

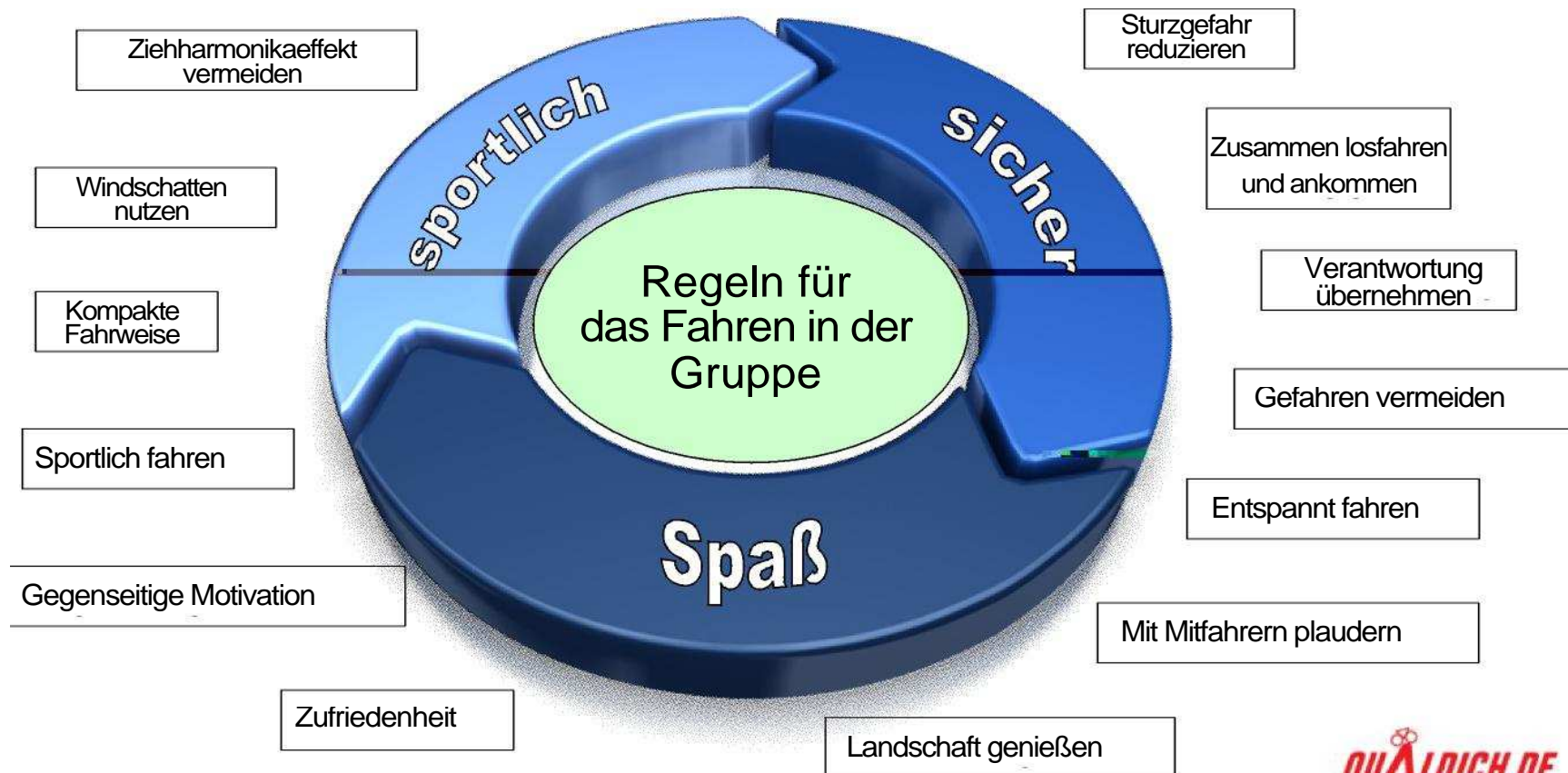
# Rennradfahren in der Gruppe

Thomas Gertkemper, [www.qualdich.de](http://www.qualdich.de)

