MOTORSPORTCLUB BACKNANG 1925 e.V. IM ADAC

Ortsclub im ADAC

Gefährdungsbeurteilung Jugendkartslalom

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 2
1.1 Ziel des Dokuments 2
1.2 Kontext und Gültigkeit 2
1.3 Status 2
1.4 Mitgeltende Dokumente 2
1.5 Hinweise zum Jugendkartslalom 2
1.6 Schulung und Unterweisung 2
2 Prozess der Gefährdungsbeurteilung 3
2.1 Allgemeine Informationen: 3
2.2 Prozessablauf: 3
2.2.1 Ermittlung der Gefährdungen 3
2.2.2 Bewertung der Gefährdungen 3
2.2.3 Festlegen von Schutzmaßnahmen 3
2.2.4 Prüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen 3
2.2.5 Korrekturen bzw. erneute Ermittlung 3
3 Grundsätzliche Sicherheits-Anforderungen 4
3.1 Betriebsanleitung Jugendkart Cratos (Abschrift Stand 2025) 4
3.1.1 Einstellung von Sitz und Pedalen 4
3.1.2 Einbau der Akkus (nur E-Kart) 4
3.1.3 Starten und Fahrbetrieb 4
3.2 ADAC Kartslslom-Reglement 2025 5
3.2.1 Fahrerausrüstung 5
3.2.2 Parcoursaufbau 5
4 Ermittlung und Bewertung der Gefährdungen 5
4.1 Parcoursaufbau und Umgebung 5
4.2 Fahrzeug und Fahrzeuggebrauch 5
4.3 Fahrer und weitere Personenauf dem Parcours 6
4.4 Organisation 6
4.5 Witterung 6

1 Einführung

1.1 Ziel des Dokuments

Diese Gefährdungsbeurteilung soll auf die möglichen Gefährdungen beim Jugendkartslalom hinweisen, Risiken aufzeigen und Maßnahmen bzw. Verhaltensregeln festlegen, um die Durchführung von Training und Veranstaltungen möglichst sicher zu gestalten und Unfälle zu verhindern.

1.2 Kontext und Gültigkeit

Diese Vorgaben gelten für alle Aktivitäten des Motorsportclub Backnang im Bereich des Jugendkartslalom. Sofern andere Regelungen (z.B. des Kart-Herstellers oder des ADAC) sich ändern oder strengere Anforderungen stellen, so haben diese Vorrang.

1.3 Status

Jugendkartslalom ist eine sichere Sportart. Die teilnehmenden Kinder und Jugendlichen sind alleine auf der Strecke und fahren nur gegen die Zeit. Seit Bestehen der Kartjugend des MSC-Backnang hat es in den vergangenen 30 Jahren noch keinen Unfall mit Personenschaden gegeben. Sicherheitsregeln werden immer beachtet.

1.4 Mitgeltende Dokumente

Die folgenden Dokumente in der jeweils gültigen Fassung sind zu beachten und deren Vorgaben einzuhalten:

- Betriebsanleitung/Bedienungsanleitung des Fahrzeugherstellers
- ADAC-Reglement Jugendkartslalom

1.5 Hinweise zum Jugendkartslalom

Beim Jugendkartslalom steht nicht die Geschwindigkeit an erster Stelle, sondern vielmehr der geschickte Umgang mit dem Kart.

Dazu gehört auch das Erlernen von verantwortungsvollem und vorausschauendem Fahren. Die Anforderungen und Erwartungen sind dabei dem jeweiligen Alter anzupassen.

Bei jedem Training und jeder Veranstaltung steht die Sicherheit über der Leistung und dem Spaß. Das Missachten der Sicherheitsvorgaben führt zur Gefährdung von beteiligten Personen, ggf. zur Sachbeschädigung, Verlust des Versicherungsschutzes bis hin zum Verlust des Trainingsplatzes.

Die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben haben Eltern und Betreuer gleichermaßen zu beachten.

Alle Betreuer und Eltern sind daher aufgefordert, die Vorgaben dieser Gefährdungsbeurteilung einzuhalten und einzufordern.

Erziehungsberechtigte sind für die Sicherheit ihrer Kinder verantwortlich. Sobald diesbezüglich Bedenken bestehen, sind diese zu berücksichtigen oder sie dürfen betroffenen Kinder nicht am jeweiligen Trainingsbetrieb oder Wettkampf teilnehmen lassen.

Während dem Trainingsbetrieb und bei Veranstaltungen ist die Aufsicht durch einen Erziehungsberechtigten erforderlich. Ist dies nicht gewährleistet, können Kinder und Jugendliche von der Teilnahme ausgeschlossen werden.

