

Wie organisiere ich ein Bike-OL Training?

Ein Bike-OL Training eignet sich sowohl für OL-Anfänger wie auch für Fortgeschrittene, für OL-Läufer wie für Mountainbiker, als Abwechslung im Trainingsprogramm, als Auflockerung während eines Lagers oder als Bereicherung der Jahreswertung eines Vereins. Besonders während der Setzzeit von Mai bis Juni ist Bike-OL eine gute Alternative zu den OL-Trainings, da das Wegnetz nicht verlassen wird.

Regeln

In der Schweiz ist es beim Bike-OL verboten, sich abseits der kartierten Wege zu bewegen.

- Mountainbiker fahren nicht quer.
- Sie nehmen Rücksicht auf andere Wegbenutzer wie Fussgänger, Jogger und Reiter.
- Sie halten sich an die Verkehrsregeln.
- Sie können jederzeit anhalten.

Gebiet

- Ein möglichst dichtes Wegnetz ist ideal für Bike-OL.
- Das Gelände sollte nicht zu steil sein.
- Bike-OL kann sowohl im Wald wie auch in offenem Gelände reizvoll sein, vorausgesetzt, das Wegnetz ist dicht.
- In Frage kommen auch grössere, übersichtliche Schulgelände oder anderes bebautes Gebiet, falls es verkehrsfrei ist.
- Vorsicht: Je kleiner das Gebiet bzw. je weniger dicht das Wegnetz und je mehr Teilnehmer, desto grösser ist die Unfallgefahr (Zusammenstösse).

Bahnlegung

- Die Posten stehen immer an den Wegen!
- Gefahrenpunkte (unübersichtliche Strassenüberquerungen, steile Abfahrten usw.) sowie viel begangene Wege und Vita Parcours sind zu meiden.
- Die Bahnanlage darf die Teilnehmer nicht zu Regelverstössen verleiten (Abkürzung quer abseits des Wegnetzes o.ä.).
- Bei der Bahnlegung eines Bike-OL ist es viel eher möglich, die Teilnehmer zu „leiten“, da nur Routen auf dem Wegnetz in Frage kommen. Falls gewisse Wege oder Pfade nicht befahren werden dürfen, so muss dies bei der Bahnlegung berücksichtigt werden: Diese Wege oder Pfade dürfen keine gute Verbindung zwischen den Posten darstellen, und die Posten selber stehen selbstverständlich nicht an diesen Wegen.
- Trainingsschwerpunkt definieren: z. B. Routenwahl (lange Teilstrecken) oder Navigation in dichtem Wegnetz.
- Die orientierungstechnische Schwierigkeit einer Bahn wird neben der Dichte des Wegnetzes vor allem durch die Routenwahl und die Postenstandorte bestimmt. Lange, komplexe Routenwahlen sind nur für OL-Erfahrene; für OL-Neulinge müssen die Routen kürzer und sofort ersichtlich sein, und die Posten stehen an den Wegkreuzungen.

Karte

Für ein Bike-OL Training eignet sich im Prinzip jede Art von Karte, deren Wegnetz mit den Gegebenheiten im Gelände übereinstimmt. Ein vollständig kartiertes Wegnetz ist dabei wichtiger als dass aus der Karte die Befahrbarkeit ersichtlich ist.

Ideal ist natürlich die Verwendung einer Bike-OL Karte, weil alle Wege und Pfade kartiert sind und das Wegnetz punkto Befahrbarkeit und Breite auf der Karte dargestellt ist.

Eine Bike-OL Karte kann aber sehr schnell veralten, die Karte muss deshalb möglichst aktuell sein. Wenn eine Karte nicht mehr stimmt, ist die Tragweite viel grösser als beim Fuss-OL. Ein mit Fallholz übersäter Weg kann beispielsweise eine Route unpassierbar machen. Vor allem bei einer älteren Bike-OL Karte ist deshalb eine vorgängige Rekognoszierung (am besten auch per Bike) erforderlich.

