

Course Setting Competition 2026

ENGLISH VERSION - DEUTSCHE VERSION WEITER UNTEN

Fair sprint courses

For the 2026 course setting competition, we requested a WE and a M10 course for the Swiss Sprint Orienteering Championships (SPM). Once again, a key part of the task set for the course setters was to create a course concept.

Objective of a sprint orienteering course

This discipline is primarily characterized by speed. Sprint orienteering tests athletes' ability to read maps and navigate in "complex terrain." They must make quick route choices and implement them at a high running speed. Courses must be set in such a way that speed is a factor at all times and that participants must constantly concentrate on the orienteering map and the terrain.

Fair courses

Partial sections should not contain route options that give participants advantages or disadvantages under competition conditions that cannot be predicted from the map. Partial sections that tempt participants to cross prohibited or dangerous areas are to be avoided.

NO INTENTIONAL TRAPS (from the IOF's "Course planning guidelines Sprint")

Controls must not be placed in such a way that they can be punched over a prohibited object (e.g., no controls on fences that can be punched from the other side). In this context, controls on objects whose exact location can only be determined from the control description should also be avoided.

Tip: Center controls at fence corners, etc. slightly offset so that it is clear from the map which side they are on → otherwise the control circle should be drawn centered on the (point) object.

Olive areas and restricted areas must be clearly marked on the map and in the terrain (if necessary, cordon off and monitor).

Safety

We had the opportunity to evaluate many good concepts that took safety in urban areas into account, consequently marking some roads as restricted areas and routing the courses across roads at crossings. Nevertheless, we would like to point out a few things here:

- Traffic: Which roads are busy during the competition and need to be closed to runners? Suitable crossings or underpasses must be defined. Two-way traffic must be avoided at crossings and, above all, at underpasses.
- Opposite directions: Especially at larger events such as the SPM, great care must be taken to avoid opposite directions on all courses. This is particularly important in narrow areas (narrow alleys, underpasses, etc.). Control points in dead ends do not pose an additional technical challenge, but they do increase the risk of collisions between runners.

- Train station: The map for the course setting competition shows a large passenger station. It must be assumed that many people will be in the two underpasses when a train arrives. Using the underpasses for the competition makes it a lottery as to whether the underpass can be used without obstruction. For reasons of safety and fairness, the train station should therefore not be used as a competition venue.

Competition rules

The target times for a sprint are 10 to 15 minutes in all categories. The sprint should not become a middle-distance race, so it is important that the course setter adhere to these target times. This may mean that not all "exciting" terrain sections can be used.

In the sprint in particular, care must be taken to ensure that the minimum distance between two controls is maintained. Art. 118bis of the WO defines the distances for sprint orienteering:

- 15 m, whereby the running distance must be at least 25 m
- 30 m between two adjacent controls for analog control objects

Kürzeste Distanzen zwischen 2 Posten:	
16m:	48 -> 68 (Gebäude -> Gebäude)
23m:	43 -> 44 (Treppe -> Einzelbaum)
27m:	43 -> 58 (Treppe -> Mauer)
27m:	62 -> 73 (Gebäude -> Gebiet mit verbotenen Zutritt)

Figure 1: Those who use OCAD have an evaluation function at their disposal. This would make the problem easy to identify. For example, controls 48 and 68 are at an analog control object; the distance between them should be at least 30 m. Controls 43 and 44 are more than 15 m apart, but because the running distance between them is only 23 m, these controls are also too close together.

Level-appropriate course for M10

Many course setters find it easy to set more challenging courses. On the other hand, special attention must be paid to the correct level of difficulty for easy courses. The Swiss competition rules assigns 6 orienteering difficulty levels to the categories. W10 and M10 are classified in the easiest level.

Requirements for W10/M10 courses

Map reading	Route choice	Control location	Control object
<ul style="list-style-type: none"> • Clear guidelines • No decisions • Guidelines in the form of roads, paths, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • No route selection • Predetermined, clear guideline 	<ul style="list-style-type: none"> • At clear guideline • As confirmation of the correct route 	<ul style="list-style-type: none"> • Line object, approached in line • Clear, easily visible object

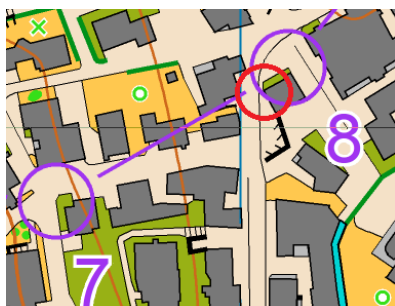


Figure 2: M10 Section: Control 8 corresponds to requirement level 2 → Control at the northwest corner of the building would be level 1 (red circle)

Representation on the running map

The control numbers should not be highlighted in white (see Figure 2), as this can obscure information on the map.