Bearbeitung für Windschatten05: Manni Czenia

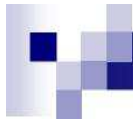


# Warum braucht man Gruppenregeln?



# Der Windschatten-Kodex

- Wir fahren gemeinsam los und kommen gemeinsam an.
  - Niemand muss Sorge haben, ungewollt die Gruppe zu verlieren.
  - Jeder bemüht sich, dass alle bis zum Schluss mitkommen können.
  - Jeder bemüht sich, bis zum Schluss an der Gruppe dranzubleiben.
  - Wer sich auf eigenen Wunsch unterwegs von der Gruppe trennen möchte, meldet sich beim Tour-Guide ab (damit wir keine Suchaktion mit Hubschrauber starten)
  - Schön wäre es, wenn wir am Ende auch gemeinsam bis zur Post fahren, dort anhalten und erst dann den Heimweg antreten bzw. ggf. vorher noch was zusammen trinken.
- Es gibt genau einen Tour-Guide. Der Tour-Guide führt die Tour alleine vom Start bis zum Ziel. Er gibt die Strecke und die Geschwindigkeit vor und sorgt dafür, dass niemand verloren geht.
- Die Tour-Dauer und das Tour-Profil werden vor der Abfahrt abgesprochen und eingehalten.
- Die Teilnahme an der Gruppenausfahrt setzt voraus, dass Mensch und Maschine in gutem Zustand sind.
- Teilnahme an den Gruppenausfahrten nur mit Helm und Haftpflichtversicherung.
- Die Gruppenstärke sollte 16 Fahrer nicht überschreiten => Ggf. in 2 Gruppen fahren.
- Die folgenden Regeln für das Fahren in der Gruppe sind den Teilnehmern der Gruppenausfahrten bekannt und werden akzeptiert



# Das richtige Gruppentempo

---

## Das Tempo bestimmt der Tour-Guide!

- Gleichmäßigkeit des Tempos ist wichtiger als möglichst hohes Tempo. Insgesamt kommt man so entspannter und meistens sogar schneller voran.
- Ein guter Indikator für das richtige Tempo ist, wenn sich die Fahrer im Verband unterhalten.
- Zur Reihenfolge in der Gruppe sollte beachtet werden:
  - Motivierte, starke Fahrer sollten sich in gegenseitiger Absprache in der Führungsarbeit abwechseln.
  - In der Führungsreihe sollte sich der Stärkere am Schwächeren orientieren. Wenn der Nebenmann in der ersten Reihe das Tempo nicht halten kann und zurückfällt, ggfs. vorsichtig Druck rausnehmen (nicht ruckhaft).
  - „Schwächere Teilnehmer“ sollten sich in der Gruppe im vorderen Bereich einordnen, da dort der Ziehharmonikaeffekt (s.u.) kleiner ist. Dort kann und muss man auch ggf. mit dem Ruf „Kürzer“ Einfluss auf

