



© Alpenverein

# LEHRPLAN

Übungsleiter Mountainbike

***Gender -Hinweis***

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Dokument auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung (z.B. Teilnehmerin / Teilnehmer) verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung. Der Ausdruck „Teilnehmer“ wird im Lehrplan mit TN abgekürzt und bezieht sich auf männliche und weibliche Teilnehmer am Übungsleiterkurs.*

# 1. Bildungsziel

Der Übungsleiter Mountainbike ist ein erfahrener Bergradfahrer, der über die Kompetenzen verfügt, Gruppen ehrenamtlich auf selbst gewählten Mountainbiketouren verantwortungsvoll und risikobewusst zu führen, sowie bei Notfällen auf Touren effizient Hilfe zu leisten. Der Übungsleiter Mountainbike ist zudem in der Lage, Einsteigern und Leicht-Fortgeschrittenen grundlegende Fertigkeiten zur freudvollen und risikobewussten Ausübung des modernen Bergradfahrens zu vermitteln. Der Schwerpunkt der Ausbildung zum „Übungsleiter Mountainbike“ liegt primär im Bereich Führungskompetenz- und Methodenkompetenz.

Umfang der Ausbildung: mind. **68 Unterrichtseinheiten** (UE) an 6 Tagen.

## 2. Voraussetzungen

- Grundsätzliche motorische Fähigkeiten wie Balance, Koordination und Kondition zum sicheren Bewegen eines Fahrrades auf befestigten und unbefestigten Straßen, Wegen und Steigen im öffentlichen Umfeld (andere Verkehrsteilnehmer), auf gebauten Bikesport-Anlagen (Bike-Parks) sowie im Wald und alpiner bzw. hochalpiner Bergnatur.
- Eigenkönnen: Sicheres Beherrschen des Bikes in verschiedenen Fahrsituationen (Straßenverkehr, Forststraße, Wegen). Kontrolliertes Fahren auf Single Trails (Singletracks) mit Wurzelpassagen und niedrigen Stufen (Schwierigkeit bis S2 der Singletrail-Skala). Die Bodenbeschaffenheiten variieren und reichen von Wiesenuntergrund, losem Schotter, Wald- und Wurzelböden bis hin zu vereinzelt steinigten Abschnitten.
- Ausdauer und Fitness: Mountainbike-Touren mit 800 bis 1200hm ohne Anzeichen von Erschöpfung und genügend Konditionsreserven um geistig und körperlich in der Lage zu sein, eine (anspruchsvolle) Abfahrt sicher absolvieren zu können.
- Mindestalter 16 Jahre.

## 3. 3 Stufen des Kompetenzerwerbs

Die Handlungsdimension, d.h. die **Lernstufe** auf der die Teilnehmer den Inhalt eines Lernergebnisses erwerben sollen, sind durch die Buchstaben (V), (A) und (L) gekennzeichnet. Dabei kennzeichnet die Lernstufe:

### (V) „Verstehen“

- Sinn erfassen und begreifen
- Bescheid wissen über ...

Voraussetzung für diese Lernstufe ist „wissen“ bzw. Wissen verstehen.

### **(A) „Anwenden“**

- Fakten interpretieren, relevantes Wissen abrufen und auf etwas übertragen
- Erlernte Tools verwenden, zB mit modernen Planungswerkzeugen arbeiten können.

Voraussetzung für diese Lernstufe ist „verstehen“.

### **(L) „Lehren“**

- Bestehendes Wissen sinngemäß weitergeben können
- Fertigkeiten auf Sektionstouren oder Schulungen vermitteln und Übungen anleiten können.

Die zu erreichende Kompetenzstufe (V, A und L) ist den nachfolgenden Lehrplaninhalten zugefügt. Die gewählte Arbeitsform hängt von den Inhalten ab und wird in Kleingruppenarbeit, praxisorientierten Übungen, Präsentationen, Vorträgen und Lehrauftritten organisiert.

## 4. Lehrziele & Methodik

### 4.1. Übersicht

Thema	Übungseinheiten (UE)
Tourenplanung	6
Mensch & Gruppe	2
Orientierung	4
Wetter	1
Ausrüstung	6
Bike-Mensch Einstellungen	2
Fahrtechnik	19
Führungsverhalten / Gemeinsam unterwegs	18
Pannenhilfe und Bike-Wartung	4
Rechtliche Situation & Versicherung	2
Lehrauftritte	4
<b>Summe</b>	<b>68</b>

### 4.2. Tourenplanung [6 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- kann eine Tourenplanung mit dem 4 Phasenmodell durchführen und in der Praxis anwenden (A)
- kennt die Schlüsselfragen für die Tourenplanung bei Mountainbike-Touren und kann in seiner Leitungsfunktion Fragen lösen und hat Handlungskompetenz (A)
- Kennt e-Bike spezifische Fragestellungen und kann in der Tourenplanung darauf eingehen (Akku-Management, Schieben/Tragen, Akku-Schlüssel, Lade-Möglichkeiten, Ersatz-Akku) (A)
- kann aus Internet und Führerliteratur eine den Verhältnissen und der Gruppe angepasste Tour auswählen und ausarbeiten (A)
- kann auf Grundlage des Wetterberichts, der topografischen Karte und der Informationen aus Internet und Führerliteratur eine den (A)

Verhältnissen und der Gruppe angepasste Tour auswählen und ausarbeiten

- kann eine vollständige und klare Ausschreibung zu einer Sektionstour (Bike) verfassen und eine Tourenvorbesprechung leiten und moderieren. (A)
- kann die Möglichkeiten von [alpenvereinaktiv.com](http://alpenvereinaktiv.com) zur Planung von Bike-Touren nützen (A)
- kennt die gängigen Schwierigkeitsbewertungen bei Mountainbike - Touren (Singeltrail-Skala) und kann diese im Gelände auch gut einschätzen (A)

## Methodik

- [Indoor/Gruppe]
  - Konkrete Tourenplanung (je 2 TN) mithilfe von Karte, Internet und des Tourenplanung-Formulars Mountainbike

