



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE LUGE
INTERNATIONAL LUGE FEDERATION
INTERNATIONALER RODELVERBAND

Bahnbaureglement FIL

Kunstbahn

Beschlossen von der FIL-Exekutive am 22.09.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Umweltschutz.....	4
2. FIL-Bahnbaukommission.....	4
3. Sportbereich.....	4
4. Planungsvorbereitung	4
5. Planung allgemein.....	4
6. Lage der Bahn.....	4
7. Bahnlänge	5
8. Bahncharakteristik.....	5
9. Sicherheitsbereiche Bahnkörper	5
10. Startbereich für Rodeln	6
10.1 Starteinrichtungen für Rodeln.....	6
10.2 Startrampe für Rodeln	7
10.3 Startsignale Rodeln	7
11. Kurven.....	7
12. Abweiser	7
12.1 Vertikale Abweiser.....	8
12.2 Horizontale Abweiser.....	8
13. Geraden	9
14. Bremsstrecke	9
15. Fliehkräfte	9
16. Beleuchtung	9
17. Sicherheitseinrichtungen.....	10
18. Zeitmesssystem	10
19. Sonnen- und Wetterschutz.....	10
20. Wasserversorgung	10
21. Wartungs- und Gehwege	10
22. Infrastruktur	11
23. Kostenaufteilung	11
24. Ausnahmen	11
25. Homologation	11
26. Temporäre Aufbauten	12
27. Gültigkeit	13
28. Allgemeine Empfehlungen	13

Einnleitung

Das FIL-Bahnreglement für Kunstbahnen gilt für alle Kunstrodelbahnen, auf denen FIL-Wettbewerbe (Rennen und/oder Trainings) stattfinden. Diese Regeln sind bei der baulichen Umsetzung neuer Bahnprojekte sowie bei Änderungen an der Bahnkonstruktion und der sportrelevanten Infrastruktur zu beachten. Bestehende Bahnen bleiben gemäß den bisher genehmigten Regeln für die Dauer der bestehenden Homologierung zulässig. Die Einhaltung dieser Regeln wird im Rahmen der regelmäßigen Homologation oder bei Vorfällen überprüft, gegebenenfalls sind Anpassungen durch den Bahnbetreiber bzw. die zuständige Behörde erforderlich. Besondere bzw. gefährliche Vorfälle auf der Bahn sind vom Bahnbetreiber bzw. der zuständigen Behörde an die FIL-Bahnbaukommission zu melden.

Im Falle zukünftiger Weiterentwicklungen oder Änderungen dieser Regeln müssen bestehende Bahnen nach Aufforderung der Bahnbaukommission die erforderlichen Änderungen innerhalb der jeweils von der FIL festgelegten Frist umsetzen. Bei der Planung, dem Neu- oder Umbau von Bahnen ist grundsätzlich auf die Nachhaltigkeit und langjährige Nutzung der Sportstätte zu achten, hierbei sollten Faktoren wie Energieeffizienz und neueste Technologien, sowie zuschauerfreundliche Aspekte und die Nutzung der Bahn durch Breitensportarten wie beispielsweise touristische Fahrten einbezogen werden.

Insbesondere im Hinblick auf die finanzielle Investition sollte eine Balance zwischen mindestens notwendigen Anforderungen im Hinblick auf die operativen Aspekte und den für die Nachhaltigkeit notwendigen Maßnahmen gefunden werden.

Die Einhaltung des Bahnreglements entbindet den Bahnerrichter und -betreiber nicht davon, bei der Planung und der Errichtung die Aspekte eines für alle sicheren und nachhaltigen Betriebs zu beachten und fortlaufend zu kontrollieren. Das Bahnreglement gibt lediglich einen Rahmen vor, innerhalb dessen der Bahnerrichter und -betreiber in eigener Verantwortung eine nach dem Stand der Technik ausgeführte, sicher benutzbare und nachhaltige Bahn planen und errichten muss. Behördliche Genehmigungen sind unabhängig von der Einhaltung des FIL-Bahnbaureglements einzuholen.

