

## 4 Entwicklung der Wertungs- und Wettkampfbestimmungen für den Kunstradsport

Das aktuelle Reglement für Kunstradsport von 2008 hat wie das Kunstradfahren selbst eine lange Entwicklung hinter sich. In diesem international geltenden Werk sind die gesamten Regeln und Vorschriften für die wettkampfmäßige Ausübung des Kunst- und Reigenfahrens festgelegt. Es umfasst die Wettbewerbsarten und deren Bewertung ebenso wie die Beschreibung der regelkonformen Wettkampfdurchführung und der Übungen mit ihren Schwierigkeitspunktzahlen. Die Entwicklung des Reglements bis zur heutigen Form erstreckt sich über hundert Jahre, ein Zeitraum, in dem zunächst Kriterien für die Leistungsbeurteilung und Wettkampfdurchführung definiert und anschließend immer wieder erweitert wurden. In der Praxis zeigten sich wiederholt Lücken und Ungenauigkeiten im Wertungssystem. Diese waren Anlass für Neuauflagen mit Regeländerungen und Ergänzungen. Um das Jahr 1925 gab es viele Abwandlungen der Wettfahrbestimmungen in allen Radsportverbänden.<sup>131</sup> Dies zeigt, wie schwierig es gewesen sein muss, ein dem Kunstradsport gerechtes Wertungssystem zu finden. 1933 entwickelte der damalige Bundesfachwart für Kunst- und Reigenfahren Kurt Kühn im Auftrag des BDR neue Wertungs- und Wettkampfbestimmungen. Diese gelten in ihren Grundzügen heute noch.

Das aktuelle Reglement von 2008 brachte einige Neuerungen mit sich, die unter Trainern und Sportlern für Diskussionen und überwiegend negative Reaktionen sorgten. Gerade der Fahrzeitverkürzung auf fünf Minuten wurde skeptisch entgegen gesehen. Für das 2er-Kunstradfahren enthält das Reglement 159 und für das 1er-Kunstradfahren eine Auswahl von 106 Elementen in jeweils unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen<sup>132</sup>. Aus diesem Repertoire können aktuell 30 Übungen im 1er- und 25 im 2er-Kunstradfahren für die Zusammenstellung der Kür ausgewählt werden. In den Mannschaftswettbewerben sind ebenfalls max. 25 Übungen erlaubt.<sup>133</sup> Jedem dieser Elemente ist eine seinem Schwierigkeitsgrad entsprechende Punktzahl<sup>134</sup> zu Grunde gelegt. Generell werden im Kunstradsport Niederradübungen, Steigerübungen, Wenden, Hocken und Sprünge sowie Steigerübergänge unterschieden. Seit 1998 gibt es zusätzlich Schlussübungen, die am Ende einer Kür als Ab-

---

<sup>131</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler. Amtliches Lehrbuch der Vereinigung Deutscher Radsport-Verbände*. Druck: Pulsnitz i. Sa., Hoffmann, S. 2.

<sup>132</sup> Unterschiedliche Schwierigkeitsstufen bedeutet, dass Übungen beispielsweise mit beiden Händen am Lenker, freihändig oder in einer Wechselrunde (Acht) gefahren werden können. Diese verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten unterscheiden sich in ihrer Schwierigkeit.

<sup>133</sup> Vgl. Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 5f.

<sup>134</sup> Für „Punktzahl“ werden im Folgenden die Begriffe „Punktwert“ und „Wertungsziffer“ synonym verwendet.

gang gezeigt werden können. Die Ausführung der Elemente sowie die entsprechenden Fehlerpunkte bei Abweichungen von den Vorgaben sind im Reglement festgelegt. Die Bezeichnung vieler Übungen ist ungeachtet der Reglementänderungen gleich geblieben.

Im Folgenden wird die Reglemententwicklung von den Ursprüngen bis zum Jahr 2012 chronologisch beschrieben. Hierzu werden vergangene Wertungs- und Wettkampfbestimmungen analysiert, miteinander verglichen und die wesentlichen Aspekte sowie Veränderungen herausgearbeitet.

## 4.1 Wertungs- und Wettkampfbestimmungen bis zum Jahre 1933

### 4.1.1 Die Zeit um die Jahrhundertwende

Am Ende des 19. Jh. erfreute sich das damals übliche Schaufahren der Kunstradfahrer großer Beliebtheit. Das Publikum war von dem Können der Sportler und Artisten begeistert.<sup>135</sup> Im Jahr 1888 stellte ein internationales Komitee Regeln im Kunstfahren für die „Meisterschaft der Berufskunsthändler in aller Welt und für alle Gattungen Räder“ auf.<sup>136</sup> Wie in Kapitel 2.2.1 erwähnt, erhielt Nicholas Kaufmann den Titel „Weltmeister im Kunstfahren aller Maschinengattungen“. Weiterhin kam es in den 90er Jahren zur erstmaligen Austragung von Europameisterschaften.<sup>137</sup> Nach welchen Kriterien bei diesen Wettbewerben gewertet wurde, ist nicht dokumentiert. Feststeht jedoch, dass bei diesen Wettkämpfen wenige, meist sogar nur zwei oder drei Kontrahenten gegeneinander antraten und der Wettbewerb oft mehrere Stunden, manchmal sogar mehrere Tage andauerte. Auch gab es häufig verschiedene Durchgänge, in welchen der eine Fahrer Übungen vorführte, die der Gegner nachzumachen versuchte, und umgekehrt. Als Beispiel kann hier der Kampf um die Europameisterschaft von 1894 angeführt werden (s. Kapitel 2.2.1).<sup>138</sup>

Höfer (1890) berichtet, dass die ersten Wettbewerbe im Kunst- und Reigenfahren Ende des 19. Jh. durch einen Wettfahrausschuss, bestehend aus mindestens einem Schiedsrichter, fünf Preisrichtern, einem Zeitnehmer und einem Schriftführer, geleitet wurden. Als Schiedsrichter oblag dem Vorsitzenden die Aufgabe, den Wettkampfablauf zu überwachen und die Ergebnisse zu überprüfen. Jede Wettbewerbsausschreibung musste Angaben über

---

<sup>135</sup> Vgl. Brucker, O. (1986). Von Nickolaus Kaufmann bis Jürgen Kessler, S. 64.

<sup>136</sup> Vgl. ebd., S. 64, 65. Die „Meisterschaft der Berufskunsthändler in aller Welt und für alle Gattungen Räder“ zählte zu den ersten wettkampfmäßigen Austragungen im Kunstfahren und schloss sämtliche damals existierenden Radkonstruktionen mit ein. Die Recherche zu den Regeln dieser Meisterschaft blieb erfolglos.

<sup>137</sup> Vgl. ebd.

<sup>138</sup> Vgl. Franz, R. & Mertins, M. (2010). Nick Kaufmann – Meisterfahrer der Welt. *Knochenschüttler*, 50 (3), S. 5, 6.

die zulässigen Arten an Fahrrädern enthalten.<sup>139</sup> Wie schon im Kapitel 2.2.1 angedeutet, durften meist mehrere Radkonstruktionen verwendet werden, wobei das Hochrad mit seinen verschiedenen Abwandlungen gegenüber dem Niederrad bis 1895 dominierte. Auch Straßenmaschinen waren bei Wettkämpfen damals keine Seltenheit. Im 1er-Kunstoffahren mussten bei Meisterschaften fünf Pflichtübungen und eine Anzahl selbst ausgewählter Elemente vorgeführt werden. Aus den vom Veranstalter etwa vierzehn Tage vor den Wettfahrten bekannt gegebenen zehn Pflichtübungen wählte der Wettfahrausschuss fünf aus und teilte diese den Sportlern erst kurz vor Wettkampfbeginn mit. Jede Pflichtübung wurde im Wettbewerb von allen Fahrern nacheinander gezeigt, bevor es zur nächsten ging. Für die Aufführung der selbst ausgewählten Elemente durften insgesamt sechs Minuten nicht überschritten werden. Die Kampfrichter vergaben jeweils max. 5 Punkte für die Ausführung, die Schwierigkeit und die Kreativität dieser Übungen. Bei den Pflichtübungen entschied nur die Ausführung mit jeweils höchstens 6 zu erreichenden Punkten pro Übung. Die Summe der Punktzahlen dividiert durch die Anzahl der Kampfrichter ergab das Endergebnis. Diese Regeln galten nur im 1er-Kunstoffahren und bei Verwendung von Saalmaschinen.<sup>140</sup> Wie die Bewertung in den 90er Jahren des 19. Jh. im Reigenfahren aussah, bleibt unklar. Da diese Bestimmungen in der Zeit von Nicholas Kaufmann galten, ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbe zwischen ihm und seinen Konkurrenten in den Grundzügen nach diesen Regeln ausgetragen wurden. Ein sicherer Beleg ließ sich allerdings nicht finden.

### Das Reigenfahren

Im Jahr 1900 wurde der internationale Radsportverband Union Cycliste Internationale (UCI)<sup>141</sup> gegründet. In dieser Zeit entwickelte sich aus dem üblichen Reigenfahren das Schulreigen- und Kunstreigenfahren. Für beide Arten wurden Regeln festgelegt, die im Wesentlichen schon im Kapitel 3.2 erläutert wurden. Die Mannschaften bestanden aus sechs, acht oder zwölf Fahrern. Größere Gruppen waren selten. Wettbewerbe im Schmuckreigen, Lichtreigen, Farbenreigen, und Tonreigen wurden nach den Bestimmungen des Schulreigens durchgeführt.<sup>142</sup>

---

<sup>139</sup> Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 79, 83.

<sup>140</sup> Vgl. ebd., S. 83–86.

<sup>141</sup> Die Gründung der UCI erfolgte am 14. April 1900 in Paris durch die nationalen Verbände Belgiens, Frankreichs, der USA, der Schweiz und Italiens. Sie repräsentiert die nationalen Radsportverbände und ihr Hauptsitz befindet sich in Aigle/Schweiz. Vorgängerorganisation war der Verband International Cyclist Association (ICA). Vgl.: Schoppe, W. & Ruttikus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 66.

<sup>142</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 89, 90.

Jede Kür im Reigenfahren dauerte acht Minuten. Zu Beginn der Aufführung fuhr die Mannschaft auf ihren Rädern ohne Stocken auf die Fahrfläche. Dies musste reibungslos verlaufen, um einen guten ersten Eindruck bei den Kampfrichtern zu hinterlassen. Nach einer Begrüßungsrunde, die mit abgenommener Mütze oder mit einer Hand an der Kopfbedeckung geschehen musste, gab der Zeitnehmer, ein Mitglied des Kampfgerichts, den Beginn der Kür durch ein Glockensignal bekannt.<sup>143</sup> Dieser Beginn glich einem militärischen Gruß und verdeutlicht durch diese Ehrenbezeugung den damaligen Status der Wertungsrichter. Die verbleibende Fahrzeit wurde durch den Zeitnehmer minutenweise rückwärts zählend angesagt. Übungen, die nach dem Schlusszeichen (Schlussruf des Zeitnehmers) erfolgten, blieben bei der Bewertung unberücksichtigt. Am Ende grüßten die Fahrer nochmals durch Abnehmen ihrer Mütze. Anschließend fuhren sie zügig, ohne weiteres Umherfahren oder Verneigen von der Fläche. Im Gegensatz zu heute war es in dieser Zeit verpönt, sich vom Publikum feiern zu lassen. Zwar war Beifall von Zuschauern durchaus gestattet, aber ohne sich nach der Kür „hinausklatschen“ zu lassen.<sup>144</sup>

Die Bewertungskriterien für das Reigen- und Kunstfahren waren Anfang des 20. Jh. in den verschiedenen radsportlichen Verbänden nicht identisch, stimmten aber in den wesentlichen Grundzügen überein. Im Reigenfahren gab es drei Kriterien:

- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| 1. die Ausführung                         | mit max. 5 Punkten pro Minute |
| 2. die Schwierigkeit (nur im Kunstreigen) | mit max. 5 Punkten pro Minute |
| 3. der Aufbau der Kür                     | mit max. 3 Punkten            |

Die Ausführung und die Schwierigkeit wurden minutenweise gewertet, die einzelnen Punkte jeweils addiert und das Resultat durch acht (Anzahl der Minuten) dividiert. Die Summe aus den beiden Werten und den Punkten für den Aufbau stellte das Ergebnis dar. In der Regel bewerteten fünf Kampfrichter gleichzeitig eine Kür. Deren gemeinsamer Durchschnitt ergab das Endresultat. Ein Kunstreigen konnte daher eine max. Punktzahl von  $5+5+3=13$  Punkten erreichen. Die Höchstwertung für einen Schulreigen betrug  $5+3=8$  Punkte. Die Tabelle 1 im Anhang 8 verdeutlicht den Rechenvorgang.<sup>145</sup>

Die Anzahl gefahrener Übungen war damals nicht entscheidend und richtete sich im Wesentlichen nach dem Fahrstil und der Dauer des Reigens.<sup>146</sup> Die Bewertung des Schwierigkeitsgrades der einzelnen Übungen und der Punktabzug für Ausführungsfehler lagen im

<sup>143</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 91.

<sup>144</sup> Vgl. ebd.

<sup>145</sup> Vgl. ebd., S. 92.

<sup>146</sup> Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*, S. 131.

Ermessen der Kampfrichter. Aus den Wertungsbestimmungen geht lediglich hervor, dass sich die Ausführungswertung auf die Körperhaltung, Fahrtrichtung und die Abstände zwischen den Rädern bezog. Für die Bewertung des Küraufbaus gab es folgende Kriterien:

- verschiedenartige Übungen fahren
- schnelle und gefällige Wechsel von einem zum nächsten Element
- Steigerung der Wirkung des Reigens zum Kürende hin

Letzteres ergab sich, indem zuerst die langsam auszuführenden Übungen, wie beispielsweise Durchzüge, und anschließend dicht gedrängt die schnelleren Elemente gezeigt wurden. Im Schulreigen konnte die Vielfalt durch einen Wechsel in den Zugarten und durch Stirnreihen erzielt werden. Für einen guten Küraufbau war die Einhaltung dieser Faktoren bei der Zusammenstellung des Reigens absolut notwendig.<sup>147</sup>

Auf die Kleidung bei Wettkämpfen wurde damals sehr viel Wert gelegt. Dies wird durch die genaue Beschreibung der Aufmachung in der Literatur deutlich. Jeder Verein hatte eine sog. „Galakleidung“, bestehend aus geschlossenem Jackett und Kniehose in weiß, schwarz oder dunkelblau (s. S. 85, Abb. 51 A, C). Dies galt für die Männer. Die wenigen sich am Reigenfahren beteiligenden Frauen mussten lange Kleider oder Röcke tragen. Schärpen waren zulässig, im Kunstreigen störten sie jedoch meist. Das Tragen einer Mütze passend zum Anzug galt als Pflicht. Weiße Handschuhe und Wäsche (Kragen, Stulpen, Binde, Vorhemd) wurden genauso wie schwarze Schuhe und lange schwarze Strümpfe gefordert. Im Kunstfahren, auf welches im nächsten Abschnitt näher eingegangen wird, waren ein dunkler Radfahranzug (Jackett und Kniehose), schwarze lange Strümpfe und schwarze Halbschuhe Pflicht. Es wurde um die Jahrhundertwende ausschließlich von Männern ausgeführt. Eng anliegende Artistenanzüge, Radtrikots und Hemdblusen erinnerten an Bühnenauftritte und waren lange Zeit unzulässig. Im Saalsport musste alles, was Artisten und Showauftritten ähnelte, unterlassen werden.<sup>148</sup> Dies zeigt, wie viel Wert seinerzeit auf den Unterschied zwischen Showauftritten und Wettkämpfen gelegt wurde. Man lehnte die Verbindung zu Artisten und Bühnenkünstlern, wie beispielsweise zu den damals populären „Kaufmann-Truppen“, ab.

