##### 2 Unterlagen

Die örtlichen Ordnungsbehörden haben sich von jeder in ihrem Bezirk gelegenen Bahn oder Halle folgende Unterlagen zu beschaffen:

- 2.1 Eine Beschreibung über die Art der Bahn (vgl. Abschn. A der Richtlinien), in der auch die aus den Zeichnungen nicht ersichtlichen Einzelheiten — soweit für die Gefahrenabwehr von Bedeutung — zu erläutern sind.
- 2.2 Zeichnungen, aus denen sämtliche benötigten Maße ersichtlich sind, insbesondere solche bezüglich der Bahnlänge und -breite, des Durchmessers, der Überhöhung, Umwehrung und Konstruktion.

Bei geschlossenen Hallen oder Tribünen muß die Zahl der für die Benutzung der Zuschauerräume zugelassenen Personen aus der Beschreibung oder den Zeichnungen ersichtlich sein.

Diese Unterlagen sollen den örtlichen Ordnungsbehörden zur Überprüfung dienen, ob die in den Richtlinien aufgestellten Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

##### 3 Zuständigkeit der Baugenehmigungsbehörden

Sofern für die Errichtung der Bahnen eine Genehmigung nach den bauaufsichtlichen Vorschriften (Bauordnungen) erforderlich ist, bleibt die Zuständigkeit der Baugenehmigungsbehörden für die Genehmigung der baulichen Anlagen und für die Abnahmen unberührt. Eine bauaufsichtliche Genehmigung wird in der Regel nicht erforderlich sein, wenn es sich um Erd-, Asche-, Sand-, Trabrenn-, Gras- oder Dirt-Track- und Speedway-Bahnen handelt.

##### 4 Abnahmen

Bei den bauaufsichtlichen Abnahmen, insbesondere bei der Gebrauchsabnahme, sind Vertreter der örtlichen Ordnungsbehörde hinzuzuziehen. Es empfiehlt sich, auch Vertreter des BDR oder der OMK — je nach Zweckbestimmung der Bahn — zu der Abnahme hinzuzuziehen. Ihre Stellungnahme kann — je nach Lage des Einzelfalles — als Äußerung sachverständiger Personen gewertet werden. Abschriften des Gebrauchsabnahmescheines sind der örtlichen Ordnungsbehörde und den hinzugezogenen Vertretern des BDR oder der OMK zu übersenden. Werden bei der Gebrauchsabnahme Mängel festgestellt, so darf vor Abstellung dieser Mängel weder der Gebrauchsabnahmeschein ausgehändigt noch die Anlage zur Benutzung freigegeben werden.

Ist eine bauaufsichtliche Abnahme nicht erforderlich, verfährt die Ordnungsbehörde sinngemäß.

Sofern auf einer Bahn Motorradrennen durchgeführt werden sollen, stellt die OMK eine Bahnlizenz aus, nachdem die Bahn unter sportlichen Gesichtspunkten durch einen Beauftragten der OMK abgenommen worden ist. Die Bahnlizenz wird dem Veranstalter zur Vorlage bei der zuständigen örtlichen Ordnungsbehörde ausgehändigt. Sie ist nur für ein Kalenderjahr gültig und erlischt deshalb jeweils am 31. Dezember des betreffenden Jahres.

**5 Bestimmungen für bestehende Bahnen**

Bereits bestehende Bahnen sind nach den Richtlinien zu überprüfen. Ergeben sich dabei schwerwiegende Abweichungen von den Richtlinien, so sind, um Härten zu vermeiden, Mittel der Gefahrenabwehr zu wählen, die den Ordnungspflichtigen möglichst wenig beeinträchtigen, gleichwohl aber die Sicherheit der Zuschauer, Rennfahrer und Sportwarte gewährleisten.

**6 Überwachung**

Die Bahnen sind vor Beginn einer jeden Rennveranstaltung von der Ordnungsbehörde darauf zu überprüfen, ob ihr Zustand dem im Zeitpunkt der Abnahme festgestellten Zustand entspricht. Werden Abweichungen oder aufgetretene Mängel, die für den Betrieb der Anlage eine Gefahr darstellen, festgestellt, so ist die Bahn bis nach Wiederherstellung des genehmigten Zustandes bzw. Abstellung der Mängel zu sperren.

**7 Aufhebung von Runderlassen**

Die RdErl. v. 17. 8. 1909 (MBliV. S. 183), 17. 4. 1910 (MBliV. S. 118) und 21. 7. 1925 (MBliV. S. 823) werden aufgehoben.

**8 Berichterstattung**

**T.** Die Regierungspräsidenten berichten dem Innenminister bis zum 1. Dezember 1958 über die bei der Durchführung dieses RdErl. gemachten Erfahrungen.

An die Regierungspräsidenten,  
den Minister für Wiederaufbau  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
— Außenstelle Essen —,  
die Staatlichen Bauverwaltungen,  
die Kreis- und örtlichen Ordnungsbehörden.

