

Fahren in der Gruppe - Regeln und Tipps

Stand: April 2007

die wichtigsten Dinge für ein unbeschwertes und vor allem unfallfreies Fahren in der Gruppe sind:

!!!Helmpflicht!!!

Es besteht absolute Helmpflicht. Nach der neuesten Rechtsprechung besteht ein Schadensersatzanspruch bei Radunfällen ohne Helm, selbst dann nicht, wenn der andere Verkehrsteilnehmer zu 100% schuld ist!

1) Verlassen der geraden Fahrlinie und plötzliche Bremsungen sind absolut tabu,

erst recht in den **vorderen** Positionen - außer in absoluten Notfällen!

Die Führungsfahrer einer Gruppe haben eine große Verantwortung. Vorausschauendes Fahren und der konzentrierte und hellwache "Rundumblicke" sind notwendig, um die Hintermänner nicht zu gefährden und eine harmonisch rollende Gruppe zu garantieren. Die Helmpflicht ist selbstverständlich, schützt aber bei Stürzen nicht vor schweren Verletzungen!

Vorausschauend bedeutet:

Beispiel 1: Kanaldeckel und Löcher

- 1) nur um **d e u t l i c h** tiefer oder höher gesetzte Kanaldeckel oder **g r o ß e** und/oder **t i e f e** Löcher in der Straße herumfahren (ansonsten immer geradeaus), und zwar
- 2) in einem **g r o ß** angelegten Bogen (eben in gerader Fahrlinie) und
- 3) bei **r e c h t z e i t i g e r** Anzeige des Hindernisses mit der entsprechenden Hand, indem man frühzeitig beispielsweise auf das Loch deutet, und **n i c h t** durch den allseits beliebten **plötzlichen Haken** ausweicht!

Beispiel 2: Rote Ampel bzw. vorfahrtspflichtige Straßen

bei einer auf orange bzw. rot umschaltenden Ampel

- 1) frühzeitig die offene Hand mit Handfläche nach vorne senkrecht nach oben heben,
- 2) „Ampel“ rufen und
- 3) das Tempo langsam und angemessen verringern, und **n i c h t**
- 4) mit gleich bleibendem Tempo als Führungsmann auf die rote Ampel zufahren, und dann unmittelbar vor der Ampel plötzlich und abrupt eine Vollbremsung hinlegen oder gar selbst noch schnell die Kreuzung überqueren und den Rest der Gruppe zurück lassen.

Das Gleiche gilt bei vorfahrtspflichtigen Straßen und Einmündungen (beispielsweise von Radweg auf Straße), wenn der Verkehr ein Einbiegen bzw. Überqueren ohne Gefahr für die **g e s a m t e** Gruppe nicht zulässt.

Wichtig: Es gilt stets der Grundsatz: Die Gruppe macht alle Manöver gemeinsam! Nur Ausnahmsweise teilt sich die Gruppe!

In der **ersten Reihe** wird **n i e m a l s**

- nach der Wasserflasche gegriffen und getrunken.
- Riegel etc. aus den Taschen gepackt und gegessen,
- Nase geputzt oder

- einarmig oder freihändig gefahren
- sich umgezogen oder
- andere gefährliche Tätigkeiten ausgeführt (vgl. auch unten Nr. 8).

2) Gespräche, Freundlichkeit und Gruß

Wenn wir in Doppelreihen fahren, führen wir sicherlich auch ab und zu **Gespräche** mit unserem Nebenmann; denn neben dem Sport ist bei uns auch das Kennen Lernen und das sich gegenseitig Austauschen ein wichtiges Element.

Hier sind jedoch **drei wichtige Regeln** unbedingt zu beachten:

- 1) Die Gesprächspartner schauen **stets gerade** auf die Fahrbahn und unterlassen es, sich anzusehen oder zu gestikulieren etc. Es ist strikt darauf zu achten, dass die gerade Fahrlinie eingehalten wird (siehe oben Nr. 1!).
- 2) Bei **gefährlichen** Strecken (Abfahrten, Kreuzungen, Kurvenstrecken, schmale Straßen mit Gegenverkehr etc.) sind die Gespräche **unverzüglich** zu unterbrechen, und dürfen erst dann fortgesetzt werden, wenn dies die Verkehrssituation zulässt. Denn: **Sicherheit geht immer vor!**
- 3) Es wird außerdem dringend darum gebeten, **nicht** durch **große** Lautstärke und **pikante** Themen die sonstigen Mitfahrer in der Gruppe sowie die anderen Verkehrsteilnehmer und Straßenanlieger teilhaben zu lassen.

