Veranstalterhandbuch (VHB)

Bike-OL (Mountainbike-Orienteering)

Version 10 / Januar 2022

INHALTSVERZEICHNIS

A ALLGEMEINES 5

1 Grundsätzliches 5

2 Wettkampf-Formen 5

2.1 Wettkämpfe für Einzelsportler 5
2.2 Wettkämpfe für Mannschaften 5

3 Kategorien 6

4 Regeln für Teilnehmer 6

5 Ausrüstung 7

6 Versicherungen 7

6.1 Versicherung der Teilnehmenden 7
6.2 Haftpflichtversicherung des Veranstalters 7
6.3 Diebstahlversicherung 7

B AUSSCHREIBUNG UND MELDUNG 8

1 Wettkampf-Terminplan 8

1.1 Festlegung des Datums 8
1.2 Meldung 8

2 Ausschreibung 9

2.1 Termin 9
2.2 Form und Verteilung 9
2.3 Inhalt 10

3 Startgeld 11

3.1 Festlegung 11
3.2 Inkasso 11

4 Anmeldung 12

4.1 Voranmeldung 12
4.2 Anmeldung am Wettkampftag 13
4.3 Erfassen der Teilnehmerdaten 13

C VORBEREITUNG 14

1 Wettkampfgelände 14

1.1 Geländewahl 14
1.2 Kontakt mit ortsansässigem OL-Klub 14

2 Karte 15

3 Bahnlegung 17

3.2 Streckenlänge und Sieger-Richtzeit 18
3.3 Anzahl Bahnen und Verteilung der Kategorien auf die Bahnen 18
3.4 Postenbeschreibungen 19
3.5 Schwierigkeitsgrad 20
3.6 Routenwahl 22
3.7 Anspruchsvolles Navigieren (Kartenlesen) 23
3.8 Vergleich Mittel- und Langdistanz 24
3.9 Sicherheit 24
3.10 Fairness 26
3.11 Bahnlegung für Bahn F (einfachste Bahn) 28

4 Infrastruktur Wettkampfzentrum (WKZ) 32

5 Material 33

6 Zeitmessung und Auswertung mit SPORTident 34

7 Finanzielles 35

7.1 Ausgabeposten 35
7.2 Kosten pro Teilnehmer/in 35
7.3 Mögliche Einnahmequellen und Fördergelder 36

8 Bewilligungen 36

8.1 Einleitung 36
8.2 Bewilligungspflicht 37

8.3 Bewilligungsverfahren 38
8.4 Graue Versicherungskarte 40
8.5 Allgemeine Hinweise 40
8.6 Nach dem Wettkampf 40

9 Medienarbeit 41

10 Helferinnen und Helfer 42

10.1 Anzahl 42
10.2 Information und Instruktion der Helfenden 42
10.3 Kommunikation während des Wettkampfes 43
10.4 Entschädigung 43

11 Kontakt mit Gemeinde/n, Landeigentümern, Behörden (Imagepflege) 43

12 Bike-OL Kommission 44

12.1 Support für Veranstalter 44
12.2 Qualitätssicherung 44
12.3 Vermietung von Kartenhaltern 45
12.4 Mitglieder 45

D WETTKAMPFABLAUF 46

1 Informationen an Teilnehmerinnen und Teilnehmer 46

1.1 Inhalt 46
1.2 Form 46

2 Startliste und Startzeiten 47

2.1 An nationalen und übrigen Bike-OL 47
2.2 An Schweizer Meisterschaften und World Ranking Events 48

3 Start 49

3.1 Fairness 49
3.2 Teilnehmerkontrolle 49
3.3 Infrastruktur 49
3.4 Kartenabgabe 51

4 Ziel 52

5 Posten 53

5.1 Postenmaterial 53
5.2 Posten stellen 53

6 Sicherheit 55

6.1 Vorbeugende Massnahmen 55
6.2 Verkehrstechnische Massnahmen 55
6.3 Vorbereitung auf allfällige Unfälle 56
6.4 Alarmierung / Meldung / Kommunikation 56
6.5 Teilnehmerkontrolle 56

7 Schiedsgericht 56

8 Resultate und Rangverkündung, RouteGadget 57

8.1 Rangliste 57
8.2 Rangverkündung 57
8.3 Auszeichnungen 57
8.4 RouteGadget 57

E STICHWORTVERZEICHNIS 58

F ANHÄNGE 62

Hinweis:
Diese Version 10 vom Januar 2022 ersetzt Version 9 des VHB von Anfang Januar 2022.
Textstellen in grüner Schrift werden von der Bike-OL Kommission in Kürze noch überarbeitet.

A ALLGEMEINES

1 Grundsätzliches

Grundlage für die Durchführung von Bike-OL Wettkämpfen ist das Bike-OL Wettkampfreglement (WR) von Swiss Orienteering:

- www.swiss-orienteering.ch/de/wettkaempfe-bike/reglement-bike-ol.html oder
- www.mtbo-sui.com/reglemente--karten.html

Das vorliegende Veranstalterhandbuch (VHB) soll die Veranstalter bei der Organisation eines Bike-OL Wettkampfes unterstützen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser mit SPORTident (→ C 6) und auf einer Bike-OL Karte (→ C 2) ausgetragen wird. Für Wettkämpfe des Bike-OL Swiss Cups ist dies heute Standard.

Soweit einzelne Punkte nicht spezifisch für Bike-OL sind, kann auch das VHB für Fuss-OL beigezogen werden: http://vhb.swiss-orienteering.ch (direkter Link)

2 Wettkampf-Formen

2.1 Wettkämpfe für Einzelsportler

Tabelle Richtzeiten und Bahndaten → C 3.1

- Kurzdistanz (Sprint) ca. 60 % kürzer als in Tabelle
- Mitteldistanz (Middle) ca. 40 - 50 % kürzer als in Tabelle
- Verkürzte Langdistanz ca. 5 - 40 % kürzer als in Tabelle
- Langdistanz (Long) gemäss Tabelle
- Langdistanz (Ultralong) 30 % bis 50 % höher als in Tabelle
- Massenstart ca. 25 - 30 % kürzer als in Tabelle
- Free Order freie Postenreihenfolge

In den Offen-Kategorien sind Gruppen bei allen Wettkampf-Formen möglich.

2.2 Wettkämpfe für Mannschaften

- Staffel
- Team (Mannschaft)
- Adventure: Free Order in Zweierteams über mehrere Stunden

3 Kategorien

- → WR Art. 3
- Für das Alter ist das Jahr massgebend, in dem das erwähnte Alter erreicht wird.
- Richtzeiten und Bahndaten → C 3.1

Geschlecht und Alter	*Bezeichnung*	*Swiss Cup*
Mädchen bis 14jährig	D14	ja
Juniorinnen bis 17jährig	D17	ja
Juniorinnen bis 20jährig	D20 °	ja
Damen lang, Alter frei	DE/DAL °	ja
Damen kurz, Alter frei	DAK	ja
Seniorinnen ab 40 Jahren	D40	ja
Seniorinnen ab 50 Jahren	D50	ja
Seniorinnen ab 60 Jahren	D60	ja
Seniorinnen ab 70 Jahren	D70	ja
Knaben bis 14jährig	H14	ja
Junioren bis 17jährig	H17	ja
Junioren bis 20jährig	H20 °	ja
Herren lang, Alter frei	HE/HAL °	ja
Herren kurz, Alter frei	HAK	ja
Senioren ab 40 Jahren	H40	ja
Senioren ab 50 Jahren	H50	ja
Senioren ab 60 Jahren	H60	ja
Senioren ab 70 Jahren	H70	ja
frei	Offen kurz (OK)	nein
frei	Offen mittel (OM)	nein
frei	Offen lang (OL)	nein

° Titelkategorie SM (Einzel)

4 Regeln für Teilnehmer

Der Organisator muss die Wettkämpfer auf ihre Pflichten gemäss WR Art. 5 aufmerksam machen.

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Regeln findet sich in Anhang 1. Dieses Dokument ist als Beispiel gedacht, könnte aber auch so übernommen oder mit Änderungen versehen werden und am Wettkampftag als Anschlag publiziert werden.

Befinden sich im Wettkampfgebiet Wege mit allgemeinem Fahrverbot, so ist es Aufgabe des Organisators abzuklären, ob diese befahren werden dürfen. Eventuell kann eine Bewilligung

dafür eingeholt werden. Die Teilnehmer müssen davon ausgehen können, dass alle kartierten und nicht gesperrten Wege und Strassen befahren werden dürfen.

5 Ausrüstung

Der Organisator soll die Teilnehmenden – eventuell schon in der Ausschreibung – auf die notwendige Ausrüstung gemäss WR Art. 5.2 hinweisen. Besonders wichtig:

- Fahrrad: Grundsätzlich kann ein robustes Velo mit guten Reifen verwendet werden; am besten geeignet ist aber ein Mountainbike. Rennvelos sind ungeeignet.
- Das Tragen eines Velohelms ist obligatorisch.
- Kartenhalter: Ein drehbarer Kartenhalter, der auf dem Lenker befestigt wird, vereinfacht das Kartenlesen.
- Teilnehmende, die selber keinen Kartenhalter haben, schätzen es, wenn vom Organisator solche vermietet werden. Organisatoren (und auch Veranstalter von Trainings) können Kartenhalter bei der Bike-OL Kommission mieten. Diese gibt gerne Auskunft, wer für die Vermietung und Betreuung zuständig ist.

  Informationen zur Vermietung von Kartenhaltern finden sich in C 12.3 und in Anhang 13.
- Informationen zum Verkauf von Kartenhaltern: www.mtbo-sui.com/kartenhalter.html

6 Versicherungen

(siehe dazu auch VHB Fuss-OL, Stichwort „Versicherungen“)

6.1 Versicherung der Teilnehmenden

Eine ausreichende Versicherung für Unfälle, Beschädigungen und Diebstahl ist grundsätzlich Sache der Teilnehmenden. Dies muss in der Ausschreibung (→ Anhang 2) oder in den Weisungen (→ Anhang 4) erwähnt werden.

6.2 Haftpflichtversicherung des Veranstalters

Soweit gesetzlich möglich, lehnt der Veranstalter jede Haftpflicht für sich und seine Hilfspersonen gegenüber Dritten ab. Ansonsten besteht eine Haftpflichtversicherung von Swiss Orienteering:
http://www.swiss-orienteering.ch/files/zentralvorstand/haftpflichtvertrag2013.pdf
Sie gilt jedoch nur für Mitglieder von Swiss Orienteering. → WR Art. 7.1.

6.3 Diebstahlversicherung

Leider ist es nicht möglich, die teuren SPORTident-Posten gegen Diebstahl zu versichern.

B AUSSCHREIBUNG UND MELDUNG

1 Wettkampf-Terminplan

1.1 Festlegung des Datums

Bei Anlässen des Swiss Cups wird das Datum nach Rücksprache mit der Bike-OL Kommission (Wettkampfkoordination) festgelegt. Dabei werden nachfolgende Terminkalender berücksichtigt:

- Nationale Terminliste Fuss-OL: → www.swiss-orienteering.ch → Wettkämpfe → Terminliste oder http://www.o-l.ch/cgi-bin/fixtures
- Internat. MTBO-Kalender: WM, EM, Weltcup und andere wichtige internationale Wettkämpfe (z.B. World Ranking Events WRE)

  → IOF Eventor https://eventor.orienteering.org/Events

Zudem ist es von Vorteil, bereits bei der Festlegung des Datums folgende Punkte abgeklärt zu haben:

- Werden eventuell am vorgesehenen Datum im Wettkampfgelände andere Aktivitäten durchgeführt, die wir oder die uns behindern können (Feste, Jagdtage, Übungen von Schützen, andere Sportanlässe)?
- Ist das vorgesehene Wettkampfzentrum/die Garderobe an diesem Datum frei?
- Bei Wettkämpfen mit elektronischem Auswertungs- und Kontrollsystem SPORTident (→ auch C 6 SPORTident): Stehen Material und Betreuer an diesem Termin zur Verfügung?

1.2 Meldung

Bewerber um nationale Bike-OL und Schweizer Meisterschaften melden ihren Anlass der Bike-OL Kommission (Wettkampfkoordination) → Art. 4.3 WR

2 Ausschreibung

2.1 Termin

Eine detaillierte Ausschreibung sollte für Wettkämpfe mit Voranmeldung (→ B 4.1) mindestens zwei Monate vor der Veranstaltung veröffentlicht werden.

2.2 Form und Verteilung

In Papierform als

- Flugblatt/Flyer: Auflegen/verteilen an anderen Bike-OL Wettkämpfen und Fuss-OL, Bikerennen, in Velofachgeschäften, Sportgeschäften, Fitnessstudios, in lokalen Geschäften/Läden, auf der Gemeindeverwaltung usw.
- Ausschreibung im *Swiss Orienteering Magazine*:
  www.swiss-orienteering.ch → Verband → Magazin, oder
  http://solv.ch/de/verband/magazin.html

  Die Kosten für die Ausschreibung im *Swiss Orienteering Magazine* sind in den Veranstalterabgaben (Läuferabgaben) inbegriffen. Für die rechtzeitige Eingabe beim *Magazine* (jeweils am 1. des Vormonats) ist der Veranstalter verantwortlich.
- Ausschreibung in Fachschriften für MTB und Velo (zum Beispiel *Velojournal* von Pro Velo)

In elektronischer Form

- Aufschalten auf allfälliger Website des Veranstalters (Klub). Die Ausschreibung muss leicht gefunden werden können, ohne dass man sich durch das ganze Klubleben hindurch klicken muss.
- Sobald die Ausschreibung auf dem Internet verfügbar ist, den Link auf der Swiss Orienteering Website unter http://www.o-l.ch/cgi-bin/fixtures „Add Link“ eintragen.
- Ausschreibung in elektronischer Form an Thomas Bossi (thomas.bossi_AT_gmx.ch) senden, damit sie auf der Website *Mountainbike Orienteering Switzerland* www.mtbo-sui.com aufgeschaltet werden kann.
- digitale Anzeige auf https://www.guidle.com/ aufgeben
- Bei der Gemeindeverwaltung anfragen, ob auf der Website der Gemeinde über den Bike-OL informiert werden kann
- als pdf-Dokument per E-Mail an ausgewählte Empfänger versenden
- Es besteht auch die Möglichkeit, im Bike-OL Newsletter über den Anlass zu informieren. Falls dies gewünscht wird, bitte die Redaktion kontaktieren: thomas@velbossity.ch.

  Infos zum Bike-OL Newsletter: http://www.mtbo-sui.com/newsletter.html

> TIPP: Ebenfalls Velo-/Bikeklubs und Schulen (Oberstufen) der Region auf den Anlass aufmerksam machen und Ausschreibungen, vielleicht sogar im persönlichen Kontakt, zukommen lassen!

2.3 Inhalt

Da im Bike-OL die Weisungen normalerweise den Teilnehmenden weder zugesandt noch im Internet veröffentlicht werden, muss die Ausschreibung alle nötigen Angaben enthalten. Sie sollte auch für OL-fremde Interessenten und Neulinge verständlich sein und informiert über folgende Punkte:

- Name und Art der Veranstaltung, Datum
- Organisator/Veranstalter
- Wettkampf-Form (zum Beispiel: Mitteldistanz)
- Karte: Massstab, Aequidistanz, Stand/letzte Überarbeitung
- eventuell Geländebeschreibung
- Kategorien: neben dem Kategorienkürzel (z.B. D17) auch die ausführliche Kategorien-bezeichnung mit ungefährer Streckenlänge oder Sieger-Richtzeit und wenn möglich Bahn (A-F) aufführen
- Anmeldeprozedere: Voranmeldung mit Meldeschluss (Nachmeldungen möglich?) oder Anmeldung am Wettkampftag
- Bei SM: Beschränkte Anzahl Startplätze für Nachmeldungen bei HE und DE sowie eventuell H20 und D20 → D 2.2
- Startgeld und allfällige Nachmeldegebühr
- Bezahlen des Startgeldes am Wettkampftag oder mit der Anmeldung
- Kontrollsystem (SPORTident)
- Besammlungsort und -zeit sowie Hinweise zur Anreise (öV, PW)
- Startzeiten: Zeitrahmen
- Hinweise zur Infrastruktur: Garderobe, Duschen, Verpflegungsmöglichkeiten
- Bei zweitägigen Veranstaltungen: wird eine Übernachtungsmöglichkeit angeboten?
- Auskunft mit Telefonnummer und E-Mail Adresse
- Bei SM: Hinweis auf Dopingerklärung

Es empfiehlt sich, schon auf der Ausschreibung über die Versicherungsregelung zu informieren. → A 6.1 Versicherung der Teilnehmenden

In Anhang 2 findet sich ein Beispiel für eine Ausschreibung.

TIPP: Werbung auf dem Flugblatt kann die Druckkosten senken. Aber Achtung: Ist vorgesehen, die Ausschreibung als Flyer zum Beispiel in Velogeschäften aufzulegen, so ist es nicht ratsam, wenn auf dem Flugblatt ein einzelnes Velogeschäft Werbung macht. Andere Geschäfte der gleichen Branche sind nicht daran interessiert, Flugblätter mit Werbung der Konkurrenz aufzulegen.

3 Startgeld

3.1 Festlegung

Der Organisator setzt das Startgeld im eigenen Interesse so fest, dass der Wettkampf kostendeckend ist. Überschreitet das Startgeld an nationalen Bike-OL oder an der SM jedoch Fr. 30.--, so muss es mit der Bike-OL Kommission abgesprochen werden (→ WR Art. 6).

Hinweise zur Festlegung des Startgeldes finden sich unter C 7 Finanzielles.

3.2 Inkasso

- Startgeld wird mit der Anmeldung bezahlt: Wettkämpfe mit Voranmeldung
- Startgeld wird am Wettkampftag bezahlt: Wettkämpfe mit oder ohne Voranmeldung

	Vorteile	**Nachteile**
Bezahlung mit Anmeldung	- Zeitersparnis am Wettkampftag - Startgeld von angemeldeten Teilnehmenden, die nicht starten, ist in der Kasse des Organisators.	- administrativer Aufwand (Kontrolle, nicht korrekt einbezahlte Beträge) ist grösser - eventuell Gebühren für Einzahlungen auf Konto
Bezahlung am Wettkampftag	- geringer administrativer Aufwand - kundenfreundlicher	- zusätzlicher Helfer am Wettkampftag für Inkasso - Nicht gestartete Teilnehmende haben nicht immer Verständnis dafür, wenn das Startgeld eventuell nachträglich eingefordert wird.

Das Anmeldeportal https://picoevents.ch/ hat eine integrierte Online-Bezahlmöglichkeit. Anfragen und weitere Infos: picoevents@gmx.ch

Das scheint eine sehr praktische Lösung zu sein und die Informationen in der obigen Tabelle mögen deshalb überholt sein.

Eventuell folgenden Hinweis auf der Ausschreibung anbringen:
Das Startgeld ist in jedem Fall geschuldet, auch wenn man an einer Teilnahme verhindert ist.