## 4.3. Mensch und Gruppe [2 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- weiß um die Vorteile kleiner bzw. Nachteile großer Mountainbike-Gruppen (A)
- Er kennt die ÖAV-Empfehlung zur maximalen Größe von Mountainbike-Gruppen (6 +1) (V)
- kann Entscheidungen und führungstaktische Maßnahmen klar und unmissverständlich kommunizieren (A)
- weiß um den Einfluss von psychologischen/gruppendynamischen Prozessen auf Risikobereitschaft, Entscheidungen und Verhalten (V)
- kennt die Gruppendynamischen Phänomene und „psychologischen Gefahrenzeichen“ und kann diese durch Selbstreflexion erkennen und einer gefährlichen Risikoentwicklung entgegenwirken (A)
- kennt die Führungs-technischen Maßnahmen und Besonderheiten, welche die Leitung einer Mountainbike-Gruppe (auch gemischte Gruppen mit klassischen MTBs und Pedelecs), erfordern (A)

## Methodik

- [Outdoor/Gruppe]
  - Die geistig-physische Situation der einzelnen Teilnehmer erkennen und einschätzen
  - Verschiedene Führungssituationen in der Gruppe durchspielen

## 4.4. Orientierung [4 UE]

### 4.4.1. Karte

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt die wesentlichen Merkmale einer topografischen Karte und dazugehörige Grundbegriffe wie z.B. Deklination, Relief, Legende oder Maßstab (V)
- Standortbestimmung mit Karte (A)
- kennt das Angebot von Karten in [alpenvereinaktiv.com](http://alpenvereinaktiv.com) (V)

Methodik

- **[Indoor/Gruppe]**
  - Vermittlung der Kartengrundlagen in der Gruppe („Karten-Tisch“)
  - Standortbestimmung Theorie
  - Konkrete Tourenplanung mit Verwendung der Karte
- **[Outdoor/Gruppe]**
  - Verschiedene Orientierungsaufgaben auf Tour
  - Standortbestimmung Praxis

### 4.4.2. GPS, Smartphone und Computer

Der Teilnehmer (TN) ...

- kann die App **alpenvereinaktiv.com** und weitere Routing fähige Apps zur Orientierung auf Tour benützen (A)
- kann Touren und Kartenausschnitte downloaden und offline verfügbar machen (A)
- kennt Möglichkeiten, sein Smartphone energiesparend einzustellen (A)
- kann mit einem modernen GPS oder GPS-fähigem Smartphone navigieren (A)
- kann seinen Standort mit einer App am Smartphone bestimmen und weiß über die verschiedenen Koordinaten-Systeme zum Übermitteln von Standort-Informationen bescheid (A)
- kennt die Besonderheiten der Outdoor-Navigation beim Führen von MTB-Gruppen (A)

Methodik

- **[Indoor/Gruppe]**
  - App-Funktionen (Menü) vorstellen
  - Kartenausschnitte downloaden
- **[Outdoor/Gruppe]**

- Im Gelände wird die App von **alpenvereinaktiv.com** (oder Alternativen) zur Standortbestimmung verwendet
- Auf Tour wird das GPS / das Smartphone in verschiedenen Modi (Standort, Routing, ...) verwendet

## 4.5. Wetter [1 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt Informationsquellen für zuverlässige (Berg-)Wetter-Prognosen in Österreich (L)
- kann einen Wetterbericht lesen, verstehen und auf die entsprechende Tour anwenden (A)
- kennt den „Alpenverein-Wetterdienst“ in **alpenvereinaktiv.com** bzw. **alpenverein.at** (A)
- weiß um die Wichtigkeit stabiler Wetterverhältnisse Bescheid (V)
- kennt die Gefahren von Sonne und Strahlung und die Anzeichen von Gewitterbildung (V)

### Nicht -Lernziele

- Physikalische/geodynamische Prozesse und Abläufe

### Methodik

- **[Indoor/Gruppe]**
  - Wetterberichte aus verschiedenen Quellen einholen und vergleichen
- **[Outdoor/Gruppe]**
  - Wetterprognose und tatsächlichen Wetterverlauf vergleichen, laufende Beobachtung

## 4.6. Ausrüstung [6 UE]

### 4.6.1. Allgemeine Ausrüstungskunde

Der Teilnehmer (TN) ...

- ist sich seiner Vorbildfunktion in punkto Ausrüstungsverwendung bewusst (V)
- kann verschiedenen Kategorien und Typen von Bikes zur jeweiligen Nutzungsart des Bikes eine Ausrüstungsempfehlung abgeben (L)
- kennt die praxisnahen Ausrüstungsgegenstände für Bike-Touren und kann diese in seiner Funktionalität erklären und erläutern (Rucksack, Tools, Pannenhilfe, Erste Hilfe) (L)
- kennt die Funktionsweisen von Komponenten, Fahrwerks- und Antriebssystemen eines modernen Mountainbikes und Pedelecs (V)



- Erkennt sicherheitsrelevante und technische Probleme bei einem Mountainbike (V)

#### Methodik

- **[Indoor/Outdoor/Gruppe]**
  - Vorzeigen und Erklären / Anwenden der einzelnen Ausrüstungsgegenstände

### 4.6.2. Bekleidung und Schutzausrüstung

Der Teilnehmer (TN) ...

- ist sich seiner Vorbildfunktion in punkto Ausrüstungsverwendung bewusst (V)
- kennt die Vorteile einer funktionellen Radbekleidung und kann diese auch erläutern (L)
- verwendet eine moderne Schutzausrüstung und kann die praxisnahe Anwendung dieser vermitteln und weitergeben (A)

#### Methodik

- **[Indoor/Outdoor/Gruppe]**
  - Vorzeigen und Erklären / Anwenden der einzelnen Ausrüstungsgegenstände

### 4.7. Bike / Mensch – Einstellungen [2 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt die Grundregeln zur Größenbestimmung eines Fahrradrahmens und erkennt ob Rahmen zur Körpergröße des Nutzers passt (V)
- erkennt falsche Sitzpositionen und kann kleinere Anpassungen von Sitzposition, Fußstellung, Sattel, Vorbau und Lenker erklären und durchführen (A)
- versteht Reifendruck und die Basics (Zug- und Druckstufe) eines modernen Fahrwerksystems (Dämpfer, Gabel) und kann ein grobes Setup (Luftdruck, SAG Einstellung, Rebound) durchführen (A)
- kennt die Notwendigkeit eines Bike-Checks vor Übungs-, Tourstart und kann diesen vollständig anleiten (Vorder-, Hinterbremse, Steuersatz, Gabelschaft/Vorbau, Reifen, Naben, Schnellspanner, Steckachse, Rahmen) (A)
- Er erkennt Probleme oder Beschädigungen, welche die Fahruntüchtigkeit eines Bikes aufzeigen (A)

- kann sicherheitsrelevante Ausrüstungsgegenstände und Radfunktionalitäten strukturiert abfragen und somit eventuelle Mängel aufdecken und beheben (L)

#### **Nicht Lernziele**

- Gabel- und Dämpferservice erläutern, Service bei Hydraulikbremsen erläutern

#### **Methodik**

- **[Indoor/Outdoor/Gruppe]**
  - Vorzeigen und Erklären / Anwenden der einzelnen Ausrüstungsgegenstände und Anleiten eines Bike-Checks

## **4.8. Fahrtechnik [19 UE]**

Der Teilnehmer (TN) ...