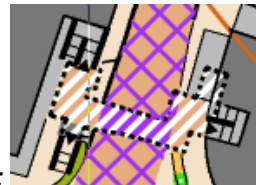
Barriers/artificial restricted areas must be clearly marked and monitored



Figure 3: Illustration of an artificial roadblock



with map adjustment:



Figures 4 and 5: We are aware that the map could not be changed during the competition. Therefore, the course setter could not correctly show the passages through underpasses. The adjustment would have to be made in the map file (top right of the image).

Input for the organization (not part of the evaluation in the course setting competition)

This information is intended more for the mapmakers and the organization (and less for the course setter), although the course setter must clarify any ambiguities with the mapmakers or the relevant persons responsible within the organization.

- 4'000 maps with "eye test" passages → The course setter must also take a map printed to competition scale with them into the terrain for evaluation!
- Representations of multiple levels must be clear, but should be incorporated into technically demanding courses, as these offer additional challenges.
- Penalties for violations (olive, restricted areas, walls, passages, etc.) must be controllable and, depending on the facility, can be very labor-intensive (how many helpers are available to the course setter for this task?).

Good course concept

A good course concept increases the likelihood of a good sprint course. Terrain analysis plays a particularly important role here. Where can I place technically demanding sections? How can I connect terrain chambers without significantly compromising the quality of the courses? Where is the competition center? How do the approach routes to the competition center, to the start, and from the finish run without having to pass through the running area? Can I get from the chosen starting point to the finish line at the right level with simple and short courses? As the course planner, how do I control the flow of runners without too much counterflow (safety)? Etc. In sprint races in particular, the start section needs to allow for many first controls and variants, because the short start interval means that 10 to 15 runners may have the same start time at an SPM. For this reason, loops to the first control or crossing of lanes in the start section should be avoided.

Evaluation

The three jury members Kurt Schmid, Roger Vogel, and Töby Imhof evaluated the course proposals submitted by 22 participants.

The jury members first evaluated the course proposals independently of each other, taking into account the following criteria, among others:

- General conditions: were the specifications adhered to?
- Overall impression: Are the courses exciting? Do the courses have a sprint orienteering character? Was the terrain used optimally?
- Is the course fair and safe?
- Variety: Do the sections vary in terms of length, direction changes, terrain changes, and orientation techniques?
- Physical requirements: Do the course lengths correspond to the task at hand?
- Appropriate level: Do the courses correspond to the required level of orienteering skills?
- Were any major mistakes made in the course setting?

The courses were then discussed and evaluated again together, and a ranking list was created.

The winning courses

The courses designed by Silvan Ullmann were the most impressive.

Like many others in the top 10, Silvan only used the running area south of the river. Connecting the northern and southern sections of the terrain results in long and technically undemanding running routes, which reduces the quality of the courses.

In his concept, he already specifies a clear running direction for the courses and shows in which areas additional distances for longer courses are possible. The DE course is characterized by many and varied route choices and variety (section length, change of direction, change of terrain). The M10 course meets the required level of orientation difficulty. A very critical jury concludes that, for example, a little more variety in the section lengths could perfect the course.

The best young track builder is Mats Gmür. He scored a lot of points, especially with the M10 track.

The rankings

Overall ranking (top 10)

1. Silvan Ullmann (ol.biel.seeland), Köniz
2. Bruno Steinegger (OLC Kapreolo), Bassersdorf
3. Ueli Ryser (OL Oberaargau), Langenthal
4. Elia Gartmann (OLG Chur), Chur
5. Alain Juan (ANCO), Savagnier NE
6. Jürg Bosshard (OLG Pfäffikon), Pfäffikon ZH
7. Marcel Merk (OL Zimmerberg), Zurich
8. Peter Schrämmli (Asco Lugano), Taverne

9. Philipp Ballif (CARE Vevey), Lavey-Village
10. Ladina Geiger (OL Regio Wil), Aadorf

Youngsters (Top 3)

1. Mats Gmür (OL Regio Olten), Wangen b. Olten
2. Tim Mumprecht (OL Zimmerberg), Zurich
3. Andrew Driscoll, (NEOC) Boston

Prizes sponsored by:



OL PLUS

Bahnlegungswettbewerb 2026

DEUTSCHE VERSION – English version above

Faire Sprintbahnen

Für den Bahnlegungswettbewerb 2026 verlangten wir eine DE und eine H10 Bahn für die Schweizer Sprint-OL Meisterschaft (SPM). Wiederum ein Kernstück der geforderten Aufgabe an die Bahnleger und Bahnlegerinnen (BL) war die Erstellung eines Bahnkonzepts.