4 Anmeldung

4.1 Voranmeldung

Wenn am Wettkampftag keine Möglichkeit zum Eindrucken der Bahnen zur Verfügung steht, ist es von Vorteil, wenn sich die Teilnehmer vor dem Wettkampf anmelden müssen → B 4.2.

An Schweizer Meisterschaften sowie an internationalen Wettkämpfen (World Ranking Events) wird in den Kategorien HE und DE sowie eventuell H20 und D20 eine Startliste erstellt. Eine Voranmeldung ist deshalb in diesen Kategorien obligatorisch. → D 2.2 Startliste an Schweizer Meisterschaften

4.1.1 Meldestelle und Form

Sehr praktisch und kundenfreundlich ist es, wenn eine Voranmeldung online über ein Anmeldeportal gemacht werden kann.

Übersicht: www.swiss-orienteering.ch/de/wettkaempfe/anmeldeportale.html

Besonders empfehlenswert ist das kostengünstige Anmeldeportal von picoEVENTS (http://entry.picoevents.ch), denn es ist speziell auf Bike-OL zugeschnitten und bietet zudem einen kompletten Auswertungsservice an. → C 6 (Auskunft bei Meieli Sieber, maja.sieber_AT_bluewin.ch)

4.1.2 Meldeschluss

so festlegen, dass noch genügend Zeit bleibt, um die von der Teilnehmerzahl abhängigen Vorarbeiten rechtzeitig zu erledigen:

- Karte: Druck der Karte mit den Bahnen
- Bei SM: Orientierung Presse (welche Elitefahrer sind angemeldet?)
- SM: Startliste in den Kategorien HE und DE, evtl. H20 und D20
- Festwirtschaft: Bestellung der notwendigen Mengen an Getränken und Essen
- allfällige Unterkunft

Kundenfreundlich ist eine möglichst kurze Zeitspanne zwischen Meldeschluss und Wettkampfdatum, normalerweise max. 2 Wochen bis einige Tage vor dem Wettkampf.

4.1.3 Nachmeldungen

sollten in jedem Fall bis am Wettkampftag möglich sein. Für Nachmeldungen kann zusätzlich zum Startgeld ein Zuschlag erhoben werden oder für Anmeldungen bis zum Meldeschluss wird ein Rabatt gewährt. Bei Bahneindruck muss jedoch nicht eine unbeschränkte Anzahl Karten zur Verfügung stehen. Die Teilnehmer sind auf diesen Umstand hinzuweisen. (→ Ausschreibung in Anhang 2)

An der SM können Nachmeldungen von Wettkämpfern in den Kategorien HE und DE entgegengenommen werden, solange vakante Startplätze zur Verfügung stehen.
→ D 2.2 Startliste an Schweizer Meisterschaften

4.2 Anmeldung am Wettkampftag

Diese Variante ist wohl sehr kundenfreundlich und erfordert praktisch keine administrativen Vorarbeiten. Sie ist aber nur zu empfehlen, wenn die Bike-OL Karten auch erst am Wettkampftag fortlaufend gedruckt werden können. Dies setzt grosse Flexibilität und Kenntnisse seitens des Veranstalters und vor allem die nötige Ausrüstung (Laserdrucker vor Ort) voraus.

Wenn die Anmeldung erst am Wettkampftag erfolgt, werden mehr Helfer benötigt. Zudem nehmen gerade bei schlechtem Wetter viele Leute nicht teil, die bei Voranmeldung vielleicht gekommen wären.

4.3 Erfassen der Teilnehmerdaten

Die Daten der angemeldeten Wettkämpfer können wie folgt erfasst werden:

- Die Teilnehmerdaten werden vom Anmeldeportal (→ B 4.1.1) übernommen. Dies ist die effizienteste Lösung, die am wenigsten Aufwand verursacht.
- Bei Verwendung von SPORTident und SOLV-Läuferdatei: direkte elektronische Erfassung anhand der Teilnehmer-Badges. Dies ist besonders praktisch bei Anmeldung am Wettkampftag.
- Wird die SOLV-Läuferdatei nicht verwendet, so können nur Badges erfasst werden, die personifiziert sind.
- Übernahme der Daten aus der Läufer-Datenbank (→ www.swiss-orienteering → Wettkämpfe → Läufer DB, oder http://www.o-l.ch/cgi-bin/solvdb). Die Läufer-Datenbank von *Swiss Orienteering* umfasst aber nur Personen, die an Fuss-OL teilnehmen und keine Leute aus OL-fremden Kreisen (Mountainbiker usw.).
- Manuell, d.h. Eintippen z.B. in Excel-Tabelle (nicht empfehlenswert, da dies viel Arbeit verursacht und die Fehlerquelle gross ist).

> TIPP: Es ist hilfreich, alle Teilnehmer in einer Liste aufzuführen, die nach verschiedenen Kriterien (Name, Nummer, Kategorie) sortiert werden kann (→ D 3.2 Teilnehmerkontrolle Start und D 6.5 Teilnehmerkontrolle Sicherheit).

Veranstalter von Wettkämpfen des Swiss Cups werden gebeten, allfällige Teilnehmende, die in einer Swiss Cup-Kategorie starten und noch nicht in der SOLV Läufer-Datenbank sind, vor der Erstellung der Rangliste dort zu erfassen. Es können nämlich nur Swiss Cup-Punkte an Wettkämpfer verteilt werden, die in dieser Datenbank eingetragen sind. Bei einem nachträglichen Eintrag in die Datenbank können für diesen Wettkampf somit keine Swiss Cup-Punkte vergeben werden.

C VORBEREITUNG

1 Wettkampfgelände

1.1 Geländewahl

Ideal ist:

- dichtes Netz von Wegen unterschiedlichster Klassierung (Singletrails, Feld- und Waldwege, Kieswege, verkehrsarme Teerträsschen usw.)
- abwechslungsreiche Topographie
- dünn besiedelt; verkehrsarm

Eher ungünstig ist:

- urbanes Gebiet mit Verkehr
- Naherholungsgebiet mit vielen anderen Wegbenützern (Spaziergänger, Hunde, Reiter, Jogger)
- stark befahrene Hauptstrassen
- Bahnlinien mit Schranken (Wartezeiten können unfair sein)
- nicht zusammenhängendes Gebiet, das durch Autobahnen, Hauptstrassen, Bahnlinien, Flüsse usw. geteilt wird
- extrem steiles Gelände

Je nach Wettkampfform (→ A 2) ist unterschiedliches Gelände geeignet. Besonderheiten des Geländes bei Sprint, Middle und Long:

Sprint (Kurzdistanz)	Middle (Mitteldistanz) Massenstart	Long (Normaldistanz)
parkähnliches Gelände, teilweise auch urban oder nicht bewaldet, kann auch flach sein	sehr dichtes Wegnetz und zahlreiche, rasch aufeinander folgende Wegkreuzungen	coupiertes Gelände, fahrtechnisch anspruchsvoll

Weitere Informationen zur Charakteristik von Middle und Long → C 3.8

1.2 Kontakt mit ortsansässigem OL-Klub

Ist der Veranstalter nicht ein lokaler OL-Verein, sondern zum Beispiel ein Radklub, sollte unbedingt mit der ortsansässigen OL-Gruppe Kontakt aufgenommen werden. Gründe:

- Die OL-Gruppe ist über den Bike-OL Anlass informiert.
- Allfällige Fragen betreffend Karte ("Gebietsansprüche" des OL-Klubs) können geklärt werden.
- Der Bike-OL Veranstalter zeigt damit seinen Willen, das gute Einvernehmen, das der OL-Klub eventuell mit der Bevölkerung hat, zu respektieren und selber Imagepflege zu betreiben (→ C 11).

- Das Einholen von Bewilligungen kann vereinfacht werden, wenn OL- und Bike-OL Organisatoren Kenntnis von anderen OL-Veranstaltungen haben.
- Eventuell ist eine Zusammenarbeit mit der OL-Gruppe möglich (zum Beispiel betr. Material). Ein Verzeichnis der OL-Klubs findet sich auf der Website von Swiss Orienteering: www.swiss-orienteering.ch → Downloads / Listen → Vereine, oder http://solv.ch/de/downloads-listen/vereine.html

2 Karte

Diverse Informationen zur Herstellung von Bike-OL Karten finden sich hier:
www.mtbo-sui.com/reglemente--karten.html

Besonders hilfreich ist das Dokument „Hinweise und Interpretationshilfen zur Herstellung von Bike-OL Karten“
→ www.mtbo-sui.com/uploads/1/5/9/9/15996872/hinweise_bike-ol-karten_v1-1.pdf

Die für den Anlass gültige Notfall-Telefonnummer der Wettkampfleitung muss auf der Karte aufgedruckt werden. → D 6.4 Alarmierung / Meldung / Kommunikation

Da das Amt des Kartenverantwortlichen im Moment vakant ist, wolle man sich bei Fragen an ein Mitglied der Bike-OL Kommission wenden:
https://www.swiss-orienteering.ch/de/bereiche/breitensport/bike-ol/adressen.html

Hinweise zur Bestimmung der Auflage

bei eingedruckten Bahnen und wenn am Wettkampftag keine Möglichkeit besteht, Karten vor Ort nachzudrucken:

Grundsatz: Es muss für alle angemeldeten Teilnehmenden eine Karte mit eingedruckter Bahn zur Verfügung stehen!

Für Nachmeldungen muss nicht eine unbeschränkte Anzahl Karten vorhanden sein; darauf sollte bereits in der Ausschreibung (→ Anhang 2) hingewiesen werden. Es ist aber am falschen Ort gespart, die Anzahl Karten allzu knapp zu berechnen.

- Eine Reserve von + 40-50 % pro Bahn reicht für Nachmeldungen in der Regel aus.
- Teilnehmerzahlen vergangener Wettkämpfe anschauen.
- Genügend Reservekarten für die Offen-Kategorien einrechnen, denn dies sind die Kategorien, in denen Nachgemeldete starten können, wenn es in ihrer Wunschkategorie nicht genügend Reservekarten hat. Ausserdem starten in diesen Kategorien häufig Gruppen, die mehr als 1 Karte möchten.

Es muss bereits im WKZ beim Check-in sichergestellt werden, dass am Start genügend Karten für alle Teilnehmenden zur Verfügung stehen. Es darf nicht sein, dass sich Teilnehmende zum Start begeben und dort dann keine Karte ihrer Bahn vorfinden. Zudem muss für angemeldete Wettkämpfer, die bis zum Ende der Besammlungszeit eintreffen, auf jeden Fall eine Karte reserviert werden.

Um jederzeit die Kontrolle zu haben, wie viele der vorhandenen Reservekarten bereits für Nachmeldungen gebraucht wurden, empfiehlt sich eine Übersichtstabelle:

Bahn A: Kat. HAL (4 Reservekarten für Nachmeldungen)

Nr.	Name	Kategorie
91		
92		
93		
94		

Bahn B: Kat. DAL, H20, H40 (8 Reservekarten für Nachm.)

Nr.	Name	Kategorie
95		
96		
97		
usw.		

Bei diesem Beispiel mit 90 Angemeldeten können sich für die Bahn A 4 Wettkämpfer nachmelden, für die Bahn B, auf der 3 Kategorien fahren, sind es 8.

Wenn die Reservekarten für die Nachmeldungen nicht ausreichen, gibt es folgende Möglichkeiten:

	Möglichkeiten	Kommentar
A	Teilnehmer können nicht in ihrer Wunsch-kategorie starten, sondern müssen auf einer anderen Bahn fahren.	Dies ist durchaus legitim, vor allem wird auf der Ausschreibung ja auch darauf hingewiesen.
B	Teilnehmer erhalten eine Postennetz-Karte mit einem Zettel, welche Posten in welcher Reihenfolge auf der gewünschten Bahn anzufahren sind.	- geringer Organisationsaufwand (Zettel und Postennetzkarten) - evtl. Schreiber am Start bereit legen, damit Teilnehmer Posten verbinden können - kann unfair sein
C	Teilnehmer zeichnen ihre Bahn am Start ab. Dazu müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden: leere Karten, Püstkarten und Schreiber am Start, Vorgehen planen (wie viel Zeit zum Abzeichnen, Platz am Start usw.)	- aufwändig zum Organisieren - zusätzliche Belastung für Startpersonal - kann unfair sein
D	Jemand vom OK zeichnet die Bahnen von Hand ein.	- zeitaufwändig und fehleranfällig - Karten müssen an den Start gebracht werden - Angemeldete erhalten u. U. eine von Hand eingezeichnete Karte

- Bei Varianten B-D müssen entsprechende Karten (Postennetz oder leere) zur Verfügung stehen.

3 Bahnlegung

3.1 Kategorien und Bahnen

Diese Übersicht bezieht sich auf Bike-OL Wettkämpfe im Rahmen des Swiss Cups und ist gemäss Art. 4.4 des Wettkampfreglements. Die Bahnen unterscheiden sich nicht nur in der Länge, sondern auch im Schwierigkeitsgrad (→ C 3.5).

Kategorie Geschlecht und Alter	Kategorie Kurzbezeichnung	Richtzeit SiegerIn in Min.	Streckenlänge (Idealroute) in km	Bahn	Kat. Swiss Cup
DAMEN:					
Mädchen bis 14	D14	60	12	F	ja
Juniorinnen bis 17	D17	75	16 - 18	E	ja
Juniorinnen bis 20	D20 [1]	90	20 - 22	D	ja
Damen lang, Alter frei	DAL (DE [1] an SM)	105	28 - 30	B	ja
Damen kurz, Alter frei	DAK	75	20 - 22	E	ja
Seniorinnen ab 40	D40	90	23 - 25	C	ja
Seniorinnen ab 50	D50	90	20 - 22	D	ja
Seniorinnen ab 60	D60	90	16 - 18	E	ja
Seniorinnen ab 70	D70	90	16 - 18	E	ja
HERREN:					
Knaben bis 14	H14 [2]	60	16 - 18	E	ja
Junioren bis 17	H17	75	20 - 22	D	ja
Junioren bis 20	H20 [1]	90	28 - 30	B	ja
Herren lang, Alter frei	HAL (HE [1] an SM)	105	38 - 40	A	ja
Herren kurz, Alter frei	HAK	75	23 - 25	D	ja
Senioren, ab 40	H40	90	28 - 30	B	ja
Senioren, ab 50	H50	90	23 - 25	C	ja
Senioren, ab 60	H60	90	20 - 22	D	ja
Senioren, ab 70	H70	90	16 - 18	E	ja
DAMEN oder HERREN:					
Offen lang, Alter frei	OL	90	20 - 22	D	nein
Offen mittel, Alter frei	OM	75	16 - 18	E	nein
Offen kurz, Alter frei	OK	60	12	F	nein

[1] Titelkategorie SM (Einzel)

[2] Jüngeren Knaben und Einsteigern wird empfohlen, die einfachste Bahn F in der Kategorie Offen kurz zu fahren.

Es wird empfohlen, auf der Ausschreibung nicht nur die Sieger-Richtzeit aufzuführen, sondern auch zu erwähnen, auf welcher Bahn die einzelnen Kategorien fahren. (→ Ausschreibung in Anhang 2).

3.2 Streckenlänge und Sieger-Richtzeit

- Die Streckenlänge ist ein ungefährer Wert und bezieht sich auf mittelschwer befahrbares Gelände mit durchschnittlicher Topographie (leicht hügelig). Bei abweichenden topografischen oder fahrtechnischen Verhältnissen muss die Streckenlänge entsprechend angepasst werden. Massgebend ist das Einhalten der Sieger-Richtzeit! → Übersicht C 3.1
- Als Länge einer Bahn ist immer die effektive Streckenlänge auf der Idealroute und nicht die Luftlinie zwischen den Posten anzugeben! Die effektive Streckenlänge ist ungefähr 1.5 – 2 mal so lang wie die Luftlinie (wird im OCAD-Programm angegeben).

  TIPPS zum Ermitteln der effektiven Streckenlänge:
  - Optimalroute auf digitaler Karte einzeichnen (am genausten). Dies ist zum Beispiel bei Schweiz Mobil (www.schweizmobil.ch) möglich, bedingt aber eine kostenpflichtige Registrierung.
  - Mit einem Distanzmesser („Rädli“) die Route abmessen.
  - Alle Bahnen mit Bike und Velocomputer/GPS abfahren (eher aufwändig).

- Neben der Streckenlänge sind auch die Steigungsmeter (Aufstiege) anzugeben.
- Die Sieger-Richtzeiten der Übersicht in C 3.1 entsprechen dem WR 4.4. Sie sind zwingend einzuhalten!
- Die Sieger-Richtzeiten beziehen sich auf die Langdistanz (klassische oder ‚normale’ Wettkampfform). Die Richtzeiten für die anderen Disziplinen - wie beispielsweise Sprint - sind in A 2.1 zu finden. Es ist darauf zu achten, dass sich ein Wettkampf über die Mitteldistanz nicht nur in der Streckenlänge, sondern auch in der Charakteristik, von der Langdistanz unterscheidet → C 3.8 Vergleich Mittel- und Langdistanz. Grösste Flexibilität punkto Bahnlänge bietet sich dem Bahnleger bei der Wettkampfform „verkürzte Langdistanz“.

3.3 Anzahl Bahnen und Verteilung der Kategorien auf die Bahnen

Es hat sich bewährt, für die Swiss Cup-Kategorien 6 verschiedene Bahnen A-F anzubieten. Bei den derzeitigen Teilnehmerzahlen ist damit das Verhältnis zwischen Aufwand und Kategorienangebot am besten.

Bei der Aufteilung der Kategorien auf die verschiedenen Bahnen gemäss nachfolgender Seite handelt es sich um eine Empfehlung der Bike-OL Kommission. Wichtig ist das Einhalten der Sieger-Richtzeiten.

Es empfiehlt sich, für jede Bahn einen anderen ersten Posten zu setzen, um die Zeitdauer, während der gestartet werden kann, möglichst kurz zu halten. (→ D 2 Startliste und Startzeiten).

Verteilung der Kategorien auf die einzelnen Bahnen (Empfehlung)

Kat.	Sieger-zeit in Min.	Geschwin-digkeit in km/h [1]	Soll-Leistungskilometer (Lkm) bezogen auf Siegerzeit [2]			Bahn	Empfehlung Lkm (Distanz + Höhenmeter)
			- 5 Min.	genau	+ 5 Min		
HAL	105	29.9		52.3		A	50 - 54
H20	90	25.5		38.3	40.4	B	

H40	90	26.3		39.5	41.6	B	38 - 42
DAL	105	25.1	41.8	43.9		B	
H50	90	25.6	36.3	38.4		C	34 - 38
D40	90	23.0		34.5		C	
H60	90	23.2	32.9	34.8		D	29 - 33
H17	75	22.2		27.8	29.6	D	
D20	90	19.6		29.4	31.0	D	
D50	90	20.6		30.9	32.6	D	
HAK	75	20.0		25.0	26.7	D	
OL	90	18.2		27.3	28.8	D	
H70	90	17.9	25.4	26.9		E	22 - 27
H14	60	20.0		20.0	21.7	E	
D60	90	18.8	26.6	28.2		E	
D70	90	18.8	26.6	28.2		E	
D17	75	18.5		23.0		E	
DAK	75	17.3		21.6	23.1	E	
OM	75	19.4		24.3		E	
D14	60	16.7		16.7		F	16-18
OK	60	17.0		17.0		F	

Bemerkungen:

[1] Die Geschwindigkeit bezieht sich auf Erfahrungswerte. Diese sind aber mit Vorsicht zu geniessen, da sie von den bisherigen Teilnehmenden und deren Anzahl abhängen.