**Anlage**

**Richtlinien  
für die Anlage, den Bau und Betrieb von Radrennbahnen und von geschlossenen Bahnen, die für Motorsportveranstaltungen benutzt werden**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A Begriffserläuterungen</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Einteilung der Bahnen nach der Saison . . .</b>	<b>1652</b>
1.1 Sommerbahnen . . . . .	1652
1.2 Winterbahnen . . . . .	1652
<b>2 Einteilung der Bahnen nach Disziplinen . .</b>	<b>1652</b>
2.1 Fliegerbahnen . . . . .	1652
2.2 Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren bis 1000 ccm . . . . .	1652
2.3 Bahnen für Rennen hinter großen Motoren von 1001 bis 2500 ccm . . . . .	1652
2.4 Kombinierte Anlagen . . . . .	1652
<b>3 Einteilung der Bahnen nach Bauarten . . .</b>	<b>1653</b>
3.1 Bahnen aus Erde, Asche, Sand- und Trabrennbahnen . . . . .	1653
3.2 Dirt-Track- und Speedway-Bahnen . . .	1653
3.3 Grasbahnen . . . . .	1653
3.4 Bahnen aus Steinmaterial mit einem Zusatz von bituminösen Bindemitteln (Makadam-Decken) . . . . .	1653
3.5 Bahnen aus unbewehrtem oder bewehrtem Beton . . . . .	1653
3.6 Bahnen aus vorgespanntem Beton . . .	1653
3.7 Bahnen aus Holz . . . . .	1653
3.8 Bahnen aus Kunststoff . . . . .	1653

**4 Einteilung der Bahnen im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit für reine Motorsportveranstaltungen . . . . .**

Seite

1653

**B Anlage, Bau und Betrieb**

<b>1 Bahnlänge . . . . .</b>	<b>1654</b>
<b>2 Bahnbreite . . . . .</b>	<b>1654</b>
<b>3 Form . . . . .</b>	<b>1655</b>
<b>4 Durchmesser . . . . .</b>	<b>1655</b>
<b>5 Überhöhung . . . . .</b>	<b>1655</b>
<b>6 Aufbau . . . . .</b>	<b>1655</b>
<b>7 Höchstzulässige Zahl der Zuschauer . . .</b>	<b>1655</b>
<b>8 Innenraum . . . . .</b>	<b>1656</b>
<b>9 Zugang zum Innenraum . . . . .</b>	<b>1656</b>
<b>10 Umwehrung . . . . .</b>	<b>1656</b>
<b>11 Fahrbahn . . . . .</b>	<b>1657</b>
<b>12 Beschriftung der Fahrbahn . . . . .</b>	<b>1657</b>
<b>13 Anfahrstreifen (Teppich) . . . . .</b>	<b>1658</b>
<b>14 Schutzstreifen . . . . .</b>	<b>1658</b>
<b>15 Ausstattung . . . . .</b>	<b>1658</b>
<b>16 Beleuchtung . . . . .</b>	<b>1658</b>
<b>17 Vorbeugung gegen Brandgefahr . . . . .</b>	<b>1659</b>
<b>18 Blitzschutz . . . . .</b>	<b>1660</b>
<b>19 Zahl der Motorräder eines bestimmten Hubraumes, die in einem Lauf auf einer bestimmten Motorsportrennbahn zugelassen werden können . . . . .</b>	<b>1660</b>
<b>20 Für bestimmte kraftfahrspportliche Veranstaltungen nicht geeignete Bahnen . . . . .</b>	<b>1660</b>
<b>21 Einstellplätze für Kraftfahrzeuge . . . . .</b>	<b>1660</b>

**A Begriffserläuterungen****1 Einteilung der Bahnen nach der Saison**

**1.1 Sommerbahnen** werden im Freien ohne Überdachung angelegt. Für sie können alle unter 3 aufgeführten Bauarten verwendet werden. Der Betrieb auf Sommerbahnen ist normalerweise auf die Zeit zwischen dem 1. April und 30. September beschränkt.

**1.2 Winterbahnen** sind Bahnen in gedeckten Räumen, also Hallenbahnen. Die Fahrfläche von Winterbahnen besteht aus Holz oder anderen leichten Baustoffen, weil die Bahnen in der Regel im Herbst eingebaut und im Frühjahr ausgebaut werden. Veranstaltungen auf Winterbahnen finden normalerweise zwischen dem 1. Oktober und 31. März statt.

**2 Einteilung der Bahnen nach Disziplinen**

**2.1 Fliegerbahnen** sind auf Grund ihrer Form und Überhöhung nur für Radrennen ohne Motorführung geeignet.

**2.2 Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren bis 1000 ccm** lassen auf Grund ihrer Form und Überhöhung Radrennen hinter kleinen Motoren (Steherrennen) zu. Sie sind ebenfalls geeignet für Radrennen ohne Motorführung (Fliegerrennen).

**2.3 Bahnen für Rennen hinter großen Motoren von 1001 bis 2500 ccm** lassen auf Grund ihrer Form und Überhöhung Radrennen hinter großen Motoren (Steherrennen) zu. Sie sind ebenfalls geeignet für alle anderen Disziplinen des Radsports.

**2.4 Kombinierte Anlagen** sind Radrennbahnen, bei denen für Steherrennen und Fliegerrennen je eine eigene Fahrfläche vorhanden ist. Bei diesen Anlagen liegt die Fliegerbahn innerhalb einer Steherbahn und bildet mit ihrer Außenkante gleichzeitig die Innenkante der Steherbahn. Der in den Kurven entstehende Knick zwischen den verschiedenen Überhöhungen ist auszurunden.