Je weniger eine Karte auf die Bedürfnisse von Bike-OL zugeschnitten ist, desto mehr spielen das Glück oder Ortskenntnisse eine Rolle. Für ein Bike-OL Training können jedoch trotzdem folgende andere Arten von Karten oder Plänen verwendet werden, sofern ihr Wegnetz - falls erforderlich - korrigiert bzw. ergänzt wird:

- **OL-Karte:**
Bei OL-Karten sind die Wege dünner eingezeichnet als auf Bike-OL Karten, weshalb das Lesen - vor allem während des Fahrens - schwieriger wird. Falls man über das elektronische Datenfile verfügt, kann die Strichdicke mit wenigen Mausklicks angepasst werden: 0.6 mm für breite Wege, 0.4 mm für schmale Pfade.
Auf OL-Karten sind zudem manchmal Pfade kartiert, die wohl zu Fuss noch begangen werden können, per Bike sind sie aber nur beschränkt fahrbar (Dornen, Sturzgefahr wegen überwachener Stellen). Auch aus Gründen des Waldschutzes sollten solche Pfade nicht befahren werden. Es empfiehlt sich deshalb, die Bahn so zu legen, dass solche Pfade gar nicht in die Routenwahl einbezogen werden (siehe auch Kapitel über Bahnlegung). Im Zweifelsfall sollten diese Pfade als ‚gesperrt‘ eingezeichnet werden (siehe weiter unten).
- **Landeskarte 1:25'000:**
Diese Karten sind nicht auf die Bedürfnisse von Bike-OL ausgerichtet, weil zum Beispiel nicht alle vorhandenen Wege eingezeichnet sind. Sie können aber trotzdem für ein Bike-OL Training verwendet werden, wenn die Korrekturen (zusätzliche Wege usw.) eingezeichnet werden. Am besten zeichnet man die Korrekturen auf einer Musterkopie ein, die man dann vervielfältigt.
- **Vermessungsplan, Dorfplan, Luftaufnahme, selbst gezeichnetes Kroki:**
Alle diese Pläne eignen sich ebenfalls für ein Bike-OL Training, sofern das kartierte Wegnetz einigermaßen der Realität entspricht.

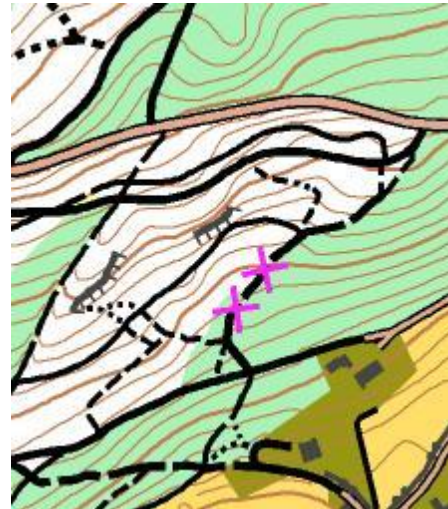
Gesperrte Wege und Pfade

Ist es aus gewissen Gründen nicht möglich, gewisse Wege oder Pfade zu befahren, so muss dies aus der Karte ersichtlich sein. Wege oder Pfade, die nicht benutzt werden dürfen/sollten, werden mit der Signatur **x x** für kurze Stücke oder **vvvvvv** für längere Abschnitte versehen. Die Teilnehmer müssen über die Bedeutung dieser Signatur vor dem Training informiert werden!

Beispiele siehe nächste Seite.



verbotene Strecke, Queren nur
beim Unterbruch erlaubt



kurze verbotene Passage

Organisationsaufwand

Der zeitliche Aufwand für die Organisation eines Bike-OL Trainings wird vor allem von der verwendeten Kartengrundlage bestimmt. Es sind meistens weniger Posten zu setzen als für ein OL-Training zu Fuss; die Posten können auch von Personen mit geringen OL-Kenntnissen gestellt werden, weil sie an den Wegen stehen.