Mitarbeiter der FIL, die während der Planungsphase, des Baus oder Umbaus sowie der Inbetriebnahme der Strecke Unterstützung leisten, agieren ausschließlich beratend betreffend die Einhaltung der Regeln der FIL. Die Verantwortung für Betrieb, Sicherheit und Einhaltung des FIL-Bahnreglements liegt allein beim Streckenbetreiber bzw. der zuständigen Behörde. Für die unterstützenden Mitarbeiter im Zusammenhang mit der Planungsphase, dem Bau oder Umbau sowie dem Betrieb der Strecke übernehmen weder die FIL noch deren Mitarbeiter eine Haftung.

Bei jeder geplanten Sanierung einer bestehenden Strecke, auch bei Teilsanierungen, müssen die Streckenbetreiber die FIL so früh wie möglich benachrichtigen und konsultieren. Diese frühzeitige Konsultation ist erforderlich, um die Einhaltung des FIL-Bahnreglements zu gewährleisten.

1. Umweltschutz

Der Umwelt, dem Umweltschutz sowie der Nachhaltigkeit muss bei Planung, Bau und Betrieb höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden.

2. FIL-Bahnbaukommission

Die FIL-Bahnbaukommission begleitet die Planungsvorbereitung, die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme. Die FIL-Bahnbaukommission steht den Erbauern und Betreibern von Kunstrodelbahnen gegen Erstattung von vorher festzulegenden Tagessätzen und Aufwandskosten für Beratungen zur Verfügung. Erbauer und Betreiber nehmen zustimmend zur Kenntnis, dass sie eine solche Beratung nicht von ihrer eigenen Verantwortlichkeit befreit. Im Zusammenhang mit einer solchen Beratung erfolgt ausdrücklich keine Abnahme der Bahn oder von Teilen davon. Die Haftung der FIL für die Tätigkeit der Bahnbaukommission ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Dies gilt nicht bei Personenschäden.

3. Sportbereich

Zum Sportbereich gehören der gesamte Bahnkörper als solcher sowie darüber hinaus alle Bereiche, die für die Ausübung des Sports notwendig sind und/oder in den internationalen Regeln der FIL festgelegt sind.

4. Planungsvorbereitung

Die FIL-Bahnbaukommission muss so früh wie möglich in die Planungsphase einbezogen werden, insbesondere in die Auswahl des Standorts für eine neue Strecke und die Lage etwaiger umgebauter Abschnitte. Ein Vor-Ort-Besuch von Vertretern der Bahnbaukommission ist obligatorisch.

5. Planung allgemein

In der Planungsphase ist die Bahnbaukommission periodisch beizuziehen. Die Standortwahl und die Planungskonzepte werden von der Kommission geprüft und entsprechende Empfehlungen abgegeben. Dasselbe gilt für Änderungen des Standortes und des Planungskonzeptes.

6. Lage der Bahn

Aus Gründen der Nachhaltigkeit sollte die Strecke, soweit möglich, an der Nordseite eines Hanges verlaufen. Der Standort muss über Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur gut erreichbar sein. Der Streckenverlauf soll sich so weit wie möglich an die natürliche Topographie des Geländes anpassen. Um eine optimale Nutzung und langfristige Rentabilität der Anlage zu gewährleisten, sollten Standorte in angemessener Nähe zu städtischen Gebieten oder Regionen mit höherer Bevölkerungsdichte bevorzugt werden.