Für diese Anlagen gelten für jede Fahrbahn die entsprechenden Bestimmungen für Flieger- oder Steherbahnen.

### 3 Einteilung der Bahnen nach Bauarten

- 3.1 **Bahnen aus Erde oder Asche** — hierzu gehören im Sinne dieser Bestimmungen auch **Sand- und Trabrennbahnen** — haben eine Fahrfläche aus einer Schicht mit Bindemitteln verfestigter Erde, aus Asche, Lehm oder Sand, die auf einem tragfähigen Unterbau aufgebracht und festgewalzt wird.
- 3.2 **Dirt-Track- und Speedway-Bahnen** haben einen festen, rauen Untergrund mit einer Auflage von etwa 5-8 mm feiner, gestoßener Asche oder anderem geeignetem Material.
- 3.3 **Grasbahnen** sind Bahnen mit fester Grasnarbe.
- 3.4 **Bahnen aus Steinmaterial mit einem Zusatz von bituminösen Bindemitteln (Makadam-Decken)** haben eine Fahrfläche aus einer Schicht Steinmaterial unter Zusatz von Bitumen oder einer Mischung von Bitumen und Teer, die auf einem tragfähigen Unterbau aufgebracht und festgewalzt wird. Auf einen ausreichenden Bitumenzusatz ist besonderer Wert zu legen, damit die Fahrbahn unter Einfluß der Sonnenstrahlung nicht weich werden kann.
- 3.5 **Bahnen aus unbewehrtem oder bewehrtem Beton** haben eine Fahrfläche aus möglichst bewehrtem Beton mit oberer Feinbetonschicht. Der Beton wird entweder auf einen tragfähigen Unterbau unmittelbar aufgebracht oder über eine Stahlbetonkonstruktion gespannt. Wegen der bei Temperaturunterschieden auftretenden Spannungen sind Dehnungsfugen quer zur Fahrtrichtung in bestimmten Abständen anzuordnen und sachgemäß auszubilden.
- 3.6 **Bahnen aus vorgespanntem Beton** haben eine Fahrfläche aus einer Betonplatte mit Vorspannung aus Spannstahl und oberer Feinbetonschicht. Bei Anwendung des Spannbetonverfahrens ist es möglich, die Anzahl der Fugen in der Fahrbahn einzuschränken.
- 3.7 **Bahnen aus Holz** haben eine Fahrfläche aus einem Holzbelag, der auf einem Gerüst aus Holz, Stahl oder dgl. bzw. auf Mauerwerk oder Betonkonstruktionen aufgelegt und fest verbunden wird.
- 3.8 **Bahnen aus Kunststoff** sind bisher noch nicht errichtet worden, jedoch dürfte damit zu rechnen sein, daß mit der fortschreitenden Entwicklung auf diesem Gebiete auch geeignete Kunststoffe zur Verwendung als Fahrbahnbelag auf dem Markt erscheinen werden.

### 4 Einteilung der Bahnen im Hinblick auf die Benutzungsmöglichkeit für reine Motorsportveranstaltungen

Als geschlossene Bahnen, die für reine Motorsportveranstaltungen benutzt werden — nachfolgend nur noch als Motorsportrennbahnen bezeichnet —, sind i. S. dieser Bestimmungen solche Bahnen anzusehen, die geeignet für die Austragung von Motorradrennen sind.

### B Anlage, Bau und Betrieb

Liegen Bahnen in geschlossenen Hallen, so gelten neben diesen Richtlinien für solche baulichen Anlagen, bei denen die Zuschauerräume einzeln oder zusammen mehr als 200 Personen fassen, die Bestimmungen der auf Grund des RdErl. v. 6. 4. 1909 (MBliV. S. 134) von den Regierungspräsidenten erlassenen Verordnungen über die bauliche Anlage, die innere Einrichtung und den Betrieb von Theatern, öffentlichen Versammlungsräumen und Zirkusanlagen. Soweit diese Verordnungen durch Fristablauf außer Kraft getreten sind, sind die Bauvorschriften im Einzelfalle der bauaufsichtlichen Prüfung zugrunde zu legen und ihre Erfüllung gegebenenfalls auf Grund des § 30 der Bauordnung zu fordern (vgl. RdErl. v. 15. 5. 1939 — ZdB. S. 617).

Sind in besonderen Fällen nach Art der Anlage die Bestimmungen der vorgenannten Verordnung nicht anwendbar (z. B. bei offenen oder zum Teil offenen Tribünen), so können, wenn die Zuschauer beim Verlassen der Plätze allein auf Stufengänge, Flure und Treppen in geschlossenen Räumen angewiesen sind, für diese wie auch für die ins Freie führenden Ausgänge die auf eine schnelle und gefahrlose Entleerung geltenden Vorschriften der vorgenannten Verordnung bei der Prüfung als Anhalt dienen. Bezüglich einer Notbeleuchtung in solchen Fällen siehe B 16.1.

### 1 Bahnlänge

#### 1.1 Bei Radrennbahnen

Die Länge einer Radrennbahn wird im Abstand von 20 cm von der Innenkante der Fahrfläche gemessen. Sie wird bestimmt von der Größe der im Innenraum gelegenen anderen Übungsplätze und Kampfstätten oder von dem zur Verfügung stehenden Raum. Das Längenmaß soll (ggfs. unter Verzicht auf ein auf einen vollen Meter ausgehendes Maß für eine Runde) so gewählt werden, daß eine möglichst geringe Anzahl von Runden ein auf einen vollen Kilometer ausgehendes Maß ergibt.