Wir fahren als RSLC Holzkirchen e.V. in Vereinstrikots als ansehnliche Gruppe durch das schöne Oberland. Unser besonderes **Aushängeschild** ist, dass wir andere Fahrradfahrer und Fußgänger sowie „Zaungäste“ **freundlich grüßen**. Die anderen freut es vom „RSLC-Zug“ begrüßt zu werden, und wir haben bestimmt ein paar Gönner und evt. zukünftige Fans oder gar Vereinsmitglieder mehr.

Übrigens: Am Treffpunkt unserer Gruppe freuen sich alle schon Anwesenden, wenn der neu Hinzukommende grüßt und beim ersten Mal sich kurz mit seinem Namen vorstellt.

3) Richtiges Anzeigen und Hinweiserufe

sind akkurate Mittel, um Schlenker und Auffahrunfälle zu vermeiden.

Diese sollen **deutlich wahrnehmbar**, aber nur dann verwendet werden, wenn dies notwendig ist.

Man bedenke: Jeder Warnruf bedeutet ein Stresssignal; für einen, der hinten am Limit gerade noch dran klemmt, und sowieso sehr schlecht sieht, ist das u.U. der Auslöser für eine Überreaktion; außerdem besteht die Tendenz, auf dem Wege des Zeichens vom Gruppenanfang bis zum -ende aus einer Mücke einen Elefanten zu machen. Selbstverständlich müssen diese Hinweise auch von vorne nach hinten oder auch von hinten nach vorne unverfälscht weitergegeben werden (**Kommunikation in der Gruppe!**).

Beispiel 1:

es macht wenig Sinn, auf einer breiten Straße bei einem entgegenkommenden KFZ "Auto" zu schreien und die Gruppe dadurch nervös zu machen.

Beispiel 2:

Sehr sinnvoll ist es hingegen, beim Überholen beispielsweise der radelnden Oma

- a) frühzeitig und mit vorherigem Blick nach links (wie beim Autofahren!) den geeigneten Seitenabstand herzustellen (ohne Haken in der Fahrlinie!) und dann
- b) die Hinterleute in diesem Fall mit der rechten Hand zu warnen.

Hinweis: In diesem Fall wird nicht hingedeutet wie beim Loch in der Straße, sondern es wird "weggewunken", gilt allgemein für Hindernisse auf der rechten wie auf der linken Seite des Radlers ("Wegwinken", z.B. wie in unserem Beispiel bei "Oma rechts": man führt die rechte Hand an der Hüfte vorbei kreisförmig um das Becken herum nach links - Handinnenfläche zeigt nach links und man will damit seinem Hintermann sagen: da ist ein Hindernis auf der rechten Seite, halte Dich besser genau hinter mir oder besser noch leicht links versetzt von mir auf).

4) Tempo gleichhalten!

Neben der wichtigsten Pflicht, immer geradeaus zu fahren und Hindernisse bzw. Richtungsänderungen (abbiegen!) **deutlich und rechtzeitig** anzuzeigen, ist es unbedingt erforderlich, sein Tempo gleich zu halten. Dabei ist es egal, ob in einem großen Feld in freier Formation, in Doppelreihe oder in einer Reihe. Deshalb stets besonders als **Führungsfahrer die Tempoanzeige auf dem Tacho kontrollieren und ggf. darauf reagieren.**

Laufe ich z.B. aufgrund eines leichten Gefälles auf meinen Vordermann auf, so bremse ich nicht hektisch, sondern lasse leicht seitlich, möglichst auf der Windschattenseite, vorbeierollen und dosiere meinen Tritt entsprechend (z.B. minus 10%). So kommt es zu **keinem** gefährlichen "Ruck" in der Gruppe. **Richtig: So wenig wie möglich bremsen und möglichst Alles über die Trittdosierung regeln!**

Will jemand das Tempo variieren, so bedienen wir uns zweier verschiedener **Zurufe**, nämlich „hoooh“ für „langsamer“ und „hüü“ für „schneller“. Diese Signale stammen aus dem Reit- und Kutschersport und haben sich dort über lange Zeit sehr bewährt; bei uns ist damit sichergestellt, dass auch vorne bzw. hinten die richtige Botschaft schnell und deutlich ankommt.

