

Nachwuchs- und Leistungssport- Förderkonzept

«Swiss Moto Motocross»



Ziel: langfristige Leistungsentwicklung vom Nachwuchsathleten bis zum Weltmeisterschaftsteilnehmer

Trägerschaft:

Swiss Moto, Nationaler Motorradverband | CH-Däniken

Genehmigung durch die Prüfungskommission:

Das vorliegende Ausbildungskonzept wurde von Swiss Moto entwickelt und 2021 durch Swiss Olympic genehmigt.

Swiss Moto überprüft das Nachwuchs- und Leistungssportkonzept regelmässig und passt es bei Bedarf an sportliche, strukturelle und gesellschaftliche Entwicklungen sowie an die Vorgaben von Swiss Olympic an. Wesentliche konzeptionelle Änderungen erfolgen in Abstimmung mit Swiss Olympic.

REVISIONSSTATUS

Version	Datum	Autor	Bemerkungen
1.0	02.2021	Katja Baumgartner	Initialversion
1.1	01.06.2025	Katja Baumgartner/Swiss Olympic	Revision
1.2	01.11.2025	Rolf Enz	Überarbeitung
1.3	05.11.2025	Martin Bichsel	Überarbeitung
1.4	17.12.2025	Katja Baumgartner	Überarbeitung
1.4	07.01.2026	Anke Gehlhaar/ Swiss Olympic	Überarbeitung
1.5	08.01.2026	Katja Baumgartner	Überarbeitung
1.6	11.01.2026	Martin Bichsel	Überarbeitung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Vorwort.....	2
1.2	Ausgangslage und langfristige Ziele	2
2	Der Motocross Athleten/innen-Weg FTEM	5
2.1	Schlüsselbereich F: Foundation	6
2.2	Schlüsselbereich T (T1-T4): (Talent) Basis für Leistungssport legen/ Karriere entwickeln.....	6
2.2.1	Charakteristika T 1-2: Potential zeigen/ bestätigen.....	12
2.2.2	Charakteristika T 3: Trainieren / Ziel erreichen	13
2.2.3	Charakteristika T 4: Durchbruch schaffen und belohnt werden.....	13
2.3	Schlüsselbereich E: (Elite) Spitzensport ermöglichen	15
2.4	Schlüsselbereich M: (Mastery) Dominator der Sportart	18
2.5	Trainingsinhalte, Umfänge und Betreuung pro Entwicklungsphase	20
3	Nachwuchs Nationalkader	22
3.1	Mitglieder des Nachwuchs-Nationalkader	22
3.2	Talentsichtung und Selektion	22
3.2.1	Ablauf am Testtag	23
3.2.2	Auswertung der Daten und Tests	23
3.2.3	Durchführung	23
3.2.4	Rückmeldung und Entwicklung	23
3.3	Bedeutung der Talentförderung.....	24
3.3.1	Beobachtung und Beurteilung durch Nationaltrainerinnen und -trainer.....	24
3.3.2	Kaderzusammenzüge und Trainings	25
3.4	Verantwortung.....	26
4	Das Wettkampf-System.....	26
4.1	Die internationalen Wettkampfsysteme	26
4.2	Die nationalen Wettkampfsysteme	28
5	Die Rolle der Wettkämpfe in den Nachwuchskategorien	28
6	Spitzensportförderung der Armee.....	29
7	Trägerschaften	33
7.1	Motocross Nachwuchs Nationalkader	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: FTEM Förderstruktur Swiss Moto Motocross.	5
Abbildung 2: Darstellung Trainingsumfang T1-T4.	12
Abbildung 3: Trainingsumfang Elite Stufe 1 & 2.	18
Abbildung 4: Trainingsumfang Mastery Stufe.	19
Abbildung 5: Übersicht zu den Zuständigkeiten und den Trainingsschwerpunkten auf dem AthletInnenweg.	21
Abbildung 6: Sichtung und Zusammenzüge.	25
Abbildung 7: Das internationale Motocross Wettkampfsystem im Erwachsenen- und Juniorenbereich.	27
Abbildung 8: Factsheet Armee von Swiss Olympic, Stand September 2024.	31

1 Einleitung

1.1 Vorwort

Für den Vorstand der Swiss Moto müssen längerfristig die Aktivitäten der Nachwuchsförderung im Zentrum stehen. Für eine nachhaltige Nachwuchsförderung muss sowohl die Breite als auch die Spitze berücksichtigt werden. Es ist jedoch nicht einfach Beidem gerecht zu werden und die gewünschten Effekte können erst in einigen Jahren evaluiert werden. Das Ziel ist es jedoch, immer wieder Schweizer FahrerInnen an die internationale Spitze zu bringen. Das heisst, dass sie im Motocross auf dem Niveau der Weltmeisterschaft um die vordersten Plätze mitmischen können.

Die Nachwuchsförderung im Schweizer Motocross braucht aber nach wie vor Aufbauarbeit, obwohl in den letzten fünf Jahren schon einige Schritte getätigt werden konnten. Es müssen weiter professionelle Strukturen geschaffen werden, damit man sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln kann und neue Projekte in Angriff genommen werden können.

Um diese Ziele zu erreichen, orientiert sich das Nachwuchsförderkonzept im Motocrosssport am Rahmenkonzept Sport- und Athletenentwicklung FTEM Schweiz von Swiss Olympic. Das Konzept verfolgt die Grundidee, dass AthletInnen, ihren Erziehungsberechtigten sowie den betreuenden Teams eine klare Perspektive für die sportliche Entwicklung und den Weg zu ihren Zielen aufgezeigt wird.

1.2 Ausgangslage und langfristige Ziele

In der Weltmeisterschaft MXGP gibt es aktuell zwei Piloten, welche die ganze Meisterschaft absolvieren. Jeremy Seewer, der in der Vergangenheit mehrfach Vize-Weltmeister wurde sowie Kevin Brumann, der zwischen Rang 15-25 kämpft. Valentin Guillod hat ebenfalls das Potenzial für die Top 5 bis 10, muss jedoch die Saison als Privatpilot bestreiten. Aktuell gibt es in der MX2 Kategorie keinen Schweizer Piloten mehr, welcher alle Rennen absolviert. In der Europameisterschaft EMX250 und EMX125 zeigt sich aber, dass Schweizer Piloten mit Potenzial nachrücken. Nico Greutmann hat bereits Podestplätze (EMX250) erzielt und Ryan Opplinger sowie Emil Ziemer führen in der EMX125 in die Top Ten, obwohl sie das erste Jahr in dieser Kategorie antreten. Ziemer und Opplinger gehören seit Beginn des Nachwuchskaders diesem auch an.

Das Ziel ist es, dass wir auch in 5- 10 Jahren noch PilotInnen haben, die an der Weltspitze sind. Darum ist es notwendig, dass junge erfolgreiche AthletInnen, die aktuell in den Jugendkategorien für Spitzenresultate sorgen, unterstützt werden, damit sie sich weiter entwickeln können und dann auch hohe Leistungen bei der Elite zeigen. Zusätzlich muss jedoch auch in den Nachwuchs investiert werden, damit die Kinder beim Sport bleiben und diesen auch ausüben können. Mit dem Konzept der Talent Base (Breitensport) soll hier angesetzt werden. Interessierte Kinder werden begeistert, informiert und so schlussendlich auch für den Sport gewonnen.

Der Motocross-Sport bildet für einige weitere Motorsportarten die Grundlage. Auch Strassensportler, wie Dominique Aegerter oder Randy Krummenacher sind im Motocross gross geworden und haben erst später zum Strassensport gewechselt. Darum muss im Motocross die Basis gelegt werden, auf der danach aufgebaut werden kann.

Junge Motorsportler an die Spitze zu bringen, ist in der heutigen Zeit keine leichte Aufgabe. Einerseits wird der Motorsport in der heutigen Zeit immer wieder mit negativen Assoziationen verbunden. Verschiedene Versuche den Motorsport in der Schweiz populärer zu machen, werden immer wieder hart bekämpft von anderer Seite. Glücklicherweise ist es in den vergangenen drei Jahren wieder gelungen die Organisation des MXGP (Weltmeisterschaft) in der Schweiz zu halten. Für die Nachwuchsathleten sind genau solche Veranstaltungen wichtig. Die Veranstaltung wurde im Schweizer Fernsehen übertragen und hat die Popularität des Motorsports und des Motocross im Speziellen gesteigert. Ohne solche Veranstaltungen kann der Motorsport nicht gestärkt werden und es fliesst kein Geld in diese Sportart. Damit können auch Motocrosser nicht weiter unterstützt werden.

Andererseits gibt es in der Schweiz aber auch das Problem, dass die Jugendlichen kaum selber trainieren können. Die Trainingsstrecken liegen meist im Ausland. Im Motocross-Sport fehlt es an Strecken, die wöchentlich geöffnet sind. Damit ein Kind für den Motocross Sport trainieren kann, muss es folglich von den Eltern chauffiert werden. Dies ist mit grossem finanziellem und zeitlichem Aufwand verbunden. Um Motocross auf einem hohen Niveau betreiben zu können, müssen die jüngeren Sportler mit Potenzial aufgebaut werden. Dafür braucht es jedoch eine fundierte Nachwuchsförderung, die mit guten Strukturen in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden kann.

Für den Verband Swiss Moto gibt es dabei verschiedene Punkte, die angegangen werden sollen. Einerseits auf politischer Ebene, andererseits sollen die Nachwuchsathleten weiter unterstützt werden.

Um eine höhere Popularität in der Gesellschaft zu erreichen, ist es wichtig, dass Veranstaltungen, wie der MXGP of Switzerland weiterbestehen und aktuell bestehende Strukturen im Bereich des Nachwuchskaders aber auch im Breitensport weiter gestärkt werden können. Vor fünf Jahren war es das Ziel im Nachwuchsbereich 30 Piloten in den Kategorien 65ccm und 85ccm am Start zu haben. Dieses Ziel konnte in den letzten Jahren angegangen werden und wurde nun, fünf Jahre später, erreicht.

Neben den politischen Hindernissen sollen die Nachwuchsathleten in Zukunft aber auch direkt gefördert werden. Den SportlerInnen sollen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, um ihre Sportart professioneller ausüben zu können. Dafür ist es nötig Talente herauszufiltern, diese vom Verband aus zu fördern durch Trainingseinheiten und ihnen auch die Möglichkeit zu geben, dass sie die Schule oder Arbeit mit dem Sport verbinden können. An Kaderzusammenzügen wird aber nicht nur auf die Fahrtechnik fokussiert, sondern es müssen die Eltern und Kinder auf einen professionellen Weg gebracht werden. Dazu gehört das Aufzeigen von unterstützenden Organisationen, die zu erlangenden Kompetenzen auf und neben dem Motorrad sowie die Verbindung von Job und Sport.