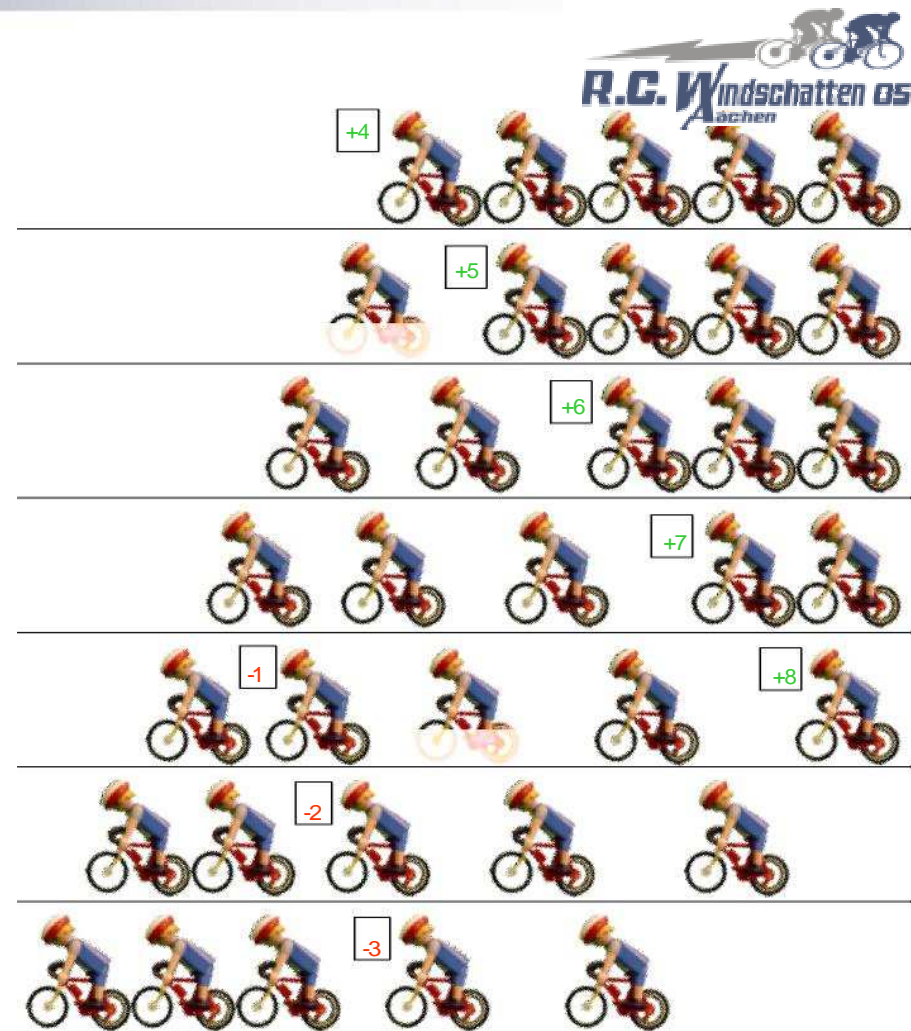
das Tempo nehmen, damit keine Lücken entstehen.

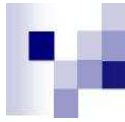
## Der Zieharmonikaeffekt

- Ursache: jede Veränderung der Geschwindigkeit kann von den Nachfolgenden nur verzögert umgesetzt werden (Reaktionszeit 1s).
- Die bis dahin erfolgte Beschleunigung / Verzögerung muss von den folgenden Fahrern überkompensiert werden.
- Der Effekt verstärkt sich bis zum Ende der Gruppe immer weiter.
- Wenn die entstandenen Lücken wieder zugefahren wurden, muss der auffahrende Fahrer wieder abbremsen

Um diese Unruhe in der Gruppe zu vermeiden und die Gruppe möglichst kompakt zu halten,

- sollte vorne immer moderat beschleunigt werden (nach Stopps, engen Kurven, etc.)
- sollten Lücken vermieden werden, bzw. von hinten zügig, aber gleichmäßig zugefahren werden.

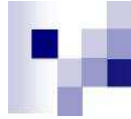




# Tempo-Kontrolle

---

- Beim Anhalten, Anfahren und Abbiegen wird das Tempo der Gruppe bewusst langsam erhöht bzw. verringert, um ein Auseinanderreißen der Gruppe zu verhindern.
- Bei Wellen besteht erhöhte Gefahr, dass die Gruppe auseinander fällt. Daher:
  - versuchen, die Gruppe zusammenzuhalten
  - Tempo den langsameren Fahrern anpassen
  - sollte die Gruppe doch auseinander brechen, vorne langsam weiterrollen und die Nachzügler aufschließen lassen
  - Anhalten vermeiden (soweit möglich).
- Beim Führungswechsel neigt man dazu, ungewollt das Tempo zu erhöhen. Es hilft, vorher kurz auf den Tacho zu schauen und dann in der Führung genau dieses Tempo anzustreben.
- Keine Lücken entstehen lassen
  - Falls das Tempo zu hoch ist, frühzeitig „Kürzer“ rufen oder beim Guide melden.
  - Wenn Teilnehmer durch Verkehr o. Defekt aufgehalten werden, laut nach vorne rufen oder pfeifen



# 1er- oder 2er-Reihe?

---

Erst ab 16 Radfahrern darf offiziell zumindest in Deutschland auf der Straße als Verband 2er-Reihe gefahren werden! Wir sind aber auch viel in Holland und Belgien unterwegs und vereinbaren daher für alle Länder folgendes:

- Der Tour-Guide bestimmt situationsbedingt, ob in 1er- oder 2er-Reihe gefahren wird. Man orientiert sich im Zweifel daran, ob vorne zu zweit oder alleine gefahren wird.
- 2er-Reihe (unser Standard)
  - Wenn KFZ mit Mindestabstand 1,5m überholen können
  - Wenn entgegenkommende Fahrzeuge mit 1,5m Sicherheitsabstand passieren können
  - Wenn KFZ auch bei 1er-Reihe nicht mit 1,5m Sicherheitsabstand überholen können, machen wir uns breit.
- 1er-Reihe
  - Auf Abfahrten, insbesondere bei kurvigen Abfahrten
  - Wenn 2er-Reihe nicht gefahrlos möglich ist (s.o.)
  - Auf schmalen Radwegen mit Gegenverkehr
  - An unübersichtlichen Stellen



Für den Abstand zur Vorderfrau und ggf. zum Nebenmann gilt für beide Formationen:

- So nah wie möglich und so weit wie nötig => kompakte Gruppe aus Sicht anderer Verkehrsteilnehmer
- Leicht seitlich versetzt => frontale Laufradberührung vermeiden
- Nicht überschneidend! => seitliche Laufradberührung vermeiden
- Seid Euch bewusst, dass jemand an Eurem Hinterrad klebt und vermeidet spontanes Bremsen, fahrt keine Wellen und kündigt am besten an, wenn Ihr plant aus dem Sattel zu gehen.

## Kommunikation ist das A und O beim Fahren in der Gruppe

---

- Der Guide sagt an!
  - Die Kommandos des Guides sind umzusetzen
  - Keine Diskussion während der Fahrt
  - Angesagte Kommandos sind umzusetzen, auch wenn man sie persönlich für falsch oder unnötig hält - die Mitfahrer verlassen sich darauf!
  - Diskussion mit dem Guide ist während der Pausen möglich, noch besser erst nach der Fahrt beim Erdinger o.ä.
  - Kritik am Guide angemessen üben (mit Rücksicht darauf, dass der Guide noch bis ins Ziel führen muss)
  - Der Guide überblickt von vorne nur maximal die ersten drei Reihen. Daher auch von hinten nach vorne kommunizieren!
- In der Gruppe kommunizieren wir über:
  - Handzeichen
  - Rufkommandos
- Es ist sehr wichtig, dass Kommandos und Informationen von vorne nach hinten und umgekehrt weitergegeben werden.





# Die wichtigsten Handzeichen

---

- Einer-Reihe



- Zweier-Reihe



- Hindernis links unten (Schlagloch, Poller, Eisenbahnschienen, ...)



- Hindernis rechts unten (Schlagloch, Poller, Eisenbahnschienen, ...)



- Stopp



- Langsam



- Hindernis links, nach rechts ausweichen



- Hindernis rechts, nach links ausweichen



- Fahrtrichtung anzeigen  
Fahrtrichtungswechsel werden mit seitlich ausgestrecktem Arm angezeigt.
- Aus dem Sattel gehen  
Beim Wechsel in den Wiegetritt wird das Rad für einen Moment impulsartig langsamer. Der Hintermann droht dann aufzufahren. Deshalb kündigt man am besten das Aufstehen in den Wiegetritt durch eine Handbewegung an: Auf Sattelhöhe wird mit nach hinten oben offener Handfläche kurz gewinkt.

Wichtig: Damit keine Missverständnisse aufkommen, sollten die Arme und Hände möglichst nicht zum Zeigen von Sehenswürdigkeiten o.ä. benutzt werden. Auch das Grüßen von entgegenkommenden Regionalzügen (;-)) kann die Nachfolgenden verwirren und zu falschen gefährlichen Reaktionen verleiten.