---

<sup>147</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 91, 92.

<sup>148</sup> Vgl. ebd., S. 92, 104.

## Das Kunstfahren

Das Kunstfahren bestand Anfang des 20. Jh. aus dem 1er-Kunstfahren und „Mehrerfahren“. Während sich bei Ersterem ein Fahrer auf einem Fahrrad bewegte, turnten im Mehrexfahren mehrere Athleten auf einem oder weiteren Fahrrädern. Insgesamt wurden folgende zehn Klassen jeweils auf dem Niederrad und auf dem Hochrad unterschieden, wobei das Hochrad ab 1895 immer mehr verschwand.<sup>149</sup>

1. 1er-Kunstfahren: 1 Fahrer auf 1 Rad
2. 2er-Kunstfahren: 2 Fahrer auf 1 Rad
3. 2er-Kunstfahren: 2 Fahrer auf 2 Rädern
4. 3er-Kunstfahren: 3 Fahrer auf 1 Rad
5. 3er-Kunstfahren: 3 Fahrer auf 2 Rädern
6. 3er-Kunstfahren: 3 Fahrer auf 3 Rädern
7. 4er-Kunstfahren: 4 Fahrer auf 1 Rad
8. 4er-Kunstfahren: 4 Fahrer auf 2 Rädern
9. 4er-Kunstfahren: 4 Fahrer auf 3 Rädern
10. 4er-Kunstfahren: 4 Fahrer auf 4 Rädern<sup>150</sup>

Das heutige 4er-Kunstfahren (10.) ist dem damaligen sehr ähnlich. Aktuell wird es allerdings dem Reigenfahren zugeordnet.

Die Bewertung der Übungen in den zehn Klassen erfolgte nach Ausführung und Schwierigkeit jeweils mit max. 5 Punkten. Zwischenpunkte nach Zehnteln waren wie bei dem Reigenfahren möglich. Anders als im Schul- und Kunstreigen bezeichnete eine Übung im Kunstfahren allerdings nicht ein einzelnes Element, sondern eine Übungsgruppe. Dabei handelte es sich um eine kurze Abfolge hintereinander gezeigter Elemente von insgesamt etwa einer Minute Dauer. Vier Übungen benötigten also eine Fahrzeit von etwa vier Minuten, wobei zwischen diesen abgestiegen werden durfte. Eine Bodenberührung während einer Übung war allerdings nicht erlaubt. Die Punktzahlen der Schwierigkeits- und Ausführungswertung wurden addiert und durch zwei dividiert. Außerdem wurden oftmals Pflichtübungen von Kürübungen abgegrenzt, wobei die Anzahl beider im Wettkampf gleich sein sollte. Bei der Pflicht handelte es sich um Übungsgruppen, die der Veranstalter von allen Teilnehmern einer Disziplin forderte. Lediglich die Ausführung mit max. 5 mög-

<sup>149</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 104.

<sup>150</sup> In Anlehnung an ebd.

lichen Punkten wurde bewertet. Bei der Kür war es dem Sportler überlassen, welche Einzelelemente und Abläufe er zu einer Übung kombinierte. Das Ergebnis kam durch Addition der Wertungspunkte für Pflicht- und Kürübungen zustande. Das Endresultat ergab sich aus dem Durchschnitt der Wertungen der einzelnen Kampfrichter. Die Höchstwertung für vier Pflicht- und vier Kürübungen ergab sich wie folgt:

$$\text{Pflichtübungen: } 4 \times 5 = 20 \qquad \text{Kürübungen: } \frac{4 \times 10}{2} = 20$$

$$\text{Ergebnis: } 20 + 20 = 40 \text{ Punkte}^{151}$$

Punktzahlen, welche die Schwierigkeit der einzelnen Übungen kennzeichnen, gab es ähnlich dem Reigenfahren nicht. Diese lagen im Ermessen der fünf Kampfrichter. Ein spezieller Vordruck zur Eintragung und Berechnung der Punktzahlen für die Schwierigkeit und Ausführung stand den Kampfrichtern während des Wettkampfes zur Verfügung.<sup>152</sup> Ob auf diesem auch die Kürübungen aufgelistet waren, ist nicht bekannt. Genauere Angaben zur Dauer der Fahrzeit konnten nicht gefunden werden. Da sich die Beispiele in der Literatur immer auf sechs oder acht Übungsgruppen beziehen, lässt sich jedoch eine max. Fahrzeit von sechs oder acht Minuten vermuten.

Es folgen zwei Beispiele für Pflichtübungen, die im 1er-Kunstradfahren um das Jahr 1905 auf Wettbewerben des DRB gezeigt wurden.

#### Beispiel 1: Erfurt 1905 – Zweites 1er-Niederradkunstradfahren

„Bei rollendem Rade von rechts Sprung zum Sattelbeugestand, rechtes Bein wagerecht [sic], Reitsitz, mit Hüften fest Wechselrunde (Acht) rechts, nach vorn über den Lenker abhocken.“<sup>153</sup>

#### Beispiel 2: Düsseldorf 1904 – Bundesmeisterschaft

„Bei stehendem Rade Pedalaufstieg rechts zum Stillstand im Reitsitz, von links nach rechts durch den Rahmen wechseln, Pedalstand links, Kehrstand auf rechtem Vorderdorn rechten Fuß am Gummi, freier Stand auf der Vorderradfelge, abgehen.“<sup>154</sup>

#### Einsprüche, Fahrfläche und Fahrräder im Saalsport

Einspruch gegen und Kritik an der Wertung des Kampfgerichts waren um die Jahrhundertwende verpönt und verstießen gegen gute Sitte und Anstand. Es war eine Sache der Ehre,

---

<sup>151</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 98, 104.

<sup>152</sup> Vgl. ebd., S. 98.

<sup>153</sup> Ebd., S. 105.

<sup>154</sup> Ebd., S. 106.

sich der Entscheidung der Kampfrichter zu unterwerfen. Der Ablauf der Urteilsbildung im Saalsport wird in der Literatur des beginnenden 20. Jh. als eine individuelle Gewissensentscheidung beschrieben, die einem inneren, reinen, ja geradezu gotthaften Vorgang gleichkommt.<sup>155</sup> Dies zeigt folgendes Zitat:

„Das Werten ist ein rein innerer seelischer Vorgang. Das Geschaute geht über in die Seele des Kampfrichters und wird dort mit einander verglichen. Die Seele entscheidet ob dies oder jenes schöner und besser war [...] Die Seele hat keinen irdischen Richter über sich. Was sie dem Kampfrichter sagt, ist die Wahrheit für ihn. Die Seele ist seine innere Stimme. Was sie spricht, ist unanfechtbar.“<sup>156</sup>

Anhand dieses Zitats wird die damalige Überzeugung vom richtigen Handeln des Kampfrichters erkennbar. Dennoch neigte diese kaum transparente Leistungsbeurteilung dazu, Missstimmungen unter den Aktiven auszulösen.<sup>157</sup> Aus heutiger Sicht ist dies durch das Fehlen jeglicher Regelungen bezüglich der Ausführungs- und Schwierigkeitsbewertung verständlich.

Die Fahrfläche für das Kunst- und Reigenfahren war und ist auch heute noch ein Rechteck, abgegrenzt durch zwei dicke Längs- und Querlinien. Als Orientierungshilfe diente früher zusätzlich die Darstellung der Längs- und Quermitte sowie der Kreismitte von acht Metern Durchmesser. Oftmals wurde die in Abb. 44 angedeutete obere und untere Zirkelmitte<sup>158</sup> ebenfalls aufgemalt. Diese waren gerade im Reigenfahren eine Hilfe.<sup>159</sup> Höfer (1905) berichtet von einem weiteren Kreis von etwa vier Metern Durchmesser auf der Fahrfläche.<sup>160</sup> Die Literatur aus dem frühen 20. Jh. beschreibt jedoch überwiegend die Flächenmarkierung wie in Abb. 44 dargestellt. Die Position des Fahrwarts befand sich in der Mitte einer Querseite. Nach ihm wurden die Richtungen oben, unten, rechts und links unterschieden. Kreide und Wasserfarbe hatten sich damals für die Markierung auf dem Boden bewährt. Das Abstumpfen des für den Saalsport in Frage kommenden Tanzbodens erfolgte durch Aufstreuen gebrannter Magnesia.<sup>161</sup> Die Maße für die Mindestgröße der Fläche waren in den verschiedenen Radsportverbänden unterschiedlich und variierten ständig. Höfer nennt folgende Minimalgrößen: Für den 6er-Schul- und Kunstreigen 9×12 Meter, für einen 8er-Reigen 12×16 Meter und den 12er-Reigen 16×24 Meter.<sup>162</sup>

<sup>155</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 92, 97.

<sup>156</sup> Ebd., S. 97.

<sup>157</sup> Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 9.

<sup>158</sup> Unter der oberen und unteren Zirkelmitte wurde der Mittelpunkt der oberen und unteren Fahrflächenhälfte bezeichnet.

<sup>159</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 32.

<sup>160</sup> Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*, S. 15.

<sup>161</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 32.

<sup>162</sup> Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*, S. 13.



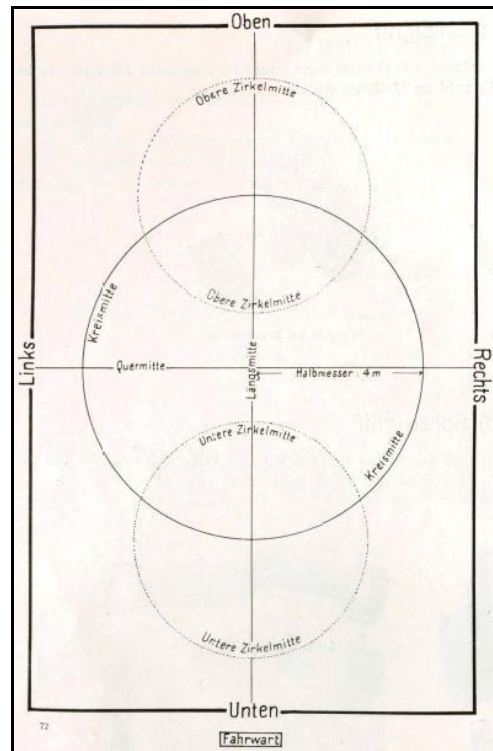


Abb. 44: Die Fahrfläche für das Kunst- und Reigenfahren im Saalsport um das Jahr 1905. Dargestellt ist die Längsmittle, die Quermittle, die Kreismittle sowie die obere und untere Zirkelmitte. Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 32.

Neben den Bestimmungen zur Fahrfläche gab es Vorschriften für den Bau der Räder. Gewöhnliche Straßenräder waren bei Wettbewerben erlaubt, mussten aber nach festgelegten Vorgaben entsprechend hergerichtet werden. Es gab Kriterien für den Sattel, den Lenker, die Übersetzung und den Rahmen. Speziell nach den Bestimmungen angefertigte Spezialräder, sog. „Saalmaschinen“ der Marke „Opel“, „Diamant“ und „Dürkopp“ existierten damals und setzten sich mit der Zeit immer mehr durch.<sup>163</sup> Die Beschaffung dieser teuren Saalmaschinen war für die damals noch sehr jungen Vereine meist eine finanzielle Hürde, sodass anfangs normale Tourenräder im Reigen- und Kunstfahren Verwendung fanden.

#### 4.1.2 Die 20er Jahre

Die zunehmende Durchführung von Meisterschaften und Wettkämpfen nach dem Ersten Weltkrieg machte eine Behebung der erkannten Mängel bezüglich der Leistungsbeurteilung notwendig. Zeitgerechte Wertungs- und Wettkampfbestimmungen wurden erstellt und in dem vom BDR 1924 herausgegebenen „Amtlichen Leitfaden für den Bundeskampfrichter“ festgehalten.<sup>164</sup> Drei Jahre später brachte die VDRV ebenfalls ein amtliches Lehrbuch mit dem Titel „Der Reigenfahrer und Radfahrspieler“ heraus. Es beinhaltet Wer-

<sup>163</sup> Vgl. Höfer, R. (1905). *Illustrierter Leitfaden für das Reigen-Fahren beim Radfahrersport*, S. 10.

<sup>164</sup> Vgl. Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 9.

tungs- und Wettkampfbestimmungen für Kunst- und Reigenfahren, die denen des BDR zur damaligen Zeit ähnelten. Ein Vergleich mit Karl Bauers im Jahr 1926 veröffentlichten Lehrbuch „Radsport im Saale“<sup>165</sup> verdeutlicht dies.

Im Folgenden werden die neuen Regelungen beschrieben. Die Angaben beziehen sich auf die Bestimmungen innerhalb der VDRV. Da die Mehrheit der heutigen rheinhessischen Radsportvereine (RSV) früher Mitglied des Hessischen und Nassauischen Radfahrerbandes (Hess. und Nass. Radfahrerbandes)<sup>166</sup> waren und dieser seinerseits wiederum der VDRV angehörte, galten jene Wettfahrbestimmungen um 1927 im heutigen Rheinhessen.

Wie zu Beginn des 20. Jh. wurde zwischen Wettkämpfen im Schul- und Kunstreigen unterschieden. Alle genannten Angaben zur Fahrweise in den beiden Klassen galten mit Ausnahme der Fahrzeiten und der Bewertung auch noch in den 20er Jahren. Für alle Schulreigen und für den 6er-Kunstreigen wurde die Fahrzeit auf sechs Minuten verkürzt. Im 8er-Kunstreigen blieb sie bei acht Minuten. Das Kunstreigenfahren beinhaltete, wie in Kapitel 3.2 erwähnt, ab dieser Zeit auch das Mannschaftsfahren im Steuerrohrsteiger und auf dem Einrad.<sup>167</sup>

Die Trennung der Disziplinen nach Alter und Geschlecht fällt ebenfalls in die 20er Jahre des 20. Jh. Aus der Festschrift des Hess. und Nass. Radfahrerbandes zum 14. Bundesfest (1928) geht hervor, dass unter anderem Wettkämpfe in den Disziplinen 6er-Damenreigen, 8er-Jugendreigen und 6er-Damenjugend ausgetragen wurden. Auch gemischtgeschlechtliche Reigenwettkämpfe gab es.<sup>168</sup> Weiterhin war die Angabe von Höchstübungszahlen neu. Im Schulreigen durften pro Mannschaft max. 40 Übungen in den sechs Minuten Fahrzeit dargeboten werden. Im 8er-Kunstreigen waren max. 42 und im 6er-Kunstreigen max. 40 Übungen erlaubt.<sup>169</sup> Die Einführung von Bewertungsmaßstäben für die einzelnen Übungen im Reigen- sowie genaue Punktwerte im Kunstfahren stellten einen weiteren Fortschritt in der Entwicklung des wettkampfmäßig betriebenen Saalsports dar. Damit war die Schwierigkeit der Elemente festgelegt. Für den Schulreigen galten die Regelungen in Abb. 45.

<sup>165</sup> Bei diesem Werk handelt es sich um ein Lehrbuch des BDR.

<sup>166</sup> Die Gründung des Hess. und Nass. Radfahrerbandes erfolgte im Jahr 1906 unter dem Namen „Hessischer Radfahrerband“. 1920 wurde dieser durch die veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse auf weitere Gebietsteile ausgedehnt und umbenannt in „Hess. und Nass. Radfahrerband“. Der Hauptsitz befand sich in Mainz. Vgl. Hess. und Nass. Radfahrerband e. V. (Hrsg.). (1928). *14. Bundes-Fest des Hess. und Nass. Radfahrerbandes e. V.* Druck: Bischofsheim, Adam Horst, S. 8.

<sup>167</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10, 14, 18, 19.

<sup>168</sup> Vgl. Hess. und Nass. Radfahrerband e. V. (Hrsg.). (1928). *14. Bundes-Fest des Hess. und Nass. Radfahrerbandes e. V.*, S. 53–58.

<sup>169</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10, 14.