[2] Dieser Wert gibt an, wie viele Leistungskilometer die Teilnehmenden einer Kategorie in der vorgegebenen Siegerzeit fahren können, bezogen auf die Geschwindigkeit gemäss Erfahrungswerten.

Die Siegerzeit wird sich im Rahmen von plus oder minus 5 Minuten bewegen.

Die Siegerzeit wird mehr als 5 Minuten länger (HAK, H14, OL) bzw. kürzer (DAL) sein.

3.4 Postenbeschreibungen

sind beim Bike-OL nicht nötig, da die Kontrollziffern aus der Karte ersichtlich sind und die Posten eindeutig und in der Regel am Weg stehen (→ WR Art. 4.7).

3.5 Schwierigkeitsgrad

Der Schwierigkeitsgrad im Bike-OL wird bestimmt durch die fahr- und orientierungs-technischen Anforderungen.

Ein Bike-OL Wettkampf soll die Sportler orientierungstechnisch und fahrerisch fordern. Es ist jedoch unbedingt darauf zu achten, dass der Schwierigkeitsgrad der Bahn dem Können der Teilnehmer (TN) angepasst ist.

Bahn	Kategorien	Schwierigkeitsgrad	
		o-technisch	fahrtechnisch
A	HAL	hoch	hoch
B	H40 H20 DAL	hoch	hoch
C	H50 D40 HAK	hoch	hoch
D	H60 H17 D50 D20 DAK OL	hoch	mittel
E	H70 H14 D60 D70 D17 OM	hoch	mittel
F	D14 OK	tief	tief

Der orientierungstechnische Schwierigkeitsgrad wird beeinflusst von

- der Routenwahl und den Anforderungen ans Kartenlesen
- den Postenstandorten

orientierungstechnisch	**hoch (schwierig)**	**tief (einfach)**
Routenwahlen	komplex	nur in ganz einfachem Rahmen
Routenfindung	schwierig	offensichtlich
lange, komplexe Teilstrecken mit vielen Abzweigungen	ja	nein
banale Teilstrecken	nein	nein
Posten in unübersichtlichem/ dichtem Wegnetz	ja	nein
überkreuzte Bahn	ja	nein
Durchquerung von Siedlungs-gebiet mit komplexem Wegnetz	ja	nein

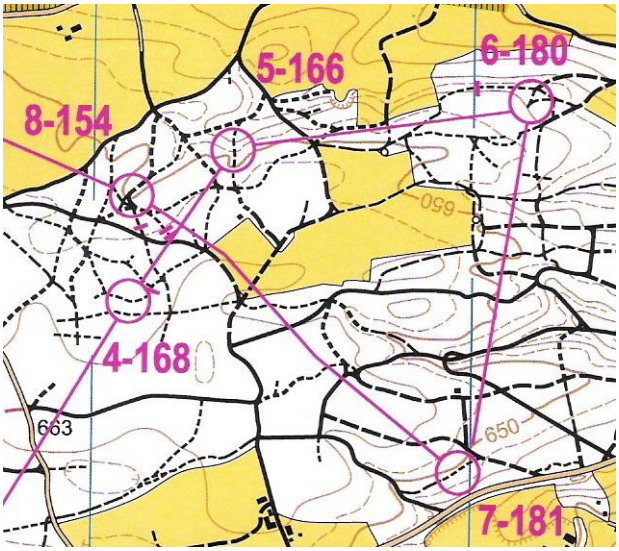
Beispiele zum Schwierigkeitsgrad der Bahn F finden sich in C 3.11 Bahnlegung für Bahn F.

Der fahrtechnische Schwierigkeitsgrad hängt ab von

- der Beschaffenheit des Wegnetzes (Befahrbarkeit)
- der Topografie

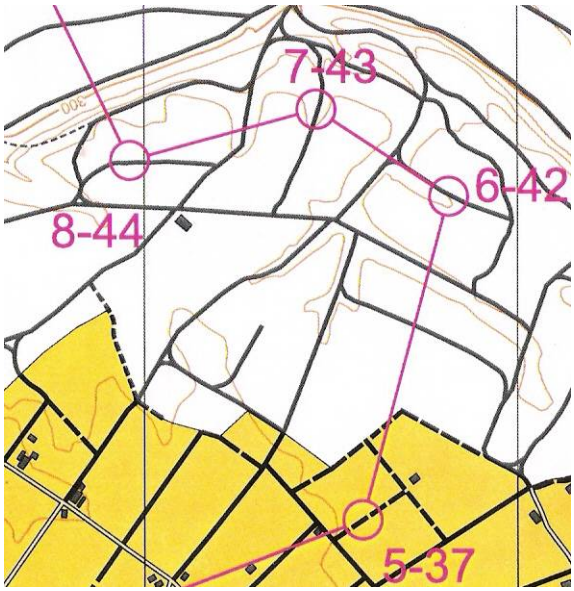
fahrtechnisch	**hoch (schwierig)**	**mittel**	**tief (einfach)**
Singletrails und schlecht befahrbare Wege	ja	ja, aber mit (längerer) Alternative	nein
steile Abfahrten auf ruppigen Wegen	ja	ja, aber mit (längerer) Alternative	nein
lange, steile Aufstiege	ja	eher nicht	nein
stark befahrene Hauptstrasse	notfalls	notfalls	nein

Kartenbeispiele:



Ausschnitt Bahn A:

sowohl o-technisch wie fahrtechnisch schwierig



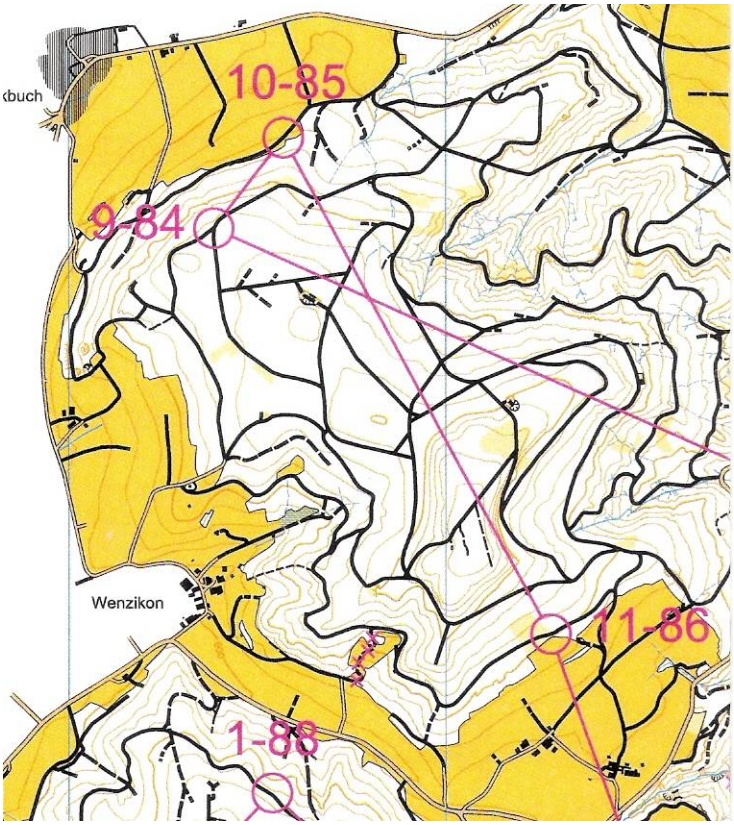
Ausschnitt Bahn F:

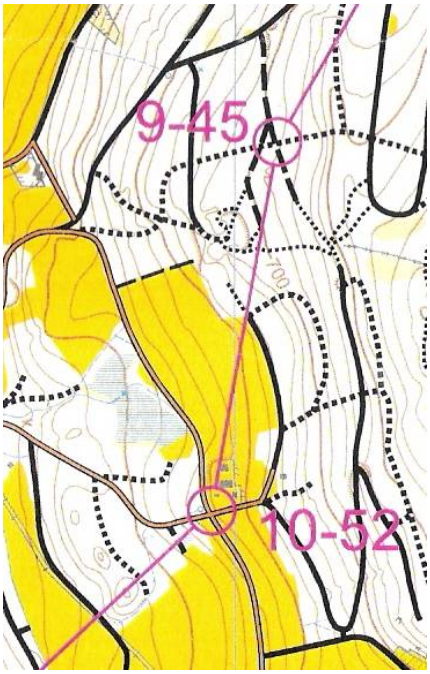
sowohl o-technisch wie fahrtechnisch einfach

3.6 Routenwahl

Interessante Routenwahlen sind ein Primärziel!

Je weniger offensichtlich die Routen sind, desto besser und schwieriger ist die Routenwahl.





links:

Es ist ideal, wenn sich die verschiedenen Routen in Länge und Steigungsmetern sowie in der Befahrbarkeit der Wege unterscheiden.

rechts:

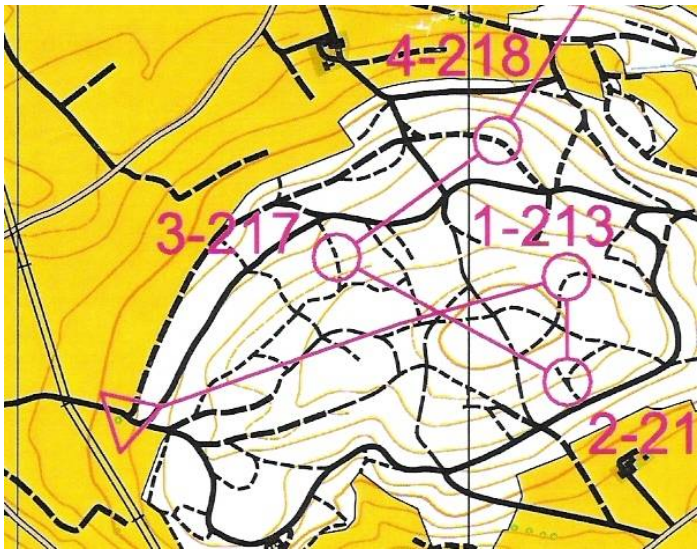
Die Routenwahl kann positiv beeinflusst werden, wenn der Posten (im Beispiel Posten 7) nicht direkt an einer Kreuzung steht.

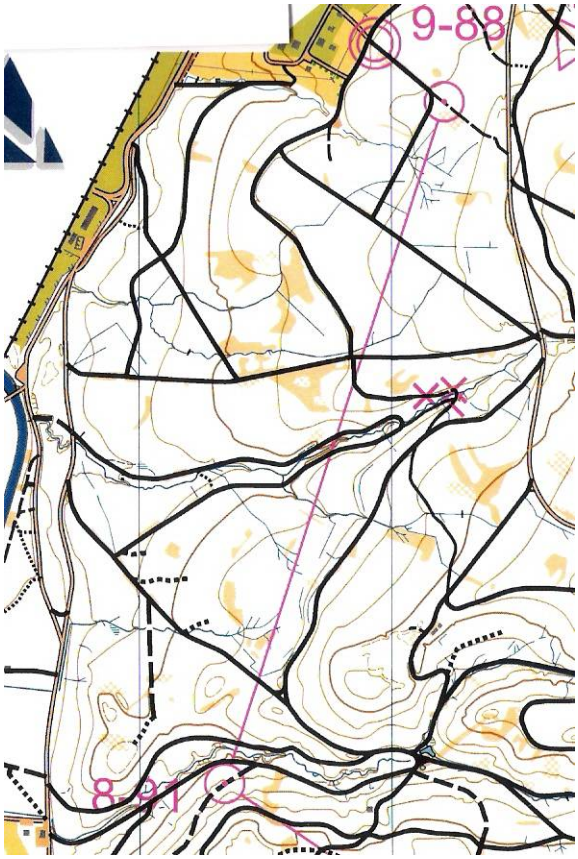
3.7 Anspruchsvolles Navigieren (Kartenlesen)

- Eine Teilstrecke wird interessanter, wenn ständiges Kartenlesen gefordert ist und die Wettkämpfer nicht viel Zeit haben, bereits die ganze Bahn „voraus zu lesen“.

rechts:

Anspruchsvolles Kartenlesen, weil ständiger Kartenkontakt nötig ist. Für das Vorauslesen, d.h. das Auswählen längerer Routen, bleibt wenig Zeit.



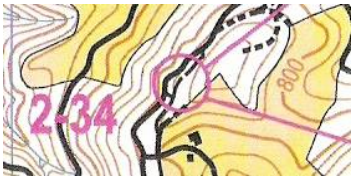


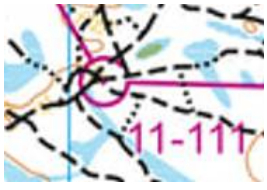
links:

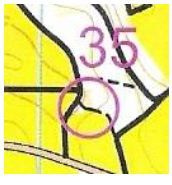
Bei längeren Routenwahlen ist nach dem Routenwahlentscheid genaues Kartenlesen manchmal nicht mehr erforderlich.

Es ist sinnvoll, solche Routenwahlen möglichst erst im letzten Drittel der Bahn einzubauen. Dort können sie nämlich nicht mehr zum Vorauslesen der ganzen Bahn gebraucht werden.

- Postenstandorte
  Posten, die nicht an Kreuzungen stehen, beeinflussen nicht nur die Routenwahl, sondern machen auch die Navigation anspruchsvoller. Auch Postenstandorte in fahrtechnisch schwierigerem Gelände und in dichtem Wegnetz verlangen erhöhte Aufmerksamkeit beim Kartenlesen.





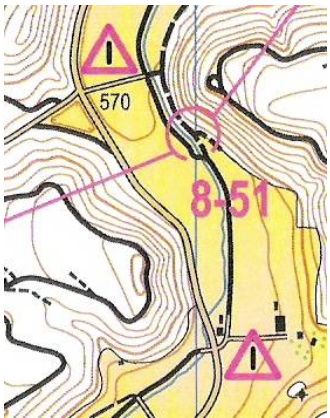


3.8 Vergleich Mittel- und Langdistanz

	Mitteldistanz (Middle)	**Langdistanz (Long)**
Profil Schwerpunkt	orientierungstechnisch ständiger Kartenkontakt, schnelle Routenwahlentscheide	physische Ausdauer Routenwahl, auch Navigation auf der Route
Richtzeit Sieger/in	55 Min. for HAL und DAL	105 Min. für HAL und DAL
Gelände	hauptsächlich unbesiedelt, meistens bewaldet, dichtes Wegnetz, diverse Wegklassen, o-technisch anspruchsvoll	hauptsächlich unbesiedelt, meistens bewaldet, mit Vorteil hügelig
Kartenmassstab	1:10'000 oder 1:15’000	1:15'000 oder selten 1:20’000
Routenwahl	wesentlich, aber nicht auf Kosten des Kartenlesens	Schwerpunkt, aber auch Navigieren soll gefordert werden
Navigieren	sehr wichtig – Teilnehmende müssen o-technisch ständig gefordert werden	wichtig, es darf aber Strecken geben, wo Teilnehmende Zeit haben, Routen zu planen
Teilstrecken	in der Regel kürzere Teilstrecken	längere Teilstrecken sind typisch
Postenstandorte	eher an kleineren Pfaden (Richtung Feinorientierung)	als Ende einer Teilstrecke, manchmal kaum Feinorientierung nötig

Wie die Tabelle zeigt, ist ein Wettkampf über die Mitteldistanz nicht einfach nur eine verkürzte Langdistanz. Mitteldistanz-Wettkämpfe unterscheiden sich in der Streckenlänge **und** in der Charakteristik von der Langdistanz.

Wenn ein Gelände kein dichtes Wegnetz aufweist oder zu stark coupiert ist, kann die Charakteristik eines Mitteldistanz-Wettkampfes nicht erzielt werden. In diesem Fall sollte der Bike-OL als ‚verkürzte Langdistanz’ ausgeschrieben werden → A 2.1 Wettkämpfe für Einzelsportler.



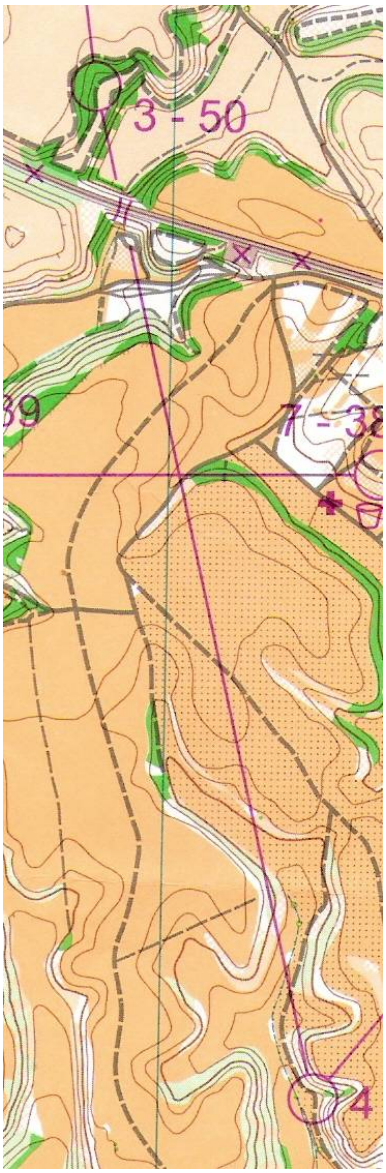
3.9 Sicherheit

- Die Bahnanlage soll möglichst wenige Risiken aufweisen.

Gefährliche Stellen auf der Karte (siehe links) bezeichnen und im Gelände markieren mit Triopan o.ä. (siehe rechts).

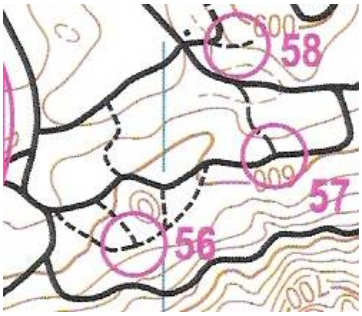
- Besondere Vorsicht beim Überqueren von Strassen, Bahnlinien usw. Die Darstellung auf der Karte muss eindeutig und klar sein. Die Teilnehmenden können mit dem Stellen eines Postens "geleitet" werden.

  rechts:
  Schlechtes Beispiel aus Italien (Weltcup):
  Der Organisator hat es leider unterlassen, den 3. Posten unmittelbar vor die Unterführung zu stellen.
  Wegen des blassen Farbdruckes sahen deshalb einige Elitefahrerinnen die Unterführung nicht und überquerten mit geschultertem Bike eine sechsspurige Autobahn…



- Es empfiehlt sich, für alle Bahnen die gleiche ungefähre Fahrtrichtung einzuhalten.

- Keine Konterrouten, vor allem nicht auf Singletrails!
  Ein Beispiel von gegenläufigen Routen:



Reihenfolge 56 – 58:
Bahn D

Reihenfolge 58 – 56:
Bahn A

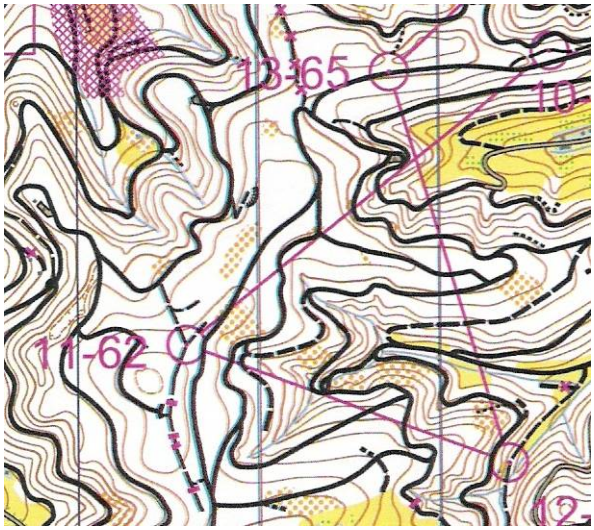
3.10 Fairness (→ 3.1)

- Die Teilnehmenden dürfen nicht dazu verleitet werden, die Wege zu verlassen und Abkürzungen quer durchs Gelände zu nehmen.

Teilstrecke 10 – 11:

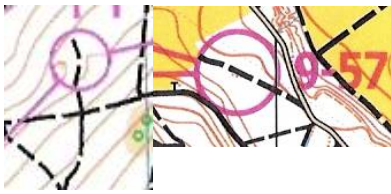
Das Wegende, an dessen Kreuzung der 11. Posten steht, ist nur ungefähr dreissig Meter vom gut befahrbaren Weg (Kiesweg) entfernt. Da es aber nicht mit dem Kiesweg verbunden ist, darf nicht direkt dorthin gegangen werden, sondern es muss der Umweg über den südlichen Querweg gemacht werden.

Solche Postenstandorte sind zu vermeiden, denn sie provozieren die Wettkämpfer dazu, die Wege zu verlassen und quer zu fahren.



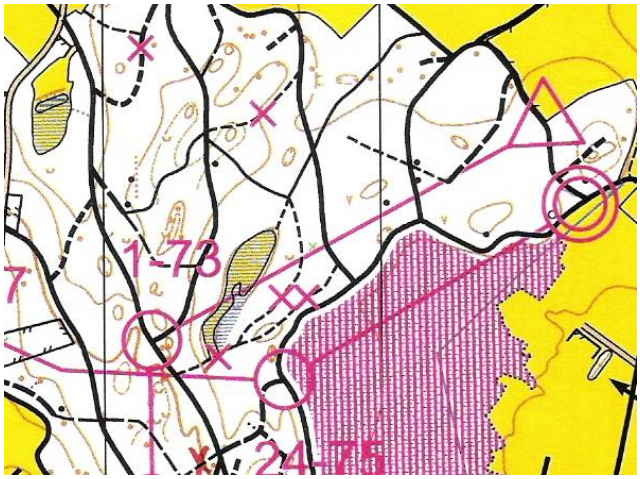
- Posten weit hinten in Sackgassen sind sinnlos.

Posten in Sackgassen auf Singletrails oder schwierig befahrbaren Wegen verleiten die Teilnehmenden sogar zu regelwidrigem Verhalten (Bike nicht mitführen).

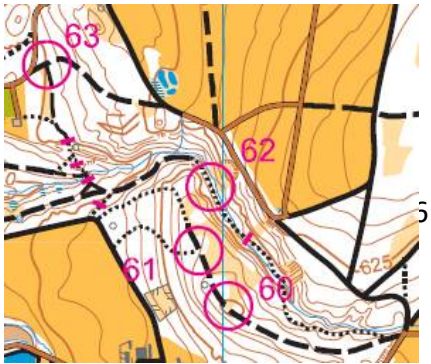


- Es ist zu vermeiden, dass eine der Routen zum 1. Posten "rückwärts" führt, d.h. durch die am Start wartenden Teilnehmenden. → Startpunkt vom Zeitstart entfernt festlegen!

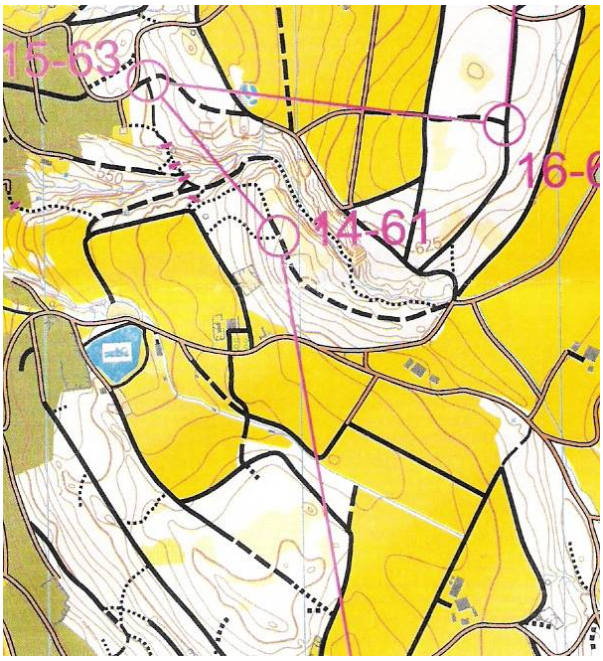
Im Beispiel rechts kamen die Teilnehmer via Ziel zum Start und warteten zwischen Ziel und Start auf ihren Einsatz. Einige Wettkämpfer wählten zum 1. Posten die Route via Ziel und Posten 75.
Massnahmen, um dies zu verhindern:
- Pflichtstrecke bis zur Kreuzung NW
- Startpunkt nach NW verschieben
- Weg zwischen Start und Ziel mit Kreuzen versehen (= Durchfahrt via Ziel ist verboten)



- Posten am gleichen Weg in unmittelbarer Nähe



Es ist problematisch, wenn am gleichen Weg zwei Posten (60 und 61) so nahe beisammen stehen. Je nach Bahn-anlage ist es vorprogrammiert, dass zahlreiche Wett- kämpfer den falschen Posten nehmen werden. Wenn Posten 61 ca. 20 m vom Weg entfernt auf den schlecht befahrbaren Singletrail gestellt wird, kann dies vermieden werden.



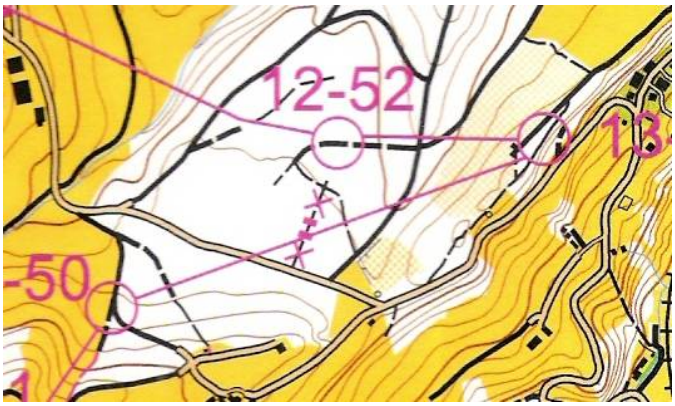
Gleiches Beispiel aus Sicht des Wettkämpfers:

Ich fahre auf dem Weg von SE zu Po 14. Bevor ich jedoch meinen Po 61 erreiche, treffe ich 100 m vorher auf die (falsche) Nummer 60 und stemple diesen Posten. Die Nummer kontrolliere ich nicht, weil Po 60 wie mein benötigter Po 14 an einem Weg steht und auch das halboffene Gelände sehr ähnlich ist.

Alle diejenigen, die nun wenden und auf demselben Weg zurückfahren, um zu Po 15 zu gelangen, bemerken ihren Fehler wahr-scheinlich nicht.

- Spitze Winkel:

  Wenn An- und Wegfahrrichtung nicht dieselbe sind (wie bei Po 13), kann die Bahn spitze Winkel enthalten, denn so sind sie nicht unfair.



- Es muss unbedingt vermieden werden, dass mögliche Routen durchs Ziel führen!

  Nicht nur ist dies aus organisatorischen Gründen ungeschickt, sondern bei der Verwendung von SPORTident Air+ (berührungsloses Zeitmess- und Kontrollsystem mit sog. SI Active Cards SIAC) wird die SIAC bei der Durchfahrt beim Zielposten automatisch abgestellt.

3.11 Bahnlegung für Bahn F (einfachste Bahn)

Als Bahnleger/in muss man sich bewusst sein, dass F die Bahn vor allem für die jüngsten Teilnehmenden sowie für Einsteiger ist. Auf dieser Bahn können fahren:

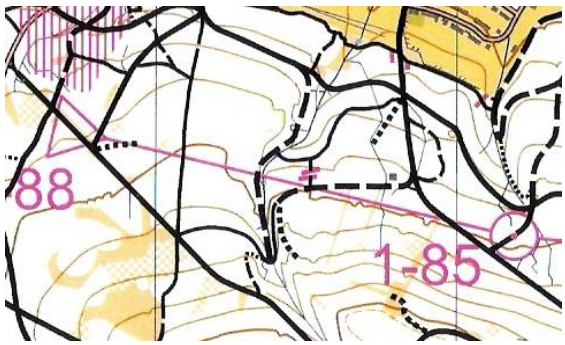
- 10-jähriges Kind mit schwerem 6 Gang-Velo
- Mutter mit Kleinkind auf Velositzli
- Vater mit Sohn auf Windschattenvelo
- Bike-OL Neuling ohne OL-Erfahrung

Wie in Tabelle C 3.5 beschrieben, muss sowohl der orientierungstechnische wie auch der fahrtechnische Schwierigkeitsgrad der Bahn F tief sein.

DIE BAHN F MUSS DEUTLICH EINFACHER SEIN ALS ALLE ANDEREN BAHNEN!

- Teilstrecken dürfen nicht identisch sein mit denjenigen anderer Bahnen.

  Rechts:
  Bahn B hatte denselben ersten Posten wie Bahn F. Für die Teilnehmenden der Bahn F war diese Teilstrecke aber viel zu schwierig.

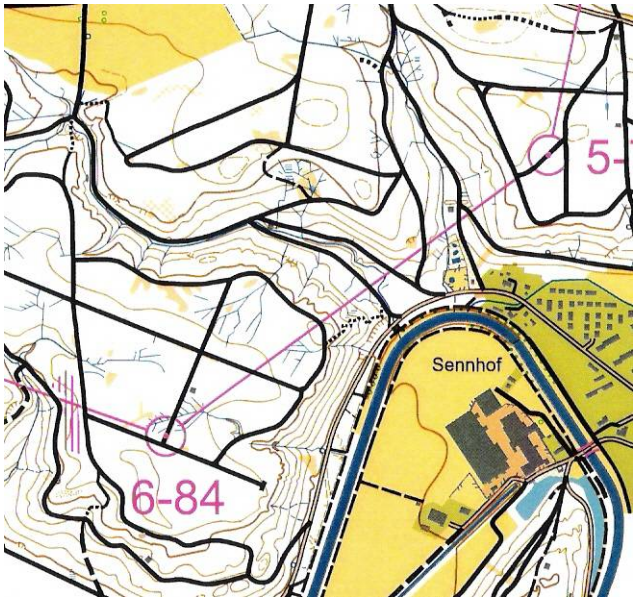


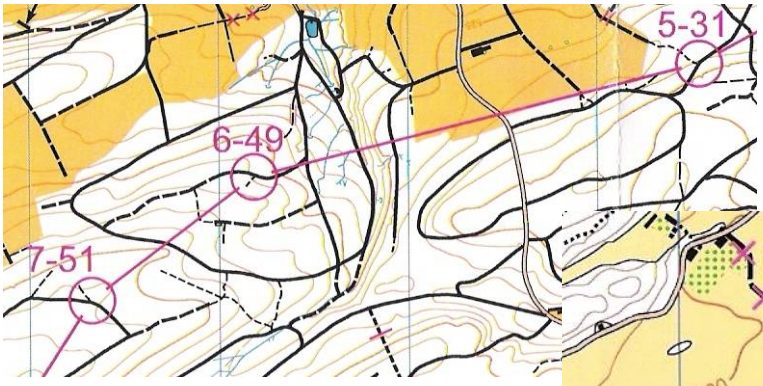
Orientierungstechnische Schwierigkeit

- Keine komplexen Teilstrecken, damit die Teilnehmenden auf den ersten Blick erkennen, wie sie zum nächsten Posten gelangen.

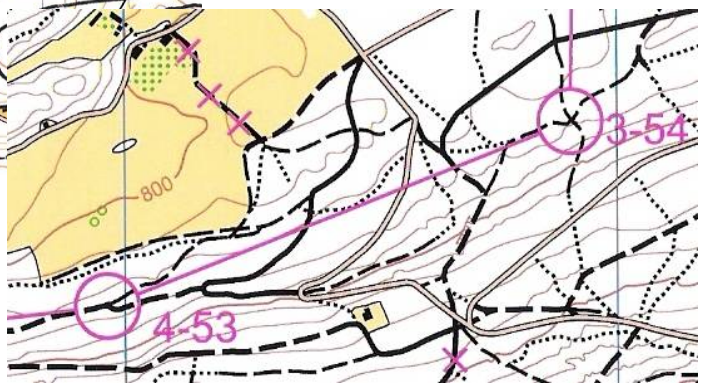
  Karte oben rechts (Start – Po 85):
  Ungeübte Kartenleser/innen werden Mühe haben, die Route auf dem breiten und gut befahrbaren Weg zu sehen.

  Karte rechts (Posten 5 zu 6-84):
  Diese Teilstrecke ist interessant, weil es verschiedene Routen hat, die aber alle nicht offensichtlich sind. Sie ist deshalb viel zu schwierig für die Bahn F.

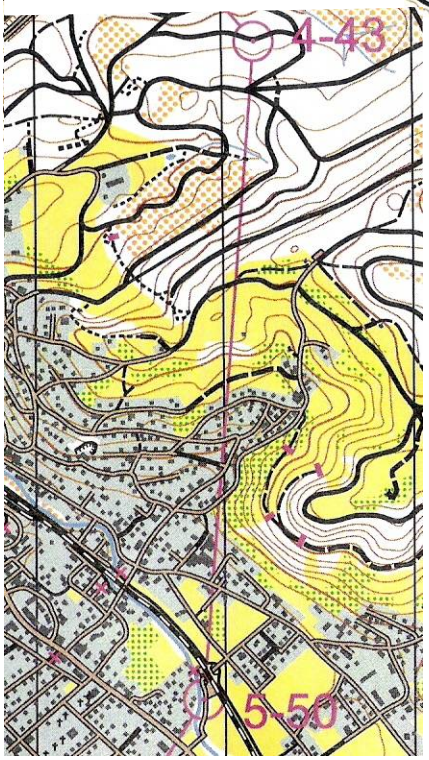




Auch die Teilstrecken 5 – 6 – 7 (links) sowie 3 – 4 (unten) übersteigen das Können der meisten Teilnehmenden auf Bahn F.



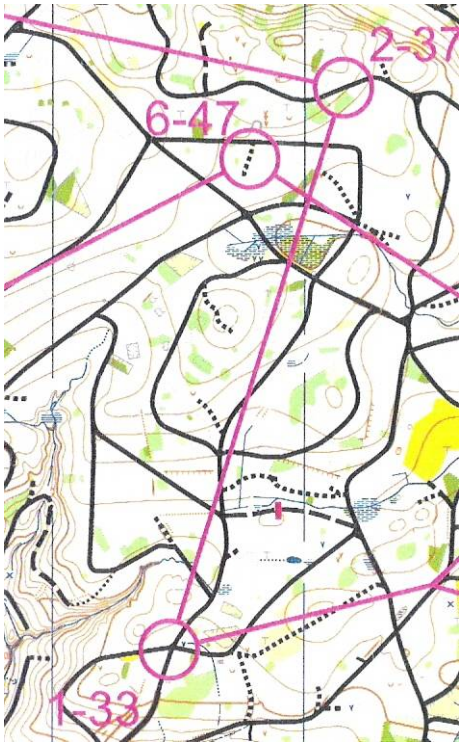
- Sehr lange Teilstrecken sind nur bedingt geeignet.



Die Strecke von Posten 6 zu 7 auf der obigen Karte misst zwei Kilometer Luftlinie. Teilnehmende der Bahn F sind damit überfordert, denn es müssen zu viele Entscheidungen (an ähnlichen Kreuzungen) getroffen werden.

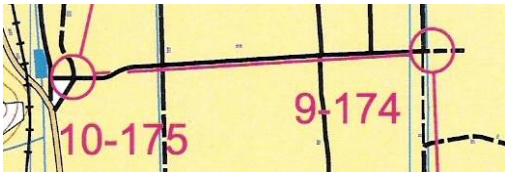
Karte links (Teilstrecke 4-5):
Die Routenfindung ist zu komplex.
Die Abfahrt durch das Siedlungsgebiet ist zudem zu gefährlich.

- Teilnehmende auf ihrem Niveau o-technisch fordern. Grundsätzlich aber lieber zu einfach als zu schwierig.



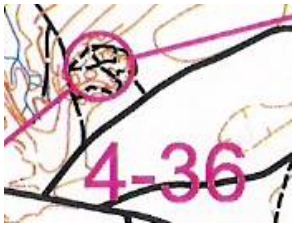
rechts:
Teilstrecke 1 – 2 als gutes Beispiel. Die Route ist klar erkennbar, ist aber trotzdem nicht simpel.
Nicht ideal ist allerdings die überkreuzte Bahn, da dies zu komplex ist.

unten:
Diese Strecke ist zu banal.



- Einfache Postenstandorte wählen

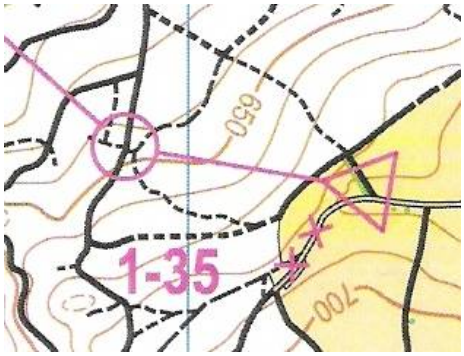
gut



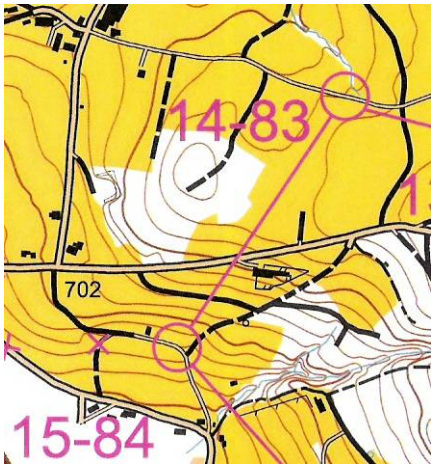
zu schwierig

Fahrtechnische Schwierigkeit

- Die Bahn F sollte nur schwierig befahrbare Wege aufweisen, falls es eine (auch längere) Alternative gibt, die gut erkenntlich ist.