1.11 Sommerbahnen haben Längenmaße von etwa 200 bis 450 m. Größere Bahnen sind 500, 600 und 666,666 m lang. Als Mindestlänge sind anzusehen:

200 m bei innenliegendem Rollschuh- oder Eislauffeld,  
etwa 333,33 m bei innenliegendem Hockeyfeld,  
etwa 380 m bei innenliegendem normalem Fußballfeld,  
etwa 450 m bei innenliegendem normalem Fußballfeld mit umlaufender Leichtathletik-Laufbahn.

1.12 Winterbahnen haben Längenmaße von etwa 150 m bis 200 m oder seltener 250 m.

1.13 Fliegerbahnen sollen eine Mindestlänge von etwa 150 m aufweisen.

#### 1.2 Bei Motorsportrennbahnen

Die Länge einer Motorsportrennbahn wird im Abstand von 90 cm von der Innenkante der Fahrfläche gemessen. Nach den internationalen Motorradspportregeln der Federation internationale Motocycliste (FIM) muß die Bahn eine Länge haben, die ein auf einen vollen Meter ausgehendes Maß ergibt. Die Länge der Motorsportrennbahnen soll betragen bei

1.21 Betonbahnen	mindestens 300 m; höchstens 500 m;
1.22 Aschen-, Sand- oder Trabrennbahnen	500 bis 1200 m;
1.23 Grasbahnen	500 bis 2000 m;
1.24 Dirt-Track- und Speedwaybahnen	400 bis 1200 m.

### 2 Bahnbreite

#### 2.1 Bei Radrennbahnen

Die Bahnbreite soll entsprechend der Bahnlänge und den zu fahrenden Disziplinen mindestens 5 und höchstens 8 m (selten mehr) betragen. Die Breite soll ringsherum gleichbleibend sein, damit Verengungen vermieden werden.

2.11 Fliegerbahnen müssen mindestens 5 m breit sein.

2.12 Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren müssen mindestens 6 m breit sein.

2.13 Bahnen für Rennen hinter großen Motoren müssen mindestens 7 m breit sein.

#### 2.2 Bei Motorsportrennbahnen soll die Breite mindestens betragen bei

2.21 Betonbahnen:	
in der Geraden	8 m,
in der Kurve	8 m.
2.22 Aschen-, Sand- oder Trabrennbahnen:	
in der Geraden	10 m,
in der Kurve	14 m.
2.23 Grasbahnen:	
in der Geraden	10 m,
in der Kurve	15 m.
2.24 Dirt-Track- und Speedway-Bahnen:	
in der Geraden	8 m,
in der Kurve	10 m.

### 3 Form

3.1 Bei **Radrennbahnen** stellt die Form an der Innenkante zwei durch Geraden miteinander verbundene, gleichmäßige Kurven dar. Seltener ist die Form einer Ellipse. Die Übergänge von der Geraden in die Kurve und aus der Kurve in die Gerade müssen leicht und zügig sein. Die Außenkante ergibt sich nach dem an die Innenkante in senkrechter Projektion angetragenen Breitenmaß der Fahrfläche.

3.2 Die Form der **Motorsportrennbahnen** ist nicht festgelegt.

### 4 Durchmesser

Der Durchmesser wird bei **Radrennbahnen** zwischen den gegenüberliegenden Geraden von der Innenkante der Fahrbahn aus gemessen. Er muß mindestens betragen bei

4.1 Fliegerbahnen 16,50 m,

4.2 Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren 25 m,

4.3 Bahnen für Rennen hinter großen Motoren 40 m.

### 5 Überhöhung

#### 5.1 Bei Radrennbahnen

Die Überhöhung ist die Neigung der Fahrfläche zur Horizontalen und entweder in Prozenten oder in Grad und Minuten anzugeben. Sie ergibt sich aus den möglichen Höchstgeschwindigkeiten der zu fahrenden Disziplinen und den Abmessungen und der Gestalt der Kurven. Die Überhöhung ist so zu wählen, daß folgende Höchstgeschwindigkeiten erreicht werden können, ohne daß Fahrer in den Gleitwinkel geraten können:

5.11 bei Fliegerbahnen 66 km je Stunde,

5.12 bei Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren 80 km je Stunde,

5.13 bei Bahnen für Rennen hinter großen Motoren 100 km je Stunde.

5.2 Bei **Motorsportrennbahnen** richtet sich die Kurvenüberhöhung nach der Höchstgeschwindigkeit der für die Bahn zugelassenen Motorradklassen und nach den Abmessungen, der Form und Ausführung der Bahn.

5.3 Aschen-, Sand- oder Trabrennbahnen, Grasbahnen sowie Dirt-Track- und Speedway-Bahnen sind nicht überhöht, sie haben lediglich ein leichtes Quergefälle nach dem Innenraum als Wasserablauf.

### 6 Aufbau

Die Tragkonstruktion der Bahn und die Fahrbahnplatte müssen standsicher sein. Die Durchbiegung soll möglichst gering gehalten werden, sie darf nicht größer als  $\frac{1}{700}$  der Stützweite sein.