Zielsetzung einer Sprint-OL-Bahn

Diese Disziplin zeichnet sich primär durch das Tempo aus. Der Sprint-OL testet die Athleten und Athletinnen bezüglich ihrer Fähigkeit im Kartenlesen und Navigieren in «komplexem Gelände». Sie sollen schnell Routenwahlentscheide fällen und diese in hohem Lauftempo umsetzen müssen. Bahnen sind so zu legen, dass das Geschwindigkeitsmoment jederzeit vorhanden ist und dass Teilnehmende sich ständig auf OL-Karte und Gelände konzentrieren müssen.

Faire Bahnen

Teilstrecken sollten keine Routenoptionen enthalten, die den Teilnehmenden unter Wettkampfbedingungen Vor- oder Nachteile verschaffen, die nicht anhand der Karte vorhersehbar sind. Teilstrecken, die Teilnehmer dazu verleiten, verbotene oder gefährliche Bereiche zu durchqueren, sind zu unterlassen.

KEINE ABSICHTLICHEN FALLEN (aus «Course planning guidelines Sprint» der IOF)

Posten dürfen nicht so gesetzt werden, dass über ein verbotenes Objekt gestempelt werden kann (z.B. keine Posten an Zäunen, die von der anderen Seite quitiert werden können). In dem Zusammenhang gilt auch, dass Posten an Objekten, die nur aus der Postenbeschreibung den genauen Standort erkennen lassen, vermieden werden sollten.

Tipp: Posten an Zaunecken etc. etwas verschoben zentrieren, damit es auch aufgrund der Karte ersichtlich sein kann, auf welcher Seite er steht → ansonsten ist der Postenkreis zentriert auf das (Punkt)Objekt einzuzeichnen.

Olive Gebiete und Sperrgebiete müssen auf der Karte und im Gelände klar sein (allenfalls absperren und überwachen).

Sicherheit

Wir durften viele gute Konzepte beurteilen, welche die Sicherheit in urbanem Gelände beachtet haben, folglich einige Strassen als Sperrgebiet gekennzeichnet und die Bahnen an Übergängen über die Strasse geleitet haben. Dennoch möchten wir hier auf einige Punkte hinweisen:

- Verkehr: Welche Strassen sind während dem Wettkampf stark befahren und müssen für die Läufer und Läuferinnen gesperrt werden? Es sind geeignete Übergänge oder Unterführungen zu definieren. Die Gegenläufigkeit ist bei Übergängen und v.a. auch bei Unterführungen zu vermeiden.

- **Gegenläufigkeit:** Gerade bei grösseren Anlässen wie die SPM ist stark darauf zu achten, dass Gegenläufigkeit über alle Bahnen vermieden wird. Dies gilt besonders stark in engen Geländebereichen (enge Gassen, Unterführungen etc.). Posten in einer Sackgasse stellen keine zusätzliche technische Herausforderung dar, erhöhen aber das Risiko für Zusammenstösse zwischen Läufern und Läuferinnen.
- **Bahnhof:** Auf der Karte für den Bahnlegungswettbewerb ist ein grösserer Personenbahnhof zu erkennen. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich beim Eintreffen eines Zuges viele Personen in den beiden Unterführungen befinden. Durch die Benutzung der Unterführungen für den Wettkampf wird es zu einer Lotterie, ob die Unterführung ohne Behinderung genutzt werden kann. Deshalb ist aus Gründen der Sicherheit und der Fairness der Bahnhof nicht als Wettkampfgelände zu nutzen.

Wettkampfordnung WO

Die Richtzeiten für einen Sprint betragen in allen Kategorien 10 bis 15 Minuten. Der Sprint soll nicht zu einem Mitteldistanzrennen werden, darum ist es wichtig, dass sich die BL an diese Richtzeiten halten. Dies kann dazu führen, dass evtl. nicht alle «spannenden» Geländekammern genutzt werden können.