Bis 0,5 Punkte:	alle einfachen Übungen, bei welchen dem Führer nachgefahren wird, z. B. großer Kreis, Schlangenzug, Wechselrunde, Kelch und Ähnliches
Von 0,6–1 Punkt:	alle Übungen in Einerreihen, die jeder Fahrer einzeln ausführt, wie z. B. kleine Kreise, offene Kette, Wechselrunde mit durchkreuzen und Ähnliches
Von 1–1,5 Punkte:	alle Übungen, die paarweise gezeigt werden, wie z. B. 2er-Mühle, Umfahrt und Ähnliches
Von 1,5–2 Punkte:	alle Übungen in 3er- oder 4er-Stirnreihen, 3er- oder 4er-Mühlen, 2er-Mühle in Paaren oder in 3er-Stirnreihen, 3er-Kutsche und Ähnliches
Von 2–3 Punkte:	alle Übungen in 6er- oder 8er-Stirnreihen, 6er-Mühle, Rattenschwanz, Durchzug, 3er- oder 4er-Mühle in Paaren, alle neuzeitlichen Übungen, wie Kette, sämtliche Kutschen und Ähnliches, sofern sie den Bestimmungen für zugelassene Übungen im Schulreigen entsprechen

Abb. 45: Bewertungsmaßstäbe der Übungen im Schulreigenfahren aus dem Jahr 1927. Diese Bestimmungen galten innerhalb der VDRV. In Anlehnung an Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10, 11.

Es ist zu erkennen, dass die Übungen einem Punktbereich zugeordnet sind. Wie der genaue Punktwert nach Zehnteln aussah, bleibt unklar. Im Kunstreigen existierten hingegen differenziertere Grundsätze. Der Wert der Übungen wurde in sechs Schwierigkeitsgrade eingeteilt (Tab. 1).

Tab. 1: Einteilung der Punktwerte der einzelnen Übungen in sechs Schwierigkeitsgrade für das Kunstreigenfahren aus dem Jahr 1927. Diese Bestimmungen galten innerhalb der VDRV. In Anlehnung an Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 14.

Schwierigkeitsgrad	Punktzahl	Wörtliche Bezeichnung
1.	2,1–3	Niederrad vorwärts freihändig
2.	3,1–4	Steiger vorwärts mit Lenkergriff
3.	4,1–5 4,1–5	Niederrad rückwärts mit Lenkergriff Steiger vorwärts freihändig
4.	5,1–6	Steiger rückwärts mit Lenkergriff
5.	6,1–7 6,1–7	Niederrad rückwärts freihändig Steiger rückwärts freihändig
6.	7,1–7,5 7,1–7,5 7,6–8	Niederrad rückwärts einzeln Steiger vorwärts einzeln Steiger freihändig einzeln

Die Vergabe der Zwischenpunkte erfolgte in allen sechs Stufen nach folgendem, in Tab. 2 dargestelltem System:

Tab. 2: Die Zwischenpunkte in Zehntel für das Kunstreigenfahren aus dem Jahr 1927. Diese Bestimmungen galten für jeden Schwierigkeitsgrad innerhalb der VDRV. In Anlehnung an Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 14, 15.

Übungsbezeichnung	Zwischenpunkte
Alle Elemente mit der Bezeichnung „einzeln“	0,1
Zu Paaren großer Kreiszug	0,2
Zu Paaren kleiner Kreiszug	0,3
3er- oder 4er-Stirnreihe großer Kreiszug	0,3
3er- oder 4er-Stirnreihe kleiner Kreiszug	0,4
In 2er-, 3er- oder 4er-Stirnreihe eine Wechselrunde fahren	0,4
Alle Umfahrten	0,4
2er-Mühle links	0,5
2er-Ring	0,5
Turbine	0,5
2er-Mühle rechts	0,6
3er- oder 4er-Mühle links	0,6
6er- oder 8er-Stern aus Paaren	0,6
3er- oder 4er-Kutsche großer oder kleiner Kreis	0,6
Kette	0,6
3er- oder 4er-Ring	0,6
3er- oder 4er-Mühle zu Paaren	0,7
6er- oder 8er-Stirnreihe großer oder kleiner Kreis	0,7
3er- oder 4er-Mühle rechts	0,7
6er- oder 8er-Kutsche großer Kreis, kleiner Kreis oder Wechselrunde	0,8
6er- oder 8er-Stirnreihe Wechselrunde	0,8
Kutschmühle	0,9
Stern aus Stirnreihe usw.	0,9
6er- oder 8er-Ring	0,9
Hexenkessel 6 um 2 usw.	0,9

Anhand der beiden obigen Tabellen konnte jedem Element im Kunstreigenfahren eine Punktzahl, welche die Schwierigkeit ausdrückt, zugeordnet werden. Beispielsweise besaß die Übung „Zweier-Mühle links Niederrad vorwärts freihändig“ die Wertungsziffer 2,5. Für die Bewertung des Steuerrohr- und Einradreigens galten folgende Bewertungsmaßstäbe:

- Steuerrohr vorwärts, freihändig 4,1–4,9 Punkte
- Steuerrohr rückwärts, freihändig 5,1–5,9 Punkte
- Aufstieg zum Steuerrohr über den Lenker 7,5 Punkte
- Einradübungen vorwärts 3,1–3,9 Punkte
- Einradübungen rückwärts 4,1–4,9 Punkte<sup>170</sup>

Die Schwierigkeits- und Ausführungswertung veränderte sich in den 20er Jahren vollständig. Die 5-Punkte-Regelung sowie die Wertungen pro Minute fielen weg. Stattdessen er-

<sup>170</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 18, 19.

rechnete sich die Schwierigkeit aus der eingereichten Schwierigkeitspunktzahl<sup>171</sup>, dividiert durch die Übungsanzahl einer Kür. Der Wert für die Ausführung ergab sich durch den Abzug der Fehlernotierungen von der eingereichten Schwierigkeitspunktzahl und anschließender Division durch zehn. Die Summe aus der Schwierigkeit, der Ausführung und des Küraufbaus stellte das Ergebnis dar.<sup>172</sup> Der Durchschnittswert der Kampfgerichte ergab das Endresultat. Diese Berechnung wurde auch für das Kunstfahren übernommen.<sup>173</sup>

Erstmals gab es Punktabzüge für Ausführungsfehler. Dieser Fortschritt war enorm wichtig, um von der stark subjektiv ausgerichteten Bewertung der vorherigen Jahre abzukommen. In den Bestimmungen der VDRV sind die in Tab. 3 dargestellten Ausführungsfehler aufgeführt.

Tab. 3 Ausführungsfehler im Kunstreigen, Schulreigen und Kunstfahren aus dem Jahr 1927. Diese galten innerhalb der VDRV. In Anlehnung an Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 5.

Fehler	Zeichen auf Wertungsbogen	Abzug in Prozent von der Schwierigkeitspunktzahl der Einzelübungen
Senken des Vorderrades bei Steigerübungen	•	5%
Kurzer Bodenstand (Tipper) mit einem Fuß	•	5%
Kurzer Bodenstand (Tipper) mit zwei Füßen	–	10%
Ausbrechen eines Fahrers	V	15%
Sturz eines Fahrers	×	20%
Verfahren eines Fahrers	○	20%
Schlechte Richtung oder Haltung	/	5%
Nicht vollständig gezeigte Übungen	¼ fehlt ½ fehlt ¾ fehlt	30% 50% 100%

Es gab allerdings Abweichungen zu den Regeln des BDR. Beispielsweise wurden dort ein Sturz, ein kurzer Bodenstand (Tipper) und das Senken des Vorderrades mit einem Abzug von 0,3 / 0,2 und 0,1 Punkten bewertet.<sup>174</sup>

Der sog. „Wertungsbogen“ für das Reigen- und Kunstfahren stellte ebenfalls eine Neuheit dar. Alle Übungen waren in der Reihenfolge des Fahrprogramms mit den jeweiligen Wer-

<sup>171</sup> Die eingereichte Schwierigkeitspunktzahl setzte sich aus der Summe der Punktzahlen der Einzelelemente einer Kür zusammen. Dies gilt auch heute noch.

<sup>172</sup> Die Schwierigkeitswertung fiel wie zu Beginn des 20. Jh. im Schulreigen weg. Der Küraufbau wurde nur im Reigen-, nicht jedoch im Kunstfahren bewertet.

<sup>173</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 15.

<sup>174</sup> Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radspport im Saale*, S. 68.

tungsziffern in den Wertungsbogen einzutragen und fünffach im Vorfeld abzugeben.<sup>175</sup> Ob es zu früheren Zeiten eine Vorstufe dieses Wertungsbogens gab, konnte nicht herausgefunden werden. Zur Veranschaulichung und zum besseren Verständnis ist in Abb. 46 ein Wertungsbogen aus den 20er Jahren dargestellt.

Wertungsbogen für Kunstreigen				
Übungs-Verzeichnis des vorzuführenden Reigens	Punktzahl	Fehlernotierungen		
<b>Niederrad freihändig vorwärts</b>				
1. Zweier-Längszug	2,2			
2. Zweier-Mühle links	2,5	●	5 %	0,125
3. Dreier-Kutschke, kleiner Kreis	2,6			
4. Sechser-Kutschke	2,8			
5. Sechser-Ring	2,9			
6. 3 fache Zweier-Mühle	2,7	100 %	100 %	2,900
<b>Steiger vorwärts mit Lenkergriff</b>				
7. Zweier-Zirkelzug	3,3			
8. Zweier-Mühle	3,5			
9. 3 fache Zweier-Mühle	3,6			
10. Sechser-Stirnreihe	3,7	/	5 %	0,185
<b>Steiger vorwärts freihändig</b>				
11. Zweier-Schlangenzug	4,2			
12. Zweier-Schrägzug	4,3	/	5 %	0,215
13. Zweier-Kutschke	4,5			
14. Zweier-Ring	4,5	V	15 %	0,675
15. Zweier-Mühle	4,5			
16. Dreier-Ring	4,6			
17. Dreier-Turbine	4,5			
18. Dreier-Kutschke, große Runde	4,6	30 %		1,380
19. Kutschenmühle	4,9			
20. Sechser-Stirnreihe	4,9			
21. Sechser-Ring	4,9	●	5 %	0,245
22. 2 fache Dreier-Mühle	4,7			
23. Sechser-Kutschke, kleiner Kreis	4,8			
24. Sechser-Kutschke, große Runde	4,6			
<b>Niederrad rückw. mit Lenkergriff</b>				
25. Dreier-Stirnreihe, Längszug	4,3	/ ●	10 %	0,430
26. 2 fache Dreier-Mühle	4,7			
27. Sechser-Stirnreihe, Kreis	4,9	/	5 %	0,245
<b>Steiger rückwärts mit Lenkergriff</b>				
28. Dreier-Zirkelzug, kleiner Kreis	5,4			
29. Dreier-Turbine	5,5			
30. 3 fache Zweier-Mühle	5,7	● /	10 %	0,570
31. 2 fache Dreier-Mühle	5,7			
32. Sechser-Stirnreihe	5,9			
	136,4			6,970

Übungs-Verzeichnis des vorzuführenden Reigens	Punktzahl	Fehlernotierungen	
Uebertrag	136,4		6,970
<b>Steiger rückwärts freihändig</b>			
33. Zweier-Ring	6,5		
34. Zweier-Mühle	6,5		
35. Dreier-Turbine	6,5		
36. Dreier-Ring	6,6	30 %	30 %
37. Dreier-Kutschke	6,6		
38. 2 fache Dreier-Mühle	6,7	● /	10 %
<b>Niederrad rückwärts einzeln</b>			
39. Großer Kreis	6,2	● ●	10 %
<b>Steiger rückwärts freihändig</b>			
40. 3 fache Zweier-Mühle	6,7		
<b>Steiger vorwärts einzeln</b>			
41. Großer Zirkelzug	7,1	● ● ●	15 %
<b>Steiger freihändig einzeln</b>			
42. Großer Zirkelzug	7,6	30 % ● ●	40 %
	203,4		14,345
Grundwert	203,4 : 42 Übungen =		
			Schwierigkeit = 4,849
Grundwert	203,4		
Fehlernotierung	14,345		
	189,055 : 10 Ausführung =		18,905
Aufbau (bis 3 Punkte)			= 3,-
			<u>Ergebnis 26,748</u>

Abb. 46: Wertungsbogen für das Kunstreigenfahren um das Jahr 1927. Die Ergebnisberechnung sowie die Punktabzüge galten innerhalb der VDRV. Aus: Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 17.

Um den Höchstwert von 3 Punkten für den Küraufbau im Schulreigen zu erreichen (im BDR 3,5 Punkte), mussten sich die Übungen steigern. Demnach sollte man mit Einerübungen beginnen, mit Zweier- und Dreierelementen fortfahren und mit Massenübungen (Sechser- oder Achterübungen) enden. Zu den Einerübungen zählten alle Figuren, welche einzeln oder als Mühle gefahren wurden, wobei bei Letzterem die Mühlenflügel aus jeweils nur einem Fahrer bestehen durften. Bestanden sie aus zwei, drei oder vier Fahrern, welche die gleiche Frontrichtung hatten und durch Hand- oder Schultergriff verbunden waren, so handelte es sich um Zweier-, Dreier- oder Viererübungen. Beispielsweise galt die „einfache 2er-Mühle“ (s. S. 42, Abb. 37 A) als Einerübung und die „zweifache 3er-Mühle“ (s.

<sup>175</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 15.

S. 42, Abb. 37 C) als Zweierübung. Für jeden Aufbaufehler wurden nach den Bestimmungen der VDRV 0,25 Punkte abgezogen. Im BDR galt die Regelung, so oft 0,1 Punkte abzuwerten, wie ein Abbau der Übung erfolgte. Ein Wechsel von Dreier- zu Einerübungen innerhalb der Kür führte hier also zu 0,2 Punkten Abzug.<sup>176</sup> Im Kunstreiten wurde die Steigerung im Aufbau der Kür durch zunehmenden Schwierigkeitsgrad der Übungen erzielt (s. S. 60, Tab. 1.). Alle Elemente einer Schwierigkeitskategorie durften unabhängig von den Aufbauregeln im Schulreiten gezeigt werden. Für die Höchstwertung von 3 Punkten waren mindestens drei Schwierigkeitsgrade notwendig, und die Punktzahlen der einzelnen Übungen durften mit wenigen Ausnahmen in der Reihenfolge nicht mehr als 1 Punkt zurückgehen.<sup>177</sup>

Lange (1927) spricht von folgenden vier verschiedenen Klassen im Kunstfahren:

- das 1er-Kunstfahren
- das Duett-Kunstfahren<sup>178</sup>
- das 3er-Gruppen-Kunstfahren
- das 4er-Gruppen-Kunstfahren<sup>179</sup>

Für jede Klasse gab es ein Übungsverzeichnis, in welchem alle zugelassenen Übungen mit ihren jeweiligen Wertungsziffern und in schematischer Darstellung aufgelistet waren. Daraus geht hervor, dass in jeder Klasse jeweils nur ein Fahrrad zum Einsatz kam. Bauer (1926) weist jedoch in seinem Werk „Radsport im Saale“ eindeutig darauf hin, dass im 2er-Kunstfahren nach 15 von 30 Übungen der Kür ein Wechsel von zwei auf ein Rad erfolgen musste.<sup>180</sup> Hier wird deutlich, dass in den beiden Verbänden (BDR und VDRV) unterschiedliche Regelungen vorlagen. Eindeutig ist jedoch, dass bis in die 20er Jahre ein Wandel hin zu weniger Klassen im Kunstradfahren stattfand.

Die Dauer der Fahrzeit betrug nach den Bestimmungen der VDRV für das 1er- und Duett-Kunstfahren max. sechs Minuten, in denen höchstens 45 bzw. 40 Elemente erlaubt waren. Bestenfalls acht Minuten waren im Gruppen-Kunstfahren erlaubt. Unter einer Übung wurde nicht mehr eine ganze Übungsgruppe verstanden, sondern ein einzelnes Kunststück. Mit Ausnahme des Gruppen-Kunstfahrens und im Duett-Kunstfahren bei dem Wechsel von

---

<sup>176</sup> Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radspport im Saale*, S. 63.