Fahrbahn und Tribünen sollen möglichst auf eigenen, voneinander getrennten Konstruktionen errichtet werden. Ist dies nicht der Fall, so müssen beim Standsicherheitsnachweis der Konstruktion die durch die Bewegung der Fahrzeuge hervorgerufenen Einflüsse berücksichtigt werden.

Bezüglich der Standsicherheit von Tribünen gelten die Bestimmungen des RdErl. v. 1. 9. 1953 (MBI. NW. S. 1542).

### 7 Höchstzulässige Zahl der Zuschauer

Für die Zuschauerräume in geschlossenen Hallen und auf Tribünen ist eine höchste zulässige Personenzahl festzusetzen.

Bei Anordnung von Sitzplätzen ist für jede in Aussicht genommene Benutzungsart der Zuschauerplätze ein Plan aufzustellen, aus dem die Anordnung und Zahl der Plätze, die Lage und Breite der Gänge, Ausgänge und Treppen ersichtlich sind. Der Bestuhlungsplan bedarf der bauaufsichtlichen Genehmigung. Die durch die Pläne festgelegte Ordnung darf eigenmächtig nicht geändert werden. Plätze, die in den genehmigten Plänen nicht vorgesehen sind, dürfen nicht eingerichtet werden.

Der Ausnutzung von Zuschauerräumen ohne Anordnung von Sitzplätzen sind auf 1 m<sup>2</sup> Grundfläche 4 Personen zugrunde zu legen. Bezüglich der Sicherung der Tribünen vor Überfüllung wird auf den RdErl. v. 24. 4. 1937 (MBliV. S. 699) hingewiesen.

### 8 Innenraum

Bei **Radrennbahnen** können die örtlichen Ordnungsbehörden den Innenraum der Bahnen für die Benutzung durch die Zuschauer freigeben, wenn auf Grund der Anlage der Bahn eine Gefährdung der Zuschauer nicht zu befürchten ist.

Bei **Motorsportrennbahnen** muß der Innenraum jedoch frei von Zuschauern bleiben.

### 9 Zugang zum Innenraum

Der Zugang zum Innenraum soll bei den unter A 3.4 bis 3.8 genannten Bahnen ohne Überschreitung der Fahrfläche möglich sein. Am besten eignet sich ein Tunnel, Brücken über die Fahrbahn sind zulässig, wenn sie so angelegt werden, daß die Sicht der Fahrer nicht behindert wird.

### 10 Umwehrung

#### 10.1 Bei Radrennbahnen

Die Fahrbahn muß von den für die Zuschauer bestimmten Plätzen durch eine feste Umwehrung getrennt sein, die je nach Art der auf der Bahn durchzuführenden Veranstaltungen so anzulegen und auszuführen ist, daß die Sicherheit der Zuschauer durch Fahrzeuge oder Fahrer, die von der Bahn abkommen, nicht gefährdet wird.

10.11 Die Umwehrung der Fliegerbahnen ist so auszubilden, daß sie eine Anpralllast  $H = 400 \text{ kg/m}^2$  aufnehmen kann. Die Holme sind zwischen den Abstützungen auch für eine Einzellast von 150 kg zu untersuchen.

Die äußere Umwehrung bei Fliegerbahnen muß mindestens 0,90 m hoch sein und ringsherum durchlaufen. Eine kurze Unterbrechung am Ziel — als Schlupfloch für die Wettfahrerausschuß-Mitglieder — ist zulässig. Im Anschluß an die Bahnaußenkante ist die Brüstung in mindestens 0,15 m Höhe geschlossen auszuführen (Bordkante), der übrige Teil bis zum Holm kann durchbrochen oder durchsichtig (Maschendraht, Netz, Drahtseile, Plexiglas o. ä.) ausgeführt sein. In den Kurven ist die Umwehrung nach Möglichkeit zur Bahnseite hin überzuneigen oder in anderer Form als Fangvorrichtung auszubilden. Der Teil der äußeren Umwehrung zwischen Bordkante und Holm ist so auszubilden, daß ein nach außen abgetriebener Fahrer auf jeden Fall aufgefangen wird. Bei Unterbringung von Zuschauern im Innenraum ist eine Umwehrung sinngemäß wie an der Außenkante der Bahn auszuführen, und zwar mit der Auflage, daß zur Bahnseite hin keine vorspringenden Teile vorhanden sein dürfen.

10.12 Die Umwehrung der Bahnen für Rennen hinter kleinen Motoren ist so auszubilden, daß sie eine Anpralllast  $H =$  mindestens 500 kg/m<sup>2</sup> aufnehmen kann. Die Holme sind zwischen den Abstützungen auch für eine Einzellast von 200 kg zu untersuchen. Der hier eingesetzte Wert  $H$  ist ein Mindestwert. Seine Größe ist abhängig vom Gewicht der Räder oder Motorräder (einschließlich Fahrer) und von den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Fahrfläche und der Kurven. Der Wert muß erhöht werden, wenn praktische Erfahrungen oder theoretische Untersuchungen dies erfordern.

Die Umwehrungen sind sinngemäß wie die Umwehrungen bei Fliegerbahnen auszuführen, jedoch so, daß die Motore unter Berücksichtigung der erhöhten Geschwindigkeit die Konstruktion nicht durchbrechen können.