- wählt einen sicheren Übungsraum und kann einen Übungsrahmen aufspannen, welcher für einen Lernerfolg förderlich ist (A)
- kann die grundlegenden Fahrtechniken (Grundposition, Uphill- und Downhill, Balance, Bremsen, Anfahren am Berg, Schalten, nach hinten Absteigen, Kurventechnik, Hindernisse überwinden) klar und verständlich kommunizieren, vorzeigen und erklären (A)
- kann eine Fahrtechnikübung nach einem methodischen Konzept anleiten, beobachten und analysieren (A)
- gibt seinen Teilnehmern positives Feedback zur Übung und sichert somit einen nachhaltigen Lernerfolg (A)

#### **Methodik**

- **[Outdoor/Gruppe]**
  - Vorzeigen, erklären, anleiten und Rückmeldung bei Fahrtechnikübungen geben

## **4.9. Führungsverhalten / gemeinsam unterwegs [18 UE]**

### **4.9.1. Begrüßung und Ausrüstungskontrolle**

Der Teilnehmer (TN) ...

- versteht, dass die Führung einer Mountainbike-Gruppe klares Leading benötigt. (V)
- versteht die Herausforderung der Führung bei erhöhter Fortbewegungsgeschwindigkeit, die fehlende direkte Eingriffsmöglichkeit sowie die Notwendigkeit der Kompetenz der Kunden (V)

- Kennt die relevanten Inhalte und Handlungen der drei wesentlichen Bereiche zu Material, Fortbewegungs-Geschwindigkeit und dem Faktor Mensch. (V)
- kann sicherheitsrelevante Ausrüstungsgegenstände strukturiert abfragen und somit eventuelle Mängel aufdecken und beheben (L)
- kennt die Notwendigkeit eines Bike -Checks vor Übungs- und Tourstart und kann diesen vollständig anleiten (Vorder-, Hinterradbremse, Steuersatz, Gabelschaft/Vorbau, Reifen, Naben, Schnellspanner, Steckachse, Rahmen, Motor-Funktionalität, Bedieneinheit, Akku) (A)

#### Methodik

- [Outdoor/Gruppe]
  - Der Teilnehmer übernimmt im Rahmen immer wieder Führungs- und Leitungsaufgaben (Lehrauftritte). Trainer geben nach jeder Aufgabe Feedback.

### 4.9.2. Führungsverhalten unterwegs

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt den Lebenszyklus von Gruppen und hat ein Basiswissen in Gruppenbildung und Gruppensteuerung (V)
- hat eine Vorstellung von Rollen, Positionen, Werten und Rangdynamik innerhalb seiner Gruppe (V)
- er kennt und erkennt unpopuläre Positionen und hat Kommunikationskompetenz um schwierige Charaktere in die Gruppe einzubinden (A)
- erkennt die Lage und Situation (Umgebung, Anforderung) und kann situativ einen Wechsel des Führungsstils durchführen (A)
- führt eine Gruppe risikobewusst und kann typische Gefahrenquellen aufgrund Gruppendynamischer Prozesse erkennen und steuern (A)
- weiß über die unterschiedlichen Gegebenheiten bei der Führung von klassischen MTB-Gruppen, reinen Pedelec-Gruppen oder gemischten Gruppen Bescheid (Akku-Management, Trage-/Schiebepassagen, Leistungs-Unterschiede, uvm) (A)
- erkennt Abweichungen von den geplanten Gegebenheiten und kann darauf reagieren (A)

#### Methodik

- [Indoor/Gruppe]
  - Präsentation und Diskussion zum Thema Mensch und Gruppe, eigenständige Tourenplanung insbesondere mit Augenmerk auf Alternativziele.
- [Outdoor/Gruppe]

- Diskussion und Bewusstmachen aller Planungselemente, eigenständige Führung, Feedback.

## 4.10. Pannenhilfe und Bike -Wartung [4 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt die praxisnahen Ausrüstungsgegenstände für Bike-Touren und kann diese in seiner Funktionalität erklären und erläutern (Rucksack, Tools, Pannenhilfe, Erste Hilfe) (L)
- kennt die Funktionsweisen von Komponenten, Fahrwerks- und Antriebssystemen eines modernen Mountainbikes und Pedelecs (V)
- erkennt sicherheitsrelevante und technische Probleme bei einem Mountainbike (A)
- erkennt eine behebbare Panne auf Tour und verfügt über die Reparatur-Kompetenz (Mantel und Schlauchbeschädigung, Bremsbeläge, Bremssattel, Kettenriss, Schaltungsprobleme, Lenkerspiel, Steuersatz, Speichenriss, Achter) (A)
- erkennt die Grenzen der Pannenhilfe auf Tour (A)
- unterscheidet zwischen Bikepflege bzw. Bikewartung (persönlich) und Service (Fachmann) (A)

### Nicht -Lernziele

- Detailwissen zu allen Wartungs- und Servicefragen rund ums Bike. Verweis auf Fachmann.
- Die Vermittlung von technischem Detailwissen

### Methodik

- [Indoor/Outdoor/Gruppe]
  - Vorzeigen und Erklären / Anwenden von einzelnen Pannenhilfen

## 4.11. Rechtliche Situation & Versicherungsfragen für UEL MTB [2 UE]

Der Teilnehmer (TN) ...