<sup>177</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 15.

<sup>178</sup> Das Duett-Kunstfahren entspricht dem 2er-Kunstfahren (zwei Fahrer auf einem Rad) von 1907.

<sup>179</sup> Vgl. ebd., S. 38, 67, 86.

<sup>180</sup> Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radspport im Saale*, S. 117.

zwei auf ein Fahrrad<sup>181</sup> war keine Bodenberührung erlaubt. Die Regeln verlangten beim Gruppen-Kunsthahren das Beenden jedes Kunststücks durch Absteigen vom Fahrrad. Neue Elemente, die nicht im Übungsverzeichnis standen, konnten nach Erläuterung in einem Anschreiben an den Wettfahrausschuss im Wettkampf gezeigt werden. Dieser entschied dann über die Ausgangspunktzahl. Die Verwendung von Hilfsmitteln (z. B. Stühle oder die Wand) während der Kür war in allen Disziplinen verboten. Eine Wiederholung verunglückter Übungen war zwecklos. Sie wurden nicht gewertet.<sup>182</sup>

Aus dem Lehrbuch der VDRV vom Jahr 1927 geht weiterhin hervor, dass das Übungsrepertoire für das 3er- und 4er-Gruppen-Kunsthahren aus etwa 40 bzw. 66 Elementen und für das 1er- und Duett-Kunsthahren aus 118 Übungen bestand. Diese konnten jeweils in unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen ausgeführt werden.<sup>183</sup>

Die Kleidung bei Wettbewerben entsprach den Regeln von 1907. Auch die Fahrfläche änderte sich nicht wesentlich. Kritik an der Wertung des Kampfgerichts, welches mindestens aus zwei Preisrichtern und einem Zeitnehmer bestehen musste, wurde nach wie vor nicht gern gesehen. Im Gegensatz zu den Anfängen des 20. Jh. existierten nun aber genaue Regeln zur Erhebung eines Einspruches.<sup>184</sup> Diese Neuerung lässt vermuten, dass Einsprüche damals keine Seltenheit mehr waren. Auch die Bestimmungen für den Bau der Räder wurden ergänzt. Im Anhang 9 sind die Vorgaben für Kunst- und Reigenräder von 1926 dargestellt.

#### 4.1.3 Veränderungen im Jahr 1930

Die Wettfahrbestimmungen der VDRV für das Kunst- und Reigenfahren wurden im Jahr 1930 erneuert. Die wesentlichen Änderungen werden in Tab. 4 genannt.

Tab. 4: Wesentliche Veränderungen der Wettfahrbestimmungen für das Kunst- und Reigenfahren innerhalb der VDRV im Jahr 1930. Eigene Darstellung mit Daten aus: Zusatzblätter von 1930. In W. Lange, & H. Franosch (Hrsg.) (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*.

Thema	Neuerung
Höchstübungszahl	1er-Kunsthahren: max. 35 Übungen 2er-Kunsthahren: max. 30 Übungen Gruppen-Kunsthahren: max. 20 Übungen 6er-Kunstreigen: max. 35 Übungen 8er-Kunstreigen: max. 40 Übungen

<sup>181</sup> Das Verlassen des Rades beim Wechsel von zwei auf ein Fahrrad spielte nur in den Bestimmungen des BDR eine Rolle. In der VDRV wurde zu dieser Zeit nur zu zweit auf einem Fahrrad gefahren.

<sup>182</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 38, 67, 86.

<sup>183</sup> Vgl. ebd., S. 38f.

<sup>184</sup> Vgl. Bauer, K. & Riemann, W. (1926). *Radsport im Saale*, S. 152–154.



Thema	Neuerung
Schulreigen: Bewertungsmaßstäbe der Übungen	Vereinfachung der Bewertungsmaßstäbe im Schulreigen durch Wegfall der Zwischenpunkte nach Zehnteln. Schwierigkeitspunktzahlen für Einzelelemente waren: 1 / 1,5 / 2 und 3 Punkte.
Schulreigen: Aufbau der Kür	Um im Schulreigen den höchsten Wert für den Aufbau zu erhalten, mussten mindestens <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 Übungen mit der Schwierigkeitspunktzahl von 0,5 und 1 Punkten,</li> <li>▪ 8 Übungen mit der Schwierigkeitspunktzahl von 1,5 Punkten,</li> <li>▪ 10 Übungen mit der Schwierigkeitspunktzahl von 2 Punkten</li> </ul> gefahren werden.
Kunstreigen: Bewertungsmaßstäbe der Übungen	Im Kunstreigen sind die Punktzahlen der Übungen um einen Schwierigkeitsgrad erweitert worden. Die letzten beiden Gruppen sahen wie folgt aus:  7,1–7,5 Punkte:   Niederrad rückwärts mit Lenkergriff einzeln Steiger vorwärts mit Lenkergriff einzeln  7,6–8 Punkte:     Niederrad rückwärts freihändig einzeln Steiger vorwärts freihändig einzeln
Kunstreigen: Aufbau der Kür	Um im Kunstreigen den höchsten Wert für den Aufbau zu erhalten, mussten mindestens 3 Schwierigkeitsgrade mit je 6 Übungen gezeigt werden.
Aufbaufehler	Für einen Aufbaufehler sowie für jede fehlende Pflichtübung wurden 0,2 Punkte abgezogen.
Fahrfläche	Die Fahrfläche für sämtliche Wettbewerbe wird einheitlich auf 12×14 Meter festgelegt.
Teilnahme an mehreren Wettkampfdisziplinen	Bei Teilnahme an mehreren Disziplinen mussten die Mannschaften aus vollkommen anderen Fahrern bestehen. Beispielsweise konnte eine 6er-Mannschaft nicht im 6er-Reigenfahren und dann durch Hinzunahme zweier Personen den 8er-Reigen bestreiten.
Siegertitel bei Meisterschaften	Für die Vergabe des Siegertitels bei Meisterschaften musste eine Mindestleistung erreicht werden, sofern eine Mannschaft keinen Konkurrenten hatte.

## 4.2 Neue Wertungs- und Wettkampfbestimmungen im Jahre 1933

Der aus Braunschweig stammende damalige Bundesfachwart für Kunst- und Reigenfahren Kurt Kühn erkannte, dass das bisherige Wertungssystem den Anforderungen der Praxis nicht mehr gerecht wurde. Im Auftrag des DRV entwickelte er im Jahr 1933 neue Wertungs- und Wettkampfbestimmungen für das Kunst- und Reigenfahren.<sup>185</sup> Sie galten in allen deutschen Radsportverbänden. Der Nationalsozialismus und seine Machthaber forder-

<sup>185</sup> Vgl. Bittendorf, K. (1978). Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens, S. 9.

ten die Auflösung und Gleichschaltung der Sportverbände. Dies traf auch die Radfahrer. Die Aufforderung an die Radsportverbände, sich dem DRV anzuschließen, ergab, dass nun mehr als 35 Verbände vereinigt waren. Dazu zählten auch Gruppen, die bisher dem BDR nicht angehört hatten.<sup>186</sup>

Die komplizierte Bewertung des Küraufbaus im Reigenfahren fiel im neuen Reglement vollständig weg. Ein weiterer Fortschritt war die Einführung von Punktzahlen für alle Elemente entsprechend ihrer Schwierigkeit im Kunst- und Reigenfahren. Während es in den 20er Jahren schon Wertungsziffern für die Übungen im Kunstfahren gab, wurden die komplizierten Bewertungsmaßstäbe im Reigenfahren nun durch genaue Punktzahlen ersetzt. Ein Übungsverzeichnis, in dem alle Elemente mit ihren Schwierigkeitswerten aufgelistet und schematisch abgebildet waren, existierte nun für den Schulreigen, den Kunstreigen sowie für das 1er- und 2er-Kunstfahren. Die Anzahl der möglichen Übungen stieg in allen Disziplinen an. Im 1er-Kunstfahren kamen beispielsweise Varianten von Drehsprüngen und Elemente im Steiger rückwärts hinzu. Dies zeigt der Vergleich der Wettkampfbestimmungen von 1927 und 1933.<sup>187</sup>

#### Wettbewerbsarten, Klasseneinteilung, Fahrzeit und Höchstübungsanzahl

Die in Tab. 5 dargestellten Wettbewerbsarten wurden nach den neuen Bestimmungen unterschieden.

Tab. 5: Wettbewerbsarten im Kunst- und Reigenfahren im Jahr 1933. Eigene Darstellung mit Daten aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 10, 11.

Gruppe Reigenfahren	Gruppe Kunstfahren
Schulreigen	1er-Kunstfahren
Schmuckreigen	2er-Kunstfahren
Farbenreigen	
Flaggenreigen	
Kunstreigen	

Mit Ausnahme des Kunstreigen (sechs oder acht Fahrer) konnten die Mannschaften im Reigenfahren aus sechs, acht, zwölf oder sechzehn Fahrern bestehen. Wettbewerbe mit Straßenrädern wurden von solchen mit Saalrädern unterschieden. Einzelnes Anhalten, Rückwärts- und Steigerfahren waren nur im Kunstreigen erlaubt. Diese Regelungen existierten schon seit den Anfängen des Saalsportes um die Jahrhundertwende. Die Fahrzeit

<sup>186</sup> Vgl. Kaiser, U. (1984). ...und es dreht sich das Rad! Über das Fahrrad, den Radsport und die, die ihn betreiben. In Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.), *100 Jahre Bund Deutscher Radfahrer* (S. 17–41). Dortmund: Busche.

<sup>187</sup> Vgl. Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 10f. und Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 10f.

betrug für alle Reigenwettbewerbe max. sechs Minuten, in welchen höchstens 36 Übungen gezeigt werden durften. Im Kunstfahren mussten max. 30 Elemente in einer Fahrzeit von acht Minuten bewältigt werden, wobei im 2er-Kunstfahren die Hälfte der Übungen zunächst auf zwei Rädern und die übrigen auf einem Rad erfolgen mussten. Eine synchrone Ausführung im ersten Teil war vorgeschrieben. Im Gegensatz zu den 20er Jahren war das Verlassen des Fahrrades im Kunstfahren während der Kür bei Übergängen zu den verschiedenen Steigerarten (z. B. Steuerrohrsteiger) gestattet. Alle anderen Abgänge vom Kunstrad wurden in der Ausführung abgewertet. Um deutlich zu erkennen, dass es sich um einen bewussten Abstieg handelt, musste vor jedem Abgang eine viertel Runde vorwärts in der betreffenden Steigerart gefahren werden. Der Wechsel aus dem Niederrad in eine Steigerart erfolgte nach kurzem Stillstand im Mittelkreis. Zusatzpunkte gab es für Übergänge, die ohne Abstieg bewältigt wurden. Diese waren im Übungsverzeichnis festgelegt und wurden zu der Summe aller Wertungsziffern addiert.<sup>188</sup>

Weiterhin gab es im Kunstreiten und Kunstfahren eine Einteilung in zwei verschiedene Klassen. Zu Klasse A zählten alle Fahrer, die im Laufe von zwei Jahren zwei erste Plätze in einem bezirks-, gau- oder reichsoffenen Wettbewerb belegt hatten oder eine Meisterschaft in der jeweiligen Wettbewerbsart gewannen. Solange diese Bedingungen nicht erreicht wurden, gehörten die Fahrer der Klasse B an. Eine Rückversetzung von A nach B konnte frühestens ein Jahr nach dem letzten Sieg erfolgen. Im Kunstfahren durften in der Klasse B nur Übungen mit einer Übungspunktzahl von max. 3 Punkten gezeigt werden. „Niederradfahren rückwärts“, „Steigerfahren rückwärts“ und „Einzelsteigerfahren“ galten im Kunstreiten der Klasse B als verboten. Frauen und Jugendliche starteten in eigenen Klassen.<sup>189</sup>

Aus der Festschrift zum 14. Bundesfest des Hess. und Nass. Radfahrerbundes geht hervor, dass eine ähnliche Einteilung in A und B schon in den 20er Jahren existierte. Nach welchen Kriterien dies allerdings damals erfolgte, konnte nicht herausgefunden werden.<sup>190</sup>

Der Kürauftakt wurde nun anders als noch zu Beginn des 20. Jh. vom Sportler durch den Ruf „LOS“ bekannt gegeben. Die Fahrzeit verkündete der Zeitnehmer von Minute zu Minute aufsteigend. Pflichtübungen konnten vom Veranstalter nach öffentlicher Bekanntgabe verlangt werden. Im Kunstreiten sowie im Kunstfahren waren für die Zusammenstellung

---

<sup>188</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 10, 46, 48, 49.

<sup>189</sup> Vgl. ebd., S. 8, 10.

<sup>190</sup> Vgl. Hess. und Nass. Radfahrerbund e. V. (Hrsg.). (1928). *14. Bundes-Fest des Hess. und Nass. Radfahrerbundes e. V.*, S. 54

der Wettkampfkür nur Elemente aus dem amtlichen Übungsverzeichnis erlaubt, welches alljährlich einmal durch neu eingereichte Übungen ergänzt wurde. Eine Regelung zu Rad-schäden während des Wettkampfes gehörte ebenfalls zu den Neuerungen, genauso wie erstmals Ausführungskommandos im Kunstreiten in unauffälliger Weise gestattet wa-ren.<sup>191</sup> Wie die aufgelisteten Wettbewerbsarten zeigen, berücksichtigte Kurt Kühn das Gruppen-Kunsthahren nicht. Ob dies als Wettkampfdisziplin vollständig wegfiel, bleibt un-gewiss.

### Übungsnummern und Gruppenbildung

Eine weitere Neuheit im von Kurt Kühn verfassten Reglement war es, die Elemente im Kunstreiten und Kunstfahren zu gruppieren. Die Übungen innerhalb einer Einheit stellten die verschiedenen Ausführungsarten dar und wurden mit a, b und c bezeichnet (Abb. 47). Jede Übungsnummer durfte im Kunstreiten nur einmal vorwärts und einmal rückwärts ge-fahren werden. Bei den Steigerelementen galt es noch zu berücksichtigen, dass jede Übung entweder freihändig oder angefasst vorgeführt werden konnte.<sup>192</sup> Das folgende Beispiel dient der Veranschaulichung.

Die 6er-Stirnreihe im Steiger vorwärts konnte im Längszug oder im Querszug, im Kreiszug oder in der Wechselrunde jeweils freihändig oder angefasst gefahren werden (Abb. 47). Da zwei Elemente jeweils die gleiche Übungsnummer hatten, waren von den insgesamt vier nur zwei im Vorwärtsfahren möglich. Das gleiche galt für das Rückwärtsfahren. Ob die 6er-Stirnreihe angefasst oder freihändig gezeigt wurde, blieb der Mannschaft überlassen. Auch im Kunstfahren durfte eine Übungsnummer nur einmal auf dem Wertungsbogen er-scheinen.<sup>193</sup>

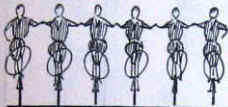
Übungsnummer	Übungsbezeichnung	Wertungspunkte für Steigerfahren			
		v o r w ä r t s		r ü c k w ä r t s	
		angefast	freih.	angefast	freih.
<b>Sechser-Übungen im Steigerfahren</b> (Nur für Sechser-Kunstreiten.)					
					
<b>270—273</b> <b>Sechser-Stirnreihe:</b>					
270	a) im Längszug . . . . .	3,2	3,7	4,7	5,2
	b) im Querszug . . . . .	3,2	3,7	4,7	5,2
271	a) im Kreiszug . . . . .	3,3	3,8	4,8	5,3
	b) in der Wechselrunde . . . . .	3,5	4,0	5,0	5,5

Abb. 47: Ausführungsarten mit den jeweiligen Schwierigkeitspunktzahlen der 6er-Stirnreihe im Steigerfahren. Aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 87.