10.13 Die Umwehrung der Bahnen für Rennen hinter großen Motoren ist so auszubilden, daß sie eine Anpralllast  $H =$  mindestens 600 kg/m<sup>2</sup> aufnehmen kann. Die Holme sind zwischen den Abstützungen auch für eine Einzellast von 250 kg zu untersuchen. Für den Berechnungswert  $H$  gilt das unter 10.12 Abs. 1 Satz 3 Gesagte.

Die Umwehrungen sind sinngemäß wie die Umwehrungen bei Fliegerbahnen auszuführen, jedoch so, daß sie bis mindestens 0,60 m Höhe geschlossen sind und ein Durchbrechen der Motore unter Berücksichtigung der erhöhten Geschwindigkeit unmöglich ist.

- 10.14 Bei kombinierten Anlagen ist für die äußere Umwehrung nur die Bestimmung 10.13 und bei der inneren Umwehrung die Bestimmung 10.11 anzuwenden.

- 10.2 Bei **Motorsportrennbahnen** muß die Umwehrung bestehen

10.21 bei **Betonbahnen** aus einer Brüstungsmauer aus bewehrtem Beton, die 1 m bis 1,20 m hoch ist; an der Innenseite der Mauer ist ein Abweisrohr aus Stahl von 50 bis 60 mm  $\varnothing$  anzubringen;

10.22 bei **Aschen-, Sand- oder Trabrennbahnen** aus gepreßten Strohballen, die in den Geraden im Abstand von 1 m und in den Kurven ohne Abstand aneinander versetzt in einer Höhe von etwa 50–60 cm aufzustellen sind. Zwischen diesen Strohballen und der Bahneinzäunung ist eine Sicherheitszone festzulegen, die in den Geraden mindestens 2 m und in den Kurven mindestens 5 m betragen muß. Hinter den Strohballen ist außerdem vor den für Zuschauer bestimmten Plätzen, insbesondere an den Kurven, ein mindestens 1,20 m hoher Zaun aus Maschendraht oder einem anderen gleichwertigen Material zu errichten, dessen Pfähle standfest sein müssen und höchstens einen Abstand von 3 m haben dürfen. In den Geraden genügt statt des Maschendrahtes ein Knotendraht mit einem Querschnitt von 2,9 mm<sup>2</sup>;

10.23 bei **Grasbahnen** wie bei 10.22;

10.24 bei **Dirt-Track- und Speedway-Bahnen** wie bei 10.22. An Stelle des Maschendrahtes für die Umwehrung können auch andere Materialien, z. B. 25 mm dicke Holzbretter oder -latten, verwendet werden.

## 11 Fahrbahn

- 11.1 Der Fahrbahnbelag muß in seiner Oberfläche so beschaffen sein, daß ein Gleitwinkel von mindestens 25 bis 30° zwischen der Oberfläche und den Reifen gewährleistet ist. Er muß wasserabweisend sein, damit ein schnelles Abtrocknen nach Regen oder Nebel erreicht wird.

Der Fahrbahnbelag soll möglichst fugenlos sein. Lassen sich nach der Bauart Fugen nicht vermeiden, so muß an ihnen ein höhengleicher Übergang an der Oberfläche des Fahrbahnbelages für die Dauer gewährleistet sein.

Befestigungsmittel bei Bahnen aus Holz müssen in der Oberfläche der Fahrbahn versenkt angeordnet werden. Nägel dürfen nur von unten und nicht von oben eingeschlagen werden; ihre Länge ist so zu wählen, daß auch nach einer Abnutzung des Belages ein Hervortreten der Nagelspitzen unmöglich ist.

- 11.2 Umkleideräume oder Abstellräume dürfen unter erhöht liegenden Fahrbahnen nur dann eingebaut werden, wenn sich zwischen diesen Räumen und der Fahrbahn eine feuerbeständige Decke befindet.

- 11.3 Die Oberfläche der Erd-, Aschen-, Sand-, Trabrenn-, Gras- oder Dirt-Track- und Speedway-Bahnen ist ihrer Natur nach wasserdurchlässig. Sie soll aber ein leichtes Quergefälle nach dem Innenraum als Wasserablauf erhalten.

## 12 Beschriftung der Fahrbahn

Als Material für sämtliche Beschriftungen und Kennzeichnungen auf der Fahrfläche dürfen keine Olfarben oder andere glatte Farben verwendet werden. Es sind nur solche Farbstoffe zu gebrauchen, die ein Glattwerden und die damit verbundene Rutschgefahr ausschließen. Bei den unter A 3.1 bis 3.3 aufgeführten Bahnen versagt sich eine Beschriftung der Fahrbahn normalerweise von selbst.

## 13 Anfahrstreifen (Teppich)

Im Anschluß an die Innenkante der Fahrfläche muß ein ringsherum gleichbleibend geneigter Anfahrstreifen in einer Breite von mindestens 10 % der Fahrbahnbreite als Übergang von der Horizontalen zur Überhöhung angeordnet werden. Der in den Kurven entstehende Knick ist auszurunden.

Bei den unter A 3.1 bis 3.3 genannten Bahnen ist diese Bestimmung nicht anwendbar.