Alternative

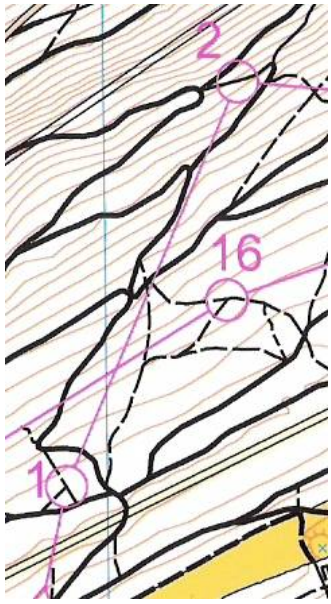


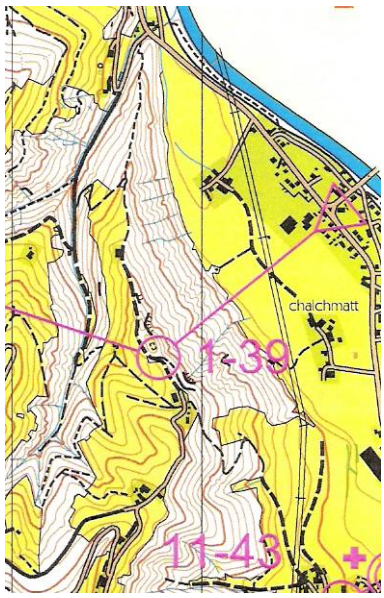
14 – 15: es gibt eine

Start – Po 1: es gibt keine Alternative

- Keine langen, steilen Aufstiege

  Die Äquidistanz ist auf beiden Karten rechts 10 m. Zu Posten 2 bzw. 1 müssen also mehr als 100 Höhenmeter überwunden werden!





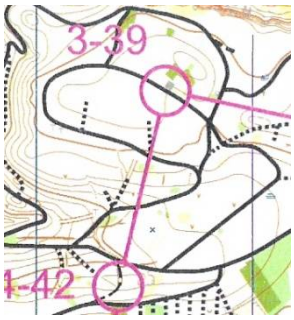
- Keine steilen Abfahrten auf schlecht befahrbaren Wegen
  - kann für die Jüngeren und Neulinge gefährlich sein
  - teilweise sind Material/Velos ungeeignet (Bremsen, Windschattenvelos)

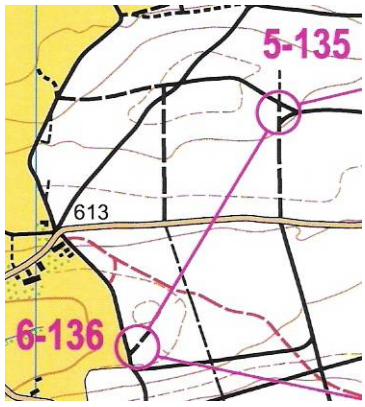
  Die Abfahrt von Posten 1-39 zum Start auf der obigen Karte ganz rechts wäre eine unzumutbare Abfahrt für die Bahn F.

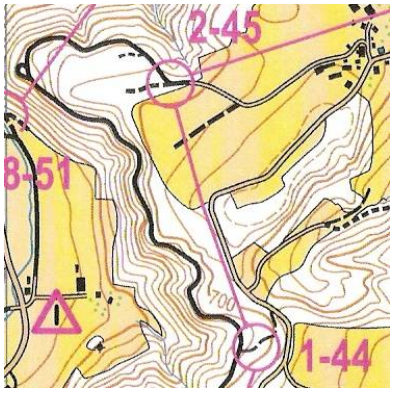
Routenwahl

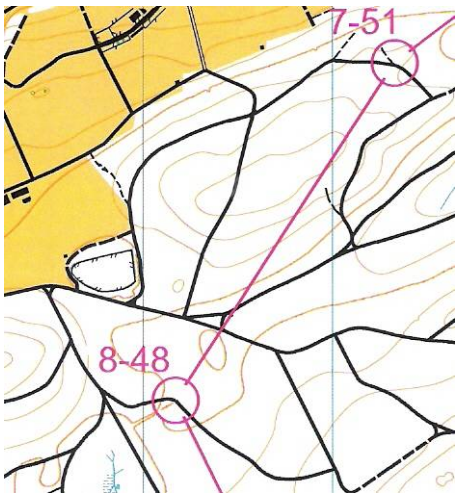
- nur in beschränktem Rahmen
- Routen müssen gut ersichtlich sein
- Routen müssen sich in Länge/Steigung und Befahrbarkeit nicht zwingend unterscheiden

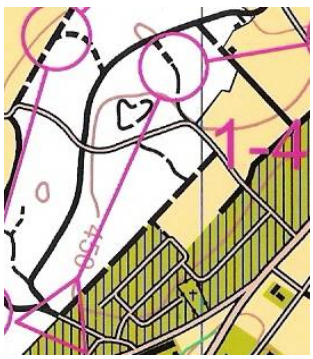
Beispiele von niveaugerechten Routenwahlen:

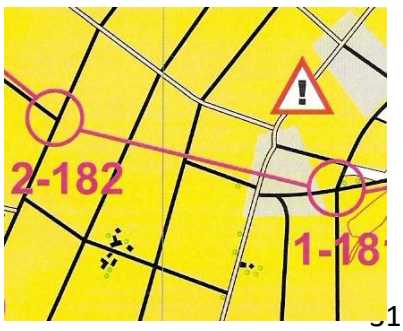












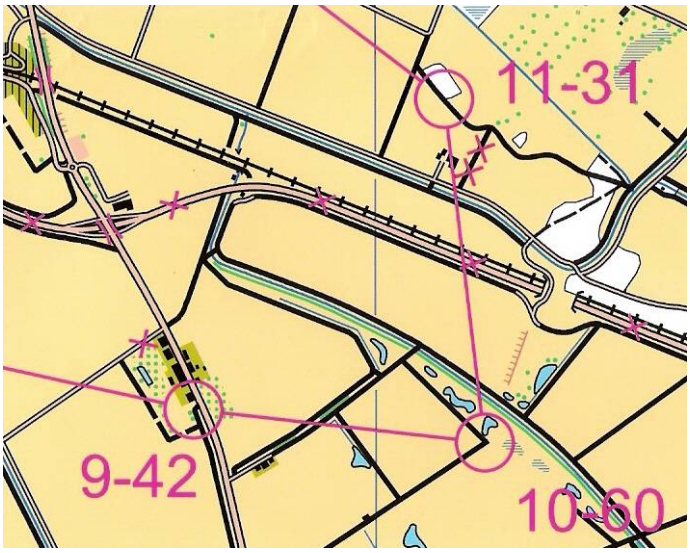
Geländewahl

Nicht jedes Gelände, das sich für die längeren Bahnen eignet, darf auch für die einfache Bahn F benutzt werden. Ungeeignet ist besonders für Fahrer/innen auf dieser Bahn:

- Durchquerung von Siedlungsgebiet
- stark befahrene Hauptstrassen
- steile Topografie
- nicht offensichtliches Überqueren von Strassen, Bahnlinien, Flüssen

Beispiel rechts:

Wenn Posten 10 nicht am Wegknie, sondern an der Kreuzung nordöstlich davon stünde, wäre eindeutiger erkennbar, wo die Autostrasse und Bahnlinie überquert werden können.



4 Infrastruktur Wettkampfzentrum (WKZ)

Je nach vorhandenen Möglichkeiten und Wichtigkeit des Anlasses sind folgende Einrichtungen wünschenswert (siehe auch VHB Fuss-OL, soweit nicht spezifisch für Bike-OL):

- Garderobe mit Toilette und Wasser (Schulhaus, Turnhalle, Scheune, Waldhütte usw.), Freiluftgarderobe nur im Notfall
- Duschen
- genügend Platz zum Parkieren (muss nicht in unmittelbarer Nähe zum Wettkampfzentrum sein)
- Erreichbarkeit mit öV
- Bike-Wash (Schlauch genügt)
- Sanität (eventuell nur Material, → D 6 Sicherheit)
- Verpflegung
- Übernachtungsmöglichkeit bei zweitägigen Anlässen

5 Material

Postensetzer

- Posten (Flaggen und evtl. Pfosten, SPORTident-Einheiten, SI-Card o.ä.)
- Konfetti
- Postenzettel (→ Anhang 3)
- Karte mit Posten(netz) und Postennummern

Start

- SI-Einheiten zum Starten sowie zum Löschen und Testen
- evtl. Musterposten und Flagge, um Startpunkt zu markieren
- Absperrmaterial (→ D 3.3)
- Karten mit eingedruckten Bahnen und eventuell Plastikhüllen
- Behälter für Kartenabgabe
- evtl. Startschema (→ D 3 Start) oder Startprotokoll (→ D 3.2 Teilnehmerkontrolle)
- Schreibmaterial
- Kategorienübersicht (→ D 3.4 Kartenabgabe) für Startpersonal oder Teilnehmer
- Küchenuhr (damit Teilnehmer Wettkampfzeit sehen)
- Hinweiszettel *Bitte kontrolliere, ob du die richtige Karte hast!* (→ D 3.4)
- Material für Wegmarkierung: Wegweisertafeln, Fähnchen, Bänder usw.
- Wetterschutz: Zelte, Dächer usw. – je nach Witterung (→ D 3.3 Infrastruktur)
- (Mobil)Telefon oder Funkgerät (→ D 6.4 Alarmierung/Meldung/Kommunikation)
- Reserveposten und Karte mit Postennetz
- evtl. Reservebadges und Sanitätsmaterial (falls Start weit entfernt vom WKZ)

WKZ (Anmeldung/Info) und Ziel

- Informationsmaterial für Teilnehmer (→ D 1): Bahndaten, Kategorienübersicht, Weisungen, Weisungen/Infoblatt Karte (Kartensymbole; Was darf ich? Was nicht?) → Anhang 5, Informationen für Einsteiger/innen → Anhang 6
- evtl. Zettel mit Bezeichnungen *Garderobe*, *Duschen* usw.
- Kasse/n mit Wechselgeld
- Liste der Angemeldeten bei Voranmeldung
- evtl. Startschema (→ D 3 Start)
- evtl. Etiketten oder Zettel für Nachmeldungen
- Kartenhalter zum Vermieten und Liste (→ A 5 Ausrüstung, C 12.3, Anhang 13)
- Büromaterial: Schreibzeug (auch verschieden dicke Filzstifte), Papier, Schere, Schnur, Klebband, Couverts
- Weste für Parkplatzeinweiser
- Diverses: Kehrichtsäcke usw.
- Ordner mit Organisationsunterlagen (→ C 10.2 Information der Helfer und D 6.3 Vorbereitung auf Unfälle)
- (Mobil)Telefon oder Funkgerät (→ D 6.4 Alarmierung/Meldung/Kommunikation)
- Reserveposten und Karte mit Postennetz (→ C 10.2 Information der Helfer)
- evtl. Musterkarten zum Aufhängen

- Auswertung mit SPORTident:
  SI-Cards/Badges zum Vermieten, Papier für Drucker, evtl. Mäppli für Rangliste
- Verpflegung:
  - Wettkampfgetränk in Behälter, Becher
  - Essen und Getränke zum Verkaufen
  - Helferlunch (→ C 10 Helfer)
- Apotheke (→ D 6 Sicherheit)
- eventuell Preise, Medaillen (→ 8.3 Auszeichnungen)

6 Zeitmessung und Auswertung mit SPORTident

In diesem VHB wird nur auf die elektronische Zeitmessung und Auswertung mit SPORTident eingegangen, da dieses elektronische Kontrollsystem zumindest an Swiss Cup-Wettkämpfen zum Standard gehört. SPORTident weist mit der Messung der Zwischenzeiten nicht nur zahlreiche Vorteile für die Wettkämpfer auf, sondern vereinfacht die gesamte Organisation und schafft neue Möglichkeiten bei der Bahnlegung.

Unbedingt notwendig sind jedoch Erfahrungen und Kenntnisse mit SPORTident oder die Zusammenarbeit mit einem SPORTident-Anbieter wie zum Beispiel picoTIMING
(→ http://www.picosoft.ch/indextiming.html).

Informationen zum elektronischen Kontrollsystem SPORTident und zu weiteren Anbietern finden sich im Internet unter www.velpoz.ch und im VHB Fuss-OL (http://vhb.swiss-orienteering.ch).

SPORTident Air+

Seit 2015 besteht die Möglichkeit, das berührungslose Zeitmessungs- und Auswertungssystem SPORTident Air+ einzusetzen. Die Bike-OL Kommission empfiehlt allen Swiss Cup-Veranstaltern, dieses System zu verwenden. Kontaktperson ist Peter Fritschy, airplus_AT_velpoz.ch.

Informationen von VELPOZ für Bike-OL Veranstalter zu SPORTident Air+ gibt es im Abschnitt ‚SPORTident' auf dieser Website: www.mtbo-sui.com/reglemente--infos-fuumlr-org.html

Achtung: Möchte ein Organisator die Dienste eines SPORTident-Anbieters in Anspruch nehmen, so muss rechtzeitig das Wettkampfdatum abgesprochen werden! (→ B 1.1 Festlegung des Datums)
Weitere Angaben zur Zeitmessung → D 4 Ziel

7 Finanzielles

7.1 Ausgabeposten

Fixkosten (unabhängig von Teilnehmerzahl)

- Herstellung einer Bike-OL Karte (Aufnahme und Zeichnung)
- allfällige Reproduktionsbewilligung für Karte
- Wettkampfzentrum (z.B. Miete für Schulhaus)
- Ausschreibungen (Flugblätter, Ausschreibung in Zeitschriften usw.)
- Bewilligungen (→ Anhang 8, Übersicht Bewilligungen)
- bei Einsatz von SPORTident: Pauschalbetrag für Benützung der Hardware
- Anschaffung bzw. Amortisation von (Posten)Material
- evtl. Mietgebühr für (Posten)Material
- evtl. Samariterverein
- evtl. Verkehrsregelung
- evtl. Preise/Auszeichnungen
- evtl. Entschädigungen oder Verpflegung für Helfer (→ C 10)

Teilnehmerabhängige Kosten

- Karte: Druckkosten der Bike-OL Karte
- bei Einsatz von SPORTident: zusätzlich zum Pauschalbetrag kann noch ein Betrag pro Teilnehmer anfallen (regional verschieden)
- Abgabe an Swiss Orienteering für Wettkämpfe des Swiss Cups (→ WR Art. 6):
  pro Teilnehmer ab 20 Jahren CHF 8.50 (bzw. CHF 9.50 für SM)
  pro Teilnehmer bis 20 Jahre CHF 4.50 (bzw. CHF 5.00 für SM)
- allfällige Erinnerungspreise, d.h. Preis für jeden Teilnehmer
- Zielverpflegung (fällt allerdings nicht ins Gewicht)

7.2 Kosten pro Teilnehmer/in

Berechnungsbeispiel für Wettkampf mit 100 Teilnehmenden, in CHF

Kostenpunkt	*Kosten total*	*pro Teilnehmer/in*
Miete Wettkampfzentrum	220.00	2.20
Druck der Karte [1]	350.00	3.50
Bewilligungen [2]	170.00	1.70
Werbung (Ausschreibung etc.)	50.00	0.50
Abgabe an Swiss Orienteering (→ C 7.1)		8.50
Auswertung und Postenmaterial SPORTident	250.00	2.50
Verbrauchsmaterial	30.00	0.30
Sanitätsdienst	100.00	1.00
Zielverpflegung	10.00	0.10
Administration	20.00	0.20
Publikation der Rangliste auf *Swiss Orienteering*	30.00	0.30
Diverses und Unvorhergesehenes	120.00	1.20
Totalkosten pro Teilnehmer/in über 20 Jahre		**22.00**

[1] Die Kosten für die Herstellung (Aufnahme) einer Bike-OL Karte, die sehr hoch sein können, sind in diesem Betrag nicht enthalten!
[2] Die Gebühren für Bewilligungen sind regional sehr verschieden. Je nach Kanton und Waldeigentümer können sie bis zu CHF 800 betragen!

In den Totalkosten pro Teilnehmer/in sind die Produktionskosten einer Bike-OL Karte noch nicht berücksichtigt.

Die Kosten können variieren. Sie beruhen auf den Angaben vergangener Organisatoren.

Die Durchführung eines Bike-OL Wettkampfes verursacht einen beträchtlichen Aufwand. Im Startgeld darf dabei ohne weiteres ein kleiner Gewinn budgetiert werden. Dieser dient notfalls auch als Puffer bei unvorhergesehenen Ausgaben (→ B 3.1 Festlegung Startgeld).

7.3 Mögliche Einnahmequellen und Fördergelder

- Allfälliger Kompensations- und/oder Förderbeitrag von Swiss Orienteering:

  Die Veranstalter werden jeweils anfangs Saison informiert, ob und in welcher Höhe diese Beiträge vergütet werden können. Der Kompensationsbetrag wird ausgerichtet, damit die relativ hohen Veranstalterabgaben an Swiss Orienteering (→ C 7.1) nicht vollumfänglich auf das Startgeld abgewälzt werden müssen.

  Der Förderbeitrag muss schriftlich bei der Bike-OL Kommission beantragt werden.
- Sponsoren
- Festwirtschaft
- allfällige kantonale Beiträge (Kanton Bern z.B. Beitrag aus dem Sportfonds von SwissLos)
- Für Karten einer SM können Finanzhilfen vom Bund beantragt werden.
  Infos dazu gibt es unter www.mtbo-sui.com/reglemente--karten.html (Kapitel Karten, Abschnitt NASAK 4).
- Obschon die Vermietung der Kartenhalter grundsätzlich als Service gegenüber den Teilnehmenden aufgefasst werden muss, kann aus der Vermietung ein kleiner Gewinn resultieren. → Anhang 13 Kartenhalter

8 Bewilligungen

8.1 Einleitung

Dieses Kapitel soll die Veranstalter von Bike-OL-Wettkämpfen unterstützen, trotz der von Kanton zu Kanton unterschiedlichen Vorschriften beim Einholen der erforderlichen Bewilligungen strukturiert vorzugehen. Es basiert auf Erfahrungen von früheren Veranstaltungen. Daher ist die Bike-OL Kommission auch in Zukunft auf den Rücklauf des Formulars „Erhebung Bewilligungen Bike-OL“ dringend angewiesen!

Weitere Informationen zu Bewilligungen finden sich unter
www.mtbo-sui.com/bewilligungen.html.

8.2 Bewilligungspflicht

Trotz der kantonal unterschiedlichen Vorschriften ist es von Vorteil, einige Kenntnisse über die Rechtsgrundlagen zu haben. So ist es besser möglich, auf korrektem und klugem Weg um eine Bewilligung nachzusuchen, gut zu argumentieren und sich nötigenfalls gegen ungerechtfertigte Auflagen zu wehren.

Folgende Bereiche sind für die radsportliche Veranstaltung im Wald betreffend Bewilligungspflicht abzuklären:

- Strassenverkehr (Benutzung / Querung von öffentlichen Strassen / Waldstrassen / Waldwegen / Singletrails);
- Veranstaltung im Wald (ab wie vielen Teilnehmern ist eine Veranstaltung bewilligungspflichtig?);
- Befahren von privatem Grundeigentum / Privatwegen;
- Weitere Bereiche (Schutzgebiete, Wildruhezonen, Wanderwege, etc.)

Einheitlich gilt für die ganze Schweiz, dass für das Befahren von Privatgrundbesitz von allen Eigentümern das Einverständnis einzuholen ist. In den meisten Fällen reicht da eine mündliche Absprache.

Im Weiteren kann davon ausgegangen werden, dass für Naturschutzzonen keine Bewilligung erteilt wird. Kommunale Schutzgebiete sind bei den jeweiligen Gemeinden einsehbar.

Die entsprechenden Eigentümerverhältnisse und Schutzgebiete sind daher möglichst früh (am besten vor der Kartenaufnahme) abzuklären.

Bei den anderen Punkten gelten jeweils die unterschiedlichen kantonalen Verordnungen oder Dekrete zu den eidgenössischen Gesetzen.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Bike-OLs (mit bis maximal 200 Teilnehmern) als Veranstaltung im Wald bewilligungsfrei oder höchstens meldepflichtig sind. Hingegen ist für das Befahren der Strassen und Wege eine Zustimmung oder Bewilligung der kommunalen oder kantonalen Behörde sowie der Grundeigentümer notwendig.

Zudem sind die Vereinbarungen der kantonalen OL-Verbände mit den Forstämtern / Jägern betreffend Waldbenutzung (Wildruhezonen) zu beachten. Hinsichtlich Waldbenutzung weist Bike-OL jedoch eine viel geringere Belastung als Fuss-OL auf!

Informationen über die notwendigen Bewilligungen sind im Internet zu finden, praktisch alle Kantone (teilweise auch Städte) bieten entsprechende Websites mit Merkblättern, Formularen und Kontaktadressen an (Suchen unter „radsportliche Veranstaltung“ und „Veranstaltung im Wald“). Übersicht Internetseiten:

Kanton	Adresse
AG	https://www.ag.ch/de/bvu/wald/erholungsraum_wald/reiten_und_biken_im_wald/reiten_und_biken_im_wald_1.jsp

	http://gesetzessammlungen.ag.ch/frontend/versions/717
BL	http://www.baselland.ch/fileadmin/baselland/files/docs/vsd/forstamt/waldrecht/merkblatt/merkblatt_veranstalt_im_wald.pdf http://www.baselland.ch/fileadmin/baselland/files/docs/vsd/forstamt/waldrecht/merkblatt/merkblatt_rad-reiten.pdf http://www.baselland.ch/570-1-htm.283621.0.html
BE	http://www.mtbo-sui.com/bern.html
ZH	http://www.aln.zh.ch/internet/baudirektion/aln/de/wald/formulare_merkblaetter.html
SG	http://www.wald.sg.ch/home/recht/veranstaltungen.html
SH	http://www.sh.ch/Veranstaltungen-im-Wald.1139.0.html http://www.sh.ch/Strassenverkehrs-und-Schifffa.233.0.html
SO	http://www.so.ch/departemente/volkswirtschaft/wald-jagd-fischerei/abteilung-wald/themen-und-angebote/gesuche-formulare-merkblaetter.html#c16325
TG	http://www.forstamt.tg.ch/documents/Richtlinien_Sportveranstaltungen.pdf http://www.kapo.tg.ch/documents/Gesuch_rad-_u._motorsportliche_Veranstaltungen.pdf

Achtung: Internetlinks können sehr schnell veralten! Hinweise auf Unstimmigkeiten, Ergänzungen oder Verbesserungsvorschläge werden jederzeit dankbar entgegen genommen.

Auskunft erteilen auch die betroffenen Gemeinden, wobei auf kommunaler Ebene wegen der Seltenheit von Bike-OL Bewilligungen das entsprechende Wissen nicht immer vorhanden ist.

Aus dem Internetangebot ist die Notwendigkeit einer Bewilligung teilweise nicht eindeutig ersichtlich. Bei Anfragen bei den Kontaktadressen ist unbedingt die gesetzliche Grundlage für die Bewilligungsnotwendigkeit und das -verfahren abzuklären. Dabei ist auch auf die Verhältnismässigkeit des allfälligen Bewilligungsaufwandes zur (kleinen) Bike-OL Veranstaltung hinzuweisen. Bei grossen administrativen Hürden kann mit einer fundierten Argumentation (siehe nächstes Kapitel) der Aufwand verkleinert oder gar auf eine Bewilligung verzichtet werden.

8.3 Bewilligungsverfahren

Vor der Bewilligungseingabe sind lokale Absprachen vorzunehmen. Neben den Eigentümern im Start- und Zielbereich sind problematische Bereiche mit dem Förster abzusprechen, meistens sind diese auch über die Situation im Jagdbereich informiert. Sinnvollerweise finden

entsprechende Kontakte bereits während der Kartenaufnahme statt. Je nach Kanton ist es auch notwendig, eine Stellungnahme derjenigen Gemeinden einzuholen, deren Gebiet befahren wird.

Es ist wichtig, dass Behörden und Direktbetroffene wissen, um was es geht bei unserer Sportart. Die „Erläuterungen zur Sportart Bike-OL“ (→ Anhang 10), die Bike-OL Broschüre oder der Infotext zu Bike-OL auf der Ausschreibung (→ Anhang 2) leisten dafür gute Dienste. Im Bewilligungs-verfahren und in den Absprachen sind folgende Punkte speziell aufzuführen:

- Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine einmalige Veranstaltung handelt; vor und nach dem Wettkampf finden keine Trainingsfahrten statt; jeder Teilnehmer startet nur einmal; die 80-150 Teilnehmer sind verteilt auf einzelne Fahrten während mehreren Stunden und ergeben nur geringste Belastungen des Wegnetzes und der Umwelt.
- Der Bike-OL findet ausschliesslich auf dem Wegnetz statt. Deshalb wird das Wild von den Bike-OL Wettkämpfern nicht mehr gestört als durch andere Waldbenutzer wie Spaziergänger mit Hunden oder Jogger.
- Auf bereits erfolgreich durchgeführte Veranstaltungen ist hinzuweisen, positive Erfahrungen und entsprechende Referenzen sind beizubringen.
- Der Bike-OL zieht keine Zuschauer an, es entsteht durch die Organisation kein zusätzlicher Autoverkehr.
- Die Erfahrung zeigt, dass schmale Waldwege wegen der niedrigeren Geschwindigkeit kleinere Gefahrenherde und damit ein geringeres Konfliktpotenzial bieten als breite und technisch einfach und schnell zu befahrende Waldstrassen.

Wenn nötig ist bei Waldwegen die Häufigkeit der Passagen aufzuzeichnen. Es ist unverhältnis-mässig, mit der Behörde über die Durchfahrt von vielleicht 10 Fahrern zu diskutieren, wenn der Weg/Pfad täglich mehrmals durch Biker befahren wird.

Für die Gesuchseingabe sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Gesuchsunterlagen sind anhand der offiziellen Formulare einzureichen, meistens können diese vom Internet heruntergeladen werden oder bei der Bewilligungsbehörde bezogen werden. Die Formulare sind lesbar und vollständig auszufüllen und wo nötig zu unterzeichnen.
- Der Gesuchsteller, also der Veranstalter, hat eine Bringschuld. Um eine speditive Behandlung des Gesuches zu fördern, sind die verlangten Unterlagen sowohl in der nötigen Anzahl wie auch in guter Qualität einzureichen.
- Es ist von Vorteil, das Gesuch rechtzeitig einzureichen, damit bei eventuellen Problemen Zeit verbleibt, diese zu beheben.

Ein entsprechendes Begleitschreiben mit allgemeinen Erklärungen zu Bike-OL und mit speziellen Hinweisen auf vorherige Absprachen oder frühere Verfahren ist ebenfalls einer positiven Gesuchsabwicklung förderlich. Abschliessend sollte nochmals betont werden, dass sich Bike-OL Teilnehmer nur auf dem Wegnetz bewegen und grösstenteils einzeln unterwegs sind und deshalb die Auswirkungen auf Wild und Wald verschwindend klein sind!

8.4 Graue Versicherungskarte

Für Veranstalter, die Mitglied von *Swiss Orienteering* sind, besteht eine Haftpflichtversicherung von Swiss Orienteering. Die graue Versicherungskarte, die je nach Kanton für das Einholen der Bewilligung benötigt wird, wird jeweils anfangs Saison durch die Bike-OL Kommission beschafft → C 12.1 Support für Veranstalter.

8.5 Allgemeine Hinweise

Eine ablehnende Haltung gegenüber Bike-OL basiert meistens auf Unkenntnis unserer Sportart.

Daher ist es wichtig, unseren Sport nicht nur bei den zuständigen Behörden bekannt zu machen, sondern auch bei der ortsansässigen Bevölkerung. Dazu kann die Broschüre Bike-OL und die „Erläuterungen zur Sportart Bike-OL" (→ Anhang 10) verwendet werden. Wir verbreiten zudem ein positives Image unseres Sportes und verhalten uns auch so. Daher sind weitere Punkte zu beachten:

- Wir bitten um Verständnis für unseren Sport und bringen dieses auch gegenüber anderen Waldbenutzern auf.
- Wir sind faire Sportler und verhalten uns rücksichtsvoll gegenüber anderen Weg- und Waldbenutzern: Fussgänger haben immer Vortritt!

> Andere Waldbenutzer werden durch das Fehlverhalten von Bikern gestört und nicht durch deren Anwesenheit!

- Wo möglich sind die bekannten Reitställe bzw. -betriebe speziell zu informieren. Bei Schiessplätzen sind die Schiessdaten abzuklären, bei rechtzeitiger Kontaktaufnahme kann evtl. Einfluss auf die Schiessdaten genommen werden
- Es empfiehlt sich, die Veranstaltung in der Regionalzeitung anzukündigen. In stadtnahen Wäldern oder Gebieten, die z.B. von vielen Spaziergängern oder Hundehaltern besucht werden, kann es von Vorteil sein, mit Plakaten vor Ort über den Bike-OL zu informieren. → Anhang 12

Es ist auch sinnvoll, den Kontakt mit den Gemeinden zu suchen, deren Gebiet befahren wird (→ C 11). Eventuell ist es sogar möglich, auf den Websites der Gemeinden über den Bike-OL zu informieren oder in der Dorfzeitung eine Vorschau zu platzieren.

8.6 Nach dem Wettkampf

Bei Personen, die durch den Anlass direkt betroffen waren, sollte man sich mit einem Dankesbriefchen, dem zum Beispiel eine Bike-OL Karte beiliegt, bedanken.

Allfällige Reklamationen sind wo möglich bei der nächsten Veranstaltung zu berücksichtigen, positive Punkte können für weitere Bewilligungsverfahren benutzt werden.

9 Medienarbeit

Die Medienarbeit ist bei der Organisation von Bike-OL Anlässen verständlicherweise nicht prioritär und wird oft auch ganz weggelassen. Medienarbeit ist aber wichtig, um unsere immer noch relativ unbekannte Sportart bekannter zu machen. Falls es gelingt, in regionalen Medien eine Vorschau zu drucken, können möglicherweise auch zusätzliche Teilnehmer motiviert werden.

Die Medienarbeit hat zwei Ausrichtungen:

1. OL-intern: Die Bike-OL Präsenz auf der Website und im *Magazine* von Swiss Orienteering wird durch Thomas Bossi (thomas.bossi_AT_gmx.ch) koordiniert. Gute Ideen sind aber jederzeit willkommen.
2. Extern: Für Bike-OL Wettkämpfe liegt der Fokus auf lokalen und allenfalls regionalen Medien.

Aufgabe	**Bemerkungen**	**Termin**
Konzept Medienarbeit erstellen	Was will man erreichen? Wer übernimmt die Medienarbeit? Kann die Medienarbeit an einen „OL-Journalisten“ delegiert werden? Wie viel Zeit ist man bereit zu investieren? Welche Medien will man erreichen?	1–6 Monate vorher
Abklärungen bei den Redaktionen	Abklärung bei den Redaktionen, ob sie Vorschau, Laufbericht und/oder Ranglisten drucken werden. Damit hat man oft mehr Erfolg, als wenn Inhalte einfach versendet werden. Zudem kann der eigene Aufwand an die Nachfrage angepasst werden. Im Idealfall schickt die Redaktion sogar jemanden an den Anlass (der dann betreut werden muss).	ca. 14 Tage vorher
Vorschau erstellen	Die Vorschau dient vor allem auch als Werbung für den Anlass. Mögliche Inhalte: Regionale Elitefahrer (inkl. „Story“), Besonderheiten, kurze Beschreibung Bike-OL, Motivation potenzieller Teilnehmer, Infos bzw. Link dazu.	7–10 Tage vorher
Bericht und Rangliste anmelden	Mit der Anmeldung wird die Wahrscheinlichkeit höher, dass etwas gedruckt wird und der entsprechende Aufwand kann optimiert werden.	ca. 5 Tage vorher
Fotos machen	Fotos machen Artikel viel prominenter und illustrieren die Sportart. Geeignet (aber auch schwierig) sind Actionfotos (Kurvenlage, Nahaufnahmen; in der Natur). Unästhetisch sind Fotos beim Stempeln. Langweilig sind Fotos vor dem Start/nach dem Ziel/Rangverkündigung. Beat Schaffner kann auf Anfrage Elite-Fotos liefern.	Wettkampftag
Stimmen sammeln	Stimmen von Lokalmatadoren/Sieger als Material für Bericht Aussagen/Stories sammeln	Wettkampftag
Berichterstattung	Berichte/Ranglisten schreiben (mit „Stories“), Fotos wählen und verschicken gemäss Vereinbarungen	Wettkampftag bis 1 Tag danach

Belegsexemplare	Sammeln oder anfordern	Folgewoche

10 Helferinnen und Helfer

10.1 Anzahl

Natürlich ist es möglich, einen einfachen Wettkampf, der mit SPORTident durchgeführt wird und wo sich beispielsweise Anmeldung, Start und Ziel am gleichen Ort befinden, mit nur gerade drei Helfenden zu organisieren.

Für einen Bike-OL Wettkampf mit ungefähr 100 Teilnehmenden, der unter fairen Bedingungen stattfindet, werden aber mindestens 7 - 8 Helfende gebraucht:

Bereich	**Personalbedarf**
Anmeldung	2 - 3 (Anna + Berta + Cäsar)
Start	1 - 2 (Dora + Emil)
Ziel	0 - 1 (Berta) → D 4 Ziel
Auswertung	SPORTident-Fachkraft + 1 (Anna)
Verpflegung	0 – 1 (Berta)
Posten setzen (→ D 5.2)	2 oder mehr (Franz + Emil + Cäsar)
Troubleshooter	1 (Gustav)
Total	**7 - 8**
Festwirtschaft	nach Bedarf

Weitere Helferposten:
- Medien- / Gästebetreuer
- Parkplatzanweiser
- Rangverkündung

Beachte: Bei dieser Aufstellung handelt es sich um Mindestzahlen. Es kann einfacher sein, Helfende zu finden, wenn die einzelnen Aufgaben auf verschiedene Personen verteilt werden, d.h. kurze stundenweise Einsätze. Der Wettkampfchef/die Wettkampfchefin sollte am Wettkampftag keine Aufgaben übernehmen müssen, so dass er/sie als Troubleshooter fungieren kann.

10.2 Information und Instruktion der Helfenden

Es ist zu empfehlen, die Helferinnen und Helfer vorgängig schriftlich (Mail) über ihre Aufgaben und den zeitlichen Ablauf zu orientieren (Beispiel → Anhang 6). So kann am Wettkampftag wertvolle Zeit für die mündliche Instruktion gespart werden. Zudem ist die Chance grösser, dass alle Helfenden zur richtigen Zeit am richtigen Ort erscheinen.

Vorteilhaft ist, wenn die Helfenden bei Anmeldung, Start und Ziel – sofern sie nicht auch selber starten – im Besitz einer Karte mit Postennetz sind (Unfälle, Postendiebstahl). Die Organisationsunterlagen (Anmeldungen, Korrespondenz, Telefonnummern, Vereinbarungen usw.) sollten den Helfenden bei Bedarf an der Anmeldung/Information zur Verfügung stehen.

10.3 Kommunikation während des Wettkampfes

Falls sich Start und Ziel nicht in der Nähe der Garderobe/des Wettkampfzentrums befinden, müssen die verschiedenen Bereiche miteinander kommunizieren können (→ D 6 Sicherheit und D 5 Postendiebstahl). In Gebieten mit Empfang geschieht dies am besten mit Natels, sonst mit Funkgeräten.

TIPP: Natelnummern der betreffenden Helfer vor dem Wettkampf einholen, Liste erstellen und diese auf A6-Kärtchen abgeben. Auch Notfallnummern (→ D 6.3 Unfälle) hinzufügen.