<sup>191</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 11.

<sup>192</sup> Vgl. ebd., S. 47.

<sup>193</sup> Vgl. ebd., S. 47, 48.

## Die Fahrfläche

Auffällig ist, dass der bestehende 8-Meter-Kreis aus dem beginnenden 20. Jh. durch einen 5-Meter-Kreis ersetzt wurde. Die Längs- und Quermitteln blieben unverändert. Die geltenden Mindestgrößen in den jeweiligen Reigendisziplinen zeigt Abb. 48. Größere Flächen waren im Gegensatz zu den 20er Jahren erlaubt, kleinere nur in Ausnahmefällen, sofern örtliche Verhältnisse die Mindestmaße nicht zuließen. Diese Aussagen stützen sich auf den Vergleich des Lehrbuches von Karl Bauer „Radsport im Saale“ (1926) mit Kühns Bestimmungen im Lehrbuch „Der Deutsche Saalsport“ (1933).

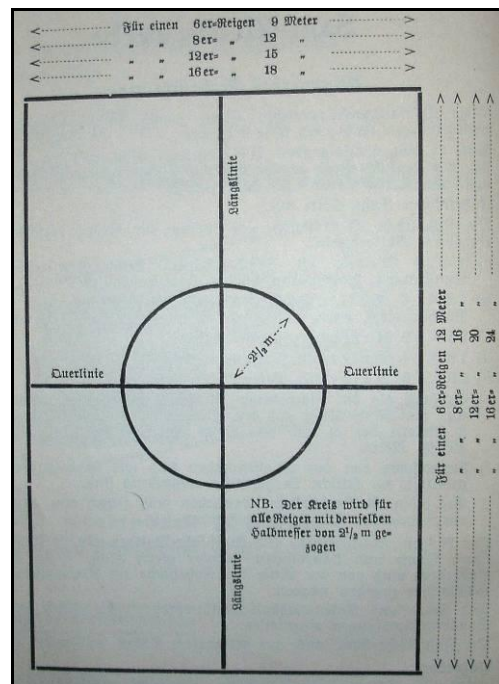


Abb. 48: Fahrfläche für das Kunst- und Reigenfahren um 1930. Dargestellt sind die Größenangaben in den Reigenwettbewerben sowie die Flächenmarkierung. Aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 42.

## Fahrräder

Die Vorschriften für den Bau der Fahrräder gliederte Kühn in folgende drei Gruppen:

- Räder für das Reigen-, Kunstreigenfahren und Radballspiel
- Räder für das Reigenfahren auf Straßenrädern
- Räder für das Kunstfahren

Hinsichtlich der Kurbellänge im Reigenfahren, des Raddurchmessers und der Übersetzung wurden im Vergleich zu den Bestimmungen der 20er Jahre geringe Veränderungen vorgenommen.<sup>194</sup>

<sup>194</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 41–43.

### Bewertung der Leistung

In allen Disziplinen erfolgte die Beurteilung der Leistung einheitlich nach Ausführung und Schwierigkeit, wobei beide Wertungsarten zu den 20er Jahren überarbeitet wurden. Jeder Teilnehmer musste die Übungen seiner Kür in der zu fahrenden Reihenfolge in den dafür vorgesehenen Wertungsbogen eintragen. Abgabeschluss war spätestens 24 Stunden vor Wettbewerbsbeginn. Das Kampfgericht setzte sich aus vier Wertungsrichtern und einem Obmann zusammen, welcher zusätzlich noch einen Zeitnehmer bestimmen konnte. Von den vier Kampfrichtern waren zwei für die Ausführungs- und zwei für die Schwierigkeitswertung zuständig. Jeweils einer der beiden vermerkte als Schreiber die Fehler auf dem Wertungsbogen, während der andere die Kür beobachtete und die Abzüge ansagte. Der Obmann war, ähnlich dem Schiedsrichter Ende des 19. Jh., für die Richtigkeit der Wertung gegenüber dem Wettfahrausschuss verantwortlich.<sup>195</sup> Der Begriff „Obmann“ und dessen Aufgabe kamen im Saalsport zu dieser Zeit erstmals vor. Im Vergleich zu den vorherigen Jahren gab es nun für jeden Teilnehmer zwei verschiedene Wertungsbögen, einen für die Beurteilung der Ausführung und einen für die Schwierigkeitswertung. Kühn hatte die Ausführungsfehler erweitert und in drei Gruppen eingeteilt. Dies zeigt Tab. 6

Tab. 6: Ausführungsfehler für alle Wettbewerbe im Kunstradsport in den 30er Jahren. Die Einteilung der Fehler erfolgte in drei Gruppen. Eigene Darstellung mit Daten aus: Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 44.

Gruppe	Fehler
Gruppe 1: leichte Fehler Abzug: 1 Punkt Zeichen: ~ (Welle)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ schlechte Haltung (Abzug für jeden einzelnen Fahrer)</li> <li>▪ schlechte Richtung (Abzug für jede Abteilung)</li> <li>▪ ungleichmäßiges Fahren der Übungen (z. B. wenn Kreisläufe nicht zur gleichen Zeit begonnen und beendet werden oder die Flächenbegrenzung überfahren wird)</li> <li>▪ Anfassen des Lenkers bei freihändigen Übungen</li> <li>▪ Senken des Vorderrades bei Steigerübungen</li> </ul>
Gruppe 2: mittlere Fehler Abzug: 2 Punkte Zeichen:   (senkrechter Strich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurze Bodenberührung mit einem Fuß (Tipper)</li> <li>▪ Verfahren beim Reigen</li> </ul>
Gruppe 3: schwere Fehler Abzug: 3 Punkte Zeichen: + (Kreuz)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ beide Füße auf dem Boden</li> <li>▪ Verlassen des Sattels beim Reigenfahren</li> </ul>

Alle Fehler wurden für jeden Fahrer so oft gewertet, wie sie vorkamen. Anders als in den 20er Jahren konnten nun im Kunstreigen und Kunstfahren verunglückte Übungen wiederholt werden. Die Ausführungsfehler blieben allerdings bestehen. Zu den wesentlichen Neu-

<sup>195</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 8, 9, 51.

erungen von Kühn zählte auch die sog. Grundpunktzahl von 150 Punkten, die jeder Fahrer bzw. jede Mannschaft als Ausgangswert bekam. Das Ergebnis der Ausführung wurde im 1er- und 2er-Kunstoffahren durch Abzug der gesamten Fehlerpunkte von diesem Wert erreicht. In den Reigenwettbewerben dividierte man sie vorher noch einmal durch zwei.<sup>196</sup> Der Wertungsbogen für die Ausführung einer Kür (s. Anhang 10, Abb. 14) dient der Veranschaulichung des Genannten.

Für nicht voll ausgefahrene Übungen erhielt der Wettbewerber Prozentabzüge von der jeweiligen Punktzahl der Kunststücke. Diese Abwertungen wurden erstmals unter Kurt Kühn der Schwierigkeitswertung beigemessen. Die Übungen galten als voll ausgefahren, wenn

- bei Elementen, die nicht auf Figuren<sup>197</sup> gefahren wurden, jeder Fahrer eine ganze Runde um den Drehpunkt machte,
- bei Elementen, die auf Figuren gefahren wurden, die Figurenerläuterungen Berücksichtigung fanden,
- bei der Figur Kreiszug der 5-Meter-Kreis einmal voll umfahren wurde oder bei großen Gruppen mindestens vier Fahrer den Kreis einmal umfahren,
- bei der Wechselrunde ein kleiner Kreiszug links und rechts über den Mittelpunkt des 5-Meter-Kreises voll ausgefahren wurde,
- bei Standübungen die Mindestvorführzeit von fünf Sekunden eingehalten wurde.<sup>198</sup>

Die Abwertungen bei Missachtung dieser Regeln sahen in allen Disziplinen wie folgt aus:

- keine vollen Runden, Abwertung 30%
- keine halben Runden, Abwertung 50%
- keine viertel Runden, Abwertung 100%
- Abbruch der Übung im zweiten Kreis der Wechselrunde, Abwertung 10%
- Abbruch der Übung im ersten Kreis der Wechselrunde, Abwertung 50%
- lediglich die Andeutung der Elemente bei Standübungen, Abwertung 50%<sup>199</sup>

Von den 36 möglichen Elementen im Schulreigen mussten 20 Pflichtübungen gezeigt werden, jeweils 5 Übungen mit einer Punktzahl von 0,5 / 1 / 1,2 und 1,5. Das Fehlen einer

---

<sup>196</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 44.

<sup>197</sup> Mit dem Begriff „Figur“ ist hier die Fahrstrecke bestimmter Übungen gemeint (s. S. 40, Abb. 33, 34). Beispielsweise wurde das Fahren von einer Ecke der Fahrfläche zur gegenüberliegenden „Schrägzug“ genannt. Dies ist auch heute noch der Fall. Im Reglement von 1933 wurden alle bekannten Figuren in einem Figurenverzeichnis beschrieben. Übungen, deren Wegstrecke sich nicht nach einer dieser Figuren richtete, mussten eine ganze Runde um den Drehpunkt gefahren werden.

<sup>198</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 50.

<sup>199</sup> Vgl. ebd., S. 50, 51.

Pflichtübung wurde mit 100% Abwertung eines 2-Punkte-Elementes bestraft. Im Schmuck-, Farben- und Flaggenreigen gab es, ähnlich der Aufbauwertung in den 20er Jahren, für die Wirkung des Reigens Zusatzpunkte. Jeder der vier Kampfrichter durfte nach seiner persönlichen Einschätzung bis zu 5 Zusatzpunkte geben, wobei nur ganze Werte erlaubt waren. Diese wurden zusammengezählt und zu der sich ergebenden Schwierigkeitspunktzahl addiert. Das Ergebnis der Schwierigkeitswertung für alle Disziplinen ergab sich, indem die Gesamtzahl der prozentualen Abzüge von der Summe aller Wertungsziffern der Übungen abgezogen wurde. Im Schmuck-, Farben- und Flaggenreigen sowie im Kunstfahren addierte man noch die Zusatzpunkte zu diesem Wert. Das Ergebnis wurde zu der Punktzahl für die Ausführung addiert. Die Abb. 15 im Anhang 10 zeigt einen Wertungsbogen für die Schwierigkeit im Kunstreigenfahren.<sup>200</sup>

Detaillierte Hinweise bezüglich Preise, Nenngeld und Pflichtübungen musste ab den 30er Jahren jede Wettbewerbsausschreibung beinhalten.<sup>201</sup> Die Aufgabe des Kampfgerichtes und dessen Zusammensetzung wurde unter Kühn spezifiziert. Ingesamt lässt sich feststellen, dass die Wertungs- und Wettkampfbestimmungen von Kurt Kühn in allen Bereichen wesentlich differenzierter waren als in den 20er Jahren. Die Regeln zur Bewertung von Leistungen waren eindeutiger, sodass es weniger Raum für subjektive Bewertungen und Interpretationen gab. Das Reglement erreichte im Jahr 1950 internationale Gültigkeit, als der BDR nach dem Krieg wieder in die UCI aufgenommen wurde.<sup>202</sup>

Zwischen 1933 und 1945 stand der Sport im Deutschen Reich unter dem Regiment des Nationalsozialismus. Dies machte sich auch im Hallenradsport bemerkbar. Die Bestimmungen für Kunstradwettbewerbe wurden vom Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen festgelegt. Dieses Regelwerk wiederum zeigt nunmehr bezüglich Fahrzeit und Höchstübungsanzahl deutliche Abweichungen gegenüber den Bestimmungen von 1933. Die Fahrfläche für Kunstfahrwettbewerbe wurde außerdem in „Kampfplatz“ umbenannt, und bei Wettkämpfen musste jeder Teilnehmer das Abzeichen des Nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen (NSRL) auf der linken Brustseite tragen.<sup>203</sup>

---

<sup>200</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 45, 46, 48.

<sup>201</sup> Vgl. ebd., S. 7.

<sup>202</sup> Bittendorf, K. (1978). *Geschichtliche Entwicklung des Kunstradfahrens*, S. 10. Die Wiedergründung des BDR nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte am 21. November 1948 in Frankfurt/Main. Im Jahr 1950 wurde Deutschland nach langen Debatten und auf Interventionen ausländischer Radsportverbände wieder in die UCI aufgenommen. Vgl. Schoppe, W. & Ruttikus, W. (2011). *125 Jahre Tritt um Tritt*, S. 73.

<sup>203</sup> Vgl. Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen (1942). *Der Hallenradsport. Lehrbuch mit Sonderbestimmungen und Wertungstabellen*, S. 14, 19.



### 4.3 Veränderungen des UCI-Reglements bis in die Gegenwart

Eine Überarbeitung der Wertungs- und Wettkampfbestimmungen durch die UCI erfolgte erstmals Mitte der 50er Jahre. Etwa neun weitere Auflagen waren bis zu dem aktuellen Reglement von 2008 notwendig. Da die Wettkämpfe im Kunst- und Reigenfahren Mitte des 20. Jh. immer häufiger in großen Hallen durchgeführt wurden, setzte sich die Bezeichnung „Hallenradsport“ gegenüber „Saalsport“ durch. Im Folgenden werden die wesentlichen Reglementänderungen von 1950 bis 2012 beschrieben.

#### 4.3.1 Wettkampffarten, Klasseneinteilung, Fahrzeit und Höchstübungsanzahl

Zu den Wettkampfdisziplinen im Kunst- und Reigenfahren zählten im Jahr 1953 das

- 1er-Kunsthahren
- 2er-Kunsthahren
- 6er-Kunsthahren
- 6er-Gruppenfahren

Das 6er-Gruppenfahren entsprach dem früheren Schulreigenfahren und darf nicht mit dem Gruppen-Kunsthahren aus den 20er Jahren verwechselt werden, bei welchem drei oder vier Fahrer auf einem Fahrrad turnten. Das 6er-Kunsthahren nannte man ursprünglich 6er-Kunstreigen. Steuerrohr- und Einradfahren zählten zu den Varianten des 6er-Kunsthahrens. Wettkämpfe in diesen Disziplinen konnten allesamt für

- Männer und Frauen über 18 Jahre (Allgemeine Klasse)
- männliche und weibliche Jugendliche von 14–18 Jahren (Jugendklasse)
- Kinder unter 14 Jahre (Schülerklasse)

durchgeführt werden. Die Varianten des früheren Schulreigen (z. B. Schmuck-, Farben- und Lichtreigen) verloren bis in die 50er Jahre immer mehr an Bedeutung und blieben schließlich unberücksichtigt. Die Jugendklasse wurde nochmals unterteilt in Wettkämpfe der Klasse A (16–18 Jahre) und der Klasse B (14–16 Jahre). Bei den Erwachsenen unterschied man weiterhin die im Kapitel 4.2 genannten Leistungsklassen<sup>204</sup> Eine Trennung zwischen Frauen und Männern sowie Jugendlichen gab es schon unter Kurt Kühn. Die Festlegung genauer Altersangaben und eigener Klassen für Kinder waren jedoch neu.