## 14 Schutzstreifen

Vom Anfahrstreifen zum Innenraum hin soll der Boden in notwendiger Breite (vgl. 14.1 ff.) möglichst weich sein (Holz, Rasen, aufgelockerter Sand, Schlacke, Kies o. dgl.), um bei Stürzen schwere Verletzungen der Fahrer durch Aufschlagen auf Stein- oder Betonboden zu vermeiden und um zum Schutz des Publikums ein Auslaufen der von der Fahrbahn nach dem Innenraum abkommenden Räder auf möglichst kurzer Strecke zu erzielen. Der Schutzstreifen muß in ganzer Breite ringsherum frei von Pfeilern oder sonstigen Einbauten sein. Während eines Rennens ist der Schutzstreifen von Personen freizuhalten. Hierauf ist der Ordnungspflichtige besonders hinzuweisen. Die notwendige Breite des Schutzstreifens richtet sich nach der Art der auf der Bahn durchführbaren Veranstaltungen.

- 14.1 Der Schutzstreifen muß bei Fliegerbahnen eine Mindestbreite in den Längsseiten von 2,50 m und in den Kurven von 3,50 m, jeweils gemessen von der Innenkante der Fahrbahn (also einschl. Anfahrstreifen), haben.

- 14.2 Der Schutzstreifen muß bei Bahnen für Rennen hinter kleinen und großen Motoren eine Mindestbreite in den Längsseiten von 3,50 m und in den Kurven von 4 m, jeweils gemessen von der Innenkante der Fahrbahn (also einschl. Anfahrstreifen), haben.

- 14.3 Bei kombinierten Anlagen ist für den Schutzstreifen die Bestimmung 14.1 anzuwenden.

Für die unter A 3.1 bis 3.3 genannten Bahnen sind diese Vorschriften nicht anwendbar.

## 15 Ausstattung

Für den Wettfahrausschuß oder die Rennleitung und Zeitnahme ist an geeigneter Stelle am Ziel ein Platz vorzusehen, von dem aus alle Punkte der Bahn gut zu übersehen sind. An diesem Platz müssen geeignete Einrichtungen (Telefonverbindung) vorhanden sein, um bei etwaigen Unfällen möglichst schnell Hilfe herbeiholen zu können.

## 16 Beleuchtung

Bahnen, Zuschauerräume und Verkehrswege der Zuschauer und Fahrer müssen bei Veranstaltungen während der Dunkelheit durch eine elektrische Beleuchtung ausreichend beleuchtet sein. Dies gilt auch für Bahnen, Zuschauerräume und Verkehrswege in Hallen, die am Tage benutzt, durch Tageslicht aber nicht ausreichend belichtet werden.

### 16.1 Notstromanlage

Wenn nach B 16 elektrische Beleuchtung gefordert wird, so muß auch eine vom Versorgungsnetz unabhängige, bei Ausfall des Netzstromes sich selbsttätig einschaltende Notstromanlage zur Beleuchtung der Bahnen, der Zuschauerräume und Verkehrswege vorhanden sein; für die Ausführung sind die Bestimmungen der VDE-Vorschrift VDE 0108 sinngemäß anzuwenden. Die Anlage ist mindestens alle 2 Jahre durch einen Sachverständigen zu prüfen und das Prüfzeugnis der örtlichen Ordnungsbehörde einzureichen\*).

### 16.2 Trafo- und Schaltanlagen

Für Trafo- und Schaltanlagen ist der erforderliche Raum vorzusehen und in den Zeichnungen auszuweisen. Trafo- und Schaltanlagen mit Betriebsspannungen über 1 kV müssen in einem besonderen, nur vom Freien aus zugänglichen Räume liegen, der von anderen Räumen durch mindestens

\*) Die örtliche Ordnungsbehörde hat in Anlehnung an Abschnitt VI d. Erl. v. 15. 2. 1935/29. 4. 1937 (MBliV. S. 389/915) eine Liste der prüfpflichtigen Anlagen zu führen.

24 cm dicke Ziegelstein- oder gleichwertige Wände und feuerbeständige Decken abgetrennt sein muß. Für die Ausführung von Be- und Entlüftungsschächten und -kanälen von Trafo- und Schaltanlagen gilt das vorstehend Gesagte sinngemäß. Trafo- und Schalträume müssen so liegen, daß sie die Bahn und die Verkehrswege der Zuschauer und Fahrer nicht gefährden.

16.3 Die elektrischen Anlagen sind nach den einschlägigen VDE-Vorschriften auszuführen.

16.4 Für die Ausführung und den Betrieb von elektrischen Anlagen in Bauten, die unter die Bestimmungen der auf Grund des RdErl. v. 6. 4. 1909 (MBliV. S. 134) erlassenen Verordnungen über die bauliche Anlage, die innere Einrichtung und den Betrieb von Theatern, öffentlichen Versammlungsräumen und Zirkusanlagen fallen, gelten die Bestimmungen der Verordnung über Errichtung und Betrieb elektrischer Anlagen v. 15. 2. 1935/29. 4. 1937 (Gesetzsamml. S. 21/67) und die hierzu erlassenen Grundsätze v. 15. 2. 1935 (MBliV. S. 396).

#### 17 Vorbeugung gegen Brandgefahr

17.1 Die Anlage von Feuermelde- und Löscheinrichtungen, nassen oder trockenen Steigeleitungen, Hydranten, Schlauchanschlüssen und Schläuchen, Handfeuerlöschern u. ä. haben die Ordnungsbehörden nach Lage des Falles sicherzustellen. Hierzu ist die Stellungnahme der Feuerschutzdienststelle oder eines Brandsachverständigen einzuholen. Bei Bahnrennen mit Motorrädern ist besonders darauf zu achten, daß eine ausreichende Zahl von Feuerlöschern der Brandklassen A und B rund um die Bahn verteilt wird.