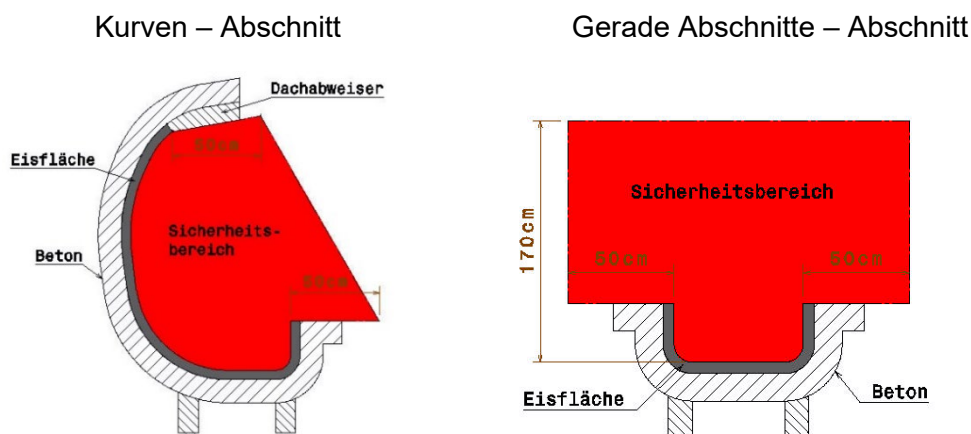
7. Bahnlänge

Neue Kunstrodelbahnen sollen eine Wettkampflänge (Strecke von der Startlichtschranke bis zur Ziellichtschranke) von 1.200 bis 1.400 Meter aufweisen. Die letzten 100 bis 150 m dürfen in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit in einer Steigung verlaufen, die Kurven aufweisen soll. Dieser Streckenteil darf eine Steigung von 12% nicht überschreiten. Die Geschwindigkeit soll am Ziel über 80 km/h betragen. Nach der Zeitmessung soll die Bremsstrecke gerade sein und keine Kurven mehr aufweisen.

8. Bahncharakteristik

Die Bahn muss mit Elementen mit unterschiedlichen fahrtechnischen Schwierigkeitsniveaus ausgestattet sein. Fahrtechnisch anspruchsvolle Bahnelemente sollen in den ersten zwei Dritteln der Bahn vorgesehen werden. Auf Projektbasis ist die Erreichung einer Geschwindigkeit von 80 bis 100 km/h nach 250 m Strecke vorzusehen. Es sind Kurven, Kurvenkombinationen und längere Geraden einzubauen. Ebenso sind Passagen mit einer Steigung im Bereich der Wettkampfstrecke möglich. In der fahrdynamischen Berechnung darf eine Geschwindigkeit von 135 km/h nicht überschritten werden.

9. Sicherheitsbereiche Bahnkörper



In den rot gekennzeichneten Bereichen sind keine festen Aufbauten und Installationen erlaubt.

Für den Start- und Zielbereich muss eine Mindesthöhe von 210 cm gewährleistet sein.

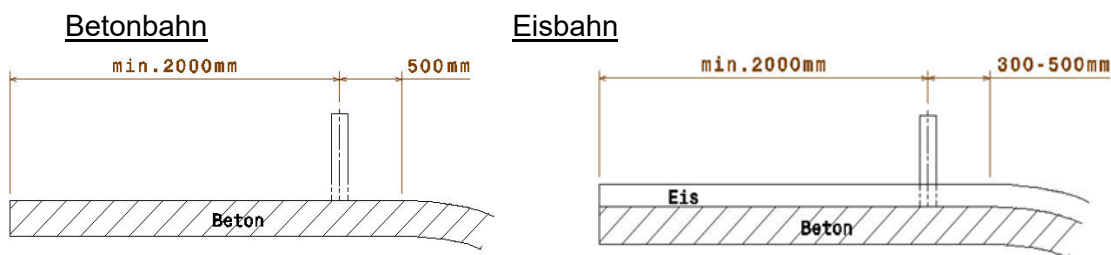
Temporäre Aufbauten und Installationen sind gemäß dem Reglement der FIL erlaubt.

10. Startbereich für Rodeln

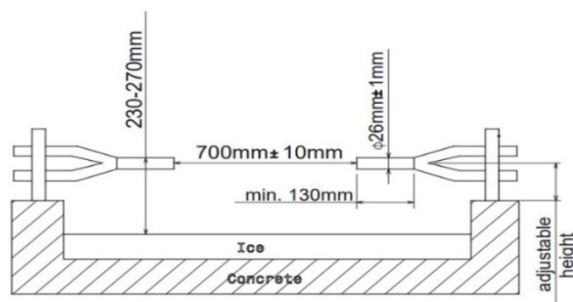
10.1 Starteinrichtungen für Rodeln

Die Bahn muss mit Starteinrichtungen für Herren, Damen, Doppel, Junioren und Jugend versehen sein, die ein einwandfreies Durchführen aller Disziplinen gewährleisten. Der Startraum muss bei FIL-Wettbewerben absperrenbar sein. Im Startbereich sind an allen offiziellen Starthöhen der internationalen Klassen 20 m² für die technische Kontrolle sowie 80 m² für die Schlittenvorbereitung bereitzustellen. Auch für die Junioren- und Jugendsportarten sind an den Starthöhen entsprechend große Flächen vorzusehen.