In den 60er Jahren kamen die Disziplinen 4er-Kunst- und 4er-Gruppenfahren hinzu, welche ebenfalls für alle Altersklassen galten. Beide entsprachen dem damaligen 6er-Kunst-

---

<sup>204</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 8, 9, 18–22.

und Gruppenfahren, nur dass statt sechs vier Personen zusammen eine Mannschaft bildeten.<sup>205</sup>

Innerhalb der max. Fahrzeit von acht Minuten durften in allen Altersklassen und Wettkampfdisziplinen mit Ausnahme des 2er-Kunstoffahrens höchstens 30 Übungen vorgeführt werden. Max. 26 Elemente (13 auf zwei Fahrrädern und 13 auf einem Rad) waren im 2er-Kunstoffahren erlaubt.<sup>206</sup>

Das Internationale Reglement für Kunstfahren aus dem Jahr 1968<sup>207</sup> brachte eine weitere Herabsetzung der Höchstübungszahlen von 30 auf 25 mit sich (im 2er-Kunstoffahren von 26 auf 22), mit welcher gleichzeitig eine Verkürzung der Fahrzeit auf sechs Minuten einherging.<sup>208</sup> Die beiden Leistungsklassen bezogen sich nur noch auf Mannschaftswettbewerbe. Außerdem wurden ab dieser Zeit internationale Disziplinen von nationalen unterschieden. Während im 1er-, 2er-, 4er- und 6er-Kunstoffahren internationale Meisterschaften stattfanden, blieb das 4er- und 6er-Gruppenfahren, das 4er- und 6er-Einradfahren sowie das 4er- und 6er-Steuerrohrfahren auf die nationale Ebene beschränkt.<sup>209</sup>

Im Jahr 1975 kam das aus dem frühen 20. Jh. bekannte 3er-Kunstoffahren als nationale Disziplin hinzu.<sup>210</sup> Das Gruppenfahren (früher Schulreigenfahren) wurde als eigene Disziplin gestrichen und unter dem 4er- bzw. 6er-Kunstoffahren als dritte Leistungsklasse weitergeführt. Das Reglement von 1975 unterteilte erstmals die Schülerklasse in Wettbewerbe der Klassen A (bis 14 Jahre), B (bis 12 Jahre) und C (bis 10 Jahre). Bei den Jugendlichen wurde die Altersklassenunterteilung aufgehoben. Im 1er-Kunstoffahren erhöhte man die Höchstübungszahl von 25 auf 28 Elemente.<sup>211</sup>

An die Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen wurden bezüglich der Fahrzeit und der maximalen Übungsanzahl bis zu diesem Zeitpunkt die gleichen Anforderungen gestellt. Im Jahr 1984 veränderte man diese Regelungen, indem die Fahrzeit in der Schülerklasse um eine Minute reduziert wurde. Das Alter und die körperliche Entwicklung der jungen Sport-

<sup>205</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1963). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für das Kunst- und Gruppenfahren*. o. O., o. V., S. 3, 4.

<sup>206</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 33.

<sup>207</sup> Das Reglement von 1968 erlangte am 1. Januar 1969 seine Gültigkeit.

<sup>208</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle (Hrsg.). (1968). *Internationales Reglement für Kunstfahren*. Druck: Oelsnitz/Erzgeb., VEB Druckerei Hohenstein-Er., S. 6, 7.

<sup>209</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1970). *Wettkampfbestimmungen für Kunst- und Gruppenfahren*. Druck: Giessen, Seibert-Druck, S. 5, 6.

<sup>210</sup> Im 3er-Kunstoffahren turnten drei Fahrer gleichzeitig auf einem Fahrrad. Zu Beginn des 20. Jh. zählte diese Disziplin zum sog. „Mehrerfahren“ und in den 20er Jahren zum Gruppen-Kunstoffahren.

<sup>211</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1975). *Internationales Reglement für Kunstradsport*. Kriffel am Taunus: Sport-Center Hahn, S. 1, 3, 4.

ler wurden demzufolge erstmals 1984 berücksichtigt. Die Höchstübungszahlen im Schülerbereich wurden wie folgt angepasst:

- 1er-Kunsthahren: 22 Übungen,
- 2er-Kunsthahren: 18 Übungen,
- 4er- und 6er-Kunsthahren: 20 Übungen (22 Übungen ab 1990)<sup>212</sup>

Im Jahr 1990 wurden das Steuerrohrfahren, die Disziplin 3er-Kunsthahren sowie die drei Leistungsklassen aus dem Wettkampfprogramm gestrichen. Die Regeln für das 4er- und 6er-Einradfahren erreichten internationale Gültigkeit.<sup>213</sup>

Die Variationsmöglichkeiten im 2er-Kunsthahren wurden 1998 erweitert. Statt exakt die Hälfte der Übungen auf zwei Fahrrädern und anschließend auf einem Rad zu fahren, durften nun 11–13 Elemente auf zwei Rädern und 9–11 auf einem Rad gezeigt werden. Analog dazu waren im Schülerbereich 9–11 Übungen auf zwei Fahrrädern und 7–9 auf einem Rad möglich. Stärken und Schwächen der Sportler auf einem oder zwei Fahrrädern konnten somit etwas kompensiert werden.<sup>214</sup>

Die jüngste Reglementänderung erfolgte im Jahr 2008 und brachte einige umstrittene Neuerungen mit sich. Dazu zählte die Fahrzeitverkürzung für alle Disziplinen und Altersklassen auf fünf Minuten und infolgedessen die Anpassung der jeweiligen Höchstübungszahlen (Tab. 7).

Tab. 7: Höchstübungszahlen einer Kür in der Schüler- und Jugendklasse sowie bei den Erwachsenen im 1er-, 2er-, 4er- und 6er-Kunsthahren. Diese gelten seit 2008. Eigene Darstellung mit Daten aus: Union Cycliste Internationale (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 5.

Disziplin	Höchstübungszahl Erwachsene und Jugend	Höchstübungszahl Schülerklasse
1er-Kunsthahren	30	25
2er-Kunsthahren	25 (mind. 8, max. 15 Übungen auf einem Fahrrad)	20 (mind. 4, max. 12 Übungen auf einem Fahrrad)
4er-Kunsthahren	25	25
6er-Kunsthahren	25	25

Seitdem ist im 1er- und 2er-Kunsthahren trotz kürzerer Fahrzeit eine größere Anzahl von Übungen als in den Jahren zuvor erlaubt. Ermöglicht wird dies durch das Fahren von hal-

<sup>212</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1984). *Reglement Kunstradsport*. o. O., o. V., S. 7 und Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1990). *Reglement Kunstradsport*. o. O., o. V., S. 7.

<sup>213</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1990). *Reglement Kunstradsport*, S. 5.

<sup>214</sup> Vgl. Internationale Hallenradsport Kommission (Hrsg.). (1998). *Internationales Reglement Kunstradsport*. o. O., o. V., S. 7

ben Wechselrunden und halbe Runden, da diese Ausführungsarten im Gegensatz zu vollen Runden und Wechselrunden schneller zu bewältigen sind. Die Erfahrung in den letzten vier Jahren zeigt, dass außerdem seit dieser Neuerung der Wechsel zwischen den Übungen viel schneller, geradezu fließend erfolgt, um alle Übungen kontrolliert innerhalb der Fahrzeit zu zeigen.

Die Verantwortlichen für das neue Reglement verfolgten mit den Änderungen das Ziel, den Kunstradsport attraktiver und für die Medien interessanter zu gestalten. Nach Meinung der Verfasserin konnte dies allerdings nur ansatzweise erreicht werden. Durch die Fahrzeitverkürzung auf fünf Minuten gerät leicht Unruhe und Hektik auf Kosten von Ästhetik und Eleganz in den Kürablauf. Auch ein möglicher Wahrnehmungsverlust für Zuschauer wurde mit der Einführung des neuen Reglements kontrovers diskutiert. Überwiegend positiv wird die Zulassung gemischtgeschlechtlicher Teams in den bisher männlichen Mannschaftswettbewerben gesehen. Es wurden eine stärkere Konkurrenz und größere Spannung erreicht. Zuvor sank das Zuschauerinteresse an diesen Disziplinen durch die immer geringer werdende Anzahl an männlichen 4er- und 6er-Mannschaften in Deutschland stark ab. Diese Feststellung beruht auf den eigenen Erfahrungen der Verfasserin dieser Arbeit.

Eine Übersicht über die Entwicklung der Höchstübungsanzahl sowie der Fahrzeit in den verschiedenen Disziplinen von 1957 bis 2008 gibt Tab. 8.

Tab. 8: Übersicht über die Entwicklung der Höchstübungszahl und der Fahrzeit von 1er, 2er, 4er und 6er Kunstfahren sowie im 4er und 6er Gruppenfahren. Eigene Darstellung mit Daten aus: Wettkampfbestimmungen des BDR für das Kunst- und Gruppenfahren (1957, 1963) & Internationale Reglements für Kunstradsport (1969, 1975, 1984, 1990, 2008).

ab Jahr	1er Kunstfahren		2er Kunstfahren		6er Kunstfahren		6er Gruppenfahren		4er Kunstfahren		4er Gruppenfahren	
	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)	Höchst- übungszahl	Fahrzeit (Min.)
1957	30	8	26	8	30	8	30	8	erst ab 1963		erst ab 1963	
1963							25	6	25	6	30	8
1969	25	6	22	6	25	6					25	6
1975	28	6										
1984												
1990	28 (EJ)	6	22 (EJ)	6	25 (EJ)	6			25 (EJ)	6		
	22 (S)	5	18 (S)	5	20 (S)	5			20 (S)	5		
2008	30 (EJ)	5	25 (EJ)	5	25 (EJ)	6			25 (EJ)	6		
	25 (S)	5	20 (S)	5	22 (S)	5			22 (S)	5		
					25	5				5	25	5

(EJ) = Erwachsene und Jugendliche

(S) = Schüler

### 4.3.2 Wertungsbestimmungen und Kampfgericht

Die ab 1933 durchgeführte Berechnungsweise für das Gesamtergebnis einer Kür hatte sich bewährt und blieb bis zur heutigen Zeit in den Grundzügen unverändert. Dies geht aus dem Vergleich der Reglements von 1953 bis 2008 hervor. Die prozentualen Schwierigkeitsabzüge wurden von der Summe aller Wertungsziffern der Kürelemente abgezogen, genauso wie die Abzüge in der Ausführung von der Grundpunktzahl 150. Beide Werte zusammen ergaben das Endresultat.<sup>215</sup> Diese Regel bestand bis 1974. Die Unterscheidung zwischen dem Ergebnis der Schwierigkeits- und Ausführungswertung gab es seitdem nicht mehr. Die gesamten Fehlerpunkte wurden nun von der Summe aus Grundpunktzahl und Wertungsziffern abgezogen. Dies stellte das Endergebnis dar.<sup>216</sup> Um Wertungen unter „null“ Punkten zu vermeiden, behielt man die Grundpunktzahl bis zum Jahr 2007 bei. Resultate im negativen Punktbereich schlugen sich heute nur in der Platzierung nieder. Zusatzpunkte für taktische Übungen<sup>217</sup> (seit 2008) werden dem Ergebnis nach Abzug der Fehlerpunkte hinzugerechnet.<sup>218</sup>

Die prozentuale Schwierigkeitsabwertung aus den 30er Jahren, welche sich lediglich auf das Ausfahren von Runden, Wechselrunden und Standübungen bezog, wurde im Jahr 1953 sowie 1957 durch neue Regelungen ergänzt. Das Verlassen des Fahrrades war mit Ausnahme des Radwechsels im 2er-Kunstoffahren nicht mehr gestattet. Die Ausführungsfehler teilte man 1953 in vier Gruppen ein, die für 0,5 / 1 / 2 und 3 Punkte Abzug standen.<sup>219</sup> Diese wurden 1957 durch neue Fehler erweitert. Die Tabellen im Anhang 12 zeigen die Ausführungs- und Schwierigkeitsabwertungen im Kunstradsport aus dem Jahr 1957. Die Erweiterung der Abwertungskriterien beruhte zum einen auf neu eingeführten Übungen und deren Abzüge bei mangelnder Ausführung, zum anderen aber auch auf der unterschiedlich exakten Darbietungsausführung der schon bestehenden Elemente, was eine differenziertere Bewertung notwendig machte.

<sup>215</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1957). *Wettkampfbestimmungen für Kunst- und Gruppenfahren*. Frankfurt/Main: Wilhelm Limpert-Verlag, S. 34, 39, 41.

<sup>216</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1975). *Internationales Reglement für Kunstradsport*, S. 4.

<sup>217</sup> Übungen, die in der Übungstabelle den Zusatz „taktisch“ haben, dürfen während des Kürablaufs innerhalb der Übungsnummer erweitert werden. Beispielsweise ist eine Erweiterung der 1-fachen Lenkerstanddrehungen auf bis zu sechs halbe Drehungen möglich. Für jede weitere gezeigte halbe Drehung gibt es Zusatzpunkte. Bei der Bewegung erfolgt eine Drehung des Vorderrades um jeweils 180°.

<sup>218</sup> Vgl. Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 12.

<sup>219</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 33, 38, 39.

Bei Betrachtung des Internationalen Reglements von 1968 wird deutlich, dass es insgesamt hinsichtlich der Abwertungsbestimmungen umfangreicher und im Detail genauer war als die Regelungen in den vorherigen Jahren. Beispielsweise erfolgte erstmals eine prozentuale Abwertung der ersten Übung in der Kür, sofern das Wettkampfprogramm nicht in der für die jeweilige Disziplin festgelegten Grundstellung begonnen wurde. Obwohl diese Regel zum Kürbeginn schon zehn Jahre lang bestand, folgten nun erst die Bestimmungen bei dessen Missachtung. Das Nachfahren der innerhalb des 4-Meter-Kreises gefahrenen Wegstrecke wurde ab diesem Zeitpunkt ohne Abwertung erlaubt. Der zulässige Bereich von Drehungen wurde von einem Meter auf 50 cm verkleinert.<sup>220</sup>

Komplizierter als zuvor war ab 1969 die Bewertung der Ausführung im 1er- und 2er-Kunstoffahren, welche von drei oder mehr Kampfrichtern einzeln ohne Wertungsbogen auf vorgefertigten Formularen durchgeführt wurde (s. Anhang 13). Sie zeigten die errechneten Gesamtfehlerpunkte am Ende der Kür auf ihren Anzeigetafeln dem Publikum. Diese wurden addiert und durch die Anzahl der Wertungsrichter dividiert. Von den 200 Ausgangspunkten zog man diesen Wert ab. Die Schwierigkeits- und Ausführungswertung im Mannschaftsfahren wurden dagegen wie früher anhand eines Wertungsbogens jeweils von zwei Kampfrichtern bewertet. Neben dem Obmann gehörten ein Protokollant und ein Zeitnehmer zum Kampfgericht. In allen Disziplinen wurden zwischen 1969 und 1974 von der ausgefahrenen Schwierigkeitspunktzahl nur 60% gewertet und dem Ergebnis der Ausführung hinzugezählt.<sup>221</sup> Wieso man sich damals für diese Änderungen entschied, bleibt unklar. In der Praxis hatten sich die Neuheiten allerdings nicht bewährt und wurden 1975 wieder gestrichen.

1975 erfolgte die Eintragung der Abwertungen in einen gemeinsamen Wertungsbogen durch nur eine Person (Schreiber). Ein Kampfgericht bestand neben dieser aus einem „Ansager“ für die Schwierigkeit und einem für die Ausführung. Insgesamt waren zwei Kampfgerichte sowie ein Zeitnehmer und ein Obmann für die Wertung vorgesehen.<sup>222</sup> Die 30%-Schwierigkeitsabwertung fiel 1975 weg. Es wurde nur noch zwischen 100%- und 50%-Abwertung unterschieden. Dies geht aus dem Reglement von 1975 hervor.

Ab 1980 endete die Wertung mit Ablauf der Fahrzeit oder nach der letzten Übung. Das Einnehmen einer Grundstellung am Ende der Kür, wie es noch in den 50er Jahren geschah

---

<sup>220</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle (Hrsg.). (1968). *Internationales Reglement für Kunstfahren*, S. 18, 20, 22.

<sup>221</sup> Vgl. ebd., S. 9, 10.

<sup>222</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1975). *Internationales Reglement für Kunstradsport*, S. 5.

(s. Anhang 12, Tab. 3), war nicht mehr notwendig. Der Abgang vom Rad musste jedoch kontrolliert und in sportlicher Art erfolgen.<sup>223</sup> Eine Abwertung von 0,5 Punkten bei dessen Missachtung der Regel wurde erst 1990 eingeführt. Generell wurden die einzelnen Fehlergruppen der Ausführungs- sowie die Schwierigkeitswertung über die Jahre immer wieder ergänzt und an Veränderungen angepasst, wie z. B. den Wegfall einzelner Übungen.