10.4 Entschädigung

Da mit Ausnahme der Kartenhersteller die Helfer meistens neben der Vergütung effektiver Auslagen (Autokilometer, Material, Natelspesen usw.) keine finanzielle Entschädigung erhalten, ist es umso wichtiger, das ehrenamtliche Engagement der Helfer zu honorieren. Möglichkeiten:

- Helferlunch
- Gratisstart für Helfer, die auch starten wollen
- Dankesschreiben, Wettkampfkarte
- Helferfest o.ä. bei positivem finanziellem Abschluss

11 Kontakt mit Gemeinde/n, Landeigentümern, Behörden (Imagepflege)

- Kontakt mit ortsansässigem OL-Klub (→ C 1.2)
- Informationsschreiben an Landeigentümer → Anhang 8
- Je nach Bewilligungsverfahren (→ C 8) wird eine schriftliche Stellungnahme der Gemeinde/n, deren Gebiet befahren wird, verlangt. So oder so müssen aber betroffene Gemeinden informiert werden. → Musterbrief im Anhang 9
  - Information über Anlass: Datum, Wettkampfdauer, Anzahl Teilnehmer, Kontaktadresse
  - Information über Sportart Bike-OL, evtl. Bike-OL Broschüre beilegen
  - Bevölkerung zur Teilnahme einladen, evtl. Gutscheine für Gratisstart oder reduziertes Startgeld
- Bewohner im Wettkampfgebiet über Veranstaltung informieren (→ D 6.1 Sicherheit):
  - via Gemeindeverwaltung (siehe oben)
  - mit Plakaten, Flugblättern, Inserat im Anzeiger
  - auf der Website der Gemeinde/n
- Dankesschreiben nach dem Anlass an Betroffene

12 Bike-OL Kommission

12.1 Support für Veranstalter

Die Bike-OL Kommission unterstützt die Veranstalter wie folgt:

- Koordination der Wettkämpfe des Bike-OL Swiss Cups
- Infos mit Hinweisen und Infos über allfällige Neuerungen anfangs Saison
- Beschaffung der grauen Versicherungskarte für Veranstalter, die Mitglieder von *Swiss Orienteering* sind → C 8.4
- Veranstalterhandbuch mit Kopiervorlagen (als Anhänge)
- Unterstützung bei der Kartenproduktion
  → Hinweise und Interpretationshilfen zur Herstellung von Bike-OL Karten,
  www.mtbo-sui.com/uploads/1/5/9/9/15996872/hinweise_bike-ol-karten_v1-1.pdf
- Hinweise zu Bewilligungen → C 8 Bewilligungen
- Herausgabe der Bike-OL Informationsbroschüre und des Wettkampfkalenders
- Tipps zum Erstellen der Startliste bei SM und WRE (→ B 4.1 und D 2.2)
- Zustellung der Unterlagen des Anti-Doping Statuts (nur SM)
- Schiedsgericht (→ D 7)
- eventuelle finanzielle Unterstützung (Förder- und Kompensationsbeitrag)

12.2 Qualitätssicherung

- Begutachtung der Bahn F und der Bahndaten (auf Wunsch)
- Beratung und Unterstützung durch eine Betreuungsperson
- Checkliste / Feedback-Formular → Anhang 11
  Dieses Dokument kann einerseits von den Veranstaltern als Checkliste benutzt werden; andererseits wird es nach dem Wettkampf nach Möglichkeit von der Bike-OL Kommission ausgefüllt, um den Veranstaltern ein Feedback über ihren Wettkampf zu geben.

12.3 Vermietung von Kartenhaltern → Anhang 13

Die Bike-OL Kommission stellt den Veranstaltern drehbare Kartenhalter zur Vermietung an die Teilnehmenden zur Verfügung. Vermietung und Betreuung erfolgen im Auftrag der Bike-OL Kommission durch Noé Henseler. Kontaktdetails folgen.

Wie aus Anhang 13 ersichtlich, werden die Kartenhalter günstig vermietet, je nach dem sogar kostenlos. Die Vermietung der Kartenhalter ist aber primär nicht eine Einnahmequelle für den Veranstalter, sondern ist als Service für die Wettkämpfer zu betrachten.

Detailinformationen zur Vermietung finden sich in den Anhängen 13A und 13B.

12.4 Mitglieder

https://www.swiss-orienteering.ch/de/kommission-bike-ol/adressen.html

D WETTKAMPFABLAUF

1 Informationen an Teilnehmerinnen und Teilnehmer

1.1 Inhalt

→ WR Art. 4.5

Als Ergänzung zur Ausschreibung (→ B 2.3 Inhalt Ausschreibung und Anhang 2) sind die Teilnehmenden spätestens am Wettkampftag vor dem Start über folgende Punkte zu informieren:

- Bahndaten: effektive Streckenlänge und Steigungsmeter, Anzahl Posten; bei der Wettkampfform „Free Order“ Anzahl benötigte Posten
- Wettkampfablauf: Weg zum Start (Distanz, benötigte Zeit), Startprozedere, Posten, Ziel, Resultate (→ Weisungen, Anhang 4)
- Regeln für Teilnehmer (→ Anhang 1)
- Karte: Legende, Besonderheiten, Sperrgebiete usw. (→ Anhang 5)
- Ablauf eines allfälligen Kartenwechsels
- Versicherungsregelung
- Im Anhang 6 stehen zusätzliche Informationen für Einsteiger/innen zur Verfügung.

1.2 Form

Es empfiehlt sich die schriftliche Form. Beispiele hat es in den Anhängen dieses VHB. Es genügt aber, diese Informationen am Wettkampftag als Plakate auszuhängen.

Beispiele hat es in den Anhängen dieses VHB. Sie können den eigenen Bedürfnissen angepasst und dann ausgedruckt werden.

2 Startliste und Startzeiten

2.1 An nationalen und übrigen Bike-OL

Bei den momentanen Teilnehmerzahlen kann bei nationalen Anlässen auf eine Startliste mit festgelegten Startzeiten verzichtet werden. Es genügt eine sog. „Fliegende Startliste“, wo die Wettkämpfer am Wettkampftag ihre Startzeit innerhalb eines Zeitrahmens frei wählen können.

Die Dauer dieses Zeitrahmens bestimmt sich nach der Anzahl Teilnehmer; sie ist kürzer, falls jede Bahn einen anderen Anfangsposten hat. In diesem Fall reicht an Wettkämpfen mit bis zu 150 Teilnehmern eine Zeitspanne von zwei Stunden aus.

Beispiel: Auf Bahn B starten 8 DAL, 18 H40 und und 7 H20 = total 33 Startende. Bei einem Startintervall von 3 Minuten und einem Zeitfenster von 120 Minuten stehen somit 40 Startplätze zur Verfügung. Bei grösseren Teilnehmerzahlen kann entweder die Startzeitendauer verlängert oder das Startintervall notfalls auf 2 Minuten verkürzt werden. Startintervall → WR Art. 4.9 und D 3.1 Fairness.

Bei der „Fliegenden Startliste“ kann es vorkommen, dass viele Wettkämpfer eher spät eintreffen und somit nicht alle Startplätze besetzt werden. Es empfiehlt sich deshalb, schon von Anfang an damit zu rechnen, dass das Startzeitenfenster um eine halbe Stunde verlängert werden muss → D 3.2.

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass nur Wettkämpfer mit verschiedenen Anfangsposten gleichzeitig starten!

Beispiel 1 für Startzeitenschema:

	Bahn A HAL	**Bahn B DAL H40/H20**	**Bahn C HAK/ H50/D40**	**Bahn D D20/D50/DAK H60/H17/OL**	**Bahn E D17/D60/ H70/H14/OM**	**Bahn F D14 OK**
11:00	XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX	
11:01		XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX
11:02	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX
11:03	XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX	
11:04		XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX
11:05	XXXXXX		XXXXXX	XXXXXX		XXXXXX

- Es wird jede Minute gestartet, es starten aber max. 2 Teilnehmer/Gruppen pro Minute.
- Es können eher ähnliche Bahnen verwendet werden, aber auch so ist es möglich, dass sich "Trams" bilden (Wettkämpfer holen einander ein und fahren zusammen).

Beispiel 2 für Startzeitenschema:

	Bahn A HAL	**Bahn B DAL H40/H20**	**Bahn C H50/D40**	**Bahn D D20/D50/DAK/HAK H60/H17/OL**	**Bahn E D17/D60/D70 H70/H14/OM**	**Bahn F D14 OK**
11:00						
11:03						
11:06						
11:09						

- Gestartet wird nur alle 3 Minuten, es starten bis zu 6 Teilnehmer/Gruppen gleichzeitig, was für die Startenden je nach Platzverhältnissen unangenehm sein kann.
- Ruhigerer Ablauf und weniger Arbeit für Startteam, d.h. eventuell kann eine Person eingespart werden.
- Bahnen dürfen sich nicht nur im Anfangsposten unterscheiden.

Die Startzeit kann entweder bei der Anmeldung oder erst am Start (Vorstart) zugeteilt werden. In diesem Fall wird am Start für diese Aufgabe ein zusätzlicher Helfer benötigt, was bei der Einteilung der Helfer zu berücksichtigen ist. Bei schlechtem Wetter ist die Vergabe der Startzeit am Vorstart nur zu empfehlen, wenn für die Wettkämpfer ein Wetterschutz vorhanden ist.

2.2 An Schweizer Meisterschaften und World Ranking Events

An SM und WRE muss in den Kategorien HE und DE sowie eventuell H20 und D20 eine Startliste erstellt werden. → B 4.1 Voranmeldung.

Wichtig: Bitte die Erstellung der Startliste mit der Bike-OL Kommission absprechen!

Teilnehmer, die sich nach Meldeschluss oder erst am Wettkampftag anmelden, starten vor den Angemeldeten. Für diese Teilnehmer sind deshalb am Anfang der Startliste einige Plätze (proportional zur erwarteten Teilnehmerzahl in dieser Kategorie) vakant zu halten. Auf diesen Umstand muss bereits in der Ausschreibung hingewiesen werden → B 2.3 Inhalt Ausschreibung.

3 Start

3.1 Fairness

Es müssen für alle Teilnehmenden die gleichen Bedingungen herrschen:

- Bei Karten mit Bahneindruck erhalten alle Wettkämpfer die Karte zur selben Zeit: bei Intervallstart mindestens 1 Minute vor dem Start (→ WR Art. 4.9).
- Wird der Start mit SPORTident ausgelöst, müssen alle Wettkämpfer zur zugeteilten Startzeit starten und nicht erst eine halbe oder ganze Minute später (nur Abweichung von ein paar Sekunden tolerieren).
- Bei Intervallstart muss das Startintervall innerhalb einer Kategorie immer gleich sein, nach Möglichkeit 3 Minuten, mindestens jedoch 2 Minuten (→ WR Art. 4.9).
- Zeichnen die Teilnehmer vor dem Zeitstart ihre Bahn selber ab, ist dafür zu sorgen, dass allen dieselbe Zeit dafür zur Verfügung steht (→ WR Art. 4.7).
- Startpunkt so wählen, dass keine „Rückwärts"-Route möglich ist (→ C3.10 Fairness Bahnlegung).
- Befindet sich der Startpunkt vom Start entfernt, gilt der Weg vom Start zum Startpunkt als Pflichtstrecke (→ WR Art. 4.9).

3.2 Teilnehmerkontrolle

Alle startenden Wettkämpfer sind namentlich oder mit einer Nummer (SI-Card-Nummer oder Startnummer gemäss Liste, → D 2 Startliste) in einem Startprotokoll zu erfassen. Werden die Startzeiten erst am Start vergeben, so ist das Startzeitenschema (→ D 2 Startliste) gleichzeitig auch Startprotokoll.

Wenn die Teilnehmerzahl grösser ist als erwartet oder viele Wettkämpfer eher spät eintreffen, muss das vorgesehene Startzeitenfenster verlängert werden → D 2.1. Das Startpersonal muss entsprechend instruiert werden.

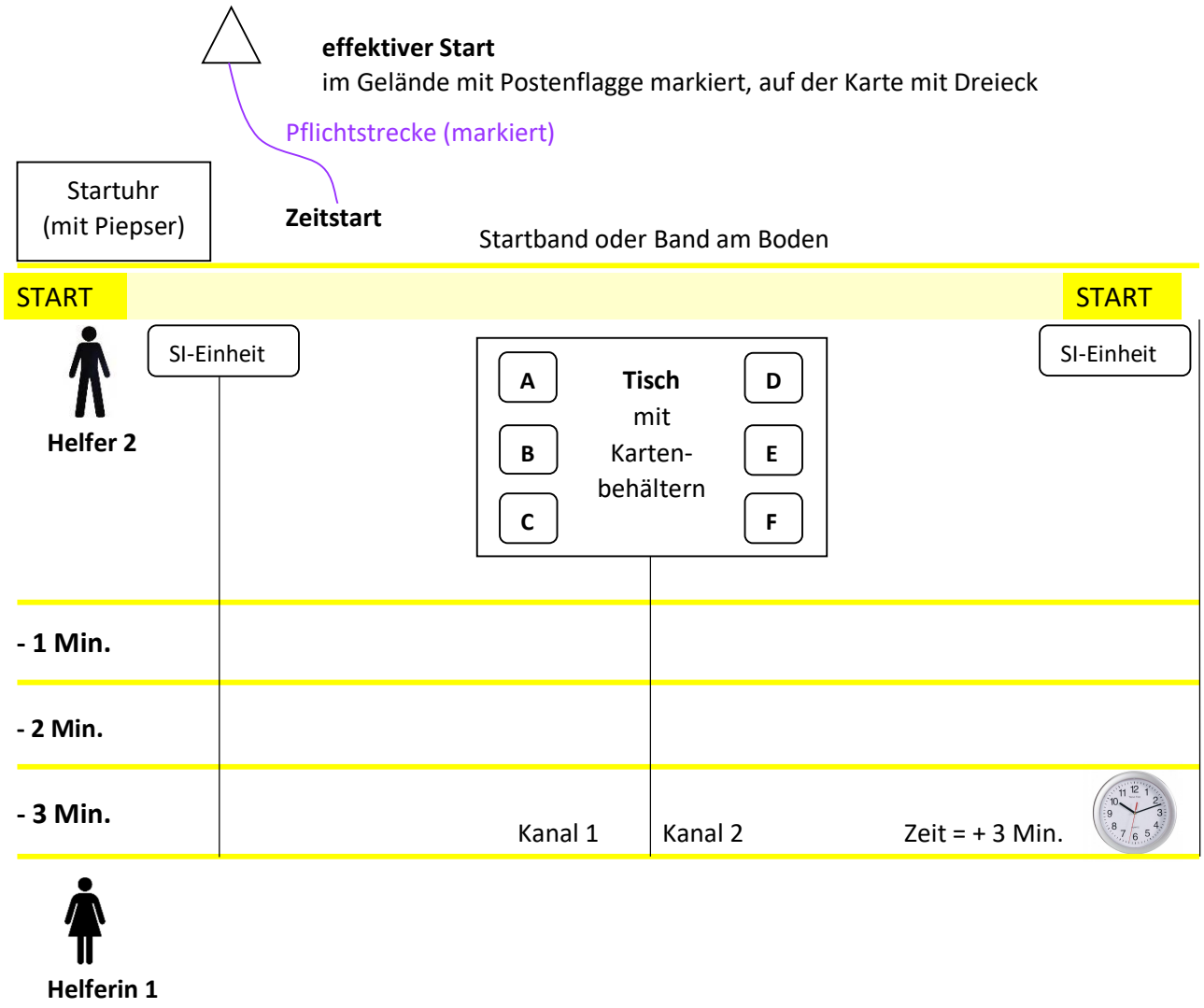
3.3 Infrastruktur

Ein Start muss praktisch sein und faire Bedingungen für alle garantieren (→ D 3.1).

- Teilnehmer, die sich noch nicht im Wettkampf befinden, warten ausserhalb des Startraums. Wenn die Startzeit am Start vergeben wird (→ D 2.1), so geschieht dies auch ausserhalb des Startraums.
- Wartende Wettkämpfer dürfen nicht sehen können, welche Route die vor ihnen startenden Konkurrenten nehmen. Zu diesem Zweck kann sich der effektive Start, der im Gelände mit einer Postenflagge und auf der Karte mit dem Startdreieck markiert ist, eine gewisse Distanz vom Zeitstart entfernt befinden.
- Eine klare Trennung von Aufwärmzone und Wettkampfgelände ist ein Muss! So muss z.B. ausgeschlossen werden, dass gestartete Wettkämpfer eine Route durch die wartenden Teilnehmer wählen (→ C 3.10). Auch in diesem Fall schafft ein vom Zeitstart entfernter Startpunkt Abhilfe.

- Die Wettkämpfer werden in Startkanälen gemäss ihrer Kategorie zu ihrer Karte „geführt“. Wenn nicht viel Platz zur Verfügung steht und jede Minute gestartet wird, genügen zwei Startkanäle. Dabei ist aber darauf zu achten, dass sich in jedem Kanal pro Minute nur je 1 Teilnehmer befindet. Beispiel gemäss Startzeitenschema in D 2.1: Kanal 1 für Bahn A, B und C, Kanal 2 für Bahn D, E, F. H40 (Bahn B) und D55 (Bahn E) sollten also zum Beispiel nicht im gleichen Kanal sein, weil sie in der gleichen Minute starten.
- Besonders bei schlechter Witterung ist es von Vorteil, wenn der Startraum wettergeschützt ist (Zelt, unter einem Vordach, unter einer Brücke usw.).

Wenn der Start auf einem Weg aufgestellt wird, muss mit durchfahrenden Fahrzeugen gerechnet werden; Uhren, SI-Einheiten usw. deshalb am Wegrand aufstellen, keine Bänder spannen, Kartenbehälter so platzieren, dass sie bei Bedarf entfernt werden können.



Aufgaben Helferin 1:

- Startzeiten vergeben und in Startprotokoll eintragen
- Zeit gemäss (Küchen)Uhr ausrufen und Wettkämpfer in Startkanal bitten

Aufgaben Helfer 2:

- Selbstbedienung der Karten überwachen
- Auslösen des Starts mit Badge kontrollieren

3.4 Kartenabgabe

- Bei Intervallstart erhalten alle Wettkämpfer die Karte mindestens 1 Minute vor dem Start (→ WR Art. 4.7 und D 3.1).
- Grundsätzlich sind alle Teilnehmenden selber verantwortlich, dass sie die Karte mit der richtigen Bahn nehmen oder erhalten. Der Veranstalter muss jedoch gute Bedingungen schaffen, damit dies den Wettkämpfern auch gelingt:

  Bei Selbstbedienung:
  - Startkanäle absperren und Kartenbehälter so anordnen, dass die Wettkämpfer an „ihrer" Karte vorbeikommen (siehe Illustration Start in D 3.3).
  - Selbstbedienung durch Wettkämpfer überwachen.
  - Hin und wieder kontrollieren, ob sich im Behälter noch genügend und die richtigen Karten befinden.

  Bei Abgabe durch Startpersonal:

  - Kartenbehälter übersichtlich anordnen
  - Falls nur die Bahnbezeichnung und nicht die einzelnen Kategorien auf der Karte aufgeführt sind, muss das Startpersonal genau wissen, welche Kategorien auf welcher Bahn fahren (die Wettkämpfer kennen manchmal nur ihre Kategorie).
    → Kategorienübersicht am Start aufhängen!

  Mit einem schriftlichen Hinweis am Start können Diskussionen und Enttäuschungen vermieden werden: *Bitte kontrolliere, ob du die richtige Karte hast!*

4 Ziel

→ WR Art. 4.13

Auf dem Weg zum Ziel muss genügend Raum vorhanden sein, um das Überholen bis zur Ziellinie zu ermöglichen. Wegen Unfallgefahr ist es von Vorteil, wenn die Wettkämpfer auf den letzten Metern vor dem Ziel mit niedriger Geschwindigkeit fahren, d.h. lieber eine flache oder leicht ansteigende Zieleinfahrt als eine abfallende.

Der Weg vom letzten Posten zum Ziel muss nicht ausgeflaggt sein. Die Ziellinie bzw. das Ziel muss jedoch gut erkennbar markiert sein, besonders wenn es unbemannt ist. Als Markierung können ein Zielband oder Fähnchen dienen. Die Pfosten mit den SI-Zieleinheiten müssen auf jeden Fall mit Postenflaggen versehen sein, damit sie von weitem sichtbar sind.

Bei Zeitmessung mit SPORTident wird die Zielzeit durch die Teilnehmer selbst gestoppt, indem die SI-Card (Badge) in die SI-Einheit am Ziel eingeführt wird. Unterlässt ein Wettkämpfer dies, so kann seine Schlusszeit nicht erfasst werden. Die Teilnehmenden sind auf diesen Umstand hinzuweisen (→ Weisungen in Anhang 4).