1.6 Schulung und Unterweisung

Zu Beginn einer Trainings- bzw. Wettkampfsaison werden Eltern und Kinder über die Gefährdungen und die vorgegebenen Maßnahmen unterwiesen. Bei Neueinsteigern während der Saison wird dies individuell durchgeführt.

Diese Gefährdungsbeurteilung ist allen am Jugendkartslalom teilnehmenden Personen bekannt und zugänglich.

2 Prozess der Gefährdungsbeurteilung

2.1 Allgemeine Informationen:

Die Gefährdungsbeurteilung ist kein reines Dokument, sondern ein fortlaufender, ständig in Bearbeitung befindlicher Prozess. Sollten sich in der Praxis weitere Gefährdungen oder Maßnahmen ergeben, so ist dieses Dokument anzupassen.

2.2 Prozessablauf:

- Ermittlung der Gefährdungen
- Bewertung der Gefährdungen
- Festlegen von Schutzmaßnahmen
- Prüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen
- Korrekturen bzw. erneute Ermittlung

2.2.1 Ermittlung der Gefährdungen

Gefährdungen ergeben sich z.B. aus:

- dem aufgebauten Parcours
- der Umgebung
- dem Fahrzeug
- dem Gebrauch der Fahrzeuge
- dem Können und der Erfahrung des Fahrers / der Fahrerin
- dem Verhalten der beteiligten Personen
- Organisation
- der Witterung

2.2.2 Bewertung der Gefährdungen

Zu bewerten sind die Risiken, die mit der Ausübung des Sports verbunden sind, unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit des Eintritts und die mögliche Schwere der Verletzung. Ziel ist, das Risiko auf ein akzeptables Maß zu reduzieren.

2.2.3 Festlegen von Schutzmaßnahmen

Für die Reduzierung von Gefährdungen sind vorrangig technische Schutzmaßnahmen zu wählen. Organisatorische Maßnahmen sind zusätzlich festzulegen, danach personenbezogene.

Technische Maßnahmen:

- Schutzmaßnahmen am Fahrzeug (z.B. Abdeckungen, Leistungsbegrenzung, Notabschaltung)
- Einsatz technischer Hilfsmittel (z.B. Reifen, Absperrungen, Strohballen)

Organisatorische Maßnahmen

- Festlegung der Abläufe und der Gestaltung von Training und Wettkämpfen
- Regelmäßige Prüfung der Fahrzeuge
- Kontrolle von Schutzeinrichtungen

Persönliches Verhalten

- Einhaltung der Bekleidungsvorgaben
- Schulungsmaßnahmen
- Beachten der Sicherheitsvorgaben

2.2.4 Prüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Eltern und Betreuer sind ständig aufgefordert zu beurteilen, ob die festgelegten Maßnahmen wirksam sind und ob sie beachtet und eingehalten werden.

2.2.5 Korrekturen bzw. erneute Ermittlung

Bei Abweichungen oder Handlungsbedarf müssen Maßnahmen angepasst oder neue festgelegt werden.

3 Grundsätzliche Sicherheits-Anforderungen

Die Sicherheitsanforderungen des Fahrzeugherstellers und des ADAC werden grundsätzlich immer angewendet.

3.1 Betriebsanleitung Jugendkart Cratos (Abschrift Stand 2025)

Die Betriebsanleitung gilt für das Jugendkart Cratos-H mit Elektroantrieb. Alle Vorgaben finden aber auch für die Fahrzeuge mit Benzinmotor Anwendung.

3.1.1 Einstellung von Sitz und Pedalen

Schalten Sie während der Einstellung den Betriebsschalter auf „AUS“.

Quetsch- und Einklemmgefahr besteht beim Einstellen. Lassen Sie Einstellungen nur von geschultem Personal durchführen. Arbeiten Sie nicht gleichzeitig mit mehreren Personen am Kart.

Beachten Sie die Bedienungsanleitungen bei der Verwendung von Zubehör und Anbauteilen (z.B. Pedale, Sitzeinlagen). Geschultes Personal muss die prinzipielle Eignung bewerten. Der Betreiber trägt die Verantwortung.

Der Betreuer oder Betreiber müssen sicherstellen, dass die Einstellung von Sitz und Pedalen für den Fahrer geeignet ist.

3.1.2 Einbau der Akkus (nur E-Kart)

Sichern Sie das Kart, damit es sich nicht unbeabsichtigt bewegt, sei es durch den Motor oder Eigengewicht an abschüssigen Bereichen.

Schalten Sie während des Einbaus der Akkus den Betriebsschalter auf „AUS“

Quetsch- und Einklemmgefahr besteht beim Wechseln der Akkus. Lassen Sie den Akkuwechsel nur von geschultem Personal durchführen. Arbeiten Sie nicht gleichzeitig mit mehreren Personen am Kart.

3.1.3 Starten und Fahrbetrieb

Der Fahrer muss geeignet sein, das Kart sicher zu führen. Dazu gehört eine korrekte Einweisung zur Fahrphysik und Bedienung des Karts durch den Trainer oder Betreuer im Vorfeld. Weiterhin muss der Fahrer körperlich und geistig dazu in der Lage sein, das Kart zu bedienen.

Bestehen Zweifel an der Fahrbereitschaft des Karts oder des Fahrers, nehmen Sie das Kart nicht in Betrieb.

Vor jedem Start ist sicherzustellen, dass der Fahrer die vorgeschriebene Schutzausrüstung trägt: **Schutzkleidung, Helm, Handschuhe, feste Schuhe**. Kleidungsstücke, die sich im Antrieb verfangen können (z. B. Krawatte, Mütze, usw.) müssen vor Fahrtantritt abgelegt werden. Lange Haare sind zusammenzubinden und innerhalb der Kleidung zu tragen.

Schalten Sie den Betriebsschalter während des Ein- und Aussteigens auf „AUS“

Greifen Sie nicht in geschützte Bereiche. Es besteht Unfallgefahr.

Beachten Sie die Bedienungsanleitungen bei der Verwendung von Zubehör und Anbauteilen (z.B. Pedale, Sitzeinlagen). Geschultes Personal muss die prinzipielle Eignung bewerten. Der Betreiber trägt die Verantwortung.

Fahrende Karts und Personen dürfen sich nicht gleichzeitig auf dem Parcours befinden. Wenn dies unvermeidbar ist, seien Sie besonders vorsichtig! Personen auf dem Parcours müssen immer Sichtkontakt zum Kart haben und bereit sein, sich in Sicherheit zu bringen. Der E-Antrieb ist deutlich leiser, daher muss eine akute Gefahr ggf. visuell erkannt werden.

Bleibt das Kart auf dem Parcours stehen und lässt sich nicht mehr in Betrieb setzen, schalten Sie den Hauptschalter aus und bringen Sie das Kart in den Servicebereich. ⇨ *Der Fahrer darf das Kart erst verlassen, wenn der Hauptschalter ausgeschaltet ist.*

3.2 ADAC Kartslslom-Reglement 2025

3.2.1 Fahrerausrüstung

Jeder Teilnehmer hat zweckentsprechende Kleidung zu tragen. **Festes Schuhwerk, geschlossene, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, feste Handschuhe (keine freien Finger) und Vollvisierhelme** sind vorgeschrieben.

3.2.2 Parcoursaufbau

Zu festen Hindernissen und Zuschauerplätzen soll ein Mindestabstand von 3 m von der Parcours-Außenlinie eingehalten werden. Bei geringeren Abständen müssen Hindernisse und Zuschauerplätze durch geeignete Maßnahmen abgesichert werden. Der Mindestabstand beträgt 2 m von der Parcours-Außenlinie.

Wichtiger Hinweis:

Die Parcours-Außenlinie umfasst nicht den tatsächlich befahrenen Bereich, sondern mindestens die Fläche, welche ein durch die Hindernisse geschobenes oder im Schritt-Tempo fahrendes Fahrzeug benötigen würde.

4 Ermittlung und Bewertung der Gefährdungen

Bewertungskriterien

Bewertet werden die Wahrscheinlichkeit des Eintritts, sowie das Ausmaß des möglichen Schadens bzw. der möglichen Verletzung.

Wahrscheinlichkeit	nicht zu erwarten	vorstellbar	erwartbar	hoch
	0	**1**	**2**	**3**

Ausmaß des Schadens	Keine Verletzung	leichte Verletzung	schwere Verletzung	sehr schwere Verletzung
	0	**1**	**2**	**3**

4.1 Parcoursaufbau und Umgebung

Gefährdung	**Wahrsch.-keit**	**Ausmaß**	**Handlungsentscheidung/Vorgabe**
Auf dem Gelände der Firma NFZ liegen Fahrzeugteile, und es sind Gitterboxen und Container abgestellt.	**1**	**2**	Der Parcoursabstand beträgt mindestens 5 m. Der Parcours wird so aufgebaut, dass eine direkte Zufahrt auf eine Gefahrenstelle nicht stattfindet.
Neben dem Trainingsbereich befindet sich eine Fahrzeuggrube für LKWs. Kart und Fahrer könnten hineinstürzen.	**1**	**3**	Im Abstand von 5 m wird die Grube mit Autoreifen gesichert. Der Abstand zur Parcours-Außenlinie beträgt mindestens weitere 3 m.
Auf dem Gelände sind LKWs und Anhänger abgestellt. Mit dem Kart könnte man gegen vorstehende Deichseln oder unter die Fahrzeuge geraten.	**1**	**3**	Der Parcours wird so aufgebaut, dass eine direkte Zufahrt auf eine Gefahrenstelle nicht stattfindet.
Der Parcours wird in der Nähe von Betriebsgebäuden aufgebaut. Es besteht die Gefahr von Personen- und Sachschäden.	**1**	**1**	Der Parcours wird so aufgebaut, dass eine direkte Zufahrt auf Gebäudeteile nicht stattfindet.