5) Richtige Ablösetechnik!

Kein großes Geheimnis ist die **richtige Ablösetechnik**. Hier sind leider aufgrund grober Fehler schon ganze Gruppen "niedergemäht" worden! Grundsätzlich bestimmt die **Windrichtung** die Ablösesseite, und dies weiß am Besten der zweite Mann in der Reihe!

Also, die **richtige Reihenfolge** für das Ablösen aus der ersten Position einer Reihe:

- a) Kurz vor dem Ende der Führung **Blick durch die Beine** auf mein Hinterrad: auf welcher Seite fährt mein Hintermann? Fährt er z.B. wegen des Windes überlappend rechts, so löse ich nach links ab (es ist kein Fehler, wenn der 2. Mann dem Führenden zuruft, auf welche Seite er abzulösen hat).
- b) Bevor man ablöst, sollte man - besonders wenn man dieses nach links in den laufenden Verkehr hinein vorhat - einen **kurzen Blick über die Schulter** tun - wirkt lebensrettend! Um es dann ganz deutlich zu machen, kann man wie beim Auto noch den Blinker setzen: **Kurzes Wedeln mit dem Ellenbogen** auf der Seite, auf der ich rausfahren möchte.
- c) Und dann wird **nicht** urplötzlich mit einem Riesenhaken in die Straße hinein abgelöst, sondern - man bedenke Grundregel Nr. 1 (gerade Fahrlinie einhalten!) - man **steuert allmählich etwa zwei bis drei Lenkerbreiten zur Seite** (denn die schnellere, dann eng vorbeifahrende Reihe soll ja auch von der Luftblase des Ablösenden etwas haben) und lässt (erst dann!) deutlich einen Tritt aus.

6) Führungswechsel bei der Doppelreihe

In der Doppelreihe wechseln wir anders:

Es ist unverantwortlich, wenn bei einer Ablösung nach links und rechts vier Radler je nach Länge der Gruppe eine ganze Zeit lang zu viert nebeneinander fahren. Da ist der beste Autofahrer überfordert!

U n a b h ä n g i g von der Windrichtung **lösen b e i d e Fahrer des Führungspärchens mit einem kurzen Antritt i m m e r n a c h r e c h t s a b**, wobei der linke Fahrer sich vor den rechten setzt. Einmal zur Seite gefahren, lassen die Ablösenden ein paar Tritte aus, werden also spürbar langsamer, lassen sich von der gesamten Gruppe überholen und setzen sich wieder an das Ende der Gruppe.

Vorteil: die vorbeifahrende Gruppe deckt die Ablösenden gegen den Verkehr und man hat nur maximal drei Fahrer kurzfristig nebeneinander. Außerdem hat man den Vorteil, dass so auch einmal die Seiten innerhalb des Pärchens gewechselt werden (Seitenwind!).

Übrigens folgende rechtliche Infos zum Thema „Doppelreihe“:

Zwar müssen Radfahrer grundsätzlich immer einzeln hintereinander fahren, sie dürfen jedoch ausnahmsweise nebeneinander fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird (§ 2 Abs. 4 Satz 1 StVO). Gruppen mit **16 Radlern** oder mehr dürfen auf jedem Fall einen „geschlossenen Verband“ bilden und zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren, selbst dann, wenn dadurch der Verkehr behindert wird (§ 27 Abs. 1 Sätze 2 und 3 StVO). Lasst Euch da nicht von den Autofahrern provozieren oder einschüchtern!

Wichtig:

- 1) die Ablöser dürfen auf k e i n e n F a l l beim Überholvorgang s c h n e l l e r werden (andernfalls droht Lücke für die erschöpften Überholten),
- 2) der letzte Fahrer in der Kolonne ruft den Überholenden „**Letzter**“ zu; somit wissen, die Überholten, dass sie sich wieder einordnen können und wieder an Tempo aufnehmen müssen (andernfalls droht schnell eine Lücke für die Überholten, die Anschluss übersehen!).

7) Belgischer Kreisel

Fast am sichersten für eine Gruppe ist die Ablösung im belgischen Kreisel, da hier immer nur maximal zwei Fahrer nebeneinander sind. Auf diese fortgeschrittene Technik soll in diesem Rahmen hier nicht eingegangen werden, außerdem macht dies nur Sinn bei einem zumindest mittleren Tempo.

8) „Gefährliche“ Tätigkeiten

In einer Gruppe (Feld, Reihe oder Doppelreihe) werden "gefährliche" Tätigkeiten wie An- und Ausziehen der Windjacke, Herauspulen des verklebten Riegels aus der Trikottasche, Telefonieren (grundsätzlich tabu, nur im Notfall!), etc. **immer am Gruppenende**, noch hinter dem letzten Pärchen und ohne Nachbarn, eventuell sogar noch mit einem Abstand zur Gruppe erledigt. Und dies auch nur, wenn man sich sicher fühlt, sonst steigt man besser ab!

9) Auflieger

Nicht umsonst hat die UCI Auflieger, Spinacci, o.ä. bei Rennen mit Massenstart wegen der **Sturzgefahr** verboten! **Das Benutzen von Triathlonlenkern, Aufliegern, Spinacci, o.ä. in einer Gruppe ist (auch in der ersten oder letzten Position) streng verboten!** Man kann einfach nicht so gut steuern und ist auch nicht 100%ig bremsbereit. Also: bringt nur **Unruhe**, deshalb **weglassen!**

10) Umdrehen/Zurückschauen in der Gruppe

Wenn man sich in einer Gruppe umdrehen will, legt man immer die Hand der Drehseite (z.B. linke Hand, wenn man sich nach links umblickt) auf die Schulter des Nachbarn! Somit ist garantiert, dass man die gerade Fahrlinie nie verlässt.

11) Kurven!

Es empfiehlt sich dringend, vor dem (frühzeitig angekündigtem) Abbiegen die Abstände etwas zu vergrößern, denn wie beim Autofahren kommt es zum Ziehharmonikaeffekt und damit zur Gefahr eines Auffahrunfalls. Wenn es darüber hinaus unübersichtlich ist, muss man immer mit einem starken, plötzlichen Bremsen der Vorderleute rechnen!

12) Zusammenwarten

Selbstverständlich bedeutet Gruppentraining nicht andauerndes Formationsfahren quasi wie im militärischen Drill. Es ist normal, dass z.B. eine Doppelreihe im Verlaufe einer Steigung zerfällt und es soll ja auch so sein, dass man sich auch je nach eigenem Leistungsstand am konkreten Tag belastet. In unserem Beispiel würden jetzt die Mitglieder der Gruppe alle einzeln am Kulminationspunkt ankommen. Je nach Ansage durch den Kapitän gibt es zwei Möglichkeiten, sich zu sammeln:

Variante 1:

- 1) Die Schnelleren fahren eine Sonderschicht. Vorsichtig unter Beachtung des Straßenverkehrs umdrehen und den Berg bis zum Allerletzten hinunterrollen, dann wieder hochfahren. So kommen alle ungefähr gleich oben an.

Variante 2:

- 2) Alle warten am höchsten Punkt bzw. fahren in Schritttempo, bis der letzte der Gruppe angekommen ist. Das Tempo wird erst erhöht, wenn der letzte sich sichtbar erholt hat!

Bei Wellen oder bei schnellen Phasen im Flachen gilt: Vorne wird etwas gebummelt, bis die Hinteren aufgeschlossen haben. D.h. aber durchaus, dass diese sich wirklich bemühen sollten, den Anschluss schnell herzustellen (also Lenker unten, Gang rein und wirkungsvolles Ablösen)! Lenker oben und lustlos, unmotiviert bzw. pomadig hinterherfahren belastet den Gemeinschaftsgeist!