- kennt den kostenlosen Service „Notfall-Hotline“ des Alpenvereins und die damit verbundenen Leistungen und er weiß, wann und wie er diesen für sich aktivieren kann (V)
- versteht, dass straf- und/oder zivilrechtliche Haftungsansprüche an seine Person nur dann bestehen, wenn ihm „fahrlässiges“ Verhalten nachgewiesen werden kann (V)
- weiß, dass alle ÖAV-Tourenführer (bzw. alle Funktionäre) haftpflicht- und rechtsschutzversichert sind und ihm somit auch bei (A)

nachgewiesener Verletzung seiner Sorgfaltpflicht kein persönlicher, finanzieller Schaden bei einer zivilrechtlichen Schuldsprechung entsteht

- ist sich darüber im Klaren, dass die Haftpflichtversicherung nicht gegen die Folgen einer strafrechtlichen Verurteilung schützt und es dabei zur Freiheitsstrafe bzw. einer Geldstrafe in Form von Tagessätzen kommen kann. Diese richten sich nach den individuellen Einkommensverhältnissen und liegen zwischen € 4 und € 5.000; (V)
- weiß über die rechtliche Situation für den Mountainbike -Sport in Österreich Bescheid und entscheidet selbstständig welche Gesetzesübertretung für ihn vertretbar ist (V)
- kennt die groben Inhalte des Forstgesetzes zum Befahren von Waldwegen, die Ödland-Thematik und insbesondere die Begriffe der „Besitzstörung“ und „Unterlassung“ (V)
- kennt die für ihn wesentlichen Versicherungsleistungen des Alpenvereins und weiß, wo es Detailinformationen dazu gibt (V)
- Versteht die rechtlichen Rahmenbedingungen zu den verschiedenen Pedelec-Typen (EU-Normen zum Thema Pedelec) (V)
- versteht die Rolle und den Auftrag der Alpinpolizei, nach einem Bergsportunfall die Fakten zu erheben und den Sachverhalt darzustellen (V)
- weiß, wie er sich gegenüber der Alpinpolizei verhalten soll und er kennt die Empfehlung des ÖAV, nicht unmittelbar nach einem Unfallereignis die behördliche Einvernahme durch die Alpinpolizei zu absolvieren (L)
- versteht die juristischen Fachbegriffe „Fahrlässigkeit“, „Kausalität“, „Maßfigur“, „Einlassungsfahrlässigkeit“, „Auswahlverschulden“ und „Verkehrsnorm“. Wesentliche Unterschiede zwischen „Strafrecht“, „Zivilrecht“ und „Verwaltungsrecht“ sind dem TN bekannt (V)

#### **Nicht -Lernziele**

- Detailwissen zu allen Versicherungsleistungen des ÖAV
- Die Vermittlung von juristischem Detailwissen

#### **Methodik**

- [Indoor/Plenum]
  - Variante 1: Präsentation „Rechts- und Haftungsfragen für UEL MTB“ (Powerpoint-Präsentation) mit anschl. Diskussion
  - Variante 2: FAQs oder Fallbeispiele gemeinsam durcharbeiten

## **4.12. Lehrauftritte [4 UE]**

Am letzten Kurstag finden Lehrauftritte in Form eines Stationsbetriebs statt, in dem zentrale Elemente wiederholt und geübt werden können. Die Teilnehmer erhalten über ihre Leistung unmittelbar ein Feedback.

Folgende Themen werden im Zuge von Lehraufritten/Wiederholung nochmals behandelt. Unklarheiten werden an dieser Stelle noch bereinigt. Das präsentieren vor der Gruppe wird geübt.

- Warm-up Spiele
- Grundposition Bergauf / Bergab / Aktivposition
- Bremsen
- Absteigen im Gelände
- Balance und Koordination
- Hindernisse überwinden (aufwärts, abwärts)
- Anfahren am Berg
- Reparatur on Tour
- Pedelec-spezifischer Lehrauftritt

## 5. Anhang - Fahrtechnik

Mit der richtigen Technik könnt ihr nicht nur eure Grenzen ausloten, es ermöglicht euch auch, den Fahrspaß mit mehr Sicherheit zu genießen. Bevor ihr euch allerdings Hals über Kopf in die Übungen hineinSTÜRZT, beachtet bitte folgende Empfehlungen:

Führt einen genauen Bike-Check vor Übungs- und Fahrtantritt durch. Nicht funktionierende Bremsen, ein lockerer Lenker oder Steuersatz kann zu fatalen Unfällen führen. Sicherheit sollte immer an erster Stelle stehen. Auch die Wahl der richtigen Unterstützungsstufe beim E-MTB sollte man berücksichtigen.

Übungen starten immer in der Grundposition. Wer sich fahrtechnisch weiterentwickeln möchte, studiert Bewegungsabläufe im leichteren Gelände ein um sie dann in komplexerem Terrain umzusetzen.

Flatpedale mit Pins und den dazu passenden Schuhen mit weicher Sohle sind aus unserer Erfahrung am sinnvollsten. Bei vielen Übungen ist es absolut notwendig sehr schnell vom Pedal Ab- oder Aufsteigen zu können. Eine Verzögerung beim Ein- bzw. Ausklicken kann zu einem Sturz führen. Ein weiterer Grund sich für Flatpedale zu entscheiden, ist das richtige Erlernen von grundlegender Fahrtechnik (zb Anheben des Hinterrades). Beherrscht man die Übungen mit Flatpedalen, so sind diese mit Klickpedalen ein reines Kinderspiel.

Die Auswahl eines angemessenen Übungsplatzes gehört zu jedem guten Fahrtechniktraining. Ein geräumiger, ebener Schotterplatz abseits vom Straßenverkehr bietet eine optimale Übungsfläche.

Das richtige Übungsmaterial kann über Erfolg oder Niederlage entscheiden. Oftmals reichen kleine Äste, Kreidestriche, Hütchen oder Schnüre um Hindernisse darzustellen.

Größere Herausforderungen können nicht nur zu Stürzen führen, sondern auch das Erfolgserlebnis trüben.

Protektoren sind bei jeder Fahrtechnikeinheit unverzichtbar. Bei vielen dieser Übungen braucht ihr reichlich Erfahrung und Gefühl um einen Sturz zu vermeiden. Helm und Handschuhe gehören somit zur absoluten Minimalausrüstung. Aus langjähriger Erfahrung empfehlen wir zusätzlich Schienbein- und Ellenbogenschoner. Wer schon einmal das Pedal oder einen Ast auf das Schienbein schlug oder sich den Schotter aus dem Ellenbogen gezogen hat, weiß warum. Ein Rückenpanzer kann durch einen Rucksack ersetzt werden. Harte oder spitze Gegenstände müssen davor aus dem Rucksack entfernt werden.

Sattel ganz rein bei den abfahrtsrelevanten Techniken. Die Sattelstütze bleibt immer so tief wie möglich. Dies ist absolut notwendig, um das Bike unter sich frei bewegen zu können und um beim Absteigen schnell hinter das Rad zu gelangen. Auch was die Bergauf Techniken mit dem E-Bike angeht, ist es sehr oft von Vorteil aus Gründen der Beweglichkeit und des Schwerpunkts den Sattel abzusenken.

## 5.1. Grundposition

Die Grundposition ist jene Haltung aus der ihr euch am schnellsten in jede andere Position begeben könnt. Verwendet sie immer, wenn ihr auf einem Forstweg bergab oder einem sehr leichten Weg unterwegs seid. Es ist eine entspannte Haltung, die eure Oberschenkel entlastet. Die nachfolgenden Fahrtechnikübungen basieren alle auf der Grundposition.

Die Kurbeln stehen waagrecht, sodass das Körpergewicht gleichmäßig auf beide Beine verteilt ist. Stellt euch vor, ihr habt ein Pendel, das aus eurem Bauchnabel direkt in die Mitte des Tretlagers reicht.

Die Knie sind leicht angewinkelt und nicht überstreckt, die Ellenbogen etwas gebeugt und nach außen gedreht. Um das krampfhaftes Festhalten am Lenker zu vermeiden, könnt ihr versuchen eine hohle Hand zu machen. Je lockerer ihr in den Armen, Schultern und Händen bleibt, desto besser können Unebenheiten abgefedert und kontrolliert werden. Der Zeigefinger liegt immer auf den Bremshebeln und euer Blick geht gerade aus auf den Trail. Wenn die Oberschenkel nicht schmerzen und ihr weder am Lenker zieht noch euch daran abstützen müsst, habt ihr die richtige Position gefunden.

- # Pedale parallel
- # Knie gestreckt
- # Schwerpunkt über dem Tretlager
- # Oberkörper leicht gebeugt
- # Arme locker
- # Ellbogen nach außen
- # Lenker locker umfassen
- # Zeigefinger liegen auf den Bremshebeln
- # Blick weit voraus auf den Trail

## 5.2. Bergauf fahren

Beim bergauf Fahren befinden wir uns nicht in der Grund- sondern in der Sitzposition am Sattel. Der Oberkörper ist je nach Steilheit des Geländes nach vorne gebeugt und die Ellenbogen zeigen nach innen bzw. unten um einen möglichst effizienten Kraftschluss im Oberkörper zu erzielen. Die sogenannte Kletterposition. Durch den nach vorne geneigten Oberkörper würde das gedachte Pendel am Bauchnabel aufgrund der Geländeneigung immer noch direkt über dem Tretlager sein - der Schwerpunkt stimmt also. Je steiler das Gelände wird, desto weiter muss der Körperschwerpunkt nach vorne verlagert werden um das Vorderrad am Hochkommen zu hindern. Wird das Gewicht am Hinterrad allerdings zu gering, verliert man die Traktion und rutscht durch. In steilem Gelände mit losem Untergrund gilt es folglich, eine Balance zwischen Druck am Hinterrad und Kletterposition zu finden.

## 5.3. Bergab fahren

Auf moderaten Forststraßen ist ein Abfahren im Sitzen möglich, besonders mit vollgefederten Bikes kann dies gut zum Entlasten der Beinmuskulatur genutzt werden. Ansonsten bleibt man in der bewegungsbereiten Grundposition, Blick immer einige Meter voraus gerichtet. In steileren oder technisch schwierigeren Abfahrten muss das Körpergewicht nach hinten verlagert werden. Wichtig dabei ist ein möglichst weit eingefahrener Sattel um Bewegungsspielraum zu schaffen. Aus der Grundposition bewegt man seinen Körper hinter den Sattel und macht dabei die Arme lang (nicht durchstrecken). Die offene Beinstellung bleibt erhalten, um Platz für seitliche Bewegungen des Rades zu haben. Je nach Steilheit geht man weiter in die Knie. Der Hinterrad wandert dadurch weiter zurück bzw. unten in Richtung Hinterrad. Eine derartige Extremposition ist allerdings nur bei sehr steilen und technischen Passagen sinnvoll. Man verliert, vor allem bei höheren Geschwindigkeiten, aufgrund des fehlenden Gewichts am Vorderrad leicht die Kontrolle und das Bike wird schwierig zu steuern.

## 5.4. Balance

Nicht nur in schwierigen und langsamen Passagen braucht man viel Gleichgewicht, eine gute Balance ist Grundvoraussetzung für die Sicherheit am Bike. Es gibt zahlreiche Übungen die Spaß machen und ohne weiteres in den Alltag eingebaut werden können. Am E-Bike unbedingt eine geringere Motorunterstützung wählen.

### Schneckenrennen

Rollt in der Grundposition von einer Startlinie so langsam ihr könnt ohne den Fuß abzusetzen bis zu einer definierten Haltelinie. Der oder die Letzte hat gewonnen.

### Standhilfe

Sucht euch eine Wand oder großen Stein im Gelände. Fahrt zuerst im 45° Winkel ran, drückt das Vorderrad gegen das Hindernis und versucht die Balance zu halten. Wenn das gut gelingt, fahrt gerade aus auf das Hindernis zu und wiederholt die Übung.

### Wer steht am längsten



Jeder balanciert in einem, der Gruppengröße angepassten und abgegrenzten Spielfeld am Bike solange es geht. Wer Bodenkontakt hat, scheidet aus - kann aber außerhalb des Spielfeldes weiterüben. Durch den gezielten Einsatz der Bremsen, kann die Balance optimiert werden. Blockiert die Bremsen und drückt mit dem vorderen Bein in das Pedal. Das Bike soll sich unter euch frei bewegen können, die Knie und die Hüften helfen beim Balancieren – Knie weg vom Sattel oder Oberrohr. Sobald ihr das Gleichgewicht verliert, öffnet leicht die Bremsen und versucht durch minimales Rollen wieder in die Balance zu kommen.

Alle Übungen können auch am Stadtrad vor einer roten Ampel trainiert werden. Je weiter der Blick voraus geht, desto besser gelingt's.

## **5.5. Richtig Bremsen**

Um effektiv und gezielt bremsen zu können braucht ihr sehr viel Übung und vor allem Erfahrung. Je nach Untergrundbeschaffenheit, Witterung und Material ändert sich das nötige Bremsverhalten. Versucht euch an den richtigen Bremsvorgang langsam heran zu tasten.

Die effektivere Bremse ist die Vordere. Beim Bremsen liegen nur die Zeigefinger entspannt am äußersten Punkt der Bremshebel, die anderen Finger umfassen den Lenker.

### **5.5.1. Verzögern der Hinterradbremse**

Bei dieser Übung umgreifen alle Finger der Vorderbremse den Lenker. Der Vorderbremshebel wird nicht berührt. Wenn ihr die Bremse zu fest zieht, verliert der Hinterreifen seine Traktion und kommt ins Rutschen bzw. Schleudern. Versucht deshalb ein Gefühl für das Schleifen der Bremse zu bekommen. Definiert eine Linie ab der ihr zu bremsen beginnt, fahrt ca. 10 m davor an und rollt in der Grundposition bis dorthin. Ab diesem Punkt beginnt ihr mit dem Bremsen.

Achtet darauf, dass eure Hinterradbremse bestmöglich verzögert, ohne zu Blockieren. Je nach Hersteller werdet ihr ein Schleifen, Glucksen oder leichtes Quietschen hören können, an dem ihr euch orientieren. Versucht so schnell es geht und ohne blockierten Hinterrad zum Stillstand zu kommen. Habt ihr die Schleifbremsung optimiert, sucht euch einen anderen Untergrund – Schotter, Wiese, Waldboden – und wiederholt die Übung. Ihr werdet sehen, dass sich das Bremsverhalten mit wechselndem Untergrund stark ändert.

### **5.5.2. Verzögern der Vorderbremse**

Stellt euch neben das Bike, legt beide Hände an den Lenker und drückt kräftig die Vorderbremse. Das Hinterrad soll sich nach oben bewegen, das Rad steht nun nur noch auf dem Vorderrad, der Sattel lehnt an eurer Hüfte. Versucht durch ein gefühlsvolles Öffnen der Vorderbremse langsam und gleichmäßig euer Rad nach vorne zu schieben. Das Hinterrad bleibt dabei auf gleicher Höhe in der Luft. Mit dieser Übung, die ihr wieder

auf verschiedenen Untergründen versuchen sollt, bekommt ihr ein Gefühl für das Verzögern eurer Bremse.

### **5.5.3. Absenken des Körperschwerpunktes**

Ein essentieller Punkt beim sicheren Bremsen ist die richtige Verlagerung des Körperschwerpunktes und das Timing. Das Bremsen und die Änderung des Schwerpunktes sollten als eine fließende Bewegung stattfinden. Sobald die Vorderbremse zum Einsatz kommt werdet ihr merken, dass euch das Rad nach vorne abwerfen will. Je steiler das Gelände bergab geht, umso größer ist das Gefühl nach vorne über den Lenker zu stürzen. Um dies zu verhindern müsst ihr aktiv dagegen Arbeiten.

Angepasst an die Intensität des Bremsvorgangs verlagert ihr euren Schwerpunkt nach unten und hinten. Der Oberkörper wandert dabei nach unten und eure Knie winkeln sich - wie beim Kniebeugen machen – ab. Die Arme stützen sich am Lenker ab und wirken der Bewegung nach vorne entgegen. Die Hüfte wird gebeugt und euer Po rutscht leicht hinter den Sattel. Wie beim bergab Fahren müsst ihr darauf achten, dass ihr nicht komplett auf Höhe der Hinterradnabe wandert, da sonst die Traktion und Kontrolle über das Vorderrades verloren geht. Arme und Beine sind zusätzliche Federelemente, die den Stoß abfangen müssen. Durch ein weiches Einfedern und eine darauffolgende Anspannung eurer Arme und vor allem seitlicher Oberkörpermuskulatur kann die abrupte Energie der Bremsung gut abgefedert werden.

### **5.5.4. Bremsen**

Nun fügt diese 3 Übungen zusammen. Beide Zeigefinger liegen auf den Bremshebeln, ihr fahrt in der Grundposition an und beginnt bei der Haltelinie zu bremsen. Beide Bremsen beginnen zu verzögern, gleichzeitig senkt ihr euren Körperschwerpunkt nach unten hinten und federt mit euren Beinen und Armen die Bremsenergie ab. Sobald ihr still steht, geht eure Körperhaltung wieder in die Grundposition.

## **5.6. Anfahren am Berg**

Bevor ihr versucht anzufahren, solltet ihr in den richtigen Gang (und die richtige Motorstufe) schalten, der (die) sich aus der Steilheit des Weges ergibt. Der passende Gang ist jener, bei dem ihr locker Antreten könnt. Wenn ihr einen zu leichten Gang gewählt habt, werdet ihr ins Leere treten und mit einem zu schweren Gang kommt ihr nicht vom Fleck. Meistens ist das kleinste Kettenblatt vorne und der zweit oder dritt größten Zahnradkranz hinten eine gute Wahl.

Die Kurbel auf der Seite des Fußes mit dem ihr antretet, soll parallel zum Unterrohr stehen, um die größtmögliche Hebelwirkung zu haben. Um beim Wegfahren die nötige Traktion am Hinterrad zu bekommen, genügt es, wenn ihr ein Stückchen Richtung Sattelspitze nach vor rutscht. Da der Sattel beim Rauffahren hochgestellt ist, beugt euch auf die Zehenspitzen oder neigt das Rad ein wenig zur Seite. Eine erhöhte Wegkante, eine Wurzel oder ein Stein können als Aufstiegshilfe dienen.

Die Ellenbogen zeigen nun nach unten um einen guten Kraftschluss zu gewährleisten und beide Bremsen sind fest gedrückt. Das Anfahren ist eine Bewegung, die viel mit dem richtigen Timing zu tun hat. Baut einen Druck am Pedal auf und stößt euch leicht mit dem Standbein vom Boden nach vorne ab. Gleichzeitig holt ihr mit dem Oberkörper Schwung und löst beide Bremsen. Beachtet dabei, dass euer Po die Sattelspitze fest nach unten drückt, sonst dreht euer Hinterrad durch. Sobald Geschwindigkeit aufgebaut ist, könnt ihr euch ganz auf den Sattel setzen und eure Fahrt fortsetzen.

## **5.7. Richtig Schalten**

Um Material und Nerven zu schonen sollte auch das Schalten richtig gelernt sein. Eine vorausschauende Fahrweise hat sich bewährt um sich früh genug den richtigen Gang zurechtlegen. Je steiler das Gelände und je höher der Kraftaufwand beim Treten, desto schwieriger wird es, den Gang zu wechseln. Für einen möglichst reibungslosen Schaltvorgang nehmt ihr mit einem kurzen und kräftigen Antritt etwas Geschwindigkeit auf, entlastet danach kurz den Antrieb und schaltet bei lockerem Treten in den gewünschten Gang. Timing ist hier alles. Am E-Bike wird dies noch wichtiger, da deutlich mehr Kraft an der Kette zieht. Wer schafft es, geräuscharm zu schalten?

## **5.8. Absteigen im steileren Gelände**

Beim Abstieg abseits von Forststraßen oder einfachem Gelände sollte man immer nach hinten absteigen und den bergseitigen Fuß zuerst auf den Boden setzen. Hat man sich daran gewöhnt, nach hinten vom Bike zu steigen, so ist es bei einem ungewollten Notabstieg leichter die Kontrolle zu behalten. Euer Blick sollte immer passend voraus gerichtet sein um ein mögliches Hindernis frühzeitig zu erspähen. Leitet den Bremsvorgang mit beiden Bremsen ein und verlangsamt eure Geschwindigkeit. Kurz bevor ihr zum Stillstand kommt, senkt ihr das zum Abhang geneigte Bein nach unten. Dadurch wird der Bergfuß entlastet und kann am Boden abgestellt werden. Gleichzeitig schiebt ihr das Rad langsam ein kleines Stück unter euch nach vorne. Bremsen, entlasten und den Fuß absetzen sollen eine fließende Bewegung ergeben. Achtet darauf, dass ihr die waagrechte Kurbelstellung nicht zu früh aufgibt. Bei zu hoher Geschwindigkeit verliert ihr so die Kontrolle über das Bike und seid mehr Passagier als Steuermann. Sobald ihr vor dem Hindernis stehen bleibt, schiebt ihr das Bike unter euch nach vorne, löst die Hinterradbremse und greift mit der Hand zum Sattel. Nun steigt ihr auch mit dem talseitigen Fuß nach hinten ab. Wenn ihr sicheren Stand habt, löst ihr auch die Vorderradbremse und lehnt das Bike leicht zum Hang.

- # Weit voraus schauen
- # Gleichmäßig Bremsen
- # Sattel unter euch nach vorne schieben
- # Pedal mit talseitigem Bein geht nach unten
- # Pedal mit bergseitigem Bein dadurch total entlastet
- # Sattel ganz vor sich schieben und entlastetes Bein am Boden
- # Standbein folgt
- # Vorderbremse lösen
- # Hinterbremse lösen

## 5.9. Kurventechnik

Es gibt unterschiedliche Arten von Kurven und ebenso unterschiedliche Methoden diese zu durchfahren. Wir unterscheiden zwischen drei Kurventechniken: Steuern, Legen und Drücken. Während man beim Steuern die Richtungsänderung durch eine aktive Bewegung am Lenker einleitet, zB Slalom fahren, geschieht dies beim Legen und Drücken hauptsächlich durch Neigung des Bikes zur Seite.

Ein wesentlicher Punkt bei allen Techniken ist eure Blickführung. Man fährt immer dort hin, wo man hinschaut. Stellt euch eine Schiene vor, auf der ihr entlang fahrt. Sobald ihr bei der Kurveneinfahrt seid, geht euer Blick entlang der Kurve zum Scheitelpunkt. Sobald ihr diesen passiert schweift euer Blick auch schon wieder weiter zum Kurvenausgang.

Beginnt eine Kurve immer an der Außenseite, das sogenannte hoch anfahren. Zieht am Scheitelpunkt nach innen und lasst euch gegen Kurvenende wieder zur Außenseite tragen.

### 5.9.1. Steuern

Diese Technik ist nur für langsame Geschwindigkeiten geeignet und wird durch einen aktiven Lenkeinschlag eingeleitet. Hauptsächlich Verwendung in technischen und langsamen Passagen oder am Übungsgelände beim Slalom fahren.

### 5.9.2. Legen

Bei dieser Technik wird die Kurve hauptsächlich durch seitliche Neigung des Rades eingeleitet und durchfahren. Ihr befindet euch in der Grundposition und folgt eurem Blick. Diese Variante eignet sich gut auf griffigem Untergrund oder in Anlegerkurven. Euer Oberkörper und das Rad sind im gleichen Winkel zur Seite geneigt.

### 5.9.3. Drücken

Je nach Geschwindigkeit und Radius der Kurve sowie der Beschaffenheit des Untergrundes ist oft ein wenig mehr Grip nötig. Beim Drücken senkt ihr den Oberkörper etwas ab und drückt mit dem innenliegenden Arm den Lenker nach unten. Der außenliegende Arm wird dadurch leicht abgewinkelt und das Bike erfährt dadurch eine stärkere Schräglage als ihr selbst. Ihr durchfährt die Kurve auf den Seitenstollen eurer Reifen. Für eine bessere Traktion wird die äußere Kurbel nach unten gedreht und Druck auf das Pedal ausgeübt. Das innere Bein ist somit vollständig entlastet. Damit habt ihr auf losem Untergrund oder flachen Kurven (keine Anleger) bessere Kontrolle und Grip. Der Körperschwerpunkt bleibt dabei immer zentral über dem Tretlager. Solltet ihr in der Kurve wegrutschen, könnt ihr den inneren und entlasteten Fuß schnell am Boden aufsetzen um einen möglichen Sturz zu verhindern.

Eine weitere Kurvenart ist die Spitzkehre. Keine Sorge, hier geht es nicht um das Versetzen des Hinterrades, sondern um das richtige Befahren einer engen Serpentine. Denkt daran, dass euer Hinterrad nicht der Linie des Vorderrades folgt. Um mit dem Heck

nicht über die innenliegende Böschung zu rumpeln müsst ihr mit dem Vorderrad weit an die Kurvenaußenseite ranfahren und dann durch aktives Steuern nach innen ziehen. So schafft ihr genug Platz für euer Hinterrad und schont dabei Material und Umwelt.

## **5.10. Hindernisse überwinden**

### **5.10.1. Vorderrad**

Das Anheben des Vorderrades erreicht ihr nicht durch kräftiges ziehen am Lenker sondern hauptsächlich durch ein Stoßen mit den Beinen in das Tretlager. Um euch das Anheben zu erleichtern, nutzt die Federkraft des Dämpfers, indem ihr vorab kräftig einfedert. Sobald der Dämpfer ausfedert, streckt eure Beine durch und schiebt das Tretlager leicht nach vorne. Der Oberkörper schnell nach oben, nicht nach Hinten. Die Arme bleiben dabei gestreckt. Je besser ihr diese Bewegung beherrscht, desto eher kann es passieren, nach hinten zu kippen. Sobald ihr das Gefühl habt, nach hinten wegzukippen, zieht an der Hinterradbremse um das nach hinten Rollen zu vermeiden. Nachdem ihr das Hindernis mit dem Vorderrad überwunden habt, federt euch so weich wie möglich mit den Armen und Beinen ab.

### **5.10.2. Hinterrad**

Sucht euch ein leicht abfallendes Gelände um die Übung zu erleichtern. Die Bremsen werden bei dieser Übung nicht betätigt. Aktiviert den Dämpfer in dem ihr mit den Beinen kräftig einfedert. Nutzt die Kraft vom ausfedernden Dämpfer um das Hinterrad anzuheben in dem ihr eure Zehenspitzen nach unten und die Fersen nach oben neigt. Gleichzeitig muss eine Spannung aufgebaut werden indem ihr euch gegen den Lenker und die Pedale drückt. Wenn ihr gut im Rahmen verkeilt seid könnt ihr durch Anwinkeln der Beine das Hinterrad anheben. Der Oberkörper soll dabei nicht nach vorne gedrückt werden. Versucht beim Aufsetzen des Hinterrades die Energie so sanft wie möglich mit eurem Körper abzufangen.

### **5.10.3. Stufe bergab**

Sucht euch eine kleine Stufe zum Üben auf die ihr mit etwas Anlauf und Vorbereitung zufahren könnt. Rollt in der Grundposition bis kurz vor die Stufe und senkt euren Oberkörper – angepasst an die Höhe der Stufe - ab. Die Ellenbogen gehen dadurch locker auseinander. Beugt die Beine, angepasst an euren gebeugten Oberkörper. Lasst die Arme locker fallen, sobald das Vorderrad über die Stufe rollt. Vergesst dabei das Hinterrad nicht, auch dieses muss noch über das Hindernis. Auch hier könnt ihr die Bewegung mit den gebeugten Beinen ausgeglichen. Je weicher diese Bewegungen durchgeführt werden, desto einfach ist es, eine Stufe kontrolliert zu überrollen.

## **6. Beurteilung der Teilnehmer**

Der ÜL-Mountainbike ist ein Ausbildungslehrgang mit qualifizierendem Abschluss. Konkret entscheidet der verantwortliche Ausbilder darüber, ob der Teilnehmer (TN) den

Kurs „bestanden“ oder „nicht bestanden“ hat. Die „bestanden“-Kriterien bzw. Schlüsselqualifikationen werden den TN am Kursbeginn mitgeteilt (bzw. sind diese online verfügbar).

## 6.1. Schlüsselqualifikationen

TN werden während des gesamten Kurszeitraums nach folgenden **Schlüsselqualifikationen (SQ)** beobachtet und beurteilt (mit der Reihenfolge des SQ ist keine Wertung verbunden):

- **(SQ 1) Fitness & Sportmotorik:** Der TN verfügt über die für die erfolgreiche Ausübung der Sportart notwendigen physischen (Ausdauer, Kraft, Bewegungstechnik) und psychischen (Mut, Achtsamkeit) Eigenschaften und Fertigkeiten. Im Bereich Ausdauer/Fitness wird erwartet, dass eine Biketour mit 800 bis 1000hm Auffahrt und einer Abfahrt am Singletrail im Schwierigkeitsbereich S1/S2 beim TN keine Grenzbelastung darstellt.
- **(SQ 2) Fachkompetenz:** Der TN verfügt in ausreichendem Maß über die fachspezifischen Kompetenzen, um eine Gruppe auf einer (alpinen) Biketour (z.Bsp. Transalp) zu führen oder einer Gruppe grundlegende Fertigkeiten der modernen Mountainbikefahrtechnik zu vermitteln. Der TN hat die im Kurs behandelten Themen zur Fahrtechnik und dem Führungsverhalten von Bikegruppen verstanden und kann diese auch anwenden. Er verfügt außerdem über umfangreiche Orientierungsfähigkeiten und kann eine alpine Biketour sorgfältig planen.
- **(SQ 3) Risikoverhalten & Selbsteinschätzung:** Der TN verfügt über ein ausgeprägtes Risikobewusstsein und zeigt allgemein umsichtiges Verhalten. Er verfügt über eine realistische Selbsteinschätzung und man kann darauf vertrauen, dass er im Rahmen seiner Vereinstätigkeit nur für solche Führungstouren und Kurse die Verantwortung übernimmt, denen er eindeutig gewachsen ist.
- **(SQ 4) Lernbereitschaft & Lernfortschritt:** Der TN zeigt Neugier und große Bereitschaft, sein Know how zu erweitern und sich persönlich mit seiner Erfahrung einzubringen. Demonstrationen, Erklärungen, Anweisungen und Korrekturen kann er rasch und erfolgreich umsetzen und in sein Verhaltens-Repertoire integrieren.
- **(SQ 5) Soziale Kompetenz:** Der TN verfügt in ausreichendem Maße über Kompetenzen wie Einfühlungsvermögen und Rücksichtnahme, Kommunikationsfähigkeit, wertschätzender Umgang mit Anderen, Führungsqualitäten und Teamfähigkeit. Diese Kompetenzen sind hinsichtlich des spezifischen Bildungszieles zu beurteilen.

### 6.1.1. bestanden/nicht bestanden

Teilnehmer am ÜL- Alpinklettern haben den Kurs „bestanden“, wenn sie dem verantwortlichen Ausbilder in allen 5 Schlüsselqualifikationen einen „positiven“ Eindruck vermitteln. Ein „nicht bestanden“ - wenn die Defizite in einer Schlüsselqualifikation zu groß sind - hat eine Wiederholung des gesamten Kurses zur Folge. Der Kurserfolg „bestanden/nicht bestanden“ wird am Vorabend des letzten Kurstages, unter Umständen auch erst am letzten Kurstag bekannt gegeben.

## 7. Stundenplan

Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Tag 5	
Anreise					
Check In Begrüßung, Warm up, Wartungshaltung	Fahrtechnikblock 2	Fahrtechnik on Trail Führungsverhalten	Fahrtechnik on Trail Führungsverhalten	Fahrtechnikblock E- Bike Führungsverhalten, E-Bike Tour	L T
Methodik und Didaktik, Ausrüstungscheck, Materialkunde					
Pause	Pause	Pause	Pause	Pause	
Fahrtechnikblock 1	Mensch und Gruppe	Recht und Versicherung	Theorieblock E-Bike	Schrauberworkshop	K
Abendessen	Abendessen	Abendessen	Abendessen	Abendessen	
Theorieblock MTB	Tourenplanung	Tourenplanung	Tourenplanung E-Bike	bestanden/nicht bestanden Vorbereitung Lehrauftritte	