Bei der Verwendung von SPORTident Air+ (berührungslos) ist es besonders wichtig, dass das Ziel als solches gut erkennbar ist, vor allem auch für Teilnehmende, die ihren Wettkampf noch nicht beendet haben bzw. beenden wollen, da die SIAC bei der Durchfahrt beim Zielposten automatisch abgestellt wird. In erster Linie müssen die Bahnen so geplant werden, dass keine möglichen Routenwahlen beim Ziel vorbeiführen (→ C 3.10 Fairness Bahnlegung). Trotzdem ist es je nach dem empfehlenswert, mit Absperrbändern o.ä. zufällig vorbeifahrende Wettkämpfer am Passieren des Zielpostens zu hindern.

Wenn die Zeitmessung mit SPORTident erfolgt, kann das Ziel theoretisch unbemannt sein. Um allen Eventualitäten vorzubeugen (Diebstahl oder Ausfall der SI-Zieleinheit, Unfälle, usw.) ist es aber von Vorteil, eine Hilfsperson (z.B. Verpflegung) beim Ziel zu haben oder das Ziel in unmittelbarer Nähe des Wettkampfzentrums zu platzieren.

Falls sich das Ziel in der Nähe des WKZ befindet, kann die Zielverpflegung auch erst dort abgegeben werden.

5 Posten

5.1 Postenmaterial

Wenn ein Veranstalter selber über kein Postenmaterial verfügt, kann dies bei einem SPORTident-Anbieter (→ C 6) gemietet werden.

Bei Verwendung von SPORTident erhalten die Postensetzer folgendes Material:

- SI-Einheiten
- Flaggen, Pfosten mit Lochzange
- Konfetti (→ D 5.2)
- Postenzettel (→ Anhang 3)
- Karte mit Posten(netz) und Postennummern

Ein gestohlener Posten ist in jedem Fall ärgerlich. Da eine elektronische Posteneinheit sehr teuer ist (ca. CHF 150 - 200), empfiehlt es sich, jeden Posten mit einem Zettel zu versehen, der auf die Funktion der Posten hinweist und potentielle Langfinger vielleicht abschreckt. Textbeispiele finden sich in Anhang 3.

TIPP: Damit der Postenzettel wetterfest ist, diesen laminieren oder in Plastikhülle stecken. Hülle zukleben, sonst kann der Zettel bei Wind davonflattern!

Um im Falle eines Postendiebstahls rasch reagieren zu können, ist es ratsam, je einen Reserveposten an Start und Ziel (falls bemannt) zu deponieren und jederzeit einen Postensetzer verfügbar zu haben, vor allem wenn sich das Wettkampfgelände nicht in der Nähe des Wettkampfzentrums befindet. → C 5 Material

Zudem ist es nützlich, wenn die Helfer bei Anmeldung, Start und Ziel auch im Besitz einer Karte mit Postennetz sind. → C 10.2 Helfer

5.2 Posten stellen

vor dem Wettkampftag	am Vortag	am Wettkampftag
Postenstandorte markieren	Pfosten mit oder ohne Flagge stellen	SI-Einheiten (und evtl. Flaggen) anbringen, Konfetti streuen

Erläuterungen:

- Postenstandorte markieren
  Da das Postensetzen häufig unter Zeitdruck erfolgt, sollten die Postenstandorte markiert werden, z.B. mit (Kleb)Band oder einem Holzpflock. Sollte zudem ein Posten während eines Wettkampfes einmal gestohlen werden, so ist die Markierung für die Teilnehmer ein zusätzlicher Hinweis (neben den Konfetti), wo der Posten gestanden hat. Markierung beim Posteneinziehen wieder entfernen!

- Pfosten am Vortag stellen
  Dies ist besonders von Vorteil, wenn die Posten mit dem Bike gesetzt werden. Zudem ist es so eher möglich, die Pfosten auch in hartem Boden gut einzuschlagen („Loch“ vorbereiten mit Hammer und Spitzeisen o.ä.).
- Am Wettkampftag
  Wegen Diebstahlgefahr ist es ratsam, die am Vortag gesetzten Pfosten erst wenige Stunden vor dem Wettkampf mit den SI-Einheiten zu versehen. Flaggen, Postenzettel und Konfetti können ebenfalls erst am Wettkampftag angebracht werden.

TIPP: Um Nervenkitzel beim Postenstellen zu vermeiden, sollten unerfahrene Postensetzer das Einklicken der SI-Einheiten vorher üben.

Der Postenstandort ist unbedingt mit Konfetti zu markieren (→ WR Art. 4.10).

Postensetzer instruieren, dass sie einen Posten nur setzen dürfen, wenn sie die Markierung sehen!

Da ein Wettkampf erst gestartet werden kann, wenn alle Posten korrekt stehen, lastet auf den Postensetzern ein grosser Zeitdruck. Eine gute Organisation und Vorbereitung sind in diesem Bereich deshalb besonders wichtig.

6 Sicherheit

Neben einem korrekten technischen Ablauf ist die Sicherheit einer der wichtigsten Punkte bei der Organisation eines Wettkampfes. Ein Veranstalter muss deshalb den Vorkehrungen zur Sicherheit der Teilnehmer und anderen Wegbenützern grösste Aufmerksamkeit schenken.

6.1 Vorbeugende Massnahmen

- Abklären, ob bei Schiessständen geschossen wird oder ob andere Gefahren vorliegen.
- Allfällige Reitställe und andere Wegbenützer (sofern organisiert) informieren.
- Andere Waldbenützer wie Spaziergänger usw. mit Zetteln (→ Anhang 14) auf den Bike-OL hinweisen
- Bahnlegung entsprechend anpassen (→ C 3.9).
- Unumgängliche gefährliche Stellen, wie z.B. ein Graben, im Gelände markieren.
- Die Strecke vom letzten Posten zum Ziel sollte flach oder leicht ansteigend sein – keinesfalls eine Abfahrt (→ D 4 Ziel).
- Notfallnummer der Wettkampfleitung auf Karte drucken → C 2 Karte

6.2 Verkehrstechnische Massnahmen

- Überquerung von stark befahrenen Hauptstrassen
  - Teilnehmer zur Vorsicht mahnen
  - Warnplakate/Triopane aufstellen, d.h. andere Verkehrsteilnehmer wie Autofahrer auf den Wettkampf hinweisen (→ Bild in C 3.9)
  - gefährliche Übergänge bemannen
- Gegenverkehr auf schmalen Strässchen
  - Wettkämpfer anhalten, auf der rechten Seite zu fahren
  - Bewohner im Wettkampfgebiet über Veranstaltung informieren (→ C 11)
- Stacheldrahtzäune auf kartiertem Wegnetz und gespannte Drähte (z.B. rund um Bauernhäuser): Mit Landbesitzer abklären, ob Zäune/Absperrungen geöffnet werden können, sonst z.B. mit gelben Bändern markieren, damit sie gut sichtbar sind. Zäune/Absperrungen nach dem Wettkampf wieder in den Originalzustand versetzen.
- Allgemeine Verkehrsregeln gelten überall, d.h. Rechtsvortritt an Kreuzungen im Wald usw. → Teilnehmer speziell darauf hinweisen.
- Gemäss den Regeln der IOF für Bike-OL hat der bergauffahrende Wettkämpfer Vortritt gegenüber dem bergabfahrenden (wie im Strassenverkehr).

6.3 Vorbereitung auf allfällige Unfälle

- Notfallapotheke muss vorhanden sein
- Eventuell örtlichen Samaritervereine aufbieten
- Telefonnummer des nächsten Arztes/Spitals bereithalten; auf Telefonliste eintragen.
- Szenario bei einem Unfall überlegen: Wohin kann der Verletzte gebracht werden? Wer und was kann den Transport ausführen?
- Je nach Gelände und Wichtigkeit des Wettkampfes kann es nötig sein, im Wettkampfgebiet einen Sanitätsposten zu haben.

6.4 Alarmierung / Meldung / Kommunikation

Bei einem Unfall muss es möglich sein, dass die Helfer am Start oder Ziel oder im Gelände sofort Hilfe herbeirufen können. Diese Aufgabenposten müssen deshalb über Natels oder Funkgeräte verfügen (→ C 10.3 Kommunikation während Wettkampf).

Auf der Karte muss die für den Anlass gültige Notfall-Telefonnummer der Wettkampfleitung aufgedruckt werden (→ C 2 Karte).

6.5 Teilnehmerkontrolle

Es muss zu jedem Zeitpunkt klar sein, wie viele und welche Teilnehmer sich im Wettkampf befinden.

- Startende (→ D 3) und ankommende (→ D 4) Wettkämpfer werden erfasst.
- Teilnehmende in den Weisungen (→ Anhang 4) darauf hinweisen, dass sie sich bei Aufgabe des Wettkampfes unbedingt am Ziel melden bzw. ihre SI-Card auslesen müssen.

7 Schiedsgericht

Gemäss WR Art. 8.1 bestimmt die Bike-OL Kommission für Wettkämpfe im Rahmen des Swiss Cups zwei Mitglieder für das Schiedsgericht. Die Veranstalter werden vor dem Wettkampf informiert, welche zwei Personen diese Aufgabe übernehmen. Zusammen mit einem Vertreter des Veranstalters bilden sie das Schiedsgericht des entsprechenden Anlasses. Das Schiedsgericht ist bei entsprechenden Vorfällen (z.B. Disqualifikation eines Wettkämpfers) beizuziehen!

8 Resultate und Rangverkündung, RouteGadget

8.1 Rangliste

Bei Verwendung von SPORTident wird die Rangliste vom System erstellt.

- provisorische Schnellrangliste / Computerausdruck am Wettkampftag
- Rangliste im Internet (sobald als möglich nach Wettkampfende):
  Bei Wettkämpfen des Swiss Cups muss die Rangliste auf der Website von Swiss Orienteering publiziert werden, damit die Punkte für den Swiss Cup verteilt werden können.
  → http://www.o-l.ch/cgi-bin/results. Diese Publikation kostet Fr. 30.00.

Ranglisten, die auf dem Internet publiziert werden, sollten in jedem Fall die Zwischenzeiten enthalten!

8.2 Rangverkündung

Eine Rangverkündung ist nur bei Schweizer Meisterschaften vorgeschrieben. Es ist darauf zu achten, dass die Rangverkündung in einem würdigen Rahmen stattfindet. Dies kann wie folgt erreicht werden:

- Podest (kann ganz einfach sein, z.B. nur drei Stühle)
- genügend Platz für die Zuschauer
- Anwesenden Presseleuten ist vor der Rangverkündung eine (Kurz)Rangliste auszuhändigen.
- Aufruf der drei Erstklassierten der titelberechtigten Kategorien (→ A 3 Kategorien).
  Möglichkeit zum Fotografieren geben.
- Aufruf der anderen Kategoriensieger und eventuell der Zweit- und Drittklassierten

8.3 Auszeichnungen

- Übergabe von Medaillen nach Absprache mit der Bike-OL Kommission
- eventuell Preise für die Besten und Verlosung von Preisen unter den an der Rangverkündung anwesenden Teilnehmenden

8.4 RouteGadget

In diesem Programm können die Wettkämpfer ihre eigene Route online einzeichnen und vergleichen. Seit der Saison 2011 wird RouteGadget als offizielles Tool von Swiss Orienteering auf der Verbands-Website betrieben.

→ http://solv.ch/de/wettkaempfe/routegadget.html oder
→ www.mtbo-sui.com/routegadget.html

Die Bike-OL Kommission ermuntert die Veranstalter, RouteGadget zu verwenden. Für Details wende man sich im Vorfeld des Wettkampfes direkt an den SPORTident-Anbieter.

E STICHWORTVERZEICHNIS

Begriff	Kapitel	Link, E-Mail Adresse
Anmeldeportal Bike-OL	B 4.1.1	Meieli Sieber: maja.sieber_AT_bluewin.ch http://entry.picoevents.ch
Anmeldeportal go2ol	B 4.1.1	www.go2ol.ch
Anmeldung	B 4	
Ausgaben	C 7.1	
Ausrüstung	A 5	
Ausschreibung	B 2, Anhang 2	
Ausschreibung *Magazine*	B 2.2	http://solv.ch/de/verband/magazin.html
Auswertung mit SPORTident	C 6	
Auszeichnungen	D 8.3	
Bahndaten	C 3.1	
Bahnlegung	C 3	
Bahnlegung Bahn F	C 3.11	
Bewilligungen	C 8	www.mtbo-sui.com/bewilligungen.html
Bewilligungen, Erhebung	Anhang 12	
Checkliste	Anhang 11	
Datum, Festlegung	B 1.1	
Diebstalversicherung	A 6.3	
Einnahmequellen	C 7.3	
Erhebungsblatt Bewilligungen	Anhang 12	
Erläuterungen Bike-OL	Anhang 10	www.mtbo-sui.com/was-ist-bike-ol.html
Fairness	C 3.10, D 3.1	
Feedbackformular	Anhang 11	
Festlegung Datum	B 1.1	
Finanzielles	C 7	
Gelände Langdistanz	C 1.1	
Gelände Mitteldistanz	C 1.1	
Gelände Sprint	C 1.1	
Geländewahl	C 1.1	
Haftpflichtversicherung	A 6.2	

Begriff	Kapitel	Link, E-Mail Adresse
Helfer	C 10, Anh. 7	
Hinweiszettel Waldbenützer	Anhang 14	
Imagepflege	C 11	
Informationen zu Bike-OL		www.mtbo-sui.com
Informationen an Teilnehmer	D 1	
Infrastruktur WKZ	C 4	
Karten	C 2	www.mtbo-sui.com/reglemente--karten.html
Karte, Infos/Weisungen	Anhang 5	
Kartenabgabe	D 3.4	
Kartenhalter	C 12.3, Anh.12	
Kategorien	A 3	
Kategorienübersicht	C 3.1	
Kommission Bike-OL	C 12	stefanpfister_AT_kpmg.com
Kommission, Mitglieder	C 12.4	
Kontakt mit Gemeinden usw.	C 11	
Koordination Swiss Cup		stefanpfister_AT_kpmg.com
Kosten	C 7.2	
Landeigentümer, Brief	Anhang 8	
Langdistanz	C 1.1, C 3.8	
Läufer-Datenbank	B 4.3	http://www.o-l.ch/cgi-bin/solvdb
Magazine Swiss Orienteering	B 2.2	http://solv.ch/de/verband/magazin.html
Material	C 5	
Medienarbeit	C 9	Thomas Bossi: thomas_AT_velbossity.ch
Meldeschluss	B 4.1.2	
Meldung von Wettkämpfen	B 1.2	
Mitglieder Bike-OL Komm.	C 12.4	
Mitteldistanz	C 1.1, C 3.8	
Nachmeldungen	B 4.1.3	
Navigieren (Kartenlesen)	C 3.7	
Newsletter Bike-OL	B 2.2	Redaktion: Thomas Bossi (thomas_AT_velbossity.ch) www.mtbo-sui.com/newsletter.html
OL-Klubs	C 1.2	http://solv.ch/de/downloads-listen/vereine.html

Begriff	Kapitel	Link, E-Mail Adresse
picoTIMING		Meieli Sieber: maja.sieber_AT_bluewin.ch
Posten	D 5	
Posten stellen	D 5.2	
Postenbeschreibung	C 3.4	
Postenmaterial	D 5.1	
Postenzettel	Anhang 3	
Qualitätssicherung	C 12.2	
Rangliste	D 8.1	
Rangliste SOLV-Website		http://www.o-l.ch/cgi-bin/results
Rangverkündung	D 8.2	
Regeln für Teilnehmer	A 4, Anhang 1	
Resultate	D 8	
Richtzeiten	C 3.2	
RouteGadget	D 8.4	http://solv.ch/de/wettkaempfe/routegadget.html www.mtbo-sui.com/routegadget.html
Routenwahl	C 3.6	
Schiedsgericht	D 7	
Schwierigkeitsgrad (Bahnleg.)	C 3.5	
Sicherheit	C 3.9, D 6	
Sieger-Richtzeit	C 3.2	
SPORTident	C 6	www.velpoz.ch, http://vhb.swiss-orienteering.ch
SPORTident Air+ (touchfree)	C 6	Peter Fritschy: airplus_AT_velpoz.ch
SPORTident Anbieter	C 6	http://www.picosoft.ch/indextiming.html
Swiss Cup Bike-OL		www.mtbo-sui.com/swiss-cup.html
Start	D 3	
Startgeld	B 3	
Startliste	D 2	
Startzeiten	D 2	
Streckenlängen	C 3.2	
Support für Veranstalter	C 12.1	
Teilnehmerdaten erfassen	B 4.3	
Teilnehmerkontrolle	D 3.2, D 6.5	
Terminkalender Fuss-OL CH		http://www.o-l.ch/cgi-bin/fixtures

Begriff	Kapitel	Link, E-Mail Adresse
Terminkal. internat. Bike-OL		https://orienteering.sport/mtbo/events-and-results/
Unfälle	D 6.3, D 6.4	
Veranstalterabgaben	C 7.4	
Vermietung von Kartenhaltern	C 12.3, Anhang 13	
Versicherungen	A 6	
Versicherungskarte	C 8.4	
VHB Fuss-OL		http://vhb.swiss-orienteering.ch
Website MTBO Schweiz		Thomas Bossi: thomas_AT_velbossity.ch
Website Swiss Orienteering		Thomas Bossi: wie oben
Weisungen	Anhang 4	
Wettkampfdokumentation	Anhang 12	
Wettkampf-Formen	A 2	
Wettkampfgelände	C 1	
Wettkampfreglement	www.mtbo-sui.com/reglemente--karten.html	
Wettkampfzentrum, Infrastruktur	C 4	
Zeitmessung mit SPORTident	C 6	
Ziel	D 4	

F ANHÄNGE

Anhang 1: Regeln und Pflichten der Wettkämpfer

Anhang 2: Ausschreibung

Anhang 3: Postenzettel

Anhang 4: Weisungen

Anhang 5: Weisungen Karte (Kartensymbole; Was darf ich? Was nicht?)

Anhang 6: Informationen für Einsteiger/innen

Anhang 7: Helfer

Anhang 8: Brief an Landeigentümer

Anhang 9: Erläuterungen Bike-OL

Anhang 10: Checkliste / Feedbackformular

Anhang 11A: Infos zur Vermietung der Kartenhalter

Anhang 11B: Kontrollblatt Ausleihe Kartenhalter

Anhang 12: Hinweiszettel für andere Waldbenützer

Herausgeberin des Veranstalterhandbuches Bike-OL ist die Bike-OL Kommission.

Autoren:

Beat Schaffner	Kapitel ‚Medienarbeit'
Markus Stappung	Kapitel ‚Bewilligungen'
David Hayoz	Anhang 6
Ursula Häusermann	restliche Kapitel und Anhänge Redaktion (bis Ende 2021) und teilweise Überarbeitung 2020/21
Christian Eglin	Redaktion (ab Januar 2022)