Gerade beim Sprint ist darauf zu achten, dass der Minimalabstand zwischen zwei Posten eingehalten wird. Art. 118bis der WO definiert die Abstände für den Sprint-OL:

- 15 m, wobei die Laufstrecke mindestens 25 m betragen muss
- 30 m zwischen zwei benachbarten Posten bei analogem Postenobjekt

Kürzeste Distanzen zwischen 2 Posten:

16m: 48 -> 68 (Gebäude -> Gebäude)
 23m: 43 -> 44 (Treppe -> Einzelbaum)
 27m: 43 -> 58 (Treppe -> Mauer)
 27m: 62 -> 73 (Gebäude -> Gebiet mit verbotenen Zutritt)

Bild 1: Wer OCAD nutzt, hat eine Auswertungsfunktion zur Verfügung. Dadurch wäre das Problem einfach zu erkennen. Z.B. die Posten 48 und 68 sind an einem analogen Postenobjekt; da müsste der Abstand mind. 30 m betragen. Die Posten 43 und 44 sind zwar weiter als 15m auseinander, aber weil die Laufstrecke im Gelände dazwischen auch nur 23 m beträgt, stehen diese Posten ebenfalls zu nahe.

Niveaugerechte Bahn für H10

Vielen BL fällt es leicht eher anspruchsvolle Bahnen zu legen. Hingegen muss für einfache Bahnen speziell auf die richtige Anforderungsstufe geachtet werden. Die WO teilt die Kategorien 6 orientierungstechnischen Anforderungsstufen zu. D10 und H10 werden in der einfachsten Stufe geführt.

Anforderungen für D10/H10-Bahnen

Kartenlesen	Routenwahl	Postenstandort	Postenobjekt
<ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige Leitlinien • Ohne Entscheide • Leitlinien in Form von Strassen, Wegen etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Routenwahl • Vorgegebene, eindeutige Leitlinie 	<ul style="list-style-type: none"> • An deutlicher Leitlinie • Als Bestätigung der richtigen Route 	<ul style="list-style-type: none"> • Linienobjekt, in Linie angelaufen • Eindeutiges, gut sichtbares Objekt

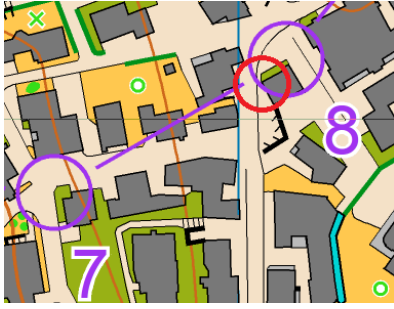


Bild 2: H10 Teilstrecke: Posten 8 entspricht der Anforderungsstufe 2 → Posten an der Nordwestecke des Gebäudes wäre Stufe 1 (roter Kreis)

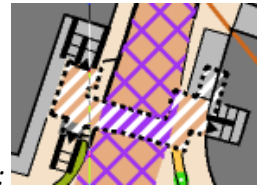
Darstellung auf der Laufkarte

Die Postennummern sollten nicht weiss hinterlegt werden (vgl. in Bild 2), weil dadurch Informationen auf der Karte verdeckt werden können.

Barrieren/künstliche Sperrgebiete sind deutlich einzuzeichnen und zu überwachen



Bild 3: Darstellung einer künstlichen Strassensperre



mit Anpassung Karte:

Bild 4 und 5: Wir sind uns bewusst, dass im Wettbewerb die Karte nicht verändert werden durfte. Deshalb konnten die BL die Durchgänge durch Unterführungen nicht korrekt darstellen. Die Anpassung müsste in der Kartendatei vorgenommen werden (oben im Bild rechts.)

Input für die Organisation (nicht Teil der Bewertung im Bahnlegungswettbewerb)

Diese Informationen dienen mehr dem Kartenaufnehmenden und der Organisation (und weniger den BL), wobei die BL bei Unklarheiten dies mit den Kartenaufnehmenden oder den entsprechenden Verantwortlichen der Organisation klären müssen.

- 4'000er Karten mit «Sehtest»-Durchgängen → Die BL müssen zur Beurteilung ebenfalls mit einer im Wettkampf-Massstab ausgedruckten Karte ins Gelände!
- Darstellungen von mehreren Ebenen müssen klar sein, sollen aber in technisch anspruchsvollen Bahnen eingebaut werden, da diese zusätzliche Herausforderungen bieten.
- Das Ahnden von Vergehen (Oliv, Sperrgebiete, Mauern, Durchgänge, etc.) muss kontrollierbar sein und ist je nach Anlage sehr personalintensiv (wie viele Helfende stehen dem BL für diese Aufgabe zur Verfügung?)