17.2 Für die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten und das Füllen von Betriebsstoffbehältern an Krafträdern gelten die Bestimmungen der Verordnung über den Verkehr mit brennbaren Flüssigkeiten i. d. F. der Verordnung v. 11. Dezember 1950 (GV. NW. S. 207) und deren Ausführungsanweisung v. 26. November 1930 (HMBI. S. 321) i. d. F. v. 6. Februar 1935 (MBIWiA. S. 56).

Gemäß § 7 Abs. 6 der vorgenannten Verordnung ist die Lagerung brennbarer Flüssigkeiten der Gefahrenklasse I von mehr als 200 l vor Errichtung des Lagers der örtlichen Ordnungsbehörde anzuzeigen. Bei den in § 7 Abs. 7 a. a. O. genannten Fällen ist die Erlaubnis zur Lagerung bei der örtlichen Ordnungsbehörde einzuholen.

In Gebäuden mit Zuschauerräumen dürfen Lageräume für brennbare Flüssigkeiten nur unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen vorhanden sein. Sie dürfen mit den Rückzugswegen der Zuschauer, wie Durchfahrten, Fluren und Treppen nicht in Verbindung stehen.

17.3 Für den Bau und Betrieb von Garagen für einzustellende Krafträder gelten die Bestimmungen der Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung — RGaO —) v. 17. Februar 1939 (RGBl. I S. 219) i. d. F. des Erl. v. 13. 9. 1944 (RABl. S. I 325).

#### 18 Blitzschutz

Hallen oder Überdachungen von Tribünen müssen eine Blitzschutzanlage erhalten, die den vom Ausschuß für Blitzableiterbau (ABB) herausgegebenen Leitsätzen und Grundsätzen für Blitzschutzanlagen entsprechen<sup>\*)</sup>. Die Anlage ist mindestens alle drei Jahre durch einen Sachverständigen zu prüfen. Das Prüfzeugnis ist der örtlichen Ordnungsbehörde einzureichen.

#### 19 Zahl der Motorräder eines bestimmten Hubraumes, die in einem Lauf auf einer bestimmten Motorsportrennbahn (vgl. A 4) zugelassen werden können

19.1 Auf Betonbahnen können nur Solomaschinen zugelassen werden. Maschinen bis 125 ccm dürfen nur zugelassen werden, wenn die Bahn eine Länge von mindestens 300 m aufweist; Maschinen von 126 ccm bis 250 ccm dürfen nur zugelassen werden, wenn die Bahn eine Länge von mindestens 500 m aufweist. Auf je 2 m Fahrbahnbreite darf eine Maschine zugelassen werden.

19.2 Auf Asche-, Sand- oder Trabrennbahnen dürfen Solo- und Seitenwagenmaschinen bis 750 ccm Hubraum zugelassen werden. Je 2 m Fahrbahnbreite auf der Geraden darf eine Solomaschine, je 2,50 m Fahrbahnbreite auf der Geraden darf eine Seitenwagenmaschine zugelassen werden.

19.3 Für Grasbahnen gilt die Bestimmung 19.2.

19.4 Für Dirt-Track- und Speedway-Bahnen dürfen nur Motorräder ohne Seitenwagen zugelassen werden. Im übrigen gelten sinngemäß die Bestimmungen 19.2.

#### 20 Für bestimmte kraftfahrspportliche Veranstaltungen nicht geeignete Bahnen

20.1 Holzbahnen und Bahnen in gedeckten Hallen sind als Motorsportrennbahnen (vgl. A 4) ungeeignet, da die Länge dieser Bahnen zu gering ist.

20.2 Autorennen dürfen auf sämtlichen vorstehend genannten Bahnen nicht durchgeführt werden.

#### 21 Einstellplätze für Kraftfahrzeuge

Für die Kraftfahrzeuge der Angehörigen des Betriebes und der Besucher der Veranstaltungen müssen Einstellplätze in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit auf dem Baugrundstück oder in der Nähe geschaffen werden. Für die Beurteilung der erforderlichen Zahl der Einstellplätze sind die unter Ziffer 2.4 d des RdErl. v. 9. 8. 1950 (MBI. NW. S. 825), betreffend Handhabung der Reichsgaragenordnung — RGaO —, angegebenen Richtzahlen für „Versammlungshallen“ und „Großversammlungshallen“ zugrunde zu legen, die indessen nur einen Anhalt bieten sollen, sich von Fall zu Fall ändern können und den örtlichen Verhältnissen im Einvernehmen mit den Planungsstellen angepaßt werden müssen.

<sup>\*)</sup> Vgl. „Blitzschutz“. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Berlin.

— MBI. NW. 1957 S. 1649.

**Einzelpreis dieser Nummer 0,30 DM.**

Einzellieferungen nur durch die August Bagel Verlag GmbH., Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (je Einzelheft 0,15 DM) auf das Postscheckkonto Köln 8516 oder auf das Girokonto 35415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank in Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag GmbH., Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einsseitiger Druck) durch die Post. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 4,50 DM, Ausgabe B 5,40 DM.