Im Einzelnen umfassen die Starteinrichtungen:



- Eine horizontale Eisfläche, auf der der Athlet seine Position auf dem Schlitten einnehmen kann.
- Länge der horizontal vereisten Fläche von den Startgriffen bis zum hinteren Ende: mindestens 2000 mm (hinten offen).
- Länge der horizontalen Eisfläche von den Startgriffen bis zum Beginn der Abfahrt: Betonbahn 500 mm; Eisbahn 300 mm - 500 mm.
- Zwei seitlich angeordnete, in der Höhe verstellbare Startbügel, die vom Athleten zur Erhöhung der Anfangsgeschwindigkeit benutzt werden können.
- Der Radius von der horizontalen Startfläche zum abfallenden Abschnitt sollte 4 bis 6 Meter betragen.



- Von der Eisoberfläche bis zur Oberkante der Griffe in gleicher Höhe: 230 mm - 270 mm.
- Innenabstand zwischen den beiden Griffen: 700 mm +/- 10 mm.
- Länge des Griffs: mindestens 130 mm.
- Durchmesser des Griffs: 26 cm +/- 1 mm.
- Die Oberfläche der Griffe: geriffelt.
- Die Konstruktion der Startgriffe muss gewährleisten, dass beim Abziehen durch den Athleten keine Verbiegung erfolgen kann.

- l) Die Startlichtschranke muss 5 bis 10 m nach den Startbügeln eingebaut sein. Die Startzeit (Startlichtschranke bis zur nächsten Lichtschranke) sollte größer als 3 Sekunden sein, wenn das nicht möglich ist, dann unmittelbar nach der ersten Kurve.
- m) Lichtschranken sind in einer Höhe von 300 mm im Betonausbau über der Bahnsohle anzubringen, im Eisausbau muss die Höhe zwischen 20 cm und 25 cm betragen.

10.2 Startrampe für Rodeln

Die Startrampe sollte ein Gefälle von 20–25 % aufweisen und mindestens 10 m, maximal 30 m lang sein. Der Einfahrwinkel darf 8 Grad zur Bahnachse nicht überschreiten. Für Männer, Frauen, Doppelsitzer, Junioren und Jugend A sind stabile Startrampen erforderlich. Die Standorte werden vom Bahnkomitee in Abstimmung mit dem Planer und dem Betreiber in der Vorplanungsphase festgelegt. Für Jugendliche und Touristen sollten zwei zusätzliche Startmöglichkeiten geschaffen werden.

10.3 Startsignale Rodeln

Das Startsignal muss sowohl optisch durch Startsignallichter, die für den Athleten deutlich sichtbar sind, als auch akustisch erfolgen.

An allen Starthöhen müssen Startsignalleuchten und Startuhren mit Laufzeitanzeige installiert werden.

11. Kurven

Die Kurven müssen so erstellt werden, dass die Schlitten nicht nur entlang einer Fahrlinie fahren können sondern ihre Fahrlinie aus einem Fahrlinienbereich wählen können. Dabei sollte die Kurvenhöhe 3 Meter nicht übersteigen.

Im Mittelteil der Kurve soll die Fahrlinie in der oberen Kurvenhälfte verlaufen.

Die Ausrundungen in den Kurvenein- und -ausfahrten müssen so dimensioniert sein, dass ein weiches Ein- und Ausfahren möglich ist und ein Kippen des Sportgerätes ohne Fahrfehler verhindert wird.

Im Querprofil muss auf 1 Meter Länge eine Mindestkrümmung von 5 cm gegeben sein.

Die Innenbande in den Kurven muss eine Höhe von 80 cm im Betonausbau, oder 60 cm im Eisausbau zuzüglich eines Bandenaufsatzes von 20 cm (Gesamthöhe somit 80 cm) haben.

Ausnahmen hiervon bilden der Start- und Auslaufbereich.

12. Abweiser

Abweiser sind zusätzliche Sicherheitseinrichtungen, die an den vereisten Bahnbereich anschließen. Abweiser haben die Aufgabe Schlitten wieder auf die vereiste Fahrlinie zurückzuweisen. Abweiser sind so auszuführen, dass diese dem zu erwartenden Aufprall des Schlittens standhalten.