Im Jahre 1990 veränderte sich die Zusammensetzung des Kampfgerichtes. Von nun an gab es nur noch einen „Ansager“ pro Kampfgericht. Abzüge in der Schwierigkeit und der Ausführung wurden von ihm alleine bewertet. Bei internationalen Wettkämpfen waren drei Kampfgerichtsgruppen inklusive einem Zeitnehmer und einem Obmann vorgeschrieben. Bei anderen Wettkämpfen konnte auch mit zwei Gruppen und bis 1997 nach alter Regelung mit zwei Ansagern (getrennt nach Schwierigkeit und Ausführung) und einem Schreiber pro Kampfgericht gewertet werden.<sup>224</sup>

Weiterhin kam es 1990 zur Umstrukturierung der bisherigen Ausführungsfehler. Sie wurden in drei Fehlergruppen zusammengefasst, wobei in der ersten Gruppe leichte Fehler (Abwertung 0,2 Punkte; Zeichen X) von schweren Fehlern (Abwertung 0,5 Punkte; Zeichen ~) unterschieden wurden.<sup>225</sup> Im Jahr 1998 präziserte man die erste Gruppe. Optisch schwach sichtbare, einmalig und kurz auftretende Fehler wurden mit 0,2 Punkten Abzug bestraft, alle anderen mit 0,5 Punkten. Fehler der zweiten und dritten Gruppe führten ab 1990 zu 1 und 3 Punkten Abzug, Gruppe drei ab 1998 nur noch zu 2 Punkten.<sup>226</sup>

Durch die Einführung von Schlussübungen im Jahr 1998 als Abgang vom Rad am Ende der Kür kamen weitere Abwertungsregeln hinzu. Die 10%-Abwertung<sup>227</sup> tauchte ebenfalls erstmals im Reglement von 1998 auf und hat sich bis heute bewährt.

Da die elektronische Wertung mittels Computer seit 1998 im Kunstradsport immer mehr aufkam, kann seit 2008 auf einen Zeitnehmer im Kampfgericht verzichtet werden. Der Obmann startet eine elektronische Zeituhr, die das Ende der Fahrzeit durch ein akustisches Signal bekannt gibt.<sup>228</sup> Die Wertung selbst veränderte sich durch die Umstellung auf den Computer nicht. Lediglich das Eintragen der Fehlerzeichen erfolgt seither in einen auf dem

---

<sup>223</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1980). *Reglement Kunstradsport*. Hofheim-Lorsbach: Hahn-Vereins-Service, S. 7.

<sup>224</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1990). *Reglement Kunstradsport*, S. 10.

<sup>225</sup> Vgl. ebd., S. 14, 15.

<sup>226</sup> Vgl. ebd. und Internationale Hallenradspport Kommission (Hrsg.). (1998). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 18, 19.

<sup>227</sup> Eine 10%-Abwertung von der Punktzahl einer Übung erfolgt, wenn 9/10 oder mehr der Wegstrecke, nicht jedoch die gesamte Wegstrecke gezeigt wird.

<sup>228</sup> Vgl. Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 13, 14.



Bildschirm dargestellten Wertungsbogen. Die Abwertungen werden vom Computer sofort berechnet, sodass die Zuschauer auf einer Leinwand die Punktabzüge und den jeweiligen Punktstand unmittelbar mitverfolgen können.

Betrachtet man in der Rückschau die Besetzung des Kampfgerichts, so ist erkennbar, dass die Anzahl der Mitglieder abnimmt.

### 4.3.3 Die Fahrfläche

Auch die Fahrflächengröße und die Markierung veränderten sich in den Jahren nach 1933. Neben der äußeren Flächenbegrenzung zeichnete man in den 50er Jahren statt eines 5-Meter-Kreises einen Kreis von vier Metern Durchmesser in der Mitte auf. Die Längs- und Quermitte wurden nicht mehr dargestellt. Die Mindestgröße der Fahrfläche betrug für alle Disziplinen 9×12 Meter. Die max. Größe lag bis 1968 bei 12×16 Metern.<sup>229</sup> 1969 wurde die max. Fahrflächengröße auf 11×14 Meter reduziert.<sup>230</sup> Dieses Maß ist bis heute bei internationalen Meisterschaften Vorschrift. Zur Markierung der Fläche werden Farbstriche oder Klebeband von drei Zentimeter Breite verwendet. Ausgehend von dem 4-Meter-Kreis fügte man ab 1957 in genauer Viertelteilung Striche von zwei Metern Länge in Richtung der Flächenbegrenzung hinzu.<sup>231</sup> Die Darstellung des Mittelpunktes erfolgte ab 1963.<sup>232</sup> Aus den Wettkampfbestimmungen des BDR von 1970 geht hervor, dass zusätzlich in der Längs- und Querachse der Fahrfläche vier Meter vom Mittelpunkt jeweils ein 50 cm langer Querstrich hinzukam (Abb. 49 A).<sup>233</sup> Diese Querlinien deuteten den ab 1975 dargestellten Kreis von acht Metern Durchmesser an (Abb. 49 B). Damit wurden die Überlegungen, einen Anhaltspunkt für „Wechselrunden“ und „Geraden“<sup>234</sup> zu schaffen, verwirklicht. Außerdem verkürzte man die vier Striche ausgehend vom 4-Meter-Kreis auf eine Länge von 50 cm.<sup>235</sup> Die Markierung eines dritten Kreises (50 cm Durchmesser) um den Mittelpunkt erfolgte erstmals 1980 (Abb. 50 A). Seitdem musste der Abstand der Flächenbegren-

---

<sup>229</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettfahrbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 34.

<sup>230</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle (1968). *Internationales Reglement für Kunstfahren*, S. 3.

<sup>231</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1957). *Wettfahrbestimmungen für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 33.

<sup>232</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.) (1963). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für das Kunst- und Gruppenfahren*, S. 13.

<sup>233</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.) (1970). *Wettkampfbestimmungen für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 6.

<sup>234</sup> Bei der Ausführung von „Geraden“ müssen die jeweiligen Übungen von einer bis zur entgegengesetzten Seite des 8-Meter-Kreises gezeigt werden. Diese Ausführungsart war von 1975–1979 erlaubt.

<sup>235</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1975). *Internationales Reglement für Kunstradsport*, S. 2.

zung zu einem feststehenden Gegenstand (z. B. eine Wand oder eine Säule) mindestens 50 cm betragen.<sup>236</sup> Im Reglement von 1990 wurden die bisher gemachten Angaben präzisiert, um den Interpretationsspielraum zu begrenzen. Speziell wurden folgende Punkte, die bis heute Gültigkeit besitzen, geklärt:

- Alle Maße gelten als Außenmaße.
- Alle Markierungen müssen 3–5 cm breit sein.
- Der Mittelpunkt der Fahrfläche innerhalb des 50-cm-Kreises muss nicht mehr dargestellt werden.
- Der Abstand der Fläche von unbeweglichen Gegenständen muss bei nationalen Wettkämpfen mindestens 50 cm, bei internationalen Veranstaltungen mindestens 2 Meter betragen.
- Radballspielfeldumrandungen und Tore müssen einen Abstand von mindestens 50 cm zur Flächenbegrenzung wahren.<sup>237</sup>

Die Abb. 50 B zeigt die seit 1990 geltende Fahrfläche für das Kunstradfahren.

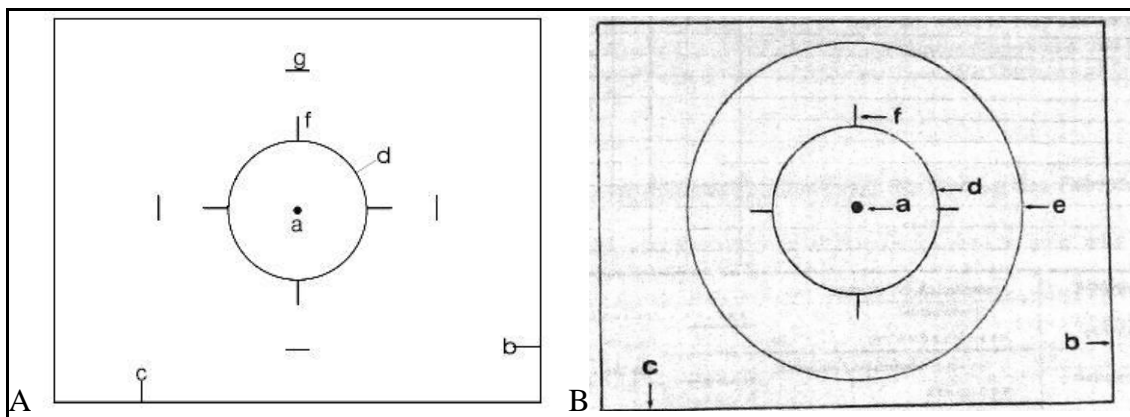


Abb. 49: Fahrflächenmarkierung im Kunstradsport um das Jahr 1970 (A) und um 1975 (B). Dargestellt ist der Mittelpunkt (a), die Fahrflächen-Breitenbegrenzung (zwischen 9 und 11 Meter) (b), die Fahrflächen-Längsbegrenzung (zwischen 12 und 14 Meter) (c), der 4-Meter-Kreis (d), der 8-Meter-Kreis (e), die Viertelkreisteilung (f) und die Querstriche in der Längs- und Querachse (g). Eigene Darstellung mit Daten aus: Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1970). *Wettkampfbestimmungen für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 6 (A). Aus: Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.) (1975). *Internationales Reglement für Kunstradsport*, S. 11 (B).

<sup>236</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1980). *Reglement Kunstradsport*, S. 1, 2.

<sup>237</sup> Vgl. Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1990). *Reglement Kunstradsport*, S. 5.

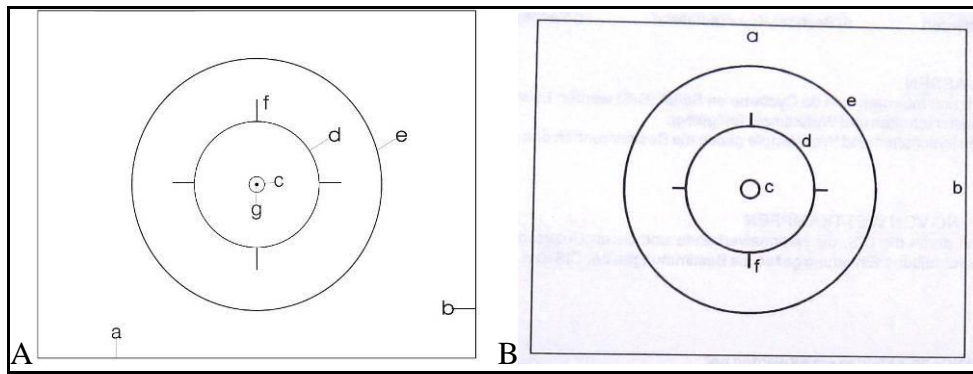


Abb. 50: Fahrflächenmarkierung im Kunstradsport um das Jahr 1980 (A) und ab 1990 (B). Dargestellt ist die Fahrflächen-Längsbegrenzung (international 14 Meter) (a), die Fahrflächen-Breitenbegrenzung (international 11 Meter) (b), der 50 cm-Kreis (c), der 4-Meter-Kreis (d), der 8-Meter-Kreis (e), die Viertelkreisteilung (f) und der Mittelpunkt (g). Die Darstellung des Mittelpunktes ist seit den 90er Jahren nicht mehr notwendig. Eigene Darstellung mit Daten aus: Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (1980). *Reglement Kunstradsport*, S. 9 (A). Aus: Internationale Hallenradsport Kommission (Hrsg.). (1998). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 6 (B).

#### 4.3.4 Sportbekleidung

In den Anfängen des 20. Jh. waren die Regeln zur Sportbekleidung im Kunst- und Reigenfahren sehr streng. Der sog. „Radfahreranzug“ war lange Zeit Pflicht (Abb. 51 A und C) und kniefreie Hosen sowie Trikots waren wegen unzulässiger Entblößung verboten.<sup>238</sup> Diese engen Grenzen lockerten sich im Verlauf der Zeit. Zunächst durften bei Wettkämpfen die anfänglich nicht erlaubten Blusenhemden getragen werden.<sup>239</sup> Das Reglement von 1953 erlaubte dann auch kurze Trikots sowie kurze Hosen, und in den Mannschaftswettbewerben der Damen waren Röcke gestattet (Abb. 51 B). Die Bekleidung innerhalb einer Mannschaft musste einheitlich sein.

Das Auftreten als Artist sowie nicht erlaubte Geldzuwendungen verstießen in den 50er Jahren gegen die strengen Amateurbestimmungen. Dazu zählten auch Werbeträger, wie beispielsweise Fabrik- oder Reklameaufschriften auf Kleidungsstücken. Diese werden in der heutigen Zeit geduldet.<sup>240</sup>

Das Tragen von Schärpen und Mützen im Mannschaftsfahren (Abb. 51 A) entsprach 1953 nicht mehr der Zeit und wurden verboten. Die heute üblichen Meisterschaftstrikots für Meistertitel wurden schon damals vergeben.<sup>241</sup> Kurze Hosen mussten ab 1963 einen Beinansatz haben. Es wurde eine „anschauliche Sportbekleidung“ gefordert.<sup>242</sup> Die Zeitzeugen

<sup>238</sup> Vgl. Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 92.

<sup>239</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 7.

<sup>240</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 12.

<sup>241</sup> Vgl. ebd., S. 12, 23.

<sup>242</sup> Vgl. Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1963). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für das Kunst- und Gruppenfahren*, S. 5.

Jakob Bugner und Norbert Kissel berichten, dass das Tragen von Turnschlappchen statt der Halbschuhe des frühen 20. Jh. schon in den 50er Jahren aktuell war. Sie ermöglichten eine bessere Streckung der Füße und haben sich bis heute bewährt. Das Reglement von 1998 forderte ausschließlich eine Sportbekleidung, die Bauch und Brust bedeckt. Erstmals waren auch artistenartige Kleidungsstücke, wie Samthosen und Ganzkörperanzüge gestattet.<sup>243</sup> Das „Hängenbleiben“ am Rahmen wurde durch lange, eng anliegende Turnhosen verhindert, sodass diese unter den Sportlern schnell Verbreitung fanden (Abb. 51 D). Von Kunstradfahrerinnen werden zurzeit das Tragen eines Turnanzugs (Body) über lange Leggings oder eng anliegende Trikots bevorzugt (Abb. 51 D).

