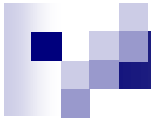


Rennradfahren in der Gruppe

Thomas Gertkemper
Quäldich.de

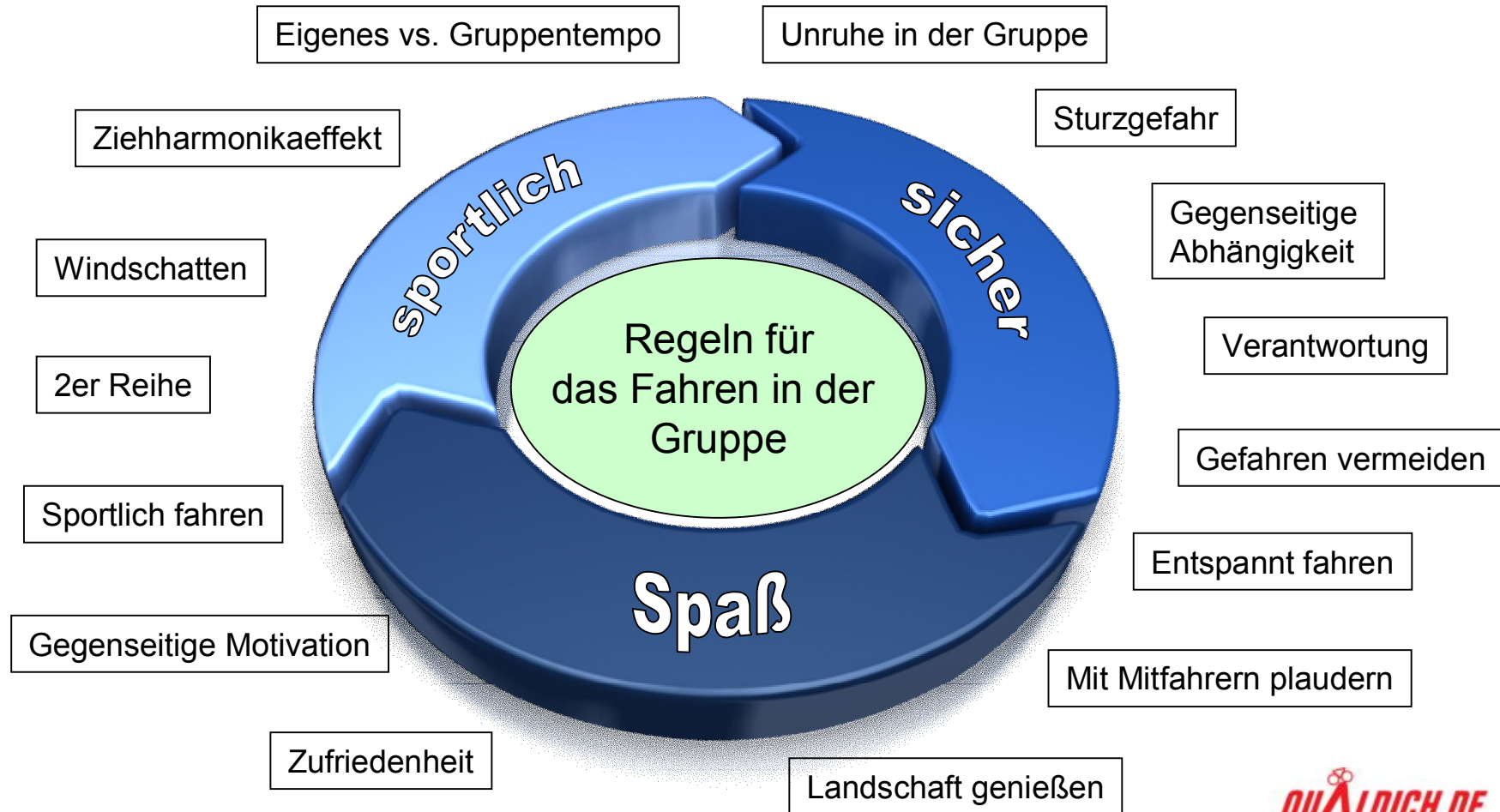
Stand 10.06.2012





Einführung

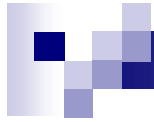
Warum braucht man Gruppenregeln?





Warum insbesondere bei quaeldich.de-Touren?

- Die meisten Teilnehmer fahren zum ersten Mal zusammen
- Die Gruppen sind bunt gemischt.
 - Nicht alle Mitfahrer haben Gruppenerfahrung (z. B. aus Verein)
 - Unterschiedliche Leistungsfähigkeit
 - Unterschiedliche Motivation (Genuss vs. Sportliche Ambition)
- Hohe physische und mentale Belastung durch lange und anspruchsvolle Strecke (z. B. Deutschlandrundfahrt: 9 Tage, 1.440 km, 21.000 Hm)
- Rechtliche Gründe
 - StVO - wir bewegen uns im öffentlichen Verkehr
 - Behördliche Genehmigungsauflagen
 - Veranstalterpflichten
 - Persönliche Haftpflicht



Das richtige Tempo

Das richtige Gruppentempo

Das Tempo bestimmt der führende Guide!

- Gleichmäßigkeit des Tempos ist wichtiger als möglichst hohes Tempo – insgesamt kommt man so 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 Nebenmann das Tempo nicht halten kann und zurückfällt, ggfs. vorsichtig Druck rausnehmen (nicht ruckhaft).
 - „Schwächere Teilnehmer“ sollten sich in der Gruppe im vorderen Bereich (aber hinter den „Tempomachern“) einordnen, da dort der Ziehharmonikaeffekt kleiner ist.
 - kein Kampf um „Platzierungen“
 - am Lenker des Nebenmanns orientieren

Der richtige Abstand für die perfekte Zweierreihe

- So nah wie möglich *)
- So weit wie nötig *)

- Leicht seitlich versetzt (frontale Reifenberührung vermeiden)
- Nicht überschneidend (seitliche Reifenberührung vermeiden)

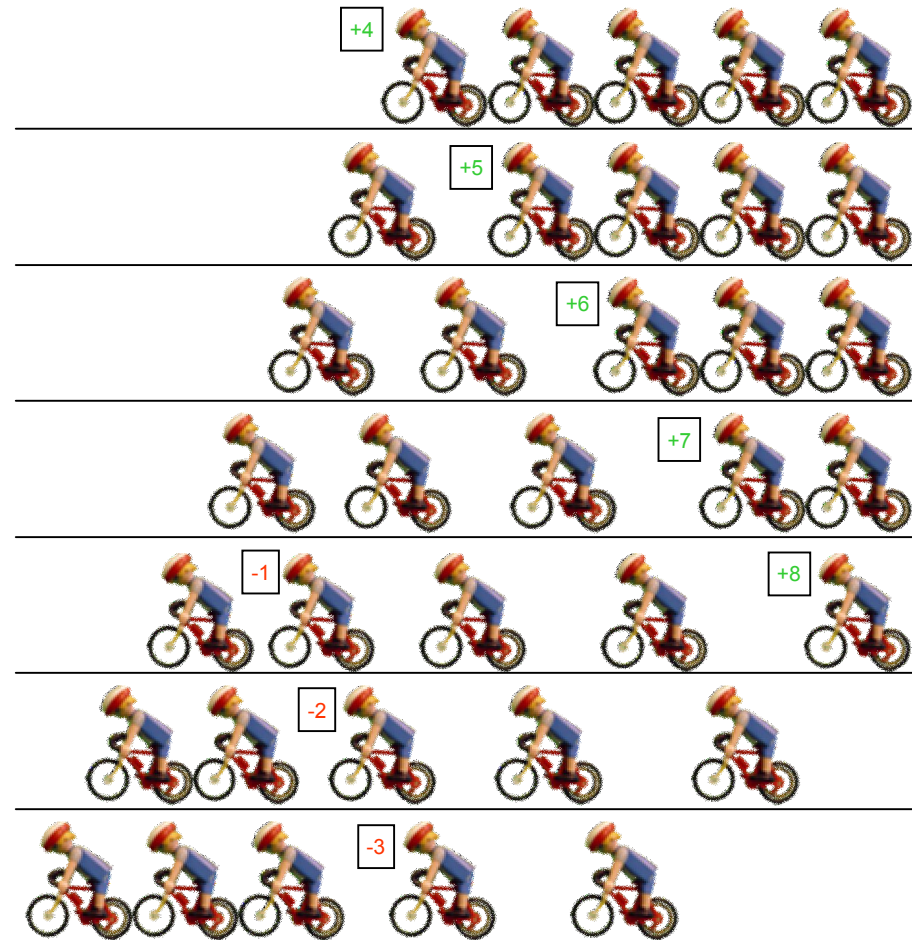
- Abstand der Fahrsituation anpassen
 - gleichmässige flache Fahrt => kürzer
 - Abfahrt => größer
 - Unruhe in der Gruppe => größer



*) Zu berücksichtigen sind zahlreiche Faktoren wie persönliches Können, Erfahrung, momentane Fitness, Konzentration sowie Wetterverhältnisse

Der Ziehharmonikaeffekt

- 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



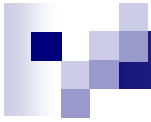


Tempo in speziellen Fahrsituationen

- 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:
 - unbedingt versuchen, den Verband zusammenzuhalten
 - Tempo den langsamsten Fahrern anpassen.
 - sollte der Verband doch auseinander brechen, vorne langsam weiterrollen und die Nachzügler aufschließen lassen.
 - Anhalten vermeiden (soweit möglich).
- Positionswechsel in „gut laufender“ Gruppe immer ansagen bzw. absprechen und möglichst ohne große Störung des Gruppentempos durchführen

Persönliche Tempokontrolle

- „Saubere“ Zweierreihe fahren, damit im Feld keine Unruhe entsteht
- Gleichmäßig fahren
 - Keine plötzlichen Tempoänderungen, nicht stark abbremsen
 - Möglichst durchgängig treten
 - Nicht oder nur sehr vorsichtig aus dem Sattel aufstehen (Impulserhaltung führt dazu dass Rad einen Satz nach hinten macht)
- Keine Lücken entstehen lassen
 - da dann für die hinteren Fahrer der Windschatten entfällt
 - Wenn der Verband langsamer fährt, entstandene Lücken gleich wieder zufahren (nicht ebenfalls die Beine hochnehmen)
 - „Hepp“ rufen, wenn Lücke geschlossen wurde
- Falls Tempo zu hoch ist frühzeitig „Langsamer“ rufen oder beim Guide melden.



Sicherheit - Grundsätze

Sicherheit steht immer an 1. Stelle

Radveranstaltungen sind potentiell gefährliche Veranstaltungen und bergen das Risiko sich oder andere erheblich und dauerhaft zu schädigen.

- Das Fahren in der Gruppe vermittelt ein falsches Gefühl der Sicherheit. Gegenüber der Einzelfahrt kommen in der Gruppe zahlreiche Gefahrenquellen hinzu. Daher ist Fahren in der Gruppe sogar tendenziell gefährlicher!
- In jeder Situation muss daher Sicherheit an 1. Stelle stehen:
 - vor sportlichem Ehrgeiz
 - vor Entspannung und Genuss
 - vor individuellen Gewohnheiten



Alle Mitfahrer tragen Verantwortung

- 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 (z. B. aufgrund mangelnder Erfahrung) nicht beherrschen können.
- Daher sollte jeder darauf achten und mithelfen:
 - selbst keine neue Gefahren zu schaffen
 - erkannte Gefahren zu beseitigen
- Gerade wenn ihr körperliche Probleme habt (z. B. drohender Krampf, Sitzbeschwerden) müsst ihr dafür sorgen dass andere dadurch nicht gefährdet werden!
 - teilt es mit, damit eure Mitfahrer sich darauf einstellen können
 - wechselt z. B. an eine Position am Ende des Feldes



Die rechtliche Situation

- Wir fahren im öffentlichen Verkehrsraum und auf nicht abgesperrten Straßen Daher gilt uneingeschränkt die StVO und die Auflagen der Behörden.
- Die Teilnahmebedingungen der Veranstaltung sind verbindlich und von jedem Teilnehmer bei der Anmeldung akzeptiert worden.
z. B. DLRF: <http://deutschland-rundfahrt.quaeldich.de/ausschreibung/>
- 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 eine Radreise ohne Renncharakter einschließt, sehr empfehlenswert.

Verbandsrecht lt. StVO §27*)

- Ab 16 Personen darf ein geschlossener Verband gebildet werden, dann darf 2er-Reihe gefahren werden. Insbesondere ist auch eine geschlossene 1er-Reihe ein Verband.
 - Ein Radfahrer-Verband gilt nur als geschlossen, wenn er als geschlossen erkennbar ist: daher keine Lücken entstehen lassen
 - Sobald der Verband nicht mehr geschlossen ist entfallen Verbandsrechte!
 - Radwegbenutzungspflicht entfällt für geschlossene Verbände.
 - An Ampeln, Kreuzungen, Einmündungen gilt Verband als ein zusammenhängendes Fahrzeug. Wenn die Verbandsspitze eingefahren ist darf der gesamte Verband folgen.

Die Regeln sind (bei allen Verkehrsteilnehmern) oft unbekannt bzw. es besteht Unklarheit bzgl. Auslegung und Umsetzung.

- Daher: niemals Verbandsrechte erzwingen
- §1 StVO geht immer vor – Gefährdungen vermeiden!

*) alle Angaben ohne Gewähr



Sicheres Fahren in der Gruppe

Kommunikation ist das A und O beim Fahren im Verband

Grundsatz: Was ich weiss, sehe oder höre kann der Mitfahrer neben, vor oder hinter mir vielleicht nicht wissen, sehen oder hören. Daher muss ich mein Wissen und meine Wahrnehmung weiter geben. Fehlende Kommunikation in der Gruppe ist die Ursache für viele vermeidbare Gefahrensituationen.

- Daher kommunizieren wir in der Gruppe über:
 - Handzeichen
 - Rufkommandos
 - Pfeiffsignale (bei einigen Veranstaltungen, etwa DLRF)
- Der Sinn eines Kommandos ist für den einzelnen vielleicht nicht gleich ersichtlich. Bis der Groschen gefallen ist ist es aber oft bereits zu spät. Daher sind Kommandos in jedem Fall und unmittelbar weitergeben
- Zusätzlich zu den vereinbarten Kommunikationssignalen ist es unerlässlich miteinander zu reden!

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, besser am Abend im Etappenort.
- 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!



Die wichtigsten Handzeichen

<p>Einerreihe</p> 	<p>Zweierreihe</p> 	<p>Hindernis links (Schlagloch, Poller, Kante,...) => umfahren!</p> 	<p>Hindernis rechts</p> 
<p>Stopp</p> 	<p>langsamer / ruhig fahren</p> 	<p>Hindernis links (parkendes Auto, Fussgänger, Fahrbahnverengung...) => nach rechts ausweichen!</p> 	<p>Hindernis rechts => nach links ausweichen</p> 

- Handzeichen sind von allen deutlich weiter zu geben
- Die Sicherheit darf dabei nicht gefährdet werden

Die wichtigsten Rufzeichen

- Die folgenden Kommandos dürfen nur von den Guides gegeben werden:
 - Stopp / Weiter
 - Frei
 - Einerreihe
 - Schneller / Hepp

Die übrigen Mitfahrer dürfen ausschließlich „defensive“ Kommandos und Warnungen geben

- Kürzer / Langsamer
- Defekt / Sturz
- Warnungen vor spez. Hindernisse (z. B. Poller, Schienen, Rollsplitt, Steine, Schlagloch, Kante, Fußgänger, Autos, ...)
- Die Warnung „Auto“ (z. B. bei Gegenverkehr, überholende Autos) sollte nur in unübersichtlichen Situationen rufen, da sonst Gefahr der „Abstumpfung“ besteht.
- Rufe sind von allen deutlich zu wiederholen!!! (nicht: "Ich habe es gehört also hat es jeder mitbekommen".)



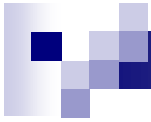
Die Pfeiffsignale

- Pfeiffsignale werden vom (hinten fahrenden) Orga-Guide über Trillerpfeife geben
 - 1x kurzer Pfiff: langsamer
 - 2x kurzer Pfiff: Stopp bei nächster Gelegenheit. Der führende Guide sucht eine geeignete Stelle.
 - 3x langer Pfiff: Überholvorgang durch eine schnellere Gruppe. Der führende Guide ordnet daraufhin Einerreihe und langsames Tempo an.
- Pfeiffsignale sollten als entsprechende Rufsignale nach vorne weiter gegeben werden
- Pfeiffsignale werden nur auf manchen quaeldich.de-Veranstaltungen, insb. der Deutschlandrundfahrt verwendet.

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
- Nach vorne oder zu leise gegebene Rufe sind nach hinten nicht verständlich
- Disziplin lässt bei schwindenden Kräften nach. Gerade dann ist die Kommunikation aber besonders wichtig!

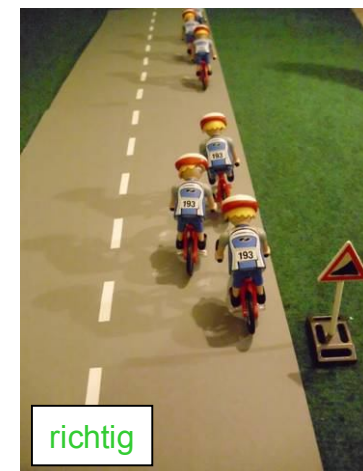
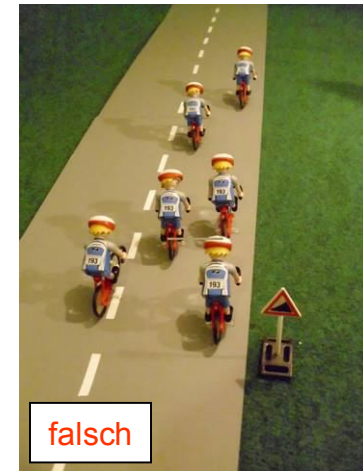




Fahrsituationen

Mit der Gruppe am Berg

- Bei längeren Steigungen wird der geschlossene Verband aufgelöst (wird vom Guide angesagt), jeder fährt sein eigenes Tempo
- Nach Auflösung des Verbandes erlöschen die Verbandsrechte (insb. 2er-Reihe)
- Am Berg besteht i.d.R. erhöhtes Gefährdungspotenzial wg. geringer Geschwindigkeit und häufiger Sichteinschränkungen (Wald, Kuppen)
- Rechtsfahrgebot beachten!
 - die Gegenfahrbahn ist auf keinen Fall zu nutzen!
 - auf der eigenen Fahrbahn ist Platz für überholende Radler frei zu halten (2/3-Regel)
 - zügig überholen
 - Lücken für überholende Kfz lassen (mind. 20 m)
 - Keine Schlangenlinien fahren!