Bei der Planung der Abweiser und Bandenaufsätze sind stumpfe Winkel, Kanten und Spalten zu vermeiden. Das finale Design der Abweiser wird von den Bahnbaukommissionen vor Ort festgelegt.

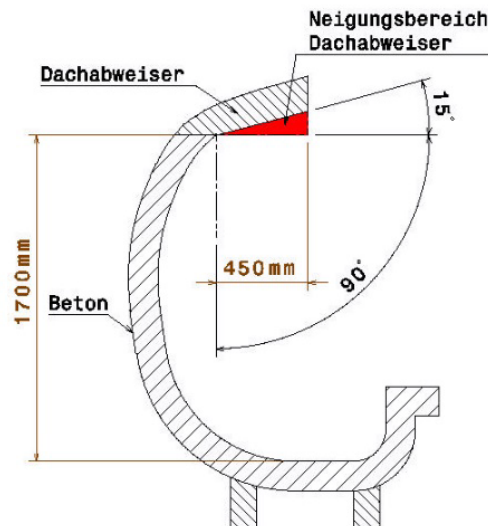
Grundsätzlich wird zwischen vertikalen und horizontalen Abweisern unterschieden.

12.1 Vertikale Abweiser

- Grundsätzlich müssen alle Kurvenein- und -ausfahrten mit einem vertikalen Abweiser gesichert werden.
- In Kurvenein- und -ausfahrten mit besonderem Schwierigkeitsgrad ist die Innenbande ebenso mit einem vertikalen Abweiser zu versehen.
- Vertikale Abweiser müssen am Beginn einen Winkel ≤ 15 Grad aufweisen. In Bahnbereichen in denen Schlitten zurücklaufen können müssen diese auch am Ende einen Winkel ≤ 15 Grad aufweisen.
- Die Oberkante der Verziehung (keilförmiger Bereich am Beginn/Ende des Abweisers) muss eine Breite von 15 cm haben.
- Vertikale Abweiser auf Geraden werden als Bandenüberhöhungen bezeichnet.

12.2 Horizontale Abweiser

- Grundsätzlich müssen alle Kurven mit einem horizontalen Abweiser gesichert werden und reichen von der Kurvenein- bis zur Kurvenausfahrt.
- Die Abweiser befinden sich in einer Höhe von mindestens 170 cm und muss eine Breite von mindestens 45 cm aufweisen.
- Der Winkel des Abweisers zur Vertikalen beträgt 105 Grad. Anpassung sind möglich, jedoch darf der Winkel nicht kleiner als 90 Grad zur Vertikalen sein.
- Horizontale Abweiser müssen am Beginn einen Winkel ≤ 15 Grad aufweisen. In Bahnbereichen in denen Schlitten zurücklaufen können müssen diese auch am Ende einen Winkel ≤ 15 Grad aufweisen.
- In langsamen Kurven sowie Schikanen oder Kurven mit sehr großem Radius kann an Stelle von einem horizontalen Abweiser ein vertikaler Abweiser gebaut werden.



13. Geraden

Im Betonausbau beträgt die Breite maximal 150 cm sowie die Höhe 80 cm im Betonausbau, oder 60 cm im Betonausbau zuzüglich eines Bandenaufsatzes von 20 cm (Gesamthöhe somit 80 cm).

Ausnahmen hiervon bilden der Start- und Auslaufbereich. Die Bandenhöhe innen muss im vereisten Zustand mindestens 50 cm betragen. Die Banden in den Geraden sollen im rechten Winkel zur Bahnsohle stehen. Der Übergang von der Seitenbande zur Bahnsohle ist im Betonausbau mit einer Kehlung zu versehen, der Radius beträgt 15 cm. An den Übergängen zwischen einer Kurve und einer Geraden muss der überhöhte Kurvenbereich allmählich und ausreichend lang in die Bande der Geraden verzogen werden.

14. Bremsstrecke

Die Bremsstrecke ist so auszuführen, dass Rennrodel auch ohne bremsen zum Stehen kommen. Die Neigung der Bremsstrecke darf nicht steiler als 20% sein. Die Schlitten müssen am Ende der vereisten Strecke ungehindert weiterfahren können. Gegebenenfalls können bei Geschwindigkeiten von unter 30 km/h Verzögerungsvorrichtungen angebracht werden, die die Verletzung von Personen verhindern und die Beschädigung der Geräte auf ein Minimum beschränken. Grundsätzlich soll das Planungsbüro im Auslaufbereich Ausstiegspunkte für langsamere Schlitten ohne oder mit geringem Gefälle vorsehen.

15. Fliehkräfte

Zentrifugalkräfte von $\geq '5G'$ dürfen nicht länger als 2 Sekunden ununterbrochen auftreten.

16. Beleuchtung

Für den Trainings- und Rennbetrieb muss die Beleuchtung folgende Kriterien erfüllen:

- a) Gleichmäßig helle, schatten- und blendfreie Ausleuchtung.
- b) Bei Ausfall der Stromversorgung muss eine Restlichtstärke von zirka 300 LUX für einen Zeitraum von zumindest 10 Minuten verbleiben.
- c) Die Beleuchtung sollte dahingehend vorbereitet sein, dass Veranstaltungen für eine Übertragung im TV bzw. Streaming möglich sind. Die minimale LUX-Zahl hierfür beträgt 1.200.

17. Sicherheitseinrichtungen

- a) Entlang des Bahnkörpers ist eine durchgängige Videoüberwachungsanlage zu installieren. Dieses System muss zudem an die Notstromversorgung angeschlossen sein und 10 Minuten lang von dieser mit Strom versorgt werden.
- b) Entlang des Bahnkörpers, sowie in den für den sportlichen Ablauf relevanten Gebäuden ist eine durchgängige Beschallungsanlage zu installieren. Dieses System sollte an die Notstromversorgung angeschlossen sein und 10 Minuten lang von dieser mit Energie versorgt werden.
- c) An allen Starthöhen und im Zielberiech sowie entlang des Bahnkörpers müssen Wechselsprechstellen zur Verfügung stehen, welche eine Kommunikation mit der Zeitnahme ermöglichen.

18. Zeitmesssystem

In Übereinstimmung mit den Regeln der FIL (IRO §4, Zeitnehmung).
Lichtschranken zur Messung von Zeit und Geschwindigkeit sollten nur in Bereichen mit vertikalen Banden installiert werden. Um aussagekräftigere Ergebnisse zu erzielen, sollten die Lichtschranken zur Geschwindigkeitsmessung mindestens 10 m voneinander entfernt sein.

19. Sonnen- und Wetterschutz

Eine Bahn sollte komplett überdacht sein und einen wirkungsvollen Witterungsschutz aufweisen. Stützen (jeglicher Art und jeglichen Zwecks) und Befestigungssysteme müssen mindestens 50 cm von der Bandeninnenseite entfernt sein. Die Abdeckungen dürfen das Fernsehen und die Zuschauer nicht wesentlich behindern. Sie sollen, wenn möglich entfernt werden können. Den lokalen klimatischen Bedingungen ist Rechnung zu tragen. Um die Wartungskosten bei langfristiger Nutzung zu senken, wird eine vollständige Überdachung der Bahn empfohlen. Eine solche Überdachung reduziert zudem den Energieverbrauch.

20. Wasserversorgung

Entlang der Rennstrecke muss ein frostgeschütztes Wasserleitungssystem mit einer ausreichenden Anzahl ordnungsgemäß geschützter Hydranten installiert werden. Der Zugang zu den Hydranten von der Rennstrecke aus muss gewährleistet sein.

21. Wartungs- und Gehwege

Unmittelbar entlang des gesamten Bahnkörpers sollte ein Wartungsweg für Trainer und Athleten sowie zur Instandhaltung und Pflege der Eisfläche vorhanden sein. Dieser sollte eine Mindestbreite von 80 cm aufweisen, und wenn möglich aus Stahlgitterrost ausgeführt sein. Ein Wechseln des Wartungsweges von einer Seite auf die andere muss durch mehrere Über- oder Unterführungen des Bahnkörpers ermöglicht werden. Zudem ist in der Gesamtplanung des Gehwegsystems auf die Bedürfnisse von Zuschauern Rücksicht zu nehmen.

22. Infrastruktur

Die Flächen für den Aufwärbereich, die Start- und Zielgebäude sowie die Wiegeanlage müssen ausreichend groß sein. Insbesondere sollten im Freien ausreichend große und sichere Bereiche zum Aufwärmen der Athleten vorgesehen werden, wobei eine Indoor-Anlage nach Möglichkeit vorzuziehen ist. Es müssen ein Sanitätsraum, eine Dopingkontrollstation (die einen Wartebereich, einen Bearbeitungsbereich und angrenzende Toiletten umfassen sollte, (weitere Details finden Sie in den ITA-Richtlinien für Dopingkontrollen im Wettkampf.) und ein Raum für Materialprüfungen bereitgestellt werden. Diese Räume müssen den Anforderungen der internationalen Regeln der FIL entsprechen. Etwaige benötigte Hilfseinrichtungen können auch temporärer Natur sein. Der Bau der Kunstrodelbahn wird gemeinsam vom Projektinitiator und der Bahnbaukommission bzw. anderen FIL-Vertretern festgelegt. Die bauliche Infrastruktur der Sportstätte sollte behindertengerecht ausgeführt werden.

23. Kostenaufteilung

Der Kostenvoranschlag und die Baukosten einer Kunstrodelbahn sind wie folgt auszuweisen:

- a) Kosten für die Bahn und die Infrastruktur, die auf Grund des Reglements und der Auflagen der FIL entstehen.
- b) Übrige Kosten, wie längere Bahn, verbesserte Infrastruktur, Zufahrten, Erschließungen usw.

Die genaue Aufteilung erfolgt in Absprache zwischen dem Auftraggeber und der FIL-Bahnbaukommission oder anderen von FIL autorisierten Offiziellen.

24. Ausnahmen

In speziellen Fällen sind Ausnahmen von diesen Regeln möglich. Hierzu muss die Exekutive der FIL oder deren bevollmächtigte Vertreter diese Ausnahmen schriftlich genehmigen. Für den Bau von Kurzbahnen können entsprechend dem sportlichen Verwendungszweck Abänderungen zu diesem Reglement durch die Bahnbaukommissionen getroffen werden. Ausnahmen von diesem Bahnbaureglement werden in Einzelfällen für bereits existierende Bahnen durch regelmäßige Homologationsverfahren gewährt. Eine Ausnahmegenehmigung lässt die alleinige Verantwortung des Bahnerrichters bzw. -betreibers für die technische Planung und Umsetzung, die Sicherheit der Bahn und die Umweltverträglichkeit unberührt. Die Verantwortung für die Planung und Errichtung auch von jenen Teilen, die Gegenstand der Ausnahme sind, liegt alleine beim Bahnerrichter bzw. -betreiber.

25. Homologation

Für die Nutzung der Strecke bei FIL-Veranstaltungen muss die Strecke von der FIL homologiert sein. Der Bahnbetreiber bzw. -errichter nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass die Homologation keine vollständige Prüfung der Berechnungen, der Planung und der Ausführung von Arbeiten darstellt. Insbesondere stellt die Homologation

keine Abnahme der Bahn durch die FIL dar. Die FIL übernimmt keinerlei Verantwortung oder Haftung für die Richtigkeit der Berechnungen, die Planung oder die Ausführung von Arbeiten im Zusammenhang mit dem Bau oder der Sanierung von Bahnen. Die Verantwortung für Planung, Berechnungen und Bau liegt ausschließlich bei dem für die Planung zuständigen Planer/Architekten/Ingenieur und dem ausführenden Bauunternehmen.

Homologation einer neu gebauten Rennstrecke:

Die Rennstrecke muss ein Homologationsverfahren durchlaufen, das in zwei Stufen unterteilt ist.