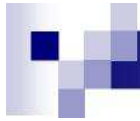
Entgegenkommende Rennradler dürfen aber gerne durch Kopfnicken, Lächeln oder kurzes Handheben begrüßt werden.

# Die wichtigsten Rufzeichen

---

- Die folgenden Kommandos dürfen initial nur vom vorne Fahrenen (Tour-Guide) gegeben werden:
  - Stopp / Weiter => Gruppe wird langsamer und hält ggf. an / Gruppe beschleunigt wieder
  - Frei => Es ist Vorfahrt zu achten, aber die Strecke ist frei
  - Einer-Reihe/Zweier-Reihe => Die Gruppe sortiert sich entsprechend
  - Schneller / Hepp => Der Guide legt die Kette nach rechts
  - Links/Rechts => Wir biegen ab...
- Die übrigen Mitfahrer dürfen ausschließlich diese Kommandos nach hinten weitergeben und zusätzlich folgende „defensive“ Kommandos und Warnungen geben
  - Kürzer / Langsamer => Bevor eine Lücke entsteht
  - Defekt / Sturz
  - Warnungen vor spez. Hindernisse (z. B. Poller, Schienen, Rollsplitt, Steine, Schlagloch, Kante, Fußgänger, Autos, ...)
- Die Warnung „Auto vorne“, „Auto hinten“ sollte nur in Situationen gerufen werden, wo auch reagiert werden muss.
- Rufe sind von allen deutlich zu wiederholen. Man darf nicht davon ausgehen, dass alle ein Rufkommando von vorne mitbekommen haben

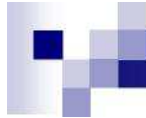
Der Letzte der Gruppe bzw. die letzte Reihe braucht die Ruf- und Sichtzeichen nicht weiterzugeben. Das gilt nicht für Fahrtrichtungsanzeigen und das Stopp-Zeichen.



# Probleme bei der Kommunikation

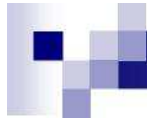
- Handzeichen werden nicht bis zum Ende der Gruppe weiter gegeben
- „Schludrig“ gegebene Handzeichen sind für die Mitfahrer nicht sichtbar oder nicht erkennbar
- Eigene Abwandlungen vereinbarter Kommandos (z. B. „Grün“, „Ja“ statt „Frei“) sind nicht allen bekannt
- Kommandos werden diskutiert, statt dass sie weitergegeben werden
- Es wird sich nur auf Rufe verlassen
- Zu leise gegebene Rufe sind nach hinten nicht verständlich
- Die Disziplin zur Weitergabe von Ruf- und Sichtzeichen lässt mit fortschreitender Tour-Dauer nach. Gerade dann ist die Kommunikation aber besonders wichtig!





## Mit der Gruppe berghoch

- Mit wenig Windschatten-Effekt und gegen die Schwerkraft ergeben sich in jeder Gruppenzusammensetzung merkbare Leistungsunterschiede, so dass es sich bewährt hat, dass am Berg jeder sein Tempo fährt und man sich ganz oben wieder sammelt.
- Das heißt aber nicht, dass man nicht auch den ein oder anderen Hügel in unserem schönen Tourengebiet komplett gemeinsam fahren darf. Wenn sich die Leistungsstärkeren etwas zügeln, sollte auch das möglich sein.
- Wenn es notwendig ist, zum Komplettieren der Gruppe einen Stopp einzulegen, hält der Erste in der Nähe der Bergkuppe an einer geeignete Stelle an, d.h. dort wo genügend Platz ist, so dass alle Gruppenmitglieder abseits der Straße anhalten können. Niemand sollte auf der Straße „parken“.

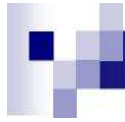


## Mit der Gruppe bergab

- In Einer-Reihe hintereinander fahren, die rechte Fahrbahn nicht verlassen
- Defensiv fahren
  - genügend Abstand zum Vordermann
  - keine riskanten Überholmanöver, nur links überholen und nur, wenn man deutlich schneller ist
  - immer mit Versteuern oder anderen Problemen der Mitfahrer rechnen (Bremsbereitschaft)
  - Langsamer fahren als wenn man alleine unterwegs wäre

### Rechts fahren

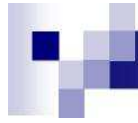
- In Kurven:
  - Saubere Linie fahren
  - Kurven nicht schneiden, zumindest nicht so, dass die Gegenfahrbahn befahren wird.
  - Nicht überholen, denn der innen Fahrende kann sich versteuern oder gar abschmieren und dann liegen mindestens zwei auf dem Boden oder man wird dadurch in den Gegenverkehr gedrängt.
- KFZ dürfen nicht überholt werden und auch nicht als Windschattenspender genutzt werden
- Beide Hände am Lenker und an den Bremsen! Gefahrenhinweise ggf. nur per Rufzeichen geben.



## Wenn man sich verfährt....

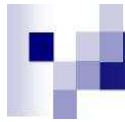
- Der führende Guide kann sich auch mal verfahren, z.B. Abbiegungen zu spät erkennen oder übersehen oder eine Sackgasse wählen oder...
- Die Situation ist sehr gefährlich:
  - Kollisionsgefahr in der Gruppe, wenn nur ein Teil abbiegt
  - Sturzgefahr, wenn nach dem Feststellen des Fehlers zu stark und unkoordiniert abgebremst wird
  - Kollisionsgefahr mit Autoverkehr, falls Umkehren erforderlich ist
- Wenn jemand ein (vermeintlich) falsches Abbiegen feststellt:
  - Gemäß den angezeigten Signalen weiterfahren!
  - Den (vermeintlichen) Fehler melden
  - NIEMALS eigenständig Umkehren anordnen
  - Erst nach Kommando des Guides langsam bremsen
  - Auf Anordnung des Guides vorsichtig (Verkehr von hinten und von vorne beachten!) unter Beibehaltung der Fahrordnung umkehren





# Verhalten bei Stopps

- Auch im ruhenden Zustand besteht können Gefahrensituationen auftreten.
- Für die Gruppe (z. B. durch dicht vorbeifahrende Autos)
- Für andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, die wegen blockiertem Gehweg auf die Fahrbahn ausweichen müssen)
- Durch ausweichende Autofahrer, wenn die Gruppe unerwartet ein Hindernis bildet
- Daher ist bei Stopps darauf zu achten:
  - Die gesamte Gruppe muss zügig und vollständig die Straße verlassen
  - Die Spitze der Gruppe muss so weit in die Haltestelle einfahren bis der letzte Mitfahrer die Straße verlassen hat.
  - Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nicht behindert werden. Für den Stopp ist eine verkehrsarme, übersichtliche Stelle zu wählen
  - Bei Not-Stopps an unübersichtlichen Stellen muss der Verkehr stets beobachtet und andere Verkehrsteilnehmer gewarnt werden.



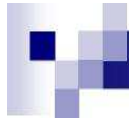
## Verhalten bei Defekt oder Sturz

- Sofortige Meldung an alle per lautem Ruf „Defekt“ oder „Sturz“
- Erste Priorität hat die Vermeidung der akuten Gefahr, bis die gesamte Gruppe in einem sicheren, ruhenden Zustand ist.
- Andere Verkehrsteilnehmer sind zu warnen
- Bei Sturz ist die Unfallstelle abzusichern, Erste Hilfe zu leisten und ärztliche Hilfe zu rufen
  - 2 Personen sichern beide Fahrtrichtungen
  - 1 Person leistet erste Hilfe
  - 1 Person: Bei Bedarf 112 anrufen
- Eigenschutz beachten
- Im Zweifel immer Notruf wählen!
- Nicht Beteiligte fahren in Absprache mit dem Guide bis zu einem sicheren Haltepunkt weiter
- Ggf. Autofahrer um Hilfe bitten (Absicherung durch Warndreieck oder Auto mit Warnblinkanlage, Verbandskasten)



## No-Go's in der Gruppe

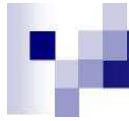
- Freihändig fahren, wenn man Sportkameraden oder anderen Verkehr hinter sich hat
- Kleidungsstücke während der Fahrt an- und ausziehen, wenn man Sportkameraden oder anderen Verkehr hinter sich hat
- Tria-Lenker benutzen
- Umdrehen ohne Abstützen beim Nebenmann
- Die Nase ausschrauben, wenn man andere Radler hinter sich hat
- Kopfhörer während der Fahrt nutzen
- „Spaßige“ Kommandos (z. B. „rechts“ rufen bei Wirtshausschild)
- Unbefugt Guide-Funktionen übernehmen (z. B. eigenständig „Stopp“ oder „Weiter“ rufen oder die Streckenführung beeinflussen wollen)
- Alkohol. Nach Genuss von Alkohol fährt jeder alleine weiter.



# Alle Mitfahrer tragen Verantwortung

---

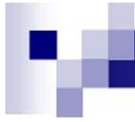
- Das Fahren in der Gruppe vermittelt ein falsches Gefühl der Sicherheit. Gegenüber der Einzelfahrt kommen in der Gruppe sogar zahlreiche Gefahrenquellen hinzu. Daher ist Fahren in der Gruppe tendenziell gefährlicher und birgt das Risiko, sich oder andere erheblich und dauerhaft zu schädigen.
- Jeder trägt Verantwortung, nicht nur für sich selbst, sondern für alle Mitfahrer in der Gruppe
- Das gleiche Verhalten ist bei der Einzelfahrt oft problemlos, gefährdet aber bei der Gruppenfahrt die Mitfahrer
- Jeder hat Vorbildfunktion, da das eigene Verhalten von anderen Mitfahrern nachgeahmt werden kann, die es u.U., z. B. aufgrund mangelnder Erfahrung, nicht in gleicher Form beherrschen.
- Wir haben als Gruppe im Straßenverkehr nicht mehr Rechte als andere Verkehrsteilnehmer und sind zudem ohne schützende Knautschzonen unterwegs. Viele Verkehrsteilnehmer treffen vielleicht zum ersten Mal auf so eine bunte Horde und wissen nicht, wie sie sich zu verhalten haben. Es ist unser Interesse, Konfliktsituationen im Straßenverkehr zu verhindern, indem wir vorausschauend und defensiv unterwegs sind.



## Die rechtliche Situation

---

- Wir fahren im öffentlichen Verkehrsraum und auf nicht abgesperrten Straßen. Daher gelten uneingeschränkt die StVO des jeweiligen Landes und die Auflagen der Behörden.
- Jeder Teilnehmer ist für sein eigenes Handeln verantwortlich und muss gemäß den gesetzlichen Bestimmungen des BGB für die Folgen einstehen. Daher ist der Abschluss einer privaten Haftpflichtversicherung, die Radgruppenfahrten ohne Renncharakter einschließt, sehr empfehlenswert.
- Hinweis: Bei Trainingsfahrten mit sportlichem Charakter geht jeder Teilnehmer durch die geringen Abstände beim Windschattenfahren bewusst ein Risiko ein, für das er andere Teilnehmer nicht in Haftung nehmen kann. So haben es mehrere Gerichte entschieden.
- Haftung ergibt sich nur bei einer eindeutig festgestellten klaren Regelverletzung des Verursachers.



# Zu guter Letzt...

- Kein Regelwerk ist vollständig, keine Regel ohne Ausnahme. Vorschläge zur Verbesserung der Gruppenregeln können und sollten wir diskutieren.
- Scheut euch nicht, eure Mitfahrer (in freundlichem Ton) auf Fehlverhalten hinzuweisen. Es ist im Interesse aller, dass Gruppenregeln für unsere Sicherheit eingehalten werden. Genauso solltet ihr aber auch Hinweise eurer Mitfahrer wohlwollend annehmen und umsetzen.
- Bitte weist neue Teilnehmer der Gruppenausfahrten auf diese Gruppenregeln hin und wo sie zu finden sind (Homepage oder per Mail vom Orga-Team)
- Die Gruppenregeln sollen niemanden bevormunden und den Spaß am Gruppenfahren nehmen. Im Gegenteil, sie helfen hoffentlich, das Gruppenfahren sicher und harmonisch zu gestalten.