Da die orientierungstechnische Schwierigkeit von den Teilstrecken abhängt, kann dasselbe Postennetz für Teilnehmer mit unterschiedlichen OL-Fähigkeiten benutzt werden.

Was ist bei einem Bike-OL Training weiter zu beachten?

- Bedingt durch die Fortbewegungsart wird für Bike-OL ein Mountainbike oder ein anderes robustes Velo verwendet. Es ist deshalb von Vorteil, wenn das Bike-OL Training in der Nähe des Wohnortes der Teilnehmer stattfindet, so dass sie mit dem Fahrrad zum Training fahren können.
- Falls das Velo transportiert werden muss und die Reise per öV erfolgt, sollte man sich vorher über die entsprechenden Transportkonditionen für Gruppen erkundigen.
- Sollten nicht alle Teilnehmer ein Fahrrad zur Verfügung haben, kann ein Bike gemeinsam benutzt werden. Denkbar sind z.B. Staffelvarianten, eventuell kombiniert mit Fuss-OL Strecken.
- Ein (drehbarer) Kartenhalter ist von Vorteil, ist aber für ein Bike-OL Training kein Muss. Die Karte kann auch in einer Zeigebuchtasche mit einem Elastik um den Bauch gebunden werden. Jugendliche, welche das Velofahren gut beherrschen, können die Karte zudem in der Hand halten. Dazu muss die Karte aus festem Papier sein oder sie wird in ein Mäppchen gesteckt.
- Da die Posten an den Wegen stehen, ist das Risiko eines Postendiebstahls höher. Um dem Diebstahl von Posten vorzubeugen, ist es ratsam, die Posten mit Infzetteln (wann und für was werden die Posten gebraucht, Name des Organisators) zu versehen. Nicht jeder Postenentferner handelt mit böser Absicht, die einen wollen nur den Wald aufräumen...

Was unterscheidet Bike-OL von Fuss-OL?

Bike-OL beinhaltet vor allem Routenwahl, Navigation unter Zeitdruck, schnelle Entscheidungen. Kurz gesagt: Der Weg ist das Ziel! Da man auf dem Bike unterwegs ist und nicht zu Fuss und die Wege nicht verlassen darf, ergeben sich folgende Unterschiede zum Fuss-OL:

- Das Kartenlesen ist einfacher zu erlernen, da man auf den Wegen bleibt. Man macht also immer einen Weg-OL und es ist nicht nötig, sich abseits der Wege zu orientieren, was für OL-Neulinge häufig sehr schwierig ist.
- Die Feinorientierung beim Posten (und damit allfällige Suchaktionen im Postenraum) entfällt, da die Posten am Weg stehen.
- Die kartentechnischen Anforderungen sind stark vom gewählten Tempo abhängig: Je höher das Tempo, desto schwieriger wird das Kartenlesen. Kartentechnisch Ungeübte wählen aber automatisch ein langsames Tempo bzw. bauen Stops ein, um die Karte zu lesen. Misserfolge durch Kartenlesefehler sind deshalb seltener als beim Fuss-OL (obwohl sie natürlich auch vorkommen).
- Die Routenwahl ist beim Bike-OL kartentechnisch eine der grössten Herausforderungen. Die unterschiedliche Befahrbarkeit der Wege erlaubt bei der Routenwahl spannende Problemstellungen: Ein Umweg der doppelten Distanz ist nichts Aussergewöhnliches, fährt man doch auf schnellen Wegen bis zu 30 km/h, während man auf einem schlecht befahrbaren Weg vielleicht nur noch 7 km/h erreicht.
- Da man - zumindest flach und bergab - auf dem Bike schneller unterwegs ist als zu Fuss, müssen Entscheidungen zum voraus gefällt werden: Fahre ich bei der nächsten Kreuzung links, rechts oder geradeaus? Das Vorauslesen der Karte ist also enorm wichtig.
- Ein gutes Gedächtnis bzw. die Fähigkeit, sich ein Kartenbild oder eine Route einzuprägen, ist beim Bike-OL wichtig. Je nach Beschaffenheit des Weges oder Pfades ist es nämlich nicht immer möglich, während des Fahrens Karte zu lesen. Es ist klar, dass wertvolle Zeit verloren geht, wenn zum Kartenlesen angehalten werden muss.
- Die Handhabung des Kompasses muss nicht erlernt werden, da ein Kompass höchstens zum Ausrichten der Karte nach Norden verwendet wird.
- Wenn der OL mit dem Velo absolviert werden kann, lassen sich auch Jugendliche dafür begeistern, die fürs Laufen eher schwierig zu motivieren sind. („Velofahren ist cooler und weniger anstrengend als Laufen.“)
- Jüngere Kinder können überfordert sein, gleichzeitig Velo zu fahren und die Karte zu lesen. Sie sollten instruiert werden, zum Kartenlesen anzuhalten.
- Da man mit dem Bike mit höherer Geschwindigkeit unterwegs ist als zu Fuss, ist das Unfallrisiko grösser. Im nächsten Kapitel wird beschrieben, wie Zusammenstössen und Selbstunfällen vorgebeugt werden kann.
- Besonders wenn der Bike-OL bzw. das Bike-OL Training nicht in der Nähe des Wohnortes oder innerhalb einer Lagerwoche stattfindet, kann es aufwändig sein, dass alle Teilnehmer ein Fahrrad zur Verfügung haben. Denkbar sind aber in solchen Fällen Trainingsformen, bei denen ein Velo von mehr als einer Person benutzt wird.

Was ist betreffend Umwelt und Sicherheit zu beachten?

Die in kantonalen Richtlinien vorgesehen Informationspflichten gegenüber Behörden sind auch beim Bike-OL einzuhalten. Für ein Bike-OL Training ist meistens keine Bewilligung notwendig. Es gilt aber auch dann das Gebot, sich nur auf dem Wegnetz zu bewegen.

Die Sicherheit der Teilnehmer hat absolute Priorität! Dazu sind folgende Punkte zu beachten:

- Helmpflicht ist vorzuschreiben.
- Teilnehmer über die Verkehrsregeln informieren: Rechts fahren gilt überall, auch auf Pfaden. Vorsicht bei Kreuzungen (Rechtsvortritt).
- Geschwindigkeit ist anzupassen, besonders an unübersichtlichen Stellen, in steilen Abfahrten und an Kreuzungen.
- Übrige Wegbenützer haben Vortritt.
- Teilnehmer sind auf die Begegnungen und das richtige Verhalten gegenüber Reitern aufmerksam zu machen.
- Bei der Gebietsauswahl sind Risikofaktoren wie stark befahrene Strassen, das Überqueren derselben, urbanes Gelände mit Verkehr usw. auszuschliessen.
- Die Bahn muss dem biketechnischen Können der Teilnehmer angepasst sein. Sehr steile Abfahrten auf schlecht befahrbaren Wegen und Pfaden sollten allgemein gemieden werden.
- Wenn es sich nicht verhindern lässt, dass potentiell gefährliche Stellen (zum Beispiel ein überwachsener Weg mit Löchern) passiert werden, müssen diese im Gelände entsprechend markiert werden.
- Biketechnik-Einführung machen: Nicht jedermann ist vertraut mit dem Sportgerät Mountainbike. Es ist deshalb sinnvoll, vor einem Bike-OL Training einige Übungen mit dem Mountainbike zu machen (Vollbremsung, Wege mit grobem Schotter und Wurzeln befahren, Kurventechnik auf Kieswegen, enge Wendekreise usw.)
- Das Velo muss in einem fahrtüchtigen Zustand sein. Besonders die Bremsen müssen ihre Aufgaben erfüllen können (keine abgefahrenen Bremsbeläge, intakte Kabel).