Gutes Bahnkonzept

Bereits mit einem guten Bahnkonzept wird die Wahrscheinlichkeit einer guten Sprintbahn erhöht. Dabei spielt vor allem die Geländeanalyse eine wichtige Rolle. Wo kann ich technisch anspruchsvolle Teilstrecken legen? Wie kann ich Geländekammern verbinden ohne grosse Qualitätseinbußen für die Bahnen? Wo ist das Wettkampfbereich? Wie verlaufen die Anmarschwege ins WKZ, an den Start

und vom Ziel zurück, ohne dass das Laufgebiet passiert werden muss? Gelange ich auch mit einfachen und kurzen Bahnen vom gewählten Startort niveaugerecht ins Ziel? Wie steuere ich als BL den Läuferstrom, ohne viel Gegenläufigkeit (Sicherheit)? Etc.

Gerade im Sprint braucht es einen Startteil, welcher viele erste Posten und Varianten zulässt, denn das kurze Startintervall führt dazu, dass an einer SPM zum Teil 10 bis 15 Läufer die gleiche Startzeit haben. Darum sollte eine Schlaufe auf den ersten Posten oder das Kreuzen der Bahnen im Startteil vermieden werden.

Bewertung

Die drei Jury-Mitglieder Kurt Schmid, Roger Vogel und Töby Imhof durften die eingereichten Bahnvorschläge von 22 TeilnehmerInnen bewerten.

Die Jury-Mitglieder beurteilten die Bahnvorschläge zuerst unabhängig voneinander, unter anderem nach folgenden Gesichtspunkten:

- Rahmenbedingungen: wurden die Vorgaben eingehalten?
- Gesamteindruck: liegen spannende Bahnen vor? Weisen die Bahnen Sprint-OL-Charakter auf? Wurde das Gelände optimal ausgenutzt?
- Ist die Bahn fair und sicher?
- Abwechslung: weisen die Teilstrecken Variationen in Bezug auf Teilstreckenlänge, Richtungswechsel, Geländewechsel und Orientierungstechnik auf?
- Physische Anforderung: Entsprechen die Bahnlängen der gestellten Aufgabe?
- Niveaugerecht: entsprechen die Bahnen der geforderten orientierungstechnischen Anforderungsstufe?
- Wurden grobe Fehler in der Bahnlegung gemacht?

Gemeinsam wurden die Bahnen danach nochmals diskutiert, bewertet und eine Rangliste erstellt.

Die Siegerbahnen

Am meisten überzeugt haben die Bahnen von Silvan Ullmann.

Silvan nutzte, wie viele andere in den Top 10, nur das Laufgebiet südlich des Flusses. Die Verbindung der nördlichen und südlichen Geländekammer führt zu langen und technisch wenig anspruchsvollen Laufstrecken und somit zu einer Qualitätseinbusse bei den Bahnen.

In seinem Konzept gibt er bereits eine klare Laufrichtung für die Bahnen vor und zeigt auf, in welchen Gebieten zusätzliche Distanzen für längere Bahnen möglich sind. Die DE-Bahn zeichnet sich durch viele und auch vielfältige Routenwahlen und Abwechslung (Teilstreckenlänge, Richtungswechsel, Geländewechsel) aus. Die H10-Bahn entspricht der geforderten orientierungstechnischen Anforderungsstufe. Eine sehr kritische Jury kommt zum Schluss, dass z.B. noch etwas mehr Abwechslung in den Teilstreckenlängen die Bahn perfektionieren könnte.

Der beste Nachwuchsbahnleger ist Mats Gmür. Er konnte vor allem mit der H10-Bahn viele Punkte sammeln.

Die Rangliste

Gesamtwertung (Top 10)

1. Silvan Ullmann (ol.biel.seeland), Köniz
2. Bruno Steinegger (OLC Kapreolo), Bassersdorf
3. Ueli Ryser (OL Oberaargau), Langenthal
4. Elia Gartmann (OLG Chur), Chur
5. Alain Juan (ANCO), Savagnier NE
6. Jürg Bosshard (OLG Pfäffikon), Pfäffikon ZH
7. Marcel Merk (OL Zimmerberg), Zürich
8. Peter Schrämmli (Asco Lugano), Taverne
9. Philipp Ballif (CARE Vevey), Lavey-Village
10. Ladina Geiger (OL Regio Wil), Aadorf

Nachwuchs (Top 3)

1. Mats Gmür (OL Regio Olten), Wangen b. Olten
2. Tim Mumprecht (OL Zimmerberg), Zürich
3. Andrew Driscoll, (NEOC) Boston

Preise gesponsert von:



the smart software
for cartography



OL PLUS