13) Abmelden

Eine **üble Unsitte** ist es, von einer Gruppe einfach abzdrehen.

Wenn man nur wenig Zeit hat, oder es geht einem recht schlecht, dann muss sich der Fahrer beim Kapitän abmelden! Dieser braucht sich in diesem Fall keine Sorgen über ein plötzliches Verschwinden des Betreffenden zu machen.

Bei akutem „**Schwächeln**“: Das ist durchaus legitim und man kann sich nach den Gesetzen der Trainingslehre ja auch nur steigern, wenn man mit Stärkeren mitfährt. **Das heißt also, dass man nicht führt.** Wenn dem trotzdem so ist, dann aber auch konsequent: nicht mit durch die Reihe fahren und dann vorne als stehendes Hindernis stören, um dann gar noch abzuplatzen. Lieber 9 Führungen hinten auslassen und dann jede zehnte wieder einreihen, aber nicht z.B. mitten in der Gruppe Löcher reißen lassen. Lieber mal eine ganze Trainingseinheit hinten draufliegen und sich "mitschinden". Beim nächsten Mal geht es dann schon wieder ein bisschen besser!

14) Verhalten bei Defekt

Folgende **Unsitte** ist immer wieder zu beobachten. Jemand hat einen Defekt und mindestens die halbe Gruppe scharft sich dann in einer Blase, möglichst noch unter Vollsperrung der Straße um den Unglücklichen; meist nur um sich auszuruhen, natürlich aber v.a. um dem "Armen zu helfen" und ihm verbale Unterstützung zuteil werden zu lassen. Dies meist auch noch auf möglichst unübersichtlichen Straßen (Kurven, Engstellen, etc.). Wer schon mal gehört und gesehen hat, wie das ist, wenn ein Auto in eine solche Gruppe hineinfährt, versteht das folgende nur zu gut!

Bei Defekt des Rades eines Einzelnen und vorausgesetzt, dieser braucht wirklich nicht zusätzliche Hilfe, **bleiben maximal 2 Personen beim beschädigten Rad; die ganze restliche Gruppe fährt einfach etwa 5 km weiter und dreht dann um** dem Zurückgelassenen entgegen. Im Normalfall kommt der samt Begleiter schon wieder angeradelt und es wird wiederum gewendet. So hat man nur ein kleines Sicherheitsrisiko und den geringstmöglichen Bruch im Trainingsrhythmus. Dies setzt natürlich voraus, dass jeder eine **Pumpe** und mindestens 1 **Schlauch** dabei hat! Bewährt hat sich auch das Mitführen von Flickern eines **Unterlegmaterials**, falls der Mantel mal gröber beschädigt ist.

15) Im Winter

ist es oft kalt und nass!

In der Gruppe ist das Fahren mit Schutzblechen Pflicht, schon auch um das Gesundheitsrisiko (Erkältung) für den Einzelnen zu minimieren und um den Fahrspaß zu maximieren. Dabei müssen Serienschutzbleche hinten möglichst lang mit einem Stück altem Schutzblech oder mit einem Stück Reifenmantel **verlängert** werden, um den Hintermann nicht voll zu spritzen.

16) Trainingsende: Nochmals Treffen am Startpunkt zur Abschlussbesprechung

A l l e Fahrer der Gruppe (Ausnahme siehe Nr. 13) treffen sich am Ende des Trainings nochmals kurz am Startpunkt bzw. einem vom Kapitän festgesetzten Ort zur kurzen gemeinsamen Abschlussbesprechung. Hierbei werden das Training analysiert, Anregungen und Kritik ab, sowie die nächsten Termine bekannt gegeben. Häufig kehrt die Gruppe bzw. diejenigen, die noch Zeit und Lust haben, auf ein Eis oder einen Espresso oder eine Apfelschorle gemeinsam in einer der Holzkirchner Gelaterias oder Biergärten und Gasthäuser ein.