4.2 Fahrzeug und Fahrzeuggebrauch

Durch technische Defekte können gefährliche Situationen eintreten (Bremse/Gas)	**1**	**1**	Die Fahrzeuge werden regelmäßig gewartet. Ein Ausrollen oder Abbremsen der Fahrzeuge ist im Bereich des Parcours trotz Störung möglich. Für E-Karts besteht serienmäßig eine Funkabschaltung.
Beim Ein- oder Aussteigen und beim Einstellen von Sitz und Pedalen kann es durch ungewollte und unkontrollierte Betätigung des Gaspedals zu Personenschäden kommen.	**3**	**1**	E-Karts werden im Stillstand ausgeschaltet. Bei Fahrzeugen mit Benzin-Antrieb wird mindestens die Hinterachse blockiert oder ebenfalls der Motor ausgeschaltet.

4.3 Fahrer und weitere Personenauf dem Parcours

Die Kinder und Jugendlichen haben unterschiedliche Eignungen und Erfahrungen. Anfänger sind schnell überfordert und unkonzentriert	2	1	Bei Anfängern auf dem Parcours werden die Geschwindigkeit bzw. die Leistung der Fahrzeuge begrenzt. Bei Bedarf kommen Funkabschaltungen zum Einsatz.
Die beim Befahren des Parcours verschobenen oder umgeworfenen Pylonen werden von Helfern wieder aufgestellt. Wenn gleichzeitig gefahren wird, könnte ein Helfer getroffen werden.	1	2	Der Start eines Fahrzeugs wird erst freigegeben, wenn die Helfer alle Pylonen aufgestellt haben und sich in gesicherten Bereichen neben der Fahrstrecke befinden.

4.4 Organisation

Beim Training werden meist mehrere getrennte Parcours aufgebaut und unabhängig voneinander befahren. Im Bereich zwischen den Parcours könnte es zur Kollision kommen.	1	2	Die Parcours-Außenlinien dürfen sich nicht überschneiden. Zwischen den Parcours wird eine durchgehende Reihe von Autoreifen oder liegenden Pylonen ausgelegt.
Im Training werden auf einem Parcours mehrere Fahrzeuge eingesetzt um Zeit bei Fahrerwechsel und Sitzeinstellung einzusparen. Dabei startet ein Trainingslauf, während sich noch ein weiteres Fahrzeug auf der Strecke befindet. Dadurch könnte es zur Kollision kommen.	2	2	Die Strecke wird so aufgebaut, dass Hin- und Rückweg deutlich getrennt sind. Zwischen Hin- und Rückweg wird eine durchgehende Reihe von Autoreifen oder liegenden Pylonen ausgelegt. Ein Kart darf erst starten, wenn das vorausfahrende die Hälfte des Parcours absolviert hat. Gibt es eine Störung auf der Strecke, so hält das nachfolgende Fahrzeug im Abstand von mindestens 10 m an. Ein direktes Hintereinanderfahren findet nicht statt.
Beim „Warmfahren“ während einer Veranstaltung oder im Training fahren 2 Karts gleichzeitig auf der Strecke. Dies führt zu einem erhöhten Kollisionsrisiko.	2	3	Das „Warmfahren“ wird nur von erfahrenen Jugendlichen ausgeführt, die das Fahrzeug immer unter Kontrolle halten können. Zur Reduzierung des Risikos werden jedem Fahrer Teile des Parcours zugewiesen oder die Fahrzeuge wechseln sich nacheinander ab.

4.5 Witterung

Kartslalom ist ein Freiluftsport der in der Regel bei jeder Witterung ausgeübt werden kann. Bei Regen und feuchtem Boden erhöht sich die Rutschgefahr und der Bremsweg wird erheblich länger.	1	2	Bei feuchtem Parcours wird grundsätzlich nicht mit profillosen Trockenreifen gefahren. Für alle Personen gilt erhöhte Aufmerksamkeit. Sicherheitsabstände werden geprüft und ggf. erhöht. Bei Gewitter wird der Fahrbetrieb sofort eingestellt.

Backnang, den 16.03.2026

Gez.
Thomas Rauh
1. Vorsitzender

Christopher Clas
2. Vorsitzender

Ulrich Lehmann
Schatzmeister