Folgende **konkreten Ziele** sollen durch die Einführung des Förderkonzeptes erreicht werden:

Allgemeine Ziele:

- Die Förderung von Talenten, um an die nationale Spitze zu gelangen und den Anschluss auf internationaler Ebene zu schaffen.
- Die Vereinheitlichung der Nachwuchsarbeit auf allen Stufen mit dem Ziel, eine qualitative Verbesserung in Bezug auf die Ausbildung der Sportler zu erreichen. Das Förderkonzept ist somit das zentrale Instrument für die sportliche Entwicklung bei der Swiss Moto .
- Das Nachwuchs- und Leistungssport-Förderkonzept dient dem Erreichen des Hauptziels der Swiss Moto:
«Den Motocross Sport zu fördern und dessen Stellenwert und Ansehen in der Öffentlichkeit zu stärken.»

Leistungsorientierte Ziele:

- Ein Schweizer Fahrer erreicht in 10 Jahren die Top 15 der Weltmeisterschaft.
- In den unteren Nachwuchskategorien soll nicht das Resultat im Vordergrund stehen, sondern die individuelle Entwicklung. Die Förderziele orientieren sich hier an der tech-

Um eine langfristige und erfolgreiche Leistungsentwicklung sicherzustellen, orientiert sich Swiss Moto an folgenden Grundsätzen:

10-Jahres-Regel: Um an die Weltspitze zu gelangen, ist in der Regel ein mindestens zehnjähriges, strukturiertes und gezieltes Training erforderlich.

Motorische Grundlagen: Der Erfolg im Erwachsenenalter basiert auf den motorischen Grundfertigkeiten, die bereits im Kindesalter gezielt gefördert werden können.

Vielseitigkeit: Kinder sollen früh vielseitige sportliche Erfahrungen sammeln. Eine zu frühe Spezialisierung birgt das Risiko mangelnder Grundlagen, Überlastung oder eines Ausstiegs durch Verlust der Freude.

Ganzheitliche Entwicklung: Neben der sportlichen Leistung sollen auch die Persönlichkeitsentwicklung sowie ethische Werte gefördert werden.

Ressourcen ehemaliger Athletinnen und Athleten: Der Verband will auf die Erfahrungen früherer Spitzensportlerinnen und -sportler zurückgreifen – nach dem Prinzip „Geben und Nehmen“.

Kooperationen: Swiss Moto integriert alle Organisationen, die sich nachhaltig und langfristig für den Motorsportnachwuchs engagieren, in sein Förderprogramm.

Kontinuierliche Verbesserung: Das Nachwuchskonzept wird laufend überprüft und optimiert. In diesen Prozess werden neben Verbandsvertretern auch Athletinnen und Athleten, Eltern, Teams, Trainerinnen und Trainer sowie externe Fachpersonen einbezogen.

2 Der Motocross Athleten/innen-Weg FTEM

Die vierstufige Förderstruktur von Swiss Moto orientiert sich am Rahmenkonzept FTEM Schweiz von Swiss Olympic. Die Abkürzung FTEM steht für die vier Schlüsselbereiche:

F – Foundation (Fundament, Basis)

T – Talent

E – Elite

M – Mastery (Weltklasse)

Dieses Modell beschreibt den idealtypischen Verlauf einer sportlichen Karriere – von den ersten Schritten im Sport bis zur Weltspitze. Die Schlüsselbereiche sind wiederum in insgesamt zehn Phasen unterteilt, an denen sich alle beteiligten Akteure orientieren können. (vgl. https://www.swissolympic.ch/dam/jcr:5dab6dca-d7f6-4ae2-b55a-d4618087d591/Broschuere_Athletenweg%20FTEM_DE.pdf)

Im Bereich **Foundation** geht es um den Einstieg in den Sport, das Sammeln erster Erfahrungen sowie ein ganzes Leben Sporttreiben und ist damit altersunabhängig– auch bereits im Rahmen von Wettkämpfen.

Im Bereich **Talent** sollen die Athletinnen und Athleten ihr Potenzial nachweisen und weiterentwickeln. In dieser Phase nehmen sie bereits an internationalen Wettbewerben in den Nachwuchsklassen teil.

Die Kategorie **Elite** umfasst Athletinnen und Athleten, die sich auf Europa- und Weltmeisterschaftsniveau behaupten.

Die Stufe **Mastery** beschreibt schliesslich diejenigen Sportlerinnen und Sportler, die ihre Disziplin im internationalen Vergleich dominieren.

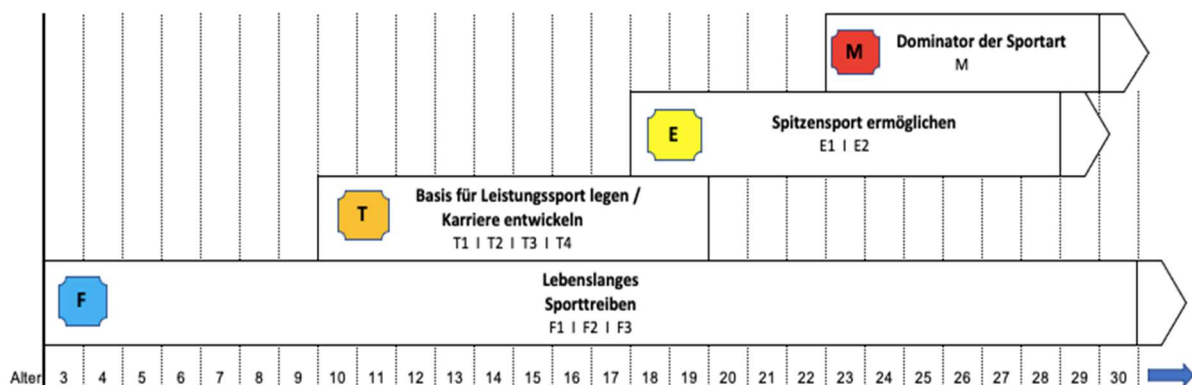


Abbildung 1: FTEM Förderstruktur Swiss Moto Motocross.

2.1 Schlüsselbereich F: Foundation

Der Schlüsselbereich **Foundation (F1–F3)** bildet das Fundament der gesamten Sportförderung – unabhängig davon, ob Leistungsziele, Freude, Spass, soziale Kontakte oder andere Motive im Vordergrund stehen. Zentrales Ziel ist es, lebenslanges Sporttreiben zu fördern und dieses auch beizubehalten. Dies geschieht durch eine freudvolle, spielerische Entdeckung und Entwicklung grundlegender Bewegungsabläufe sowie durch die Stärkung physischer, motorischer und psychischer Fähigkeiten in jeder Altersklasse, die für jede Sportart von Bedeutung sind.

In dieser Phase stehen der Aufbau motorischer Grundlagen, die Entwicklung einfacher Techniken und vor allem die Freude an der Bewegung im Mittelpunkt. Je nach Alter gibt es hier unterschiedliche Schwerpunkte. Verantwortlich für die Umsetzung sind in erster Linie die Eltern und/oder die Trainerinnen und Trainer in den Vereinen. Sie vermitteln nicht nur die sportlichen Basisfertigkeiten, sondern auch die Begeisterung für den Sport. Ergänzend können Schulen und Sportlehrpersonen eine wichtige Rolle übernehmen, indem sie einen integrativen Rahmen schaffen, der den Erstkontakt mit dem Sport erleichtert und die kontinuierliche Aktivität fördert. Im Bereich Foundation wird der Sport über alle Altersklassen gefördert.

Je nach Körpergrösse, Alter und Können werden hier von den PilotInnen Maschinen aller Kubiklassen gefahren.

Für die Disziplin Motocross bedeutet dies insbesondere:

- Förderung der motorischen und koordinativen Grundfertigkeiten über alle Altersstufen aber insbesondere im Kindesalter,
- altersgerechte Einstiegsangebote (z.B. Kids-Fahrtrainings, Swiss Moto Talent Base Trainings, Trainingslager für alle Altersstufen),
- Vermittlung von Freude, Sicherheit und Fairplay als zentrale Werte,
- enge Zusammenarbeit mit Eltern, Vereinen, Schulen und der Swiss Moto Talent Base (Breitensport).

2.2 Schlüsselbereich T (T1-T4): (Talent) Basis für Leistungssport legen/ Karriere entwickeln

Wettkämpfe im Nachwuchsbereich (Einstiegsalter 10-20 jährig) werden an nationalen und meist auch an ausländischen Rennen ausgetragen. So können sich die Schweizer AthletInnen gegen Talente aus dem Ausland messen.

In den Bereichen T1-T2 werden Maschinen von 65-85ccm pilotiert. AthletInnen in den Schlüsselbereichen T3-T4 fahren mit 85ccm-125ccm Motorrädern.

Schon früh auf dem Athleten/-innen Weg nehmen junge Sportler/-innen an organisierten Wettkämpfen teil. Für die Entwicklung der jungen Athleten/-innen spielen die Wettkämpfe daher eine entscheidende Rolle.

In den Schlüsselbereichen Talent wird das Hauptaugenmerk im Wettkampf auf:

- Langfristigen Entwicklung liegen und somit die im FTEM definierten Kompetenzen gefördert;
- Aufzeigen und verstärken der positiven Aspekte der Wettkämpfe;
- Verbesserung der negativen Aspekte der Wettkämpfe durch konkrete Massnahmen;
- Systematisierung des Prozesses auf nationaler Ebene.

Nach der Optimierung der Wettkampfsysteme im Nachwuchsbereich werden auch langfristige Vorteile für den Leistungssport in den Bereichen «Participation, Personality und Performance» vertieft. Ziel ist es, dass die AthletInnen von Wettkämpfen profitieren, welche systematisch weiterentwickelt werden. Dies fördert die Participation, erhöht die Performance und stärkt die Personality der AthletInnen in diesem Bereich:

Participation :

Die Wettkämpfe sind zugänglich. Sie bieten den Teilnehmenden die Möglichkeit, mitzubestimmen und mitzugestalten. Die Organisation und Kommunikation ist transparent.

Folgen:

- eine quantitative Verbesserung des Talent Pools;
- eine Reduzierung der Drop-Out-Rate;
- eine bessere Integration;
- eine bessere physische und psychische Gesundheit und letztendlich mehr Spass.

Personality:

Die Wettkampfformate fördern die sozialen und psychologischen Kompetenzen sowie die Entwicklung der Persönlichkeit. Die physische, psychische und sexuelle Integrität der Teilnehmenden wird respektiert.

Folgen:

- eine besser entwickelte, gestärkte Persönlichkeit;
- mehr Eigenständigkeit und Unabhängigkeit der Athlet/-innen;
- mehr Gerechtigkeit und Gleichheit im Sport.

Performance:

Die Wettkampfformate sind an die Bedürfnisse der Teilnehmenden angepasst. Die Aktivitätszeit, das kontinuierliche Lernen und die Leistungsfähigkeit werden gefördert.

Folgen:

- eine qualitative Verbesserung des Talent Pools;
- ein höheres Kompetenzniveau;
- bessere Wettkampfergebnisse.

Das körperliche Training wird nun immer mehr auf den Motorradrennsport angepasst. Der Fokus wird auf die Ausdauer, Gleichgewicht, Koordination und Kraft gelegt, Schnelligkeit und die Beweglichkeit werden flussend in die Trainingsplanung eingebaut. Die jungen Athleten werden dabei von den Swiss Moto Berufstrainer, Riding Coach und Talent Base Coach (gemäss Berufstrainer Konzept Swiss Moto 2025) strukturiert geführt und mittels individueller Trainingsplanung angeleitet und überwacht.

Trainingspriorisierung

Die Saisonvorbereitung erfolgt ab der Talentphase nach einer vierphasigen Struktur, die im Leistungs- wie im Breitensport angewendet werden kann: Die Athlet/-innen trainieren 10 (T1), 13 (T2), 15 (T3) und 20 (T4) Stunden/Woche pro Woche inklusive Motorradtraining (physisches Training). Dabei wird ca. 70% im Ausdauerbereich trainiert und ca. 30% im Kraftbereich. Ziel ist es aber, dass die Talente vor allem an der Vielseitigkeit und auf spielerische Art trainieren. Dies kann zum Beispiel durch Läufe im Vita Parcours oder beim Mountainbiken gefördert werden. Dabei können die AthletInnen auch von den technischen Aspekten anderer Sportarten profitieren und diese im Motocrosssport anwenden. Je mehr sich die AthletInnen vom T1 in Richtung T4 bewegen, wird der Anteil des Kraftbereichs erhöht und der spielerische Aspekt weggelassen. Ausserdem kommt es immer stärker zu einer Spezialisierung, wobei aber weiterhin viele Ausdauereinheiten abseits des Motorrads gemacht werden.

Beim Ausdauertraining soll in der Vorbereitung auf eine Saison der Schwerpunkt zuerst auf die extensive Dauermethode (Grundlagenausdauer) gelegt werden.

Die Trainingssequenzen bis zu einem Wettkampf lassen sich (in der Regel) in mehrere aufeinander aufbauende Phasen (4 Phasen) unterteilen, sowie zusätzlich eines/mehrerer wichtigen „Reload-Blocks“ wenn angezeigt. Diese Periodisierung ist sowohl im Leistungs- als auch im Breitensport anwendbar, um die bestmögliche Form im Wettkampf zu erreichen.

Die Pulsbereiche (Herzfrequenzzonen) pro Trainingssequenz orientieren sich an physiologischen Parametern wie der maximalen Herzfrequenz (HFmax) oder – noch präziser – an der anaeroben Schwelle (Laktatschwelle).

Diagnostik zu Beginn der Vorbereitungsphasen (Rennbahnklinik Muttens- Swiss Olympic Medical Center)

Um eine fundierte Trainingsplanung zu ermöglichen und die Belastungsbereiche individuell anzupassen, wird zu Beginn der Vorbereitungsperiode ein leistungsdiagnostischer Test durchgeführt. Dieser wird in den Bereichen T3 und T4 empfohlen. Das Training in den Bereichen T1 und T2 kann auch ohne spezielle diagnostische Verfahren angepasst werden. Dies mit Rücksicht auf den kindlichen Körper und die Interessen der AthletInnen. Dieser kann in Form eines Laktattests auf dem Ergometer oder Laufband sowie idealerweise als Spiroergometrie (VO₂max-Test) durchgeführt werden.

Die Ziele der Diagnostik sind:

- Bestimmung der aeroben und anaeroben Schwelle
- Festlegung individueller Herzfrequenz- und/oder Wattbereiche für das Grundlagentraining
- (GA1, GA2)
- Erhebung der maximalen Sauerstoffaufnahme (VO₂max) zur Einschätzung des leistungsphysiologischen Potenzials
- Früherkennung von Defiziten im Energiestoffwechsel (z. B. zu frühe Laktatanhäufung, ineffiziente Fettverbrennung)

Die erhobenen Daten bilden die Basis für eine gezielte Steuerung des Trainingsumfangs und der -intensität über alle Trainingsphasen hinweg. Die Tests sollten in regelmässigen Abständen (alle 4–6 Monate) wiederholt werden, um Fortschritte zu dokumentieren und die Trainingszonen gegebenenfalls neu anzupassen.

Die Abfolge ist:

1. Grundagentraining GA1 & GA2 (Vorbereitungsperiode I)

Dauer: ca. 6–12 Wochen (je nach Sportart, Leistungsniveau und Zielsetzung)

Ziel: Aufbau der allgemeinen physischen Basis und Belastungsverträglichkeit

Inhalte:

Ausdauertraining im aeroben Bereich (z. B. Laufen, Radfahren, Schwimmen, Grundlageneinheiten beim Motorradfahren selbst)

Kraftausdauer (z. B. Zirkeltraining, Eigengewichtsübungen)

Beweglichkeit und Stabilisation

Technikgrundlagen oder technische Korrekturen (aber mit geringer Intensität)

Charakteristik:

Ziel: Entwicklung der aeroben Ausdauer, Ökonomisierung des Herz-Kreislauf-Systems

Hohe Umfänge, niedrige bis moderate Intensität - 45–180 Minuten pro Einheit

GA1 60–70 % Fettstoffwechsel, ruhiges Tempo

GA2 70–80 % Kohlenhydratbetonter aerober Bereich

2. Aufbautraining (Vorbereitungsperiode II)

Dauer: ca. 4–8 Wochen

Ziel: Entwicklung spezieller Fähigkeiten (Schnelligkeit, Kraft, spezifische Ausdauer)

Inhalte:

Spezifischere Belastungen mit höheren Intensitäten

Intervalltraining, HIIT, sportartspezifische Tempobelastungen

Maximalkraft und Schnellkrafttraining

Technik unter Belastung (z. B. Technik bei hoher Intensität)

Charakteristik:

Höhere Intensität, reduzierte Umfänge

Ziel: Verbesserung der Schwelle, Kraftausdauer, Laktattoleranz

Typische Dauer: 30–90 Minuten, oft in Intervallen

Schwellenbereich (EB) 80–90 % aerob-anaerober Übergang, Laktatschwelle

Kraftausdauer-Intervalle 75–85 % z. B. Bergintervalle oder GA2/EB-Kombis

VO₂max-Bereich (IB) 90–95 % kurze, harte Intervalle

3. Wettkampfvorbereitung (Vorbereitungsperiode III / Präwettkampfphase)

Dauer: 2–4 Wochen

Ziel: Feintuning, Belastungsspitzen setzen, aber gleichzeitig Erholung ermöglichen

Inhalte:

- Spezifisches Techniktraining unter realistischen Bedingungen
- Wettkampfsimulationen
- Taktische Feinabstimmung
- Regenerative Maßnahmen steigern
- Umfang weiter senken, Intensität bleibt moderat bis hoch

Charakteristik:

Tapering beginnt – Reduktion des Trainingsvolumens bei gezieltem Belastungsreiz

Ziel: Formzuspitzen, Leistungsabruf verbessern

Typische Dauer: 30–60 Minuten, häufig kürzere Belastungen mit gezielter Intensität

Spitzenbereich (SB) 95–100 % sehr hohe Belastung, Rennspezifik

Regeneration <60 % aktive Erholung, Mobilisation

4. Wettkampfphase

Ziel: Abruf der bestmöglichen Leistung

Inhalte:

- Keine neuen Reize mehr setzen
- Aktive Erholung, Mobilisation, mentaler Fokus
- Aufwärmen, Wettkampfstrategie
- Ernährung und Schlaf optimieren

Nach dem Wettkampf: → Regeneration (mind. 1 Woche), idealerweise mit einem „Reload“-Block zur mentalen und körperlichen Erholung.

Erklärung zu Reload-Block

Ein Reload-Block (auch Regenerationsblock, Erholungswoche oder "Reload Week" genannt) ist eine gezielte Phase innerhalb der Trainingsplanung, die der physischen und mentalen Erholung dient – ohne das Training vollständig zu unterbrechen. Er ist besonders nach intensiven Trainingsphasen oder nach einem Wettkampf wichtig, um die Trainingsreize optimal zu verarbeiten.

Ziel eines Reload-Blocks

Superkompensation ermöglichen:

- Leistungsfähigkeit steigt erst nach Erholung über das ursprüngliche Niveau
- Übertraining vermeiden
- Mentale Entlastung schaffen
- Immunsystem stabilisieren
- Mikroverletzungen und muskuläre Erschöpfung abbauen
- Motivation aufbauen für die nächste Trainingsphase

Ein **Reload-Block** wird **idealerweise eingeplant**:

- Nach 3–5 Wochen strukturiertem Training (klassische Belastungszyklen)
- Nach intensiven Wettkämpfen oder mehrtägigen Events
- Nach einem Trainingslager
- Bei Anzeichen von Überbelastung

Inhalt eines Reload-Blocks

Merkmal	Beschreibung
Reduzierter Umfang	40–60 % des normalen Wochenumfangs
Geringe Intensität	Nur lockere Einheiten, meist GA1-Bereich
Keine neuen Reize	Kein Schwellentraining, keine Technikexperimente
Alternative Einheiten	Schwimmen, Mobilisation, Wandern, Yoga etc.
Mentaler Abstand	Weniger Fokus auf Leistung, mehr auf Wohlbefinden

Beispiel (Reload-Woche nach intensiver Trainingsperiode)

Montag	Pause oder Spaziergang
Dienstag	45 min lockeres Radfahren (GA1)
Mittwoch	Mobilisation & leichtes Krafttraining
Donnerstag	30 min Laufen, sehr locker
Freitag	frei oder Schwimmen
Samstag	60 min lockere Ausfahrt mit Freunden
Sonntag	Dehnen, Sauna, mentale Vorbereitung

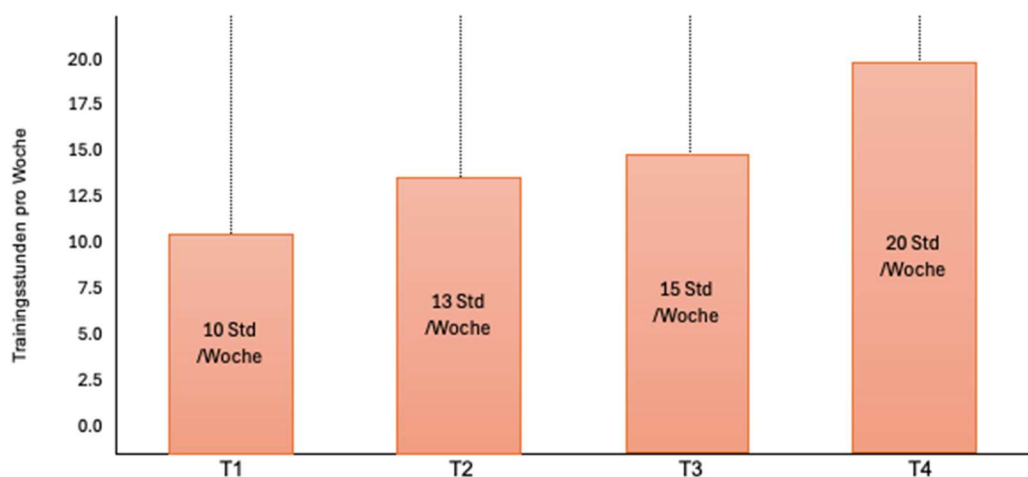


Abbildung 2: Darstellung Trainingsumfang T1-T4.

2.2.1 Charakteristika T 1-2: Potential zeigen/ bestätigen

Sportartspezifische Umsetzung

Motorradrennsport ist eine technisch anspruchsvolle Einzelsportart. Um die Eignung der Athletinnen und Athleten präzise zu beurteilen, kommen neben Wettkampfergebnissen auch zusätzliche Tests, PISTE Tests und spezifische Trainerbeobachtungen zum Einsatz. Auf Grundlage definierter Kriterien entscheidet Swiss Moto, welche Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer in weiterführende Förderprogramme aufgenommen werden.

Förderung und Entwicklung

Die Förderung erfolgt mit dem Ziel, die Athletinnen und Athleten schrittweise an den Leistungssport heranzuführen und ihnen Perspektiven auf Bestleistungen im Europa- und Weltmeisterschaftsumfeld zu eröffnen. Dabei liegt der Fokus auf einem nachhaltigen und langfristigen Aufbau.

Regelmässige Teilnahmen an internationalen Wettkämpfen sind Teil dieser Stufe.

Die jungen Fahrerinnen und Fahrer spezialisieren sich zunehmend auf den Motorradrennsport.

Ergänzend nutzen sie Fördermassnahmen des Nationalkaders oder von Swiss Moto geprüften und empfohlenen privaten Anbietern.

Talentidentifikation und Selektion

Die Identifikation erfolgt durch ausgebildete Trainerinnen und Trainer (gemäss Bildungskonzept Swiss Moto 2025), die über spezifisches Fachwissen in der Talentbewertung verfügen. Grundlage bildet das Konzept PISTE, das u. a. Resultate, Verhalten und Leistungen an Wettkämpfen systematisch berücksichtigt.

Nach positiver Potenzialbeurteilung werden Athletinnen und Athleten ins Nachwuchs-Nationalkader aufgenommen.

Die Mitgliedschaft ist auf ein Jahr begrenzt und wird jährlich überprüft. Jedoch wird eine langfristige Mitgliedschaft angestrebt.

Trainingsschwerpunkte

In dieser Phase rücken die technischen Aspekte des Motorradfahrens stärker in den Vordergrund. Ziel ist eine kontinuierliche Steigerung der Geschwindigkeit, Technik und Platzierungen.

Ebenso wichtig ist die Förderung mentaler Fähigkeiten:

- Umgang mit Leistungsdruck und Erwartungen,
- Persönlichkeitsentwicklung,
- Aufbau von Selbstständigkeit und strukturierter Planung.

Wertevermittlung

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Vermittlung von Werten. Swiss Moto legt grossen Wert auf einen sauberen und fairen Sport. In enger Zusammenarbeit mit dem Präventionsprogramm Cool and Clean von Swiss Olympic wird die Sensibilisierung für Fairness, Dopingprävention und ein respektvolles Miteinander gefördert.

2.2.2 Charakteristika T 3: Trainieren / Ziel erreichen

Die T3-Phase legt das Fundament, auf dem alle weiteren Leistungsstufen aufbauen. Ziel ist es, technische, mentale und physische Fähigkeiten so zu festigen, dass sie auch unter Wettkampfbedingungen stabil abrufbar sind. Selbst bei erfahrenen Profis ist die kontinuierliche Optimierung der Basis ein entscheidender Erfolgsfaktor – sowohl zur Minimierung von Fehlerquellen als auch zur Sicherstellung höchster Sicherheitsstandards.

Technische Schwerpunkte

Im Zentrum steht die Wiederholung und Perfektionierung grundlegender Fahrtechniken:

- Bremsen
- Kurvenfahrt
- Sprung

Durch konsequentes Training dieser Basistechniken wird gewährleistet, dass in kritischen Rennsituationen möglichst keine gefährlichen Fehler entstehen.

Methodik und Kontrolle

Die Qualität des Trainings wird durch regelmässige Überprüfungen sichergestellt, beispielsweise mittels direkter Sichtung durch Coaches oder durch den Einsatz von Videoanalysen. Dadurch lassen sich selbst kleinste Abweichungen von der optimalen Technik erkennen und korrigieren.

2.2.3 Charakteristika T 4: Durchbruch schaffen und belohnt werden

Die T4-Phase legt die Grundlagen für eine langfristige und nachhaltige Karriere im internationalen Motorradrennsport. Sie markiert den Übergang vom leistungsorientierten Nachwuchssport hin zu einer internationalen Karriereperspektive. Internationale Rennen in der Europameisterschaft sollen darum weitergeführt, intensiviert und bevorzugt werden. Die nationalen Rennen dienen nun vor allem noch dem Training, wenn international keine Rennen durchgeführt werden.

Phasenübergang und individuelle Faktoren

Der Übergang in diese Stufe ist abhängig von mehreren Faktoren:

- körperliche Entwicklung,
- verfügbare Wettkampfangebote (abhängig von Selektion und finanziellen Ressourcen),
- schulische oder berufliche Anforderungen,
- mentales Reifelevel.

Neben den Resultaten wird stets das altersgerechte Gesamtbild der Athletin bzw. des Athleten berücksichtigt. Trainings- und Fördermassnahmen werden individuell angepasst, um eine nachhaltige sportliche Entwicklung gemäss den FTEM-Stufen sicherzustellen.

Trainingsumfang und Organisation

In dieser Phase beträgt das Pensum ca. 20 Stunden Training und Wettkampf pro Woche. Eine enge Abstimmung zwischen Athletinnen und Athleten, Eltern, Teams, Trainerinnen und Trainern ist notwendig, um Sport und Ausbildung optimal zu verbinden und damit den Grundstein für eine duale Karriere zu legen. In dieser Phase steht auch oft der Übertritt von der Sportschule in eine Sportlehre oder ein Studium an.

Die Verantwortung für Koordination und Betreuung liegt bei den Eltern in Zusammenarbeit mit dem Nachwuchsverantwortlichen Motocross, dem Berufstrainer sowie dem Nationaltrainer-team.

Auswahl und Selektion für Kaderzugehörigkeit erfolgen in dieser Phase durch die Verbandsverantwortlichen. Nationale Zusammenzüge werden nach Möglichkeit disziplinenübergreifend durchgeführt.

Trainingsschwerpunkte

Das Training ist klar strukturiert und verfolgt die Erweiterung der fahrerischen Kompetenzen:

- **Technik:** dynamisches Bremsen, präzises Kurvenfahren, verschiedene Sprungtechniken, verschiedene Bodenbeschaffenheiten
- **Methodik:** regelmässige Einheiten nach Trainingsplan, unterstützt durch Videoanalysen und individuelles Feedback.
- **Messbarkeit:** strukturierte Evaluation der Fortschritte und kontinuierliche Anpassung der Trainingsinhalte.

Mentale Entwicklung

Psychologische Förderung spielt eine zunehmende Rolle. Mentale Drills, Konzentrationsübungen und Techniken zur Stressbewältigung helfen den Athletinnen und Athleten, in kritischen Situationen Ruhe zu bewahren und fokussiert zu bleiben.

Wettkampfperspektive

Ein zentrales Ziel der Phase T4 ist der Übergang in höherklassige internationale Nachwuchs-Wettkampfserien. Dabei richtet sich die Auswahl der Rennserien nach:

- individuellem Entwicklungsstand,
- nationalen Resultaten,
- verfügbaren Ressourcen.

Swiss Moto begleitet die Athletinnen und Athleten beratend bei der Auswahl geeigneter Wettkampfplattformen. Durch strukturierte Trainings- und Evaluationsprozesse wird sichergestellt, dass sie nicht nur physisch, sondern auch taktisch und emotional auf die neuen Herausforderungen vorbereitet sind.

2.3 Schlüsselbereich E: (Elite) Spitzensport ermöglichen

Mit der Elite-Phase beginnt ab etwa 18 Jahren der Übergang zu intensivem, wettkampforientiertem Training auf nationalem und internationalem Spitzenniveau (Maschinengrösse: 125ccm- 450ccm). Ziel ist es, Athletinnen und Athleten auf Europa- und Weltmeisterschaften zu etablieren und die Schweiz regelmässig zu repräsentieren.

Trainingsumfang und Struktur

Der Trainingsaufwand in dieser Phase ist erheblich und umfasst:

E1 – Die Schweiz repräsentieren: ca. 22 Stunden pro Woche

E2 – International Erfolg haben: ca. 26 Stunden pro Woche

Dies entspricht in der Praxis 6–10 Trainingseinheiten pro Woche, häufig in Form von Doppeltagen (z. B. Technik, Athletik, Fahrtraining oder Wettkampf).

Das Training berücksichtigt alle entscheidenden Faktoren:

- physische Leistungsfähigkeit,
- taktische und mentale Stärke,
- umfangreiche Wettkampferfahrung.

Trainingsbedingungen

Motorradrennsport auf Elite-Niveau kann in der Regel nur in hochspezialisierten Trainingszentren im Ausland durchgeführt werden. Dort stehen neben professionellen Streckenbedingungen auch modernste Formen der Leistungsdiagnostik zur Verfügung.

Die Swiss Moto Trainerinnen und Trainer entwickeln individuelle Trainingspläne und begleiten den Übergang in den Spitzensport. Swiss Moto unterstützt zusätzlich durch Ressourcen, Fördergelder und Netzwerke, um eine intensive Förderung zu ermöglichen.

Anforderungen an die Athletinnen und Athleten

Zwischen dem 18. und 28. Lebensjahr gilt es, die zuvor geschaffene Basis zu nutzen, um den Anschluss an das internationale Niveau sicherzustellen. Dafür ist notwendig:

- eine starke Leistungsmentalität und die Bereitschaft, den Motorsport als Lebensfokus zu wählen,
- der Verzicht auf eine normale Berufsausbildung oder Vollzeittätigkeit,
- die Nutzung von Sportschulen, Fernstudien oder speziellen Sportlerlehren zur schulisch-beruflichen Absicherung,
- in der Regel die Integration in ein professionelles Rennteam, das Training und Wettkampfplanung übernimmt.
- Eine ergänzende Zusammenarbeit mit privaten Athletiktrainerinnen, Trainern und Riding Coaches ist ab dieser Stufe üblich und notwendig.

Verantwortung und Betreuung

Ab dem 18. Lebensjahr verlagert sich die Verantwortung für die Karriereplanung zunehmend:

- weg vom Nachwuchsverantwortlichen Motocross und dem Swiss Moto Nationaltrainer-team sowie den Eltern,
- hin zu den internationalen Rennteams, die nun Organisation, Trainingsplanung und persönliche Betreuung übernehmen.

Rolle von Swiss Moto

Swiss Moto bleibt weiterhin ein unterstützender Partner, sofern dies sinnvoll und möglich ist.

Der Verband bietet:

- eine Plattform zur Teilnahme an Nationenwettkämpfen und internationalen Anlässen,
- bei Bedarf die Möglichkeit zur Einbindung in die Trainingsangebote des Nachwuchs-Nationalkaders,
- Netzwerke und Beratung, um die Athletinnen und Athleten beim Übergang in die nächste Stufe – die Mastery-Phase – bestmöglich zu begleiten.

Selektion und Förderung (E1–E2)

Die Aufnahme in den Schlüsselbereich E (Elite), das Swiss Moto Elite Kader, erfolgt auf Antrag der Athleten und nach Beschluss des Swiss-Moto-Leistungssportausschusses. Weiter wird mit ambitionierten AthletInnen proaktiv, in Absprache mit dem Swiss Moto Berufstrainer, der Kontakt gesucht. Entscheidend ist nicht nur die aktuelle Leistung, sondern auch das erkennbare Potenzial für eine nachhaltige internationale Karriere.

Selektionskriterien

Die Beurteilung basiert auf folgenden Dimensionen:

1. Sportliche Leistung

- Platzierungen und Resultate in internationalen Serien
- Konstanz und Entwicklung über mindestens zwei Saisons
- Vergleich zu internationalen Benchmarks
- Datenbasierte Leistungsanalysen

2. Potenzial und Professionalität

- Persönliche Leistungsentwicklung, Trainingsdisziplin und mentale Stärke
- Strukturierter Jahres- und Trainingsplan mit klaren Zielen
- Nachweis einer professionellen Trainingsumgebung (Team, Coaching, medizinische Betreuung)

3. Commitment und Umfeld

- Vollumfängliches Bekenntnis zur sportlichen Laufbahn
- Einhaltung der Ethik-Charta und des Ethik-Statuts des Schweizer Sports
- Finanzielle und organisatorische Stabilität des Umfelds (Team, Sponsoren, Familie)

Einstufung

- **E1 – Die Schweiz repräsentieren:** Athlet*innen, die in einer national oder europäischen Topliga starten, stabile Resultate im vorderen Drittel erzielen und international konkurrenzfähig sind.
- **E2 – International Erfolg haben:** Athlet*innen mit etablierten EM- oder WMResultaten, die regelmässig Top-15-Platzierungen erreichen und ein professionelles Umfeld nachweisen können.

Unterstützung

Swiss Moto kann Athlet:Innen der Stufe E gezielt fördern durch:

- **Sportfachliche Unterstützung:** Trainingsberatung, Leistungsdiagnostik, Mentoring
- **Koordination mit Swiss Olympic:** Antragstellung für Swiss-Olympic-Cards (Elite, Bronze, Silber, evtl. Gold)
- **Zusammenarbeit mit der Armee:** Vorbereitung und Begleitung für die Spitzensport-Rekrutenschule (RS) und nachgelagerte Armee-Gefässe
- **Kommunikative und organisatorische Unterstützung:** Öffentlichkeitsarbeit, Verbandsvertretung, Unterstützung bei Sponsoring- und Medienauftritten

Überprüfung

Die Elite-Athlet*innen werden jährlich evaluiert. Kriterien sind:

- Erfüllung der sportlichen Zielvereinbarungen
- Physische und mentale Stabilität
- Einhaltung des Swiss-Moto-Regelwerks und der Verhaltensrichtlinien

Eine Auf- oder Abstufung zwischen E1 und E2 ist jederzeit möglich. Bei längerfristiger Verletzung oder Teamwechsel kann der Status temporär sistiert werden.

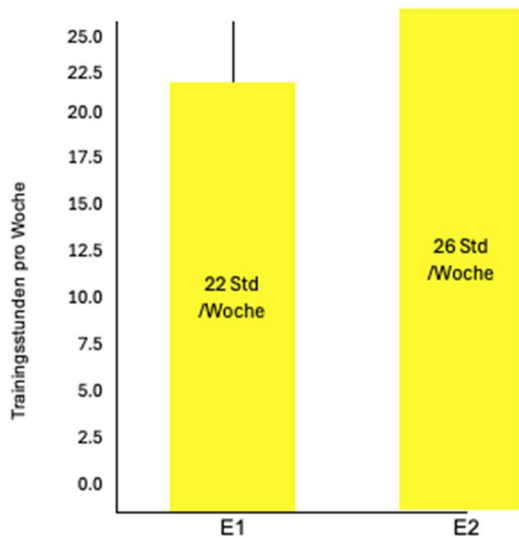


Abbildung 3: Trainingsumfang Elite Stufe 1 & 2.

2.4 Schlüsselbereich M: (Mastery) Dominator der Sportart

Athletinnen und Athleten, die über einen längeren Zeitraum hinweg bei internationalen Meisterschaften wie der MXGP, der AMA oder in der WSC regelmässig Medaillen gewinnen, gehören zu den Dominatoren ihrer Sportart. Sie befinden sich in der Mastery-Phase – der höchsten Stufe der sportlichen Entwicklung.

Zielsetzung

In dieser Phase steht die kontinuierliche Optimierung der individuellen Leistungsfähigkeit im Vordergrund – sowohl technisch als auch mental. Der Fokus liegt darauf, sich dauerhaft auf höchstem internationalen Niveau zu etablieren.

Betreuung und Umfeld

Auf diesem Niveau erfolgt eine enge Betreuung durch interdisziplinäre Expertenteams, bestehend aus:

- Trainern und Riding Coaches,
- Sportpsychologinnen und -psychologen,
- Ernährungsberaterinnen und Ernährungsberatern,
- Physiotherapeutinnen und Physiotherapeuten,
- medizinischen Fachpersonen.

Nationale und internationale Verbände schaffen die Rahmenbedingungen, um eine nachhaltige Karriere auf Weltklassenniveau zu ermöglichen, und sorgen für eine kontinuierliche Qualitätsentwicklung.

Trainingsinhalte

Das Training bleibt umfassend, wird jedoch zunehmend auf feinste technische, physische und mentale Details ausgerichtet. Typische Elemente sind:

- Basisübungen in Perfektion: Sprungtechnik, Bremsen, Linienwahl in Kurven.
- Rennsimulationen in geschützten Trainingsbereichen, um das Zusammenspiel von Fahrer und Motorrad zu optimieren.
- Detailanalysen bspw. zur Kurven- oder Starttechnik, unterstützt durch Videoanalyse
- Mentales Training: Konzentrationsübungen, Visualisierungstechniken, Stressmanagement für Höchstbelastungen.
- Physisches Training: Reaktionsschnelligkeit, Core-Stabilität, muskuläre Balance sowie Belastungstraining unter realistischen Bedingungen (Hitze, Flüssigkeitsverlust, hohe Herzfrequenz).

Belastung und Bedingungen

Die körperlichen und mentalen Anforderungen im Rennen sind extrem. Durchschnittliche Herzfrequenzen liegen durch interne Faktoren (Emotionen, Belastung) und externe Faktoren (Hitze, Luftfeuchtigkeit) dauerhaft im hohen Bereich.

Entsprechend wird das Training gezielt auf Hochbelastungssituationen ausgelegt, um Leistungsfähigkeit und Sicherheit gleichermassen sicherzustellen.

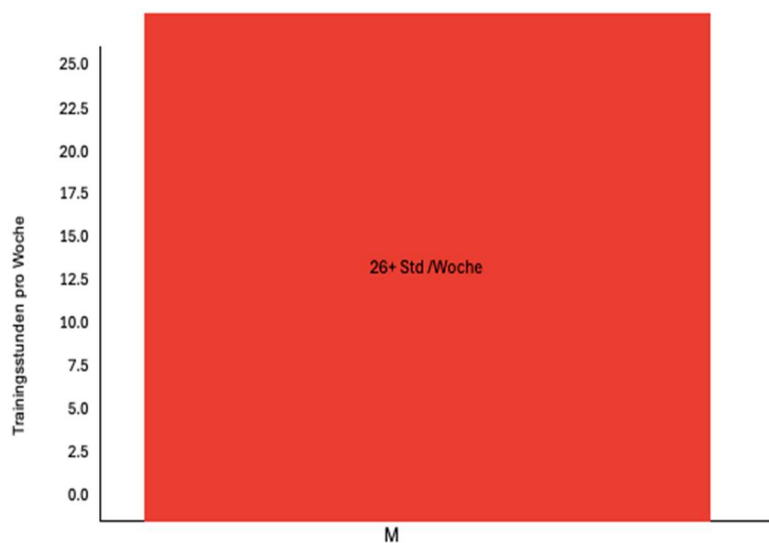


Abbildung 4: Trainingsumfang Mastery Stufe

2.5 Trainingsinhalte, Umfänge und Betreuung pro Entwicklungsphase

Der Athletinnen- und Athletenweg im Motocross orientiert sich an den Phasen des FTEM-Modells.

Er erfordert eine alters- und leistungsgerechte Gestaltung der Trainingsinhalte in den Bereichen Sportartspezifik, Ausdauer, Schnelligkeit, Koordination, Gleichgewicht, Kraft, Beweglichkeit, mentales Training und Regeneration.

Mit zunehmendem Alter und Entwicklungsstand steigen Trainingsumfang und -inhalt kontinuierlich.

Phase F1-F3 (altersunabhängig)

Schwerpunkt: freudvolles Entdecken, Erlernen und Üben in verschiedenen Sportarten (F1-F2); Im Motorsport engagieren mit oder ohne Wettkampf (F3)

Inhalte:

- Allgemeine sportliche Aktivitäten, Polysportivität steht im Zentrum
- Einbau von Motorsport in das Training
- Lebenslanges Sporttreiben steht im Zentrum
- **Umfang: ca. 3-7 Stunden pro Woche**

Phase T1–T2 (ca. 9-12 Jahre)

Schwerpunkt: spielerisches Heranführen an den Motorsport, erste Rennerfahrungen

- Besuch der Regelschule (Flexibilität zur Freistellung/Dispensation für Trainings/Wettkämpfe wünschenswert)

Inhalte:

- Vermittlung von Technikgrundlagen
- polysportive Athletik, Koordination und Bewegungsfreude
- einfache mentale Elemente (z. B. Konzentration)
- **Umfang: ca. 10-13 Stunden pro Woche**

Phase T3–T4 (ca. 12–19 Jahre)

Schwerpunkt: systematisches Training, zunehmende Spezifität

- Sportschule/Sportlehre/Fernstudium zur optimalen Vereinbarung von Sport und Ausbildung

Inhalte:

- Vertiefung technischer Fertigkeiten
- Entwicklung taktischen Verständnisses
- Aufbau von Ausdauer, Schnelligkeit, Beweglichkeit und Kraft
- Einführung mentaler Kompetenzen (Umgang mit Druck, Fokus im Wettkampf)
- **Umfang: ca. 15–20 Stunden pro Woche**

Phase E1–E2 (ab ca. 18 Jahren)**Schwerpunkt:** hochstrukturiertes, wettkampforientiertes Training**Inhalte:**

- konsequente Leistungsentwicklung und Periodisierung
- individuelle Trainingssteuerung und Regenerationsmanagement
- gezielte Wettkampfvorbereitung
- Ergänzung durch Diagnostik (z. B. Laktattests), Zielvereinbarungen, sportpsychologische Begleitung
- **Umfang: bis zu 26 Stunden pro Woche**
- In der Elite-Phase trainieren die Athletinnen und Athleten weitgehend eigenverantwortlich, werden jedoch je nach Bedarf weiterhin eng durch Swiss Moto Trainer, Coaches und Fachpersonal betreut.

	Regional (F1-F3)	National (T1-T4) (inklusive Ausland)	International (E1-M)
Sportartspezifisches Training	0-2 h/Woche Kontakt auf dem Motorrad, Grundtechniken	2-4 h/Woche Vertiefung aller technischen Aspekte (Kurven, Sprung, Bremsen), Steigerung von Geschwindigkeit und Komplexität	7-8 h/Woche Intensives, wettkampforientiertes Training, Technik vertiefen, Zweikampfvverhalten stärken
Physisches Training (ohne Motorrad)	3-5 h/Woche Spiel- und Bewegungsgrundformen, polysportives Training (altersabhängig)	8-16 h/Woche 80% Ausdauer (Joggen, Biken, Rennvelo, Langlauf) 20% Kraft (Eigengewicht, Fitness) Koordination und Gleichgewicht einbauen	15-18 h/Woche Trainingspläne mit internationalen Coaches oder Teamtrainern: optimaler Mix aus Ausdauer, Kraft, Koordination & Beweglichkeit
Mentales Training		Einfache Mentale Elemente (z.B. Konzentration)	Einbau versch. Mentaler Elemente (bspw. Visualisierung), Begleitung bspw. durch MentaltrainerIn
Schule/Ausbildung	Altersabhängig	Mittelstufe, Sportschule, Sportlehre	Studium, Fernstudium oder Profisport
Betreute Trainings	Vereine, Sportlehrpersonen, Eltern, Swiss Moto Talent Base	Nationale Zusammenzüge, Nachwuchsnationalteam, Swiss Moto Talent Base	Interdisziplinäre Expertengruppen: Trainer, Ernährungsberatung, Physiotherapie, medizinische Fachpersonen

Abbildung 5: Übersicht zu den Zuständigkeiten und den Trainingsschwerpunkten auf dem AthletInnenweg.

3 Nachwuchs Nationalkader

3.1 Mitglieder des Nachwuchs-Nationalkader

Die Zielgruppe des Motocross Nachwuchs-Nationalkaders umfasst grundsätzlich Athletinnen und Athleten der Schlüsselphase 2 (T1/T2 – T4) im Alter von 10 bis 19 Jahren. Die Anzahl der AthletInnen mit Talent Card in den Bereichen Motocross und Road Racing ist auf 30 Nationale Talent Cards und 10 Regionale Talent Cards begrenzt. Wobei ca. 20 Nationale Karten für den Motocrossbereich bestimmt sind und ca. 5 Regionale Karten. Dies wird jedoch in Abhängigkeit von den PISTE Testungen durch den Berufstrainer und die Nachwuchsverantwortliche Leitung bestimmt. Weitere AthletInnen, welche durch ihr Alter, fehlende internationale Rennen oder aufgrund anderer Bestimmungen nicht von einer Talent Card profitieren können, können trotzdem ins Nachwuchs Nationalkader aufgenommen werden und von Vorteilen (bspw. Trainings) profitieren.

In Abhängigkeit von der Altersstruktur erfolgt eine Aufteilung in eine oder zwei Trainingsgruppen. Im Rahmen des Nachwuchs-Nationalkaders werden durch Swiss Olympic die Talent Cards mit Gültigkeit vom 01.03. bis zum 28.02. ausgestellt.

3.2 Talentsichtung und Selektion

Die jährliche Talentsichtung findet jeweils im Oktober/November statt. Grundlage bildet der PISTE-Selektionsprozess von Swiss Olympic (vgl. FTEM Schweiz, Manual Talentidentifikation und -selektion).

Ziel ist es, nicht ausschliesslich die aktuell Besten, sondern vor allem die geeignetsten Athletinnen und Athleten mit Entwicklungspotenzial auszuwählen.

Beurteilungskriterien:

- Wettkampfergebnisse der letzten drei Jahre
- Motivation und Zielorientierung
- Persönliches Umfeld
- Ergebnisse der körperlichen Leistungstests (Mirwald-Test, LEMOVIS-I-Test, Swiss Moto Leistungstest)

Aufnahme und Verbleib

- Aufnahme ins Nachwuchs-Nationalkader erfolgt nach positiver Beurteilung.
- Teilnahme an mindestens 80 % der angebotenen Zusammenzüge ist Pflicht.
- Ein Verbleib im Kader setzt das Bestehen der jährlichen Neubewertung voraus.

Ausschreibung

Die Talentsichtungstage werden auf www.swissmoto.org veröffentlicht und stehen allen interessierten Fahrerinnen und Fahrern im Alter von 9 bis 18 Jahren offen.

3.2.1 Ablauf am Testtag

1. **Teil- Motorische und physische Tests (in der Halle):**
 - a) Anmeldung/Administration/Ausmessung Grösse und Gewicht
 - b) Koordinationsparcours in der Halle zur Prüfung von Schnelligkeit und polysportiven Fähigkeiten (Dauer in Sekunden)
 - c) Rumpfkraft-Test in der Halle/Planking (Dauer in Sekunden)
 - d) Ausdauer Konditionstest 6'-Lauf in der Halle (Anzahl Runden um Volleyballfeld)
2. **Teil- motorradspezifische Testung:**
 - e) Technik-Parcours mit dem Motorrad Outdoor-Gelände Gleichgewicht, Umgang und Handling des Motorrades
 - f) Technisches Fahren auf der Strecke (Sprünge, Kurven, Waves)

Nebst den Resultaten am Sichtungstag werden auch die folgenden Aspekte miteinbezogen:

3. **Teil- Resultate**
 - g) Wettkampfergebnisse der letzten 3 Jahre
 - h) Aktueller Trainingsaufwand
4. **Teil- psychosoziale Faktoren**
 - i) Psyche/Leistungsmotivation
 - j) Physische und psychische Belastbarkeit
 - k) Umfeld

3.2.2 Auswertung der Daten und Tests

Alle Tools werden ins Ranglistentool von PISTE eingetragen. Die Gewichtung der einzelnen Bereiche wird den Alters- und Entwicklungsphasen (FTEM-Systematik) angepasst und erfolgt transparent und nachvollziehbar.

3.2.3 Durchführung

Die Sichtungstests finden zentralisiert im Rahmen des Swiss Moto Nachwuchsförderungskonzepts statt.

- Sie werden von ausgebildeten Swiss Moto Trainerinnen und Trainern durchgeführt und protokolliert.
- Grundlage bilden die offiziellen Testinhalte und Beurteilungsmassstäbe von Swiss Olympic.

3.2.4 Rückmeldung und Entwicklung

Alle Ergebnisse werden in einem Sporttest-Protokoll dokumentiert.

- Jede Athletin/jeder Athlet erhält eine individuelle Rückmeldung mit qualitativer Einschätzung und Trainingsempfehlungen, falls dies gewünscht wird.
- Das Feedback erfolgt schriftlich und kann in einem Gespräch mit Heimtrainerinnen/Eltern vertieft werden.
- Ziel: Die Talentsichtung ist nicht nur ein Selektionsinstrument, sondern auch ein förderorientiertes Entwicklungswerkzeug.

3.3 Bedeutung der Talentförderung

Eine konsequente Talentförderung ist entscheidend für die internationale Konkurrenzfähigkeit im Motorradrennsport.

- Athletinnen und Athleten müssen frühzeitig erkannt und gezielt gefördert werden.
- Neben der Fahrtechnik sind auch mentale Stärke, Belastbarkeit und physische Voraussetzungen zentrale Faktoren.
- Die Entwicklung verläuft nicht linear. Deshalb erfolgen Bewertungen regelmässig, aber flexibel – orientiert an der individuellen Leistungskurve.

Zur Beurteilung werden auch leistungsdagnostische Verfahren eingesetzt, z. B.:

- Laktattests zur Bestimmung der aeroben/anaeroben Schwelle,
- weitere sportmedizinische Tests (z. B. VO₂max, Spiroergometrie).

Über Zeitpunkt und Umfang dieser Tests entscheiden die verantwortlichen Trainerinnen und Trainer situativ.

In den frühen Entwicklungsphasen liegt der Fokus stärker auf dem Potenzial der Athletinnen und Athleten (z. B. Lernfähigkeit, mentale Grunddisposition). Mit zunehmendem Alter und Erfahrung gewinnen die messbaren Fahrleistungen sowie die technische Umsetzung (z. B. Anpassung an wechselnde Streckenbedingungen) an Bedeutung.

Die Gewichtungen der Selektionskriterien sind dynamisch, nicht statisch, und werden regelmässig neu validiert – abhängig von:

- der individuellen Reifestufe,
- kontinuierlichen Trainings- und Wettkampfbeobachtungen durch die verantwortlichen Trainerinnen.

Nach jedem Evaluationszyklus erhalten die Athletinnen und Athleten ein umfassendes Feedback zu ihren Testergebnissen:

- schriftliche Berichte,
- persönliche Gespräche,
- digitale Plattformen.

Daraus abgeleitete individuelle Trainingsempfehlungen dienen als konkreter Fahrplan zur Weiterentwicklung. Dabei werden auch motorsportspezifische Aspekte berücksichtigt, etwa das Verhalten auf unterschiedlichen Strecken.

Dieser Ansatz garantiert eine transparente Selektion und fördert zugleich die kontinuierliche Motivation der Athletinnen und Athleten – ein entscheidender Faktor für langfristigen Erfolg im Motorsport.

3.3.1 Beobachtung und Beurteilung durch Nationaltrainerinnen und -trainer

Die kontinuierliche Beobachtung durch den Nachwuchsverantwortlichen Motocross und das Nationaltrainerteam ergänzt die Tests. Sie erfolgt während:

- Rennen,
- Trainings,
- Lehrgängen.

Dadurch können auch Talente berücksichtigt werden, die verletzungs- oder krankheitsbedingt an den Tests nicht teilnehmen konnten. In solchen Fällen ist eine provisorische Kaderaufnahme möglich, wobei die formalen Tests zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden müssen.

Die Beobachtungen fliessen systematisch in die Gesamtbewertung nach dem PISTE-System ein. Sie berücksichtigen insbesondere:

- konditionelle und mentale Faktoren,
- Technik- und Taktikbeurteilungen „aus dem Feld“,
- Entwicklungsdynamik und Umsetzungsfähigkeit unter Wettkampfbedingungen.

Die Dokumentation erfolgt **standardisiert** und wird dem Selektionsgremium in strukturierter Form vorgelegt. So ist gewährleistet, dass die Feldbeobachtungen gleichwertig mit Testresultaten und weiteren Selektionskriterien gewichtet werden.

3.3.2 Kaderzusammenzüge und Trainings

Die Saison im Motocrosssport dauert von März bis anfangs Oktober. Danach folgt eine trainingsfreie Phase im Oktober / November.

- **November:** erster Kaderzusammenzug mit Leistungstest, Erstellung individueller Trainingspläne und Empfehlungen für die Vorbereitungsphase.
- **Anfangs Februar:** Kadertesting auf einer Strecke im Ausland inklusive Training von konditionellen und mentalen Aspekten auf und neben dem Motorrad. (2Tage)
- **Monatlich (März-Oktober):** Fahr- und Techniktraining auf einer (NASAK-) Motocrossstrecke in der Schweiz. Trainings angeleitet durch Riding Coach und Berufstrainer.
- **Während der Saison:** weitere Fahr- und Techniktrainings erfolgen individuell in den jeweiligen Teams.

Ziel dieser Zusammenzüge ist es, die Athletinnen und Athleten optimal auf die Saison vorzubereiten, ihre Fortschritte sichtbar zu machen und gegebenenfalls Korrekturen im Training vorzunehmen.

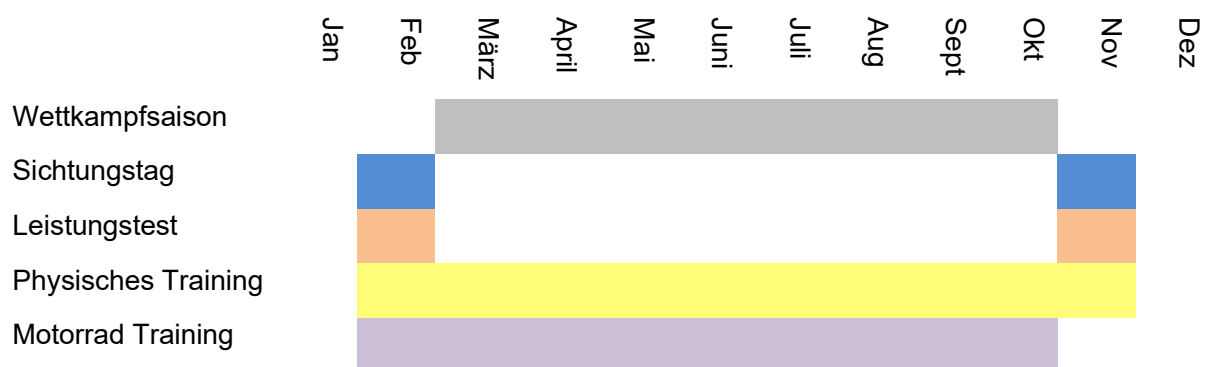


Abbildung 6: Sichtung und Zusammenzüge

3.4 Verantwortung

Die Koordination, Organisation und Durchführung des Sichtungstages sowie der Nachwuchs-Nationalkader-Zusammenzüge im Motocross liegen in der Verantwortung des Motocross Nachwuchsverantwortlichen in Absprache mit dem Berufstrainer.

Soweit möglich, werden Sichtungstage und Zusammenzüge gemeinsam mit den Nachwuchs-Nationalkadern anderer Disziplinen organisiert, um Synergien zu nutzen und eine einheitliche Nachwuchsförderung zu fördern.

4 Das Wettkampf-System

Das Wettkampfsystem im Motocross zeichnet sich durch eine **hohe Vielfalt** an Rennserien aus. Die Einteilung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer erfolgt jedoch immer nach Motorradkategorien. Einige Nachwuchsklassen sind zusätzlich altersbeschränkt.

Die Serien kürten die Besten jeweils in einer Tages- und einer Jahreswertung. Die Europa- und WeltmeisterInnen werden in den Juniorenkategorien an einem Wochenende und in den Elitekategorien über eine Jahreswertung ausgezeichnet.

Für die Nachwuchsförderung sind besonders jene Serien relevant, die sich durch eine klare Struktur und Nachhaltigkeit auszeichnen. Die Wahl der Serie hängt ab von:

- Wohnort,
- finanziellen Möglichkeiten,
- Teamangeboten.

Swiss Moto unterstützt Athletinnen, Athleten und deren Eltern beratend bei der Auswahl.

4.1 Die internationalen Wettkampfsysteme

Mehrere Rennveranstaltungen werden über ganz Europa beziehungsweise die Welt durchgeführt. Für jeden gefahrenen Rennlauf gibt es Punkte. Am Ende der Saison werden alle eingefahrenen Punkte zusammengezählt. Der Fahrer/die Fahrerin mit den meisten Punkten darf sich dann Europa- bzw. WeltmeisterIn nennen (WM Elite, EM 250ccm & EM 125ccm). Der Einzelsportler/die Einzelsportlerin erfährt sich damit über das Jahr eine Goldmedaille und nicht an einem Tagesevent.

Junioren-Europa- & Weltmeisterschaft

Die Junioren-Europameisterschaften 65ccm & 85ccm im Motocross werden anders organisiert. In den Nachwuchskategorien wird die Europameisterschaft in vier Serien aufgeteilt. Die Länder Europas werden in Nord-Ost, Nord-West, Süd-Ost und Süd-West (inklusive Schweiz) eingeteilt. Die jeweils zehn besten FahrerInnen, nach einer bestimmten Anzahl Rennen, dürfen an das Finale reisen. Dort wird der Europameister der Kategorien 65ccm und 85ccm gekürt.

Die Weltmeister der Kategorien 65ccm, 85ccm und 125ccm werden an der sogenannten „Junioren-Weltmeisterschaft“ an einem separaten Anlass gekürt. Dabei werden zwei Rennläufe bestritten, diese werden zusammengezählt und der Pilot/die Pilotin mit den meisten Punkten ist Junioren-WeltmeisterIn.

MX of Nations- Länder-Weltmeisterschaft

Am Ende einer jeder Saison gibt es ausserdem ein Rennen der Nationen. Im Motocross besteht die Nationalmannschaft eines jeden Landes aus drei Fahrern. Der **Event** der Nationalmannschaften wird an einem Wochenende abgehalten. Dort ist jeweils die Nationalmannschaft eines Landes am Start.

Das Rennen der Junioren-Nationalmannschaft im Motocross wird «Coupe de L'Avenir» genannt. Es können einerseits drei 65ccm-FahrerInnen sowie drei 85ccm PilotInnen eines Landes starten, andererseits in der Open-Klasse ein 125ccm, ein 250ccm und ein Open- FahrerIn.

Seitenwagen-Weltmeisterschaft und Sidecar of Nations

Auch in der Kategorie **Seitenwagen** gibt es eine Weltmeisterschaft, die gleich organisiert ist, wie bei den Solomotorrädern. Dazu kommt auch hier am Ende der Saison ein «Sidecar of Nation». Hier dürfen die Rennen jedoch erst ab 16 Jahren gefahren werden. Es gibt also keine Jugendkategorien.

	Einzelveranstaltung	Serie	Mischform
Erwachsene	MX of Nation Sidecar of Nation	Weltmeisterschaft (Elite, Women, Seitenwagen) Europameisterschaft Women	
Junioren	Weltmeisterschaft Coupe de l'avenir	Europameisterschaft 125ccm & 250ccm	Europameisterschaft 65ccm & 85ccm

Abbildung 7: Das internationale Motocross Wettkampfsystem im Erwachsenen- und Juniorenbereich.

4.2 Die nationalen Wettkampfsysteme

In der Schweiz gibt es bereits ab der Kategorie 50ccm Meisterschaftsläufe. Für die Kinder bilden diese Rennen die Grundlage für spätere Erfolge.

In der Schweizer Meisterschaft werden erst Titel ab der 85ccm verteilt (50 & 65 = Cups). Ab 2026 wird die Kategorie 65ccm ebenfalls als SM ausgeschrieben. Zusammenzüge im Trainingsstützpunkt und die Bildung der Nachwuchskader werden darum ab diesem Alter eingeführt. Die Mädchen und Jungs fahren in den Kinderkategorien gemeinsam Rennen in der Schweiz und werden auch gemeinsam gewertet. Auch international gibt es keine Unterscheidung nach Geschlechtern.

Die FahrerInnen starten in der Kategorie, zu welcher sie nach ihrem Alter (reglementarisch festgehalten und der Kubikzahl ihres Motorrades gehören). Die Swiss Moto definiert im Nachwuchs folgende nationale Kategorien:

- **Swiss Moto MX50 Kid's**
- **Swiss Moto MX65 Junior**
- **Swiss Moto MX85 Junior**
- **Swiss Moto MX125 Junior**
- **Swiss Moto MX2 National**
- **Swiss Moto MX1 National**
- **Swiss Moto MX Women**
- **Swiss Moto MX2 Inter**
- **Swiss Moto MX1 Inter**
- **Swiss Moto MX Sidecar**

5 Die Rolle der Wettkämpfe in den Nachwuchskategorien

In Übereinstimmung mit dem in Kapitel 2 dargelegten Athletenweg sowie dem darin implizierten Ziel einer langfristigen Entwicklung sind Wettkämpfe, unabhängig der Rennserien, ein zentraler Bestandteil der sportlichen Ausbildung. Sie dienen nicht nur der Leistungsüberprüfung, sondern fördern auch das Lernen unter realen Bedingungen. Neben physischen und mentalen Aspekten werden vor allem technische und taktische Fähigkeiten im Kontext von Stress, Konkurrenz und situativen Herausforderungen weiterentwickelt.

Gerade in der frühen Phase der Nachwuchsentwicklung spielen adaptierte Wettkampfformate eine entscheidende Rolle. In den Kinderkategorien steht nicht einzig das Renntempo im Vordergrund, sondern der Fokus liegt bewusst auf der Fahrtechnik, Kurvenpräzision, Linienwahl, Fahrzeugkontrolle und der Umsetzung taktischer Vorgaben. Auch die Gestaltung der Wertung ist entsprechend angepasst: Nicht nur die Erstplatzierten, sondern oft mehrere Fahrer*innen erhalten Auszeichnungen oder positives Feedback, was die Motivation fördert und das Selbstvertrauen stärkt. Durch kleinere Teilnehmerfelder und reduzierten Erwartungsdruck entsteht ein idealer Lernraum, in dem technische Grundlagen ohne Überforderung vertieft werden können.

Mit zunehmender Reife der Athletinnen nimmt die Komplexität der Wettkämpfe zu. Es erfolgt der Einstieg in nationale und internationale Rennformate, wie z. B. Europameisterschaften, wo

grössere Teilnehmerfelder, schwierigere Strecken und ein spürbar höherer Leistungsdruck herrschen. Dies stellt nicht nur die Fahrerinnen, sondern auch deren Familien und Trainer*innen vor neue Herausforderungen hinsichtlich Zeitmanagement, Reisekosten und psychischer Belastung.

Die Gestaltung von Renndistanzen und Meisterschaftsformaten in den oberen Nachwuchskategorien orientiert sich bereits stark an den Anforderungen internationaler Klassen.

6 Spitzensportförderung der Armee

RennfahrerInnen in der FTEM-Phase T4-E1-E2-M sollen – wenn möglich – von der Spitzensportförderung der Armee profitieren können. In das vorliegende Nachwuchsförderkonzept werden folgende von der Armee zur Verfügung gestellten Fördergefässe integriert:

1. Qualifizierte AthletInnen
2. Spitzensport-Rekrutenschule (SpiSpo-RS)
3. Spitzensport-WK

Die Schweizer Armee bietet gemeinsam mit Swiss Olympic strukturierte Fördergefässe für SpitzensportlerInnen. Diese Instrumente ermöglichen es talentierten SportlerInnen, ihre sportliche Laufbahn mit der militärischen Dienstpflicht zu verbinden und sich gezielt weiterzuentwickeln.

1. Qualifizierte AthletInnen

Zielsetzung:

MotorradrennfahrerInnen, die nicht für die Spitzensport-RS selektioniert wurden, können während einer regulären Rekrutenschule als „qualifizierte AthletInnen“ gefördert werden. Ziel ist es, das sportliche Leistungsniveau während der RS-Zeit aufrechtzuerhalten.

Voraussetzungen:

- Besitz einer Swiss Olympic Card
- Mitglied des Swiss Moto Nationalkaders
- Vorliegende und durch Swiss Moto genehmigte Trainingsplanung
- Einwandfreies militärisches Verhalten

Förderung:

- Maximal 4 × 3 Stunden zusätzliches Training pro Woche – in Absprache mit den militärischen Vorgesetzten und im Einklang mit dem RS-Wochenplan.

Prozessablauf:

1. Beratung der AthletInnen durch Swiss Moto zu Funktion, RS-Daten und Standort
2. Anmeldung mittels Formular „Qualifizierte AthletIn“ bis spätestens 1. Mai bzw. 1. Dezember
3. Information an AthletInnen durch die RS-Verantwortlichen in den ersten RS-Wochen

2. Spitzensport-Rekrutenschule (SpiSpo-RS)

Zielsetzung:

- Die SpiSpo-RS ist der zentrale Baustein für den leistungsorientierten Aufbau.
- Sie ermöglicht MotorradrennfahrerInnen, die militärische Grundausbildung mit einem hohen Trainingsumfang zu kombinieren und sich gezielt auf eine internationale Karriere vorzubereiten.

Voraussetzungen:

- Antrag durch Swiss Moto in Absprache mit dem/der AthletIn
- Besitz einer Swiss Olympic Card (Talentcard National oder Swiss Olympic Card Elite / Bronze / Silber / Gold)
- Nachweis von internationalem Potenzial (Top 12 EM, Top 16 WM)
- Kein paralleles Engagement in Ausbildung oder Beruf während der RS
- Bekenntnis zum Start einer Profi-Karriere. Nach der RS soll der Trainingsumfang ähnlich hochgehalten werden.
- Verpflichtung gegenüber der Armee zur vollständigen Erfüllung der Dienstpflicht
- Gewährleistet Betreuung durch den Verband

Struktur und Inhalte:

- 3 Wochen militärische Grundausbildung + halbtägiges Training
- 4 Wochen Athletenschulungen + halbtägiges Training
- Ab Woche 8: ganztägiges Training, auch extern

RS-Termine: (Verschiebungen der RS Termine ab 2027 «ATTRAVERSO»)

- RS 1: KW 16–33 (April–August)
- RS 2: KW 44–11 (Oktober–März) – empfohlen für Motocross-AthletInnen

Selektionsprozess: (Prozessstart 15 Monate vor RS Beginn)

1. Swiss Moto erstellt und übermittelt eine Longlist an Swiss Olympic
2. Obligatorische Infoveranstaltung für alle AthletInnen durch die Armee
3. Selektionsgespräche zwischen Swiss Moto und den AthletInnen
4. Übermittlung der Shortlist inkl. Gesprächsprotokollen und Ranglisten an Swiss Olympic
5. Gemeinsame Selektion durch Swiss Olympic, Armee und Swiss Moto
6. Definitive Selektion und Versand des Marschbefehls (ca. 8 Monate vor RS-Start)

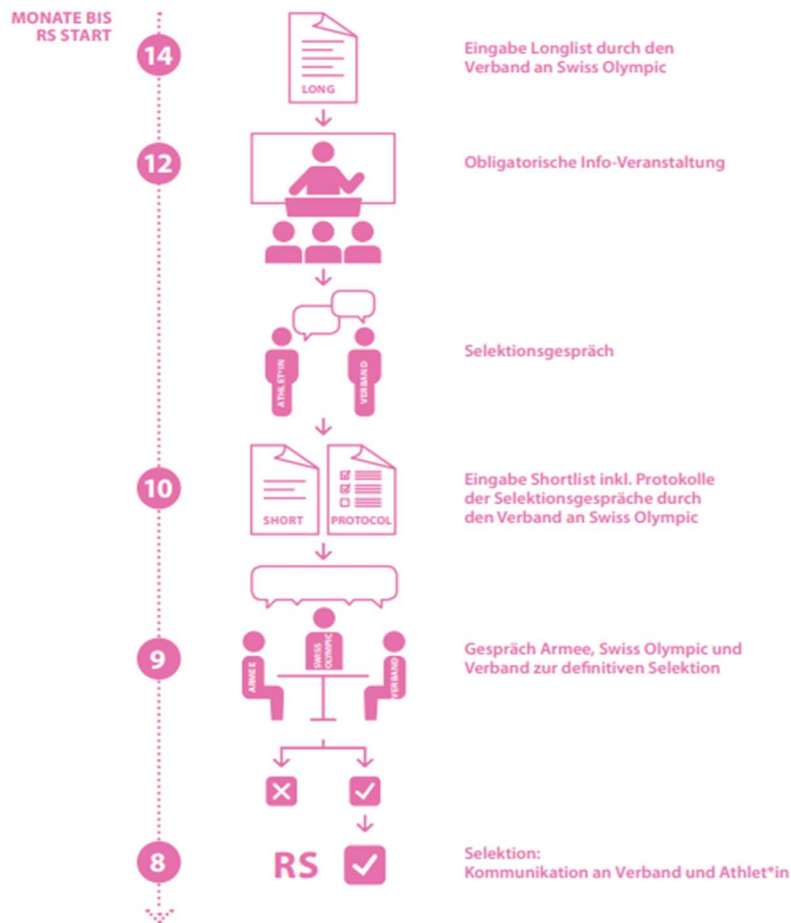


Abbildung 8: Factsheet Armee von Swiss Olympic, Stand September 2024.

Spitzensport-WK (Wiederholungskurse)

Zielsetzung:

- Die Spitzensport-WK ermöglichen RennfahrerInnen eine gezielte Vorbereitung auf internationale Wettkämpfe.

Voraussetzungen

- Erfolgreich absolvierte SpiSpo-RS
- Aktueller Nationalkaderstatus
- Fortbestehende internationale Perspektive
- Unterzeichnung der AthletInnenvereinbarung
- WK-Dauer: mindestens 5 aufeinanderfolgende Tage

Förderung:

- Bis zu 30 anrechenbare Dienstage pro Jahr (inkl. Sold/EO)
- Zusätzlich bis zu 100 freiwillige Dienstage möglich
- Durchführung auch im Ausland möglich (Betreuung durch Verband vorausgesetzt)

Anforderungen:

- Jahresplanung und Einsatzmeldung durch Swiss Moto
- Mindestens 19 Dienstage pro Jahr (sonst Wehrpflichtersatzabgabe)

Einbettung ins Swiss Moto Nachwuchs- und Leistungssport - Förderkonzept

Die Fördergefässe der Armee ermöglichen RennfahrerInnen eine flexible, systematische Verbindung zwischen Spitzensport und Militärdienst. Entscheidend ist die frühzeitige und sorgfältige Planung durch den Verband in enger Abstimmung mit Swiss Olympic und dem Kompetenzzentrum Sport der Armee.

Swiss Moto verpflichtet sich zu:

- Frühzeitiger Talentselektion mit realistischem Entwicklungspotenzial
- Integration der Armeegefässe in das verbandseigene Förderkonzept
- Persönlicher Begleitung und Unterstützung der AthletInnen im Selektions- und Ausbildungsprozess
- Aktive Einbindung in die Jahres- und Karriereplanung

Mit dieser engen Kooperation wird nachhaltiger Erfolg und optimale Rahmenbedingungen für schweizerische RennfahrerInnen im internationalen Spitzensport geschaffen.

Swiss Moto verantwortet die Betreuung der Spitzensportsoldaten während der Rekrutenschule und der Wiederholungskurse.

7 Trägerschaften

7.1 Motocross Nachwuchs Nationalkader

Die Gesamtverantwortung für die Umsetzung des Nachwuchsförderkonzepts im Bereich Motocross liegt beim Nachwuchsverantwortlichen Motocross.

Dieser arbeitet eng zusammen mit:

- Den Nachwuchsverantwortlichen der übrigen Disziplinen
- dem Swiss Moto Berufstrainer-/Nationaltrainerteam (Leistungssport),
- der Talent Base (Breitensport).

Eigenständiges Ausbildungssystem

Im Unterschied zu klassischen Sportarten verfügt der Motorradsport über keinen Zugang zu den J+S-Ausbildungsstrukturen. Deshalb hat Swiss Moto im Jahr 2025 ein eigenes, vierstufiges Berufstrainerkonzept entwickelt, das von BASPO und Swiss Olympic validiert wurde.

Die klassischen J+S-Stufen werden ersetzt durch verbandsspezifische Ausbildungs- und Diplomlehrgänge mit folgenden Rollenprofilen:

- **Talent Base Coach**
- **Riding Coach**
- **Nationaltrainer*in**
- **Berufstrainer*in**

Anforderungen an Trainerinnen und Trainer

Alle Trainerinnen und Trainer, die im Rahmen des Nachwuchsförderkonzepts tätig sind, sind verpflichtet, an diesen Ausbildungsmodulen teilzunehmen und sich gemäss ihrer Rolle und Verantwortungsstufe kontinuierlich weiterzubilden.

Nächste Schritte

In einer nächsten Phase ist die systematische Durchführung verbandseigener Ausbildungslehrgänge durch Swiss Moto vorgesehen. Ziel ist es, die Qualität und Einheitlichkeit der Nachwuchsarbeit nachhaltig sicherzustellen.

Däniken, 11. Januar 2026

Swiss Moto



Katja Baumgartner
Nachwuchsverantwortliche

Swiss Moto



Martin Bichsel
Chef Breitensport/Ausbildung

Swiss Moto



Rolf Enz
CEO/ Chef Leistungssport