a) Vorhomologation

Für die Vorhomologation muss der Streckenaufbau fertiggestellt und die vollständige Vereisung der Strecke gewährleistet sein. Gebäude oder Zufahrtsstraßen dürfen sich noch im Bau befinden, jedoch muss der Zugang zur Strecke für medizinisches Personal überall sichergestellt und die Sicherheit der Teilnehmer an der Vorhomologation gewährleistet sein. Die Vorhomologation dient der Überprüfung der Praxistauglichkeit der Bahn. Hierfür ist die Teilnahme internationaler Athleten, Trainer und Offizieller aller Disziplinen erforderlich. Die Gesamtzahl der Teilnehmer wird vom Internationalen Rennrodel-Verband (FIL) festgelegt und muss dem Zweck der Prüfung angemessen sein. Die Teilnahmekosten werden vom Bahnbetreiber vollständig erstattet. Falls dies von der Bahnbaukommission gefordert wird, muss das Kühlsystem einem „Belastungstest“ unterzogen werden. Nach der Vorhomologation erstellt die FIL einen Bericht, der dem Streckenbetreiber übermittelt wird (Vorhomologationsbericht). Mindestens acht Wochen vor der Vorhomologation einer Bahn sowie auf jederzeit mögliche Anforderung durch die FIL Bahnbaukommission hat der Bahnerrichter und/oder -betreiber die vor Baubeginn erstellten fahrdynamischen Berechnungen, gegebenenfalls inklusive späterer Aktualisierungen, zur Einsichtnahme zu übersenden.

b) Homologation

Die Homologation wird nach erfolgreichem Abschluss des Vorhomologationsverfahrens erteilt. Nach Erfüllung aller im Vorhomologationsbericht aufgeführten zusätzlichen Anforderungen, und Einreichung der „Bauerkklärung“ wird eine Homologationsurkunde ausgestellt. Für bestehende Bahnen, die einer Sanierung bzw. Umbau unterzogen werden, gilt ein geändertes Vorhomologationsverfahren. Der Ablauf dieses Vorhomologationsverfahrens wird von der Bahnbaukommission mit Genehmigung durch die FIL festgelegt.

26. Temporäre Aufbauten

Temporäre Installationen können für verschiedene Zwecke errichtet werden. Die endgültige Genehmigung erfolgt entweder im Voraus durch Einreichung bei FIL für die jeweilige Veranstaltung oder durch die verantwortliche Person des Verbandes gemäß den Statuten, im Falle von Installationen mit kurzer Ankündigung vor Ort. Die exakten Vorgaben zu den temporären Aufbauten sind auf der FIL-Internetseite unter „Regeln/Regeln Kunstbahnen/Richtlinien für temporäre Bauten“ nachzulesen.

27. Gültigkeit

Sollte es zu unterschiedlichen Interpretationen zwischen der englischen und der deutschen Version kommen, dann ist die deutsche Version gültig.

28. Allgemeine Empfehlungen

Der internationale Rodelverband (FIL) legt Wert auf eine nachhaltige und langfristige Nutzung der Bahn sowohl im Winter wie auch im Sommer. In diesem Zusammenhang **empfiehlt die FIL** die folgenden Aspekte beim Neu- und auch Umbau einer Bahn in Betracht zu ziehen.

Erlebnis für den Zuschauer

Der Rennrodelsport zeichnet sich durch die Nähe zwischen Zuschauer und Sport vor Ort aus. Um dieses einzigartige Erlebnis zu fördern, sollten insbesondere am Start und am Ziel eine „Stadion“ Atmosphäre geschaffen werden, welche z.B. mittels Tribünen eine Ansammlung von Zuschauern ermöglicht. Hierbei sollte bereits eine temporäre Erweiterung für Groß-veranstaltungen berücksichtigt werden. An der Strecke selbst haben sich Videomonitoring in regelmäßigen Abständen bewährt (siehe Bahn Königssee). Die Platzierung von großen Videowänden am Start und Ziel für die Zuschauer sollte ebenfalls geplant werden.

Hospitality Bereich

Für VIP- aber auch Kundenveranstaltungen haben sich fix installierte Hospitality Bereiche bewährt. Die Investition rechnet sich mit der Nutzungsdauer.

Media

Bei Großveranstaltungen, z.B. Weltcup oder Weltmeisterschaften, ist ein ausreichender Platz für die Fernsehübertragungstechnik sowie Kommentatorenkabinen einzuplanen. Geeignete Plätze für Fotografen entlang der Strecke sind vorzusehen.

Grundsätzlich ist immer der Vergleich der Kosten zur langjährigen Nutzung anzustellen unter Berücksichtigung von Umweltaspekten sowie der Energieeffizienz.