Mit der Gruppe bergab

- Möglichst in Einerreihe hintereinander fahren, die rechte Fahrbahn nicht verlassen
- Defensiv fahren
 - gegenüber Alleinfahrt deutlich langsamer
 - keine riskanten Überholmanöver, nie rechts
 - Immer mit Fehlverhalten der Mitfahrer rechnen (bremsbereit)
- Rechts fahren, soweit der Straßenbelag es zulässt
- In Kurven:
 - Saubere Linie fahren
 - Kurven nicht schneiden
 - Nicht überholen!
- Nach vorne und seitlich Abstand von Mitfahrern halten
- PKW dürfen nicht überholt werden
- Die Auflösung des Verbandes wird ggf. vom Guide angesagt
- Schlaglöcher lieber verbal ansagen statt Handzeichen, damit man nicht die Hand vom Lenker nehmen muss.

Verhalten bei Defekt oder Sturz

- Sofortige Meldung per Ruf „Defekt“ oder „Sturz“
- Erste Priorität hat die Vermeidung und Verringerung 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: Beide Fahrtrichtungen absichern
 - 1 Person: erste Hilfe leisten
 - 1 Person: Bei Bedarf erst 112 anrufen, dann Medical Car 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)





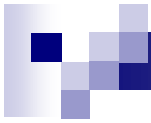
Falsche Abbiegesignale

- Der führende Guide kann Abbiegungen zu spät oder übersehen.
- 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
- Es besteht eine große Gefahr des „Fehlalarm“, wenn ein Mitfahrer falsche Streckendaten benutzt oder sich schlicht täuscht
- Wenn jemand ein (vermeintlich) falsches Abbiegen feststellt:
 - Gemäß den angezeigten Signalen weiterfahren
 - Den (vermeintlichen) Fehler melden
 - NIEMALS eigenständig Umkehren anordnen
 - 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 Stopps an unübersichtlichen Stellen muss der Verkehr stets beobachtet und andere Verkehrsteilnehmer gewarnt werden.

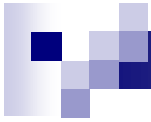


Spaß



Die menschliche Seite fährt mit!

- Jeder möchte die Rundfahrt als einmaliges Erlebnis in Erinnerung behalten.
- Doch in jeder Gruppe menschelt es!
- Insbesondere bei den quaeldich.de-Rundfahrten mit ihrem bunten Mix und der hohen physischen und mentalen Beanspruchung!
- Damit die unvermeidlichen Konfliktsituationen nicht die gesamte Rundfahrt überschatten sollte jeder
 - tolerant gegenüber allen Mitfahrern sein
 - nicht jedes Wort auf die Goldwaage legen
 - Konflikte am Abend lösen, damit sie am nächsten Tag vom Tisch sind
 - Situationen nicht verschärfen, sondern beruhigend und problemlösend agieren
 - Späße machen und Spaß verstehen.



Dies & das

No-gos in der Gruppe

- Freihändig fahren
- Kleidungsstücke während der Fahrt an- und ausziehen
- Tria-Lenker benutzen
- Umdrehen ohne Abstützen beim Nebenmann
- Kopfhörer während der Fahrt nutzen
- „Spassige“ Kommandos (z. B. „rechts“ rufen bei Wirtshausschild)
- Unbefugt Guide-Funktionen übernehmen (z. B. eigenständig „Stopp“ oder „Weiter“ rufen)



Der Guide ist befugt Teilnehmer aufgrund von Fehlverhalten von der Weiterfahrt auszuschließen!

Was sonst noch?

- Beim Start werden Karten mit den wichtigsten Telefonnummern (Notfallnummern, Guides, Orga, Mechaniker, Besenwagen) angeboten. Mitnehmen!
- Keine Regelwerk ist vollständig, keine Regel ohne Ausnahme. Falls bei euch in der Gruppe etwas nicht optimal läuft oder ihr gute Vorschläge habt, sprecht sie bei eurem Guide oder der Orga an.
- Scheut euch nicht eure Mitfahrer (in freundlichem Ton) auf Fehlverhalten hinzuweisen. Es ist im Interesse aller – auch des „Missetäters“. Genauso solltet ihr aber auch Hinweise eurer Mitfahrer annehmen und umsetzen.
- Bitte weist neue Mitfahrer auf die Regeln hin.