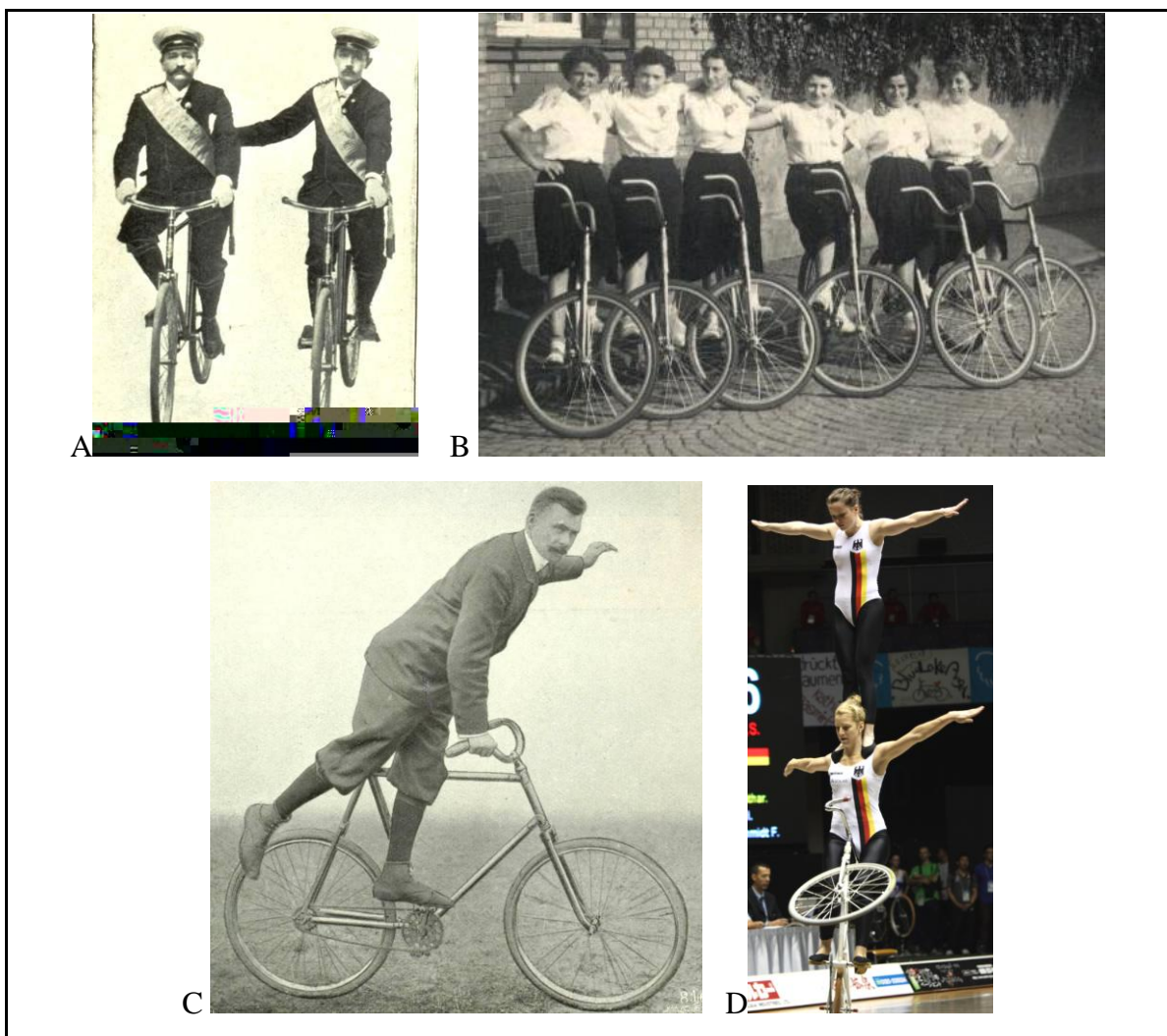


Abb. 51: Sportbekleidung im Kunst- und Reigenfahren. Der Radfahreranzug war zu Beginn des 20. Jh. verpflichtend (A, C). Frauen mussten Röcke tragen (B). Schärpen und Mützen, charakteristisch zu Beginn des 20. Jh., waren in den 50er Jahren nicht mehr gestattet. Heutzutage bevorzugen Frauen eng anliegende Kleidung, wie Turnanzüge, getragen über einer langen Leggings (D). Aus: Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 28 (A), S. 115 (C). Fotoaufnahme erhalten von Zeitzeuge Alois Bugner aus dem Jahr 1955 (B) und Stefan Thomé aus dem Jahr 2011 (D).

<sup>243</sup> Vgl. Internationale Hallenradsport Kommission (Hrsg.). (1998). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 5.

### 4.3.5 Übungselemente im 1er- und 2er-Kunstradfahren

Die Übungsverzeichnisse für das 1er- und 2er-Kunstradfahren in den verschiedenen Reglements weisen im Laufe der Zeit Veränderungen auf. In jeder Neuauflage wurden einige Elemente aus dem Repertoire gestrichen, während neue Kunststücke hinzukamen. Bei einem Vergleich der aktuell zugelassenen Übungen mit denen von 1933 fällt jedoch auf, dass sehr viele der heutigen Elemente damals schon bekannt waren. Dazu zählen die in Kapitel 3.1.1 angesprochenen Grundelemente und Grundübungen. Auch die Übungsbezeichnung stimmt oft mit der heutigen überein. Der Unterschied liegt hauptsächlich in der Vielfalt der Ausführungsarten einer Übung.<sup>244</sup> Gerade im Niederradfahren verringerten sich diese über die Zeit. Es gab beispielsweise 1933 etwa neun verschiedene Formen des „Seitenstandes“, die wiederum in unterschiedlichen Griffarten möglich waren (Abb. 52).<sup>245</sup> Heute unterscheidet man dagegen nur vier Varianten, deren Ausführung lediglich „angefasstes“ oder „freihändiges“ Fahren zulassen (Abb. 52, obere Reihe).<sup>246</sup>

Zur schematischen Darstellung der Übungen im Reglement kam in den 50er Jahren eine kurze textliche Erläuterung hinzu. Die Art der Übungsausführung wurde dadurch präzisiert. In dieser Zeit erhöhte sich auch die Anzahl an Steigerelementen im 1er- und 2er-Kunstradfahren. Änderungen in den Übungsbezeichnungen fanden zwischen 1933 und 1953 am häufigsten statt. Beispielsweise wurde die Übung „Obersitzfahren“ in „Reitsitz mit Fußsteuerung“ und später allein in „Fußsteuerung“ umbenannt (Abb. 53).<sup>247</sup> Standdrehungen im 2er-Kunstradfahren erweiterte man von einer halben auf eine Pirouette, ab 1975 auf zwei und 2008 auf drei Drehungen. Seit 2012 sind sogar vier Standdrehungen möglich. Dies geht aus dem Vergleich der Reglements hervor. Im 1er-Kunstradfahren müssen seit 1998 drei Drehungen zusammenhängend in einem Durchmesser kleiner als oder gleich 50 cm gefahren werden.<sup>248</sup> Denkbar ist, dass der immer besser werdende Leistungsstand der Sportler den Anstoß zu diesen Veränderungen gegeben hat. Die Vergangen-

---

<sup>244</sup> Eine Übung kann beispielsweise freihändig oder mit beiden Händen am Lenker, in einer Runde oder einer Drehung ausgeführt werden. Betrachtet man sich die Anzahl der Ausführungsarten von Übungen über die Zeit, so ist tendenziell eine Verringerung festzustellen.

<sup>245</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 102–104.

<sup>246</sup> Vgl. Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 50.

<sup>247</sup> Vgl. Kühn, K. & Franosch, H. (1933). *Der Deutsche Saalsport*, S. 102 und Bund Deutscher Radfahrer e. V. (Hrsg.). (1953). *Wettkampfbestimmungen des Bundes Deutscher Radfahrer für Kunst- und Gruppenfahren*, S. 46 und Commission Internationale de Cyclisme en Salle & Federation Internationale Amateur de Cyclisme (Hrsg.). (1990). *Reglement Kunstradsport*, S. 18.

<sup>248</sup> Vgl. Internationale Hallenradsport Kommission (Hrsg.). (1998). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 24.

heit hat gezeigt, dass die Höchstschwierigkeiten allesamt von immer mehr Sportlern beherrscht wurden.

Das freihändige Fahren von Übungen erfolgte Anfang des 20. Jh. durch das Verschränken der Arme vor dem Oberkörper. Später ging man dazu über, beide Hände seitlich in die Taille zu stützen (Abb. 52). Seit den 70er Jahren müssen die Arme waagrecht und seitlich nach außen gestreckt werden. Von 1975 bis 1979 durften Übungen auf der Geraden gefahren werden. Der „Maute Sprung“<sup>249</sup>, benannt nach dem mehrfachen Weltmeister und Erfinder Dieter Maute, ist seit 1993 im Übungsverzeichnis enthalten und heute in der Kür von Spitzenfahrern nicht mehr wegzudenken.<sup>250</sup>

Das aktuelle Reglement von 2008 verfolgte mit der Einführung von „halben Wechselrunden“, welche schon von 1975 bis 1990 erlaubt waren, „halben Runden“ und taktischen Elementen das Ziel, eine stärkere Variation im Kürablauf zu erreichen und dadurch das Zuschauerinteresse sowie die Spannung zu erhöhen. Die Punktzahlen der Übungen veränderten sich ebenfalls im Verlauf der Zeit. Zu einer vollständigen Neuverteilung kam es jeweils zwischen 1933 und 1953, 1970 und 1975 sowie 1998 und 2008.

In diesem Zusammenhang wird auf die Diplomarbeit von Sandra Sprinkmeier hingewiesen (2011), welche die Schwierigkeitspunktzahlen der Übungen des UCI-Reglements von 2008 (2er-Kunstradsport) auf der Basis der koordinativen und konditionellen Anforderungen, des Zeitaspektes sowie der Zuschauerattraktivität analysierte.

Blickt man heute auf die Schemazeichnungen der Kunststücke aus den 20er Jahren, so ist es in Fachkreisen unvorstellbar, wie einige dieser Übungen in die Praxis umgesetzt werden konnten. Elemente wie der „Sattelsitz mit Überfall vom Schultersitz zum Hinterraddorn und zurück“ sowie der „freie Sattelstand, ein Fuß frei“<sup>251</sup> (Abb. 54) sind beispielhaft für viele solcher Übungen zu nennen.

---

<sup>249</sup> Bei der Übung „Maute Sprung“ springt der Sportler während der Fahrt mit beiden Füßen vom Sattel auf den Lenker.

<sup>250</sup> Vgl. Höfer, R. (1890). *Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport*, S. 19f. und Nitz, L. (1907). *Die hohe Schule des Rades*, S. 108f. und Reglements für Kunstradsport von 1970, 1975 und 1980.

<sup>251</sup> Diese beiden Elemente waren 1927 im Übungsverzeichnis der VDRV enthalten.

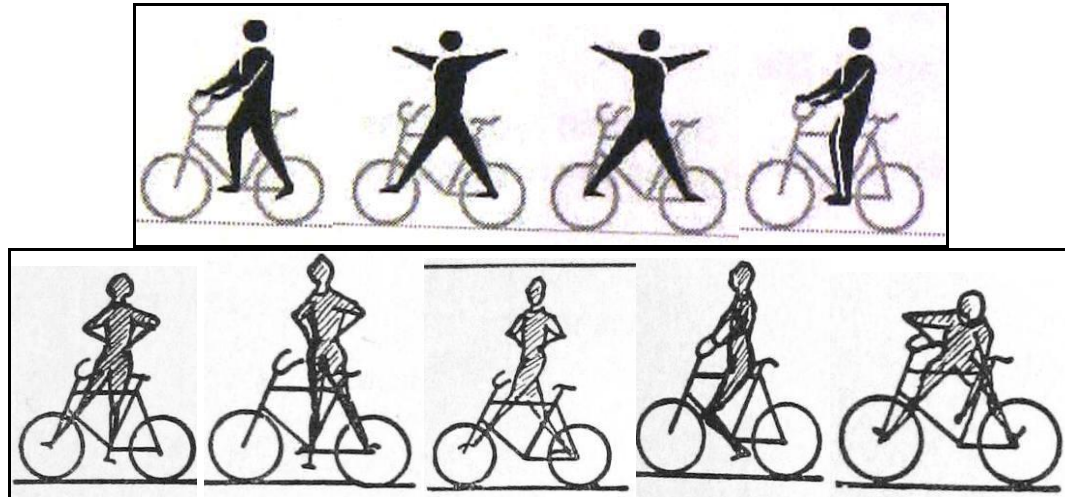


Abb. 52: Formen der Übung „Seitenstand“ im 1er-Kunstradfahren, gültig im aktuellen Reglement von 2008 (obere Reihe) und im Jahr 1933 (obere und untere Reihe). Aus: Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 50 (obere Reihe) und Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 52, 53 (untere Reihe).



Abb. 53: Die Übung „Fußsteuerung freihändig“ im 1er-Kunstradfahren, im Jahr 1933 noch „Obersitzfahren“ und in den 50er Jahren „Reitsitz mit Fußsteuerung“ genannt. Aus: Union Cycliste Internationale (Hrsg.). (2008). *Internationales Reglement Kunstradsport*, S. 49.

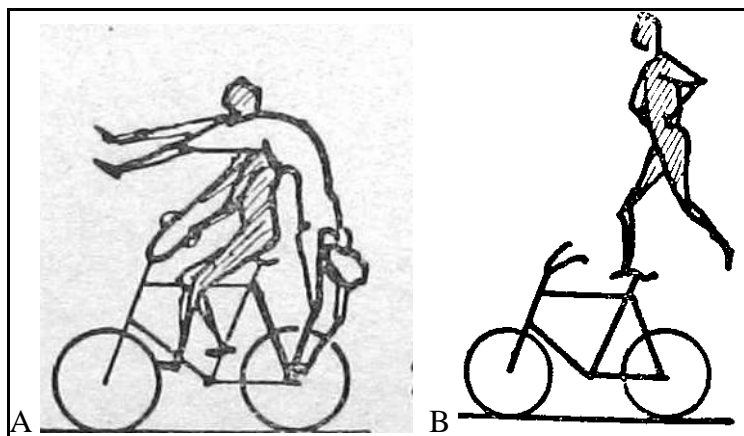


Abb. 54: Die Übungen „Sattelsitz mit Überfall vom Schultersitz zum Hinterraddorn und zurück“ im 2er-Kunstradfahren (A) und „freier Sattelstand, ein Fuß frei“ im 1er-Kunstradfahren (B) aus dem Jahr 1927. Aus: Lange, W. & Franosch, H. (1927). *Der Reigenfahrer und Radballspieler*, S. 66, 78.

#### 4.4 Fazit

Insgesamt entwickelten sich die Wertungs- und Wettkampfbestimmungen im Kunstradfahren von einer stark subjektiv geprägten Leistungsbewertung um 1900 hin zu detaillierten Regelungen, welche das individuelle Empfinden jedes Kampfrichters auf ein Minimum reduzieren. Eine genaue Beschreibung der Übungsausführung sowie klare Vorgaben zur Fehlerabwertung waren hierfür maßgebend.

Die Reglementunterschiede zwischen den verschiedenen Radsportverbänden sowie die ständigen Veränderungen der Bestimmungen in den 20er Jahren des 20. Jh. zeigen, wie schwierig es war, geeignete Regeln zu finden. Nicht selten führten sie zur Verwirrung in den Vereinen. Mit dem Zusammenschluss der deutschen Radsportverbände im DRV im Jahr 1933 wurden durch Kurt Kühn einheitliche Wettkampfbestimmungen festgelegt, und somit war die Grundlage für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Hallenradsports gelegt.

Die Bewertung des Küraufbaus im Reigenfahren, die 5-Punkte-Beurteilung mit Zwischenpunkten nach Zehnteln sowie die Unterscheidung zwischen Pflicht- und Kürübungen aus den Anfängen des 20. Jh. hatten sich nicht bewährt und wurden bis 1950 vollständig abgeschafft. Die anfänglich ausschließlich existierenden Leistungsklassen wurden durch die Einführung von Altersklassen, zunächst im Jugendbereich und später in der Schülerklasse, abgelöst. Das Gruppen-Kunstoffahren mit drei oder vier Fahrern auf einem Fahrrad berücksichtigte schon Kurt Kühn im Jahr 1933 nicht mehr. In diesem Jahr wurde auch die komplizierte und subjektive Leistungsbewertung durch Vorgabe von Punktzahlen für die Schwierigkeit der Übungen abgelöst. Mit Ausnahme des Internationalen Reglements für Kunstfahren von 1968, welches unter anderem durch die 60%-Regelung in der Schwierigkeitswertung umstritten war, erfolgte bis heute eine stetige Vereinfachung der Wertungsbestimmungen. Durch die Verteilung der Schwierigkeits- und Ausführungswertung auf nur eine Person (seit 1975) sowie die taktische Erweiterung der Übungen (seit 2008) wird den Kampfrichtern allerdings eine erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt.