

A wie Abstand

Mit Abstand ist der Abstand zum Vordermann in der Gruppe gemeint. Die meisten Gefahrsituationen werden durch zu dichtes Auffahren hervorgerufen, wenn man nämlich nicht mehr die Zeit zum reagieren hat, wenn z.B. ein Hindernis auftaucht oder der Vordermann einen kleinen Schlenker macht oder man einfach torft und nicht aufmerksam ist. Außerdem kann es den Vordermann nervös machen, wenn ihm dauernd Jemand auf der Pelle hängt und so unweigerlich Druck macht. Der Abstand ist ein wenig von der Situation und vom [Windschatten](#) abhängig. In der Regel sollte er eine halbe Laufradlänge betragen – also noch Mal der Abstand vom Reifen zum Schnellspanner.

B wie Berg

Am Berg, auch wenn er noch so klein ist, trennt sich die Spreu vom Weizen – und das ist völlig normal. Für Einige sind Deichüberfahrten schon mit Alpenpässen zu vergleichen, Andere drücken das locker durch. Einige „nüdeln sich am Berg zu Tode“ und machen keine Meter, Andere fahren einen dicken Gang. Einige bleiben sitzen, Andere gehen aus dem Sattel. Was bleibt ist die Tatsache, dass sich jede Gruppe am Berg auseinanderzieht. Nun gibt es unterschiedliche Steigungen. An kleineren Steigungen sollten wir versuchen, zusammen zu bleiben. Dabei hat derjenige der in [Führung](#) liegt, und zwar der vorne rechts, die Verantwortung. Und der darf auch nicht überholt werden! Sobald sich irgendwo eine Lücke ergibt oder ergeben könnte, umschauen, [Tempo](#) rausnehmen, ein Gefühl für das Gruppentempo entwickeln und gemeinsam hochfahren. Und vor allen Dingen die schnellen Hirsche besänftigen mit „Pp.sch.sch.sch.sch.sch.sch“ oder „Ruhig, Brauner“ oder so 🤪. Aber auch die Langsameren sind in der Verantwortung und sollten sich ruhig ein bisschen [quälen](#) und nicht durch demonstratives Langsamfahren das Gruppentempo verzögern.

Ist die Steigung Mal doch etwas stärker oder länger, wird sich die Gruppe weit auseinanderziehen. Bei richtigen Bergen, aber die haben wir bei uns in Schleswig-Holstein nicht, muss eh Jeder sein Tempo fahren. Doch auch bei unseren Hügelchen kommt das gelegentlich vor, dass wir uns zerreißen. Passiert. Das Wichtigste ist dann, dass nach der Steigung gewartet wird – und zwar bis ALLE wieder da sind und nicht bis Alle hätten da sein können. Dabei sollte der Vorletzte ([Letzter Mann](#)) der hat abreißen lassen, immer wissen, dass hinter ihm noch Jemand kommt. Das Warten passiert entweder durch bewusst langsames Weiterfahren (wenn es denn weiter geradeaus geht) oder durch gezieltes Anhalten nach der Kuppe oder an einer neuralgischen Stelle. Dabei muss sich Einer der Vorderen den Hut der Verantwortung aufsetzen und durch bestimmtes Auftreten die Gruppe führen. Mit „Wir fahren schon Mal langsam vor“ ist noch nie was Sinnvolles bei raus gekommen. Bevor wieder alle zusammen sind und das Tempo wieder aufgenommen werden kann, sollte dem Letzten die Möglichkeit zum Verschnaufen gegeben werden. Es nützt nichts, wenn er mit hochrotem Kopf und an der Kotzgrenze ankommt und Jemand freundlich sagt: „Alle da.“ Kommt das mit dem hochroten Kopf und der Kotzgrenze allerdings öfter vor, sollte sich derjenige aber auch ernsthafte Gedanken über seinen Trainingszustand machen!

Übrigens: Bergab funktioniert das Ganze genauso. Es ist auch schon vorgekommen,

dass sich eine Gruppe auf der Abfahrt zerreißt, nicht gewartet wird und am nächsten Pickel das Dilemma noch größer wird – und wenn dann noch Stallgeruch dazu kommt, dann ist alles vorbei.

C wie Chef

Jede Gruppe braucht einen Chef. Anarchie hat auch dem Radsport noch nie gut getan. Einer muss den Hut aufhaben und den Laden lenken, muss sagen wo es lang geht (im übertragenen Sinne), die Gruppe führen, Entscheidungen treffen und die Verantwortung haben. Idealerweise fühlt sich Jeder verantwortlich, aber dieses Verhalten ist dem Deutschen leider nicht angeboren. Also gibt es einen Chef und das bin meistens ich. Aber ich kann nicht immer und überall sein, also brauchen wir auch weitere Chefs, Leute die wissen was sie machen, die sich den Hut aufsetzen und durch natürliche oder übertragene Autorität die Gruppe leiten. Ein kleiner Chef ist schon derjenige, der in der Gruppe in der [Führung](#) vorne rechts fhrt; das ist schon der, der das Tempo bestimmt. Oder derjenige der nach einem [Berg](#) regelt, wie es weitergeht. Oder derjenige der den Streckenverlauf ausgearbeitet hat und den weiteren Weg bestimmt. Mut zur Verantwortung.

D wie Disziplin

Oohh, des Cheffes Lieblingswort! Ohne Disziplin auf dem Rad und in der Gruppe geht bei mir gar nichts. Das ist schlimmer als bei der Bundeswehr 🇩🇪 Vielleicht sollte ich an dieser Stelle undiszipliniertes Verhalten aufzählen, daraus abgeleitet ergibt sich eine „Schwarze Liste“ mit „No gos“ und Jeder weiß, was man dann nicht machen darf – und so entsteht ein diszipliniertes Gruppenverhalten. OK, so könnte diszipliniertes Gruppenverhalten entstehen...

Was ist denn verpönt?

Vor einer Verkehrsinsel abbiegen, wenn die Gruppe hinter der Insel abbiegt.

Auf dem Radweg fahren, wenn die Gruppe auf der Straße fhrt, oder umgekehrt.

Bei einer leichten Abfahrt die Position verlassen und an der Gruppe vorbei rauschen.

Immer derjenige sein, der in der Gruppe am linksten links führt.

Als Einziger die Kurve schneiden.

Nach einer Kurve voll antreten.

Die Position verlassen um eine Lücke schließen wollen, die ein paar Reihen vorher entsteht.

Zu dritt oder viert nebeneinander fahren.

Am kleinen [Berg](#) den [Führenden](#) berholen.

Einfach Mal einen Tritt rausnehmen und ein bisschen rollen lassen.

Durch demonstratives Langsamfahren das Gruppentempo verzögern.

Zu geringen [Abstand](#) zum Vordermann halten – am liebsten mit dem Vorderrad zwischen die Vorderreihe.

[Rufe](#), Hinweise und [Handzeichen](#) nicht weitergeben, weil es ja schon ein Anderer macht oder machen könnte.

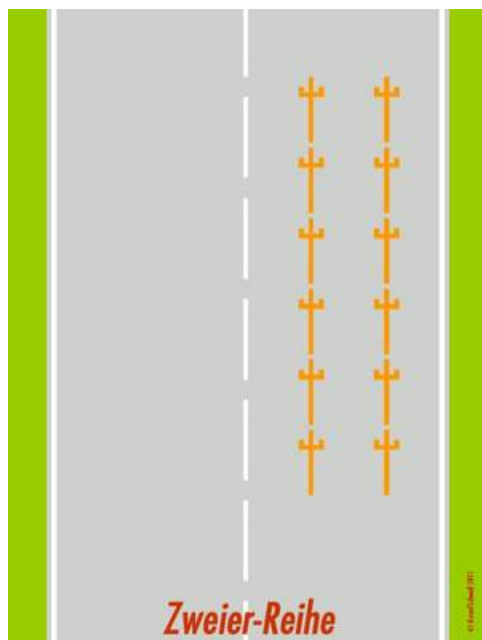
Vor einem [Loch](#) oder einem Hindernis auf der Straße ohne Vorwarnung eine Welle fahren oder einfach abbremsen.

Voll abbremsen, wenn man sich [verfahren](#) hat.

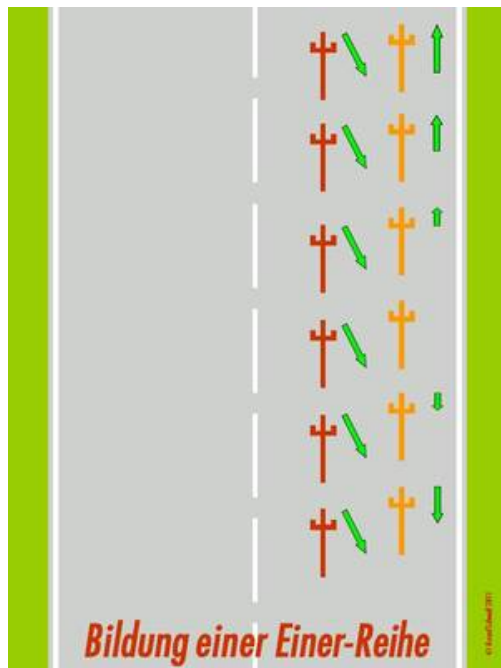
Konfuse Fahrmanöver durchführen und seinen Hintermann irritieren.
Durch langes Quatschen Lücken im [Kreisel](#) entstehen lassen.
Nur dem Nachbarn erzählen, dass man einen Platten hat und einfach anhalten.
Mitten auf der Straße stehen bleiben, wenn die Gruppe anhalten muss.
Die [Unterhaltung](#) mit dem Nachbarn wichtiger als die Obacht halten.
Und ohne Helm fahren sowieso!

E wie Einer-Reihe

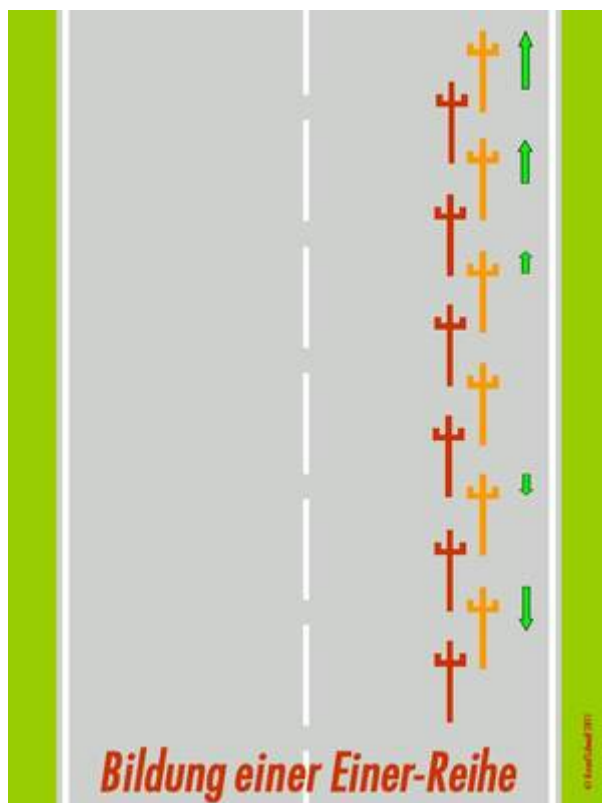
Manchmal ist es erforderlich, dass aus einer gepflegten [Zweier-Reihe](#) eine Einer-Reihe wird. Z.B. wenn auf einer schmaleren Straße ein Auto von vorne oder von hinten kommt, bei Gegenverkehr auf dem Radweg oder wenn man auf einer sehr stark befahrenen Straße (die dann meistens auch breiter ist) nichts provozieren möchte. Die bei uns am häufigsten auftretende Ursache ist der Gegenverkehr auf Nebenwegen, die wir ja meistens fahren. Und da die Straßen selten immer geradeaus aus gehen, sondern eher kurvenreich sind, taucht der Gegenverkehr oftmals plötzlich auf – für den Autofahrer übrigens auch und nicht selten ist er damit überfordert, da diese Situation für ihn sehr selten vorkommt. Wenn der Autofahrer schlau ist, fährt er langsamer und rechts ran – oder wenn er von hinten kommt, wartet er auf eine passende Gelegenheit zum Überholen. Die Praxis beweist das Gegenteil: DAS ist MEINE Straße, ICH fahre hier IMMER und überhaupt bin ICH der STÄRKERE. Für uns ist das Routine, wenn das alles geregelt abläuft. Aber wie ist der geregelte Ablauf bei der schnellen Bildung einer Einer-Reihe? Manchmal reicht es auch aus, dass wir einfach nur enger zusammenrücken – bis dahin ist der Ablauf gleich und der nächste Schritt ist dann die Einer-Reihe.



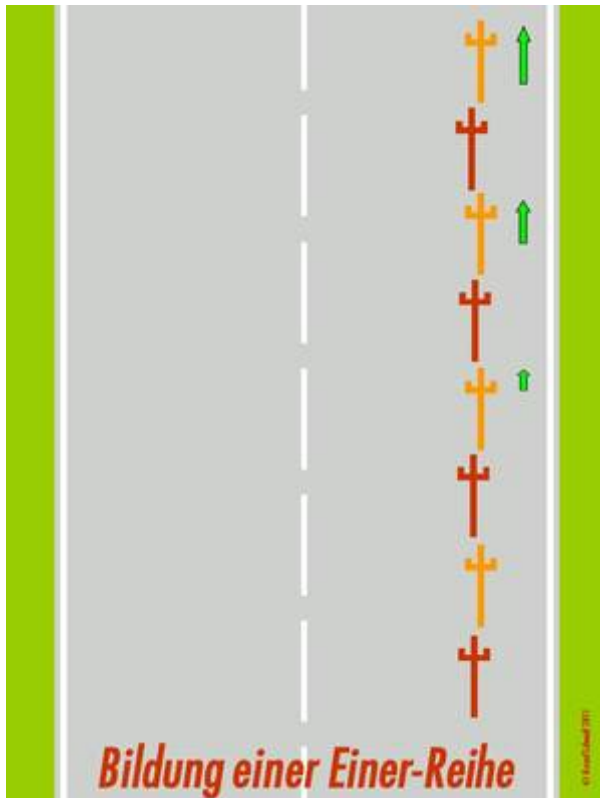
Wir fahren also gemütlich in unserer geordneten [Zweier-Reihe](#) durch die Lande und (meistens) plötzlich taucht von vorne oder auch von hinten ein Auto auf. Da ergeht zunächst der [Ruf](#) „VORNE“ oder „HINTEN“ und je lauter und kürzer der Ruf ist, desto schneller sollten wir uns bewegen. Die Besonderheiten des [Rufes](#) beachtet bitte im eigenen Kapitel.



Das ist das Signal zum „enger zusammenrücken“. Dabei gibt der der vorne rechts fährt Gas und macht als Erster Platz zum Einrücken. Der Zweite ist minimal langsamer und achtet darauf, dass sich eine Lücke bildet usw.



Die linke Reihe rückt mit entsprechender Geschwindigkeit rechts rüber in die entstehenden Lücken. Ja klar, den „Letzten beißen die Hunde“, d.h. die hinteren Reihen müssen eher bremsen als Gas geben – aber sie haben auch mehr Zeit. Bis dahin hat der Gegenverkehr den ersten „Schock“ überwunden...



Entscheidet ein [Chef](#) die Bildung einer Einer-Reihe ist der nächste Ruf „EINER-REIHE“. Dann wird richtig Platz gelassen, dass die linke Reihe richtig einrücken kann.

Ist das Hindernis vorbei, geht das Ganze wieder zurück. Aber Achtung! Die erste Reihe sollte nicht sofort wieder das Tempo aufnehmen, da die Gruppe jetzt weit auseinander gezogen ist und die Lücken erst Mal wieder geschlossen werden müssen. Ein Blick nach hinten gibt Sicherheit. Unterstützend könnte von hinten der Ruf „ALLE DA“ wirken.

F wie Führung (oder auch F wie Ferantwortung – ach nee, das schreibt man anders)

Wer Vorne fährt führt nicht nur die Gruppe an, sondern hat auch eine besondere Verantwortung. Nämlich die Verantwortung des Gruppentempos. Besonders der, der vorne rechts fährt – das ist schon der kleine [Chef](#). Jede Gruppe hat ein gewisses [Tempo](#), das situationsabhängig ist. Je gleichmäßiger und angepasster das Tempo ist, desto entspannter und sicherer kommt die Gruppe durch. Dafür sorgen mit Umsicht die Führenden. Umsicht im wahrsten Sinne des Wortes, denn das Umsehen gehört zur Führung dazu. Es geht ja nicht nur immer geradeaus und in der Ebene. Ein Blick nach hinten, gerade nach einer Kurve oder nach einer Kuppe, offenbart die Realität. Habe ich noch Alle zusammen? Entstehen irgendwo kleine Lücken?

G wie Gemeinschaft

Das Wort Gemeinschaft haben wir ja schon in unserem Vereinsnamen verankert. Rad + Sport + Gemeinschaft. Rad und Sport und Gemeinschaft. Das heißt wir pflegen die Gemeinschaft und das Gruppenfahren. Wem es aufgefallen ist... wir haben auch zwischendurch unser Vereinslogo geändert: Vom Einzelradler zum

Doppelradler – der Doppelradler symbolisiert die Gemeinschaft. Und daraus ergibt sich auch unser Leitsatz: NIEMAND WIRD ALLEINE GELASSEN! Nicht am Berg, nicht bei einer Schwächephase, nicht bei einer Panne, nicht wenn er nicht mehr kann. Es wird geschlossen losgefahren und gemeinschaftlich angekommen.

Radtreffs bei denen sich regelmäßig die Kante gegeben wird oder dem neuen Mitstreiter erst Mal gezeigt wird, wo der Hammer hängt, wo man noch gemeinsam losfährt aber selten geschlossen ankommt, wo man sich freut, wenn der Andere auf der Windkante fährt oder wo man sich bis zur Kotzgrenze auseinander fährt, gibt es genug. NICHT BEI UNS!

Gemeinschaft bedeutet aber auch etwas anderes. Nämlich dass deine Radsportfreunde immer auf dich warten. Da gibt es keine Ausreden wie zu früh, zu heiß, zu kalt, zu nass, warum nur und so! Da hilft kein Jammern. Los...

H wie Handzeichen

Handzeichen sind beim Gruppenfahren wichtig und gehen meistens (aber nicht immer) mit [Rufen](#) einher. Deswegen immer aufmerksam sein und auf den Vordermann achten. Deshalb ist es von Bedeutung, dass Handzeichen auch bis nach hinten durchgegeben werden, damit nicht der Letzte durch das große Loch fährt oder im schlimmsten Fall gegen ein Hindernis knallt!

Welche wichtigen Handzeichen gibt es?



Hindernis auf der rechten Seite – ausweichen. Der Arm hinter dem Rücken, die Handfläche oder der Zeigefinger ausgestreckt.





Hindernis auf der linken Seite – ausweichen. Dito



Da liegt etwas auf der Straße oder ein Loch. Mit ausgestrecktem Arm auf das Hindernis zeigen.



Bahnschienen oder Querrillen auf der Straße. Wischer mit dem Unterarm hinter dem Rücken.



Loser Untergrund oder Sand/Steine auf der Straße. Mit der Hand am nach unten ausgestreckten Arm wedeln wie ein Hundeschwanz. Und zwar auf der Seite auf der sich das befindet.



Pfosten oder Hindernis mitten auf dem Weg auf dem man rechts und links vorbei fahren kann. Wird auch beim Übergang zu einem Plattenweg benutzt. Mit der Hand am nach hinten ausgestreckten Arm wedeln wie eine Fischflosse. Und zwar auf der Seite auf der sich das befindet.



Rechts oder links abbiegen. Sichtbar nach rechts oder links zeigen.



Achtung. Unterarm nach oben abgewinkelt, Hand flach ausgestreckt.



Anhalten. Arm nach oben.



Danke. Die Hand zum Gruße für nette Verkehrsteilnehmer.

I wie Inbus

In der Gemeinschaft fahren ist schön und noch besser ist, wenn man sich auch aufeinander verlassen kann. Aber mehr als ein Inbus-Schlüssel gehört dazu, wenn man mit dem Rad die Tür verlässt. So ein kleines Täschchen am Sattel wo ein Schlauchen reinpasst sieht sehr neckisch aus, erfüllt aber selten den Zweck. Zu einer vernünftigen Ausrüstung gehören mindestens zwei Ersatzschläuche, zwei Reifenheber, Flickzeug, ein Multifunktions-Werkzeug und eine kleine Notpumpe.

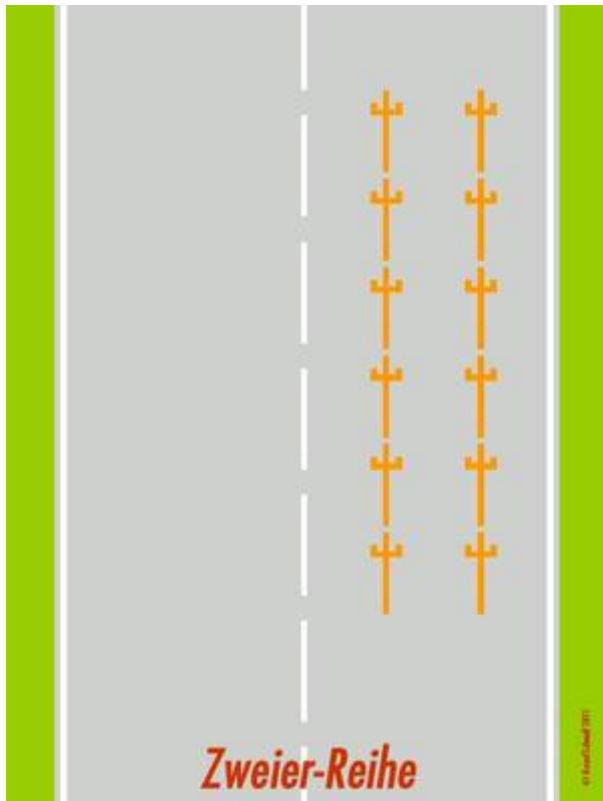
Wo wir gerade bei der häufigsten Ursache für ungeplante Zwischenstopps sind. Vom Rad abzusteigen und den Platten zu bestaunen wie Samson aus der Sesamstraße – Uijuijuijuijuijui - hat uns noch nie weiter gebracht. Punkt 1 beim Platten hinten: Sofort runterschalten auf klein klein, damit man das Hinterrad besser raus bekommt. Punkt 2: Sofort nach dem Absteigen das Rad rausholen und nach der offensichtlichen Ursache suchen. Und dann ist meistens auch schon Hilfe da und es geht gemeinsam weiter. In Rekordzeit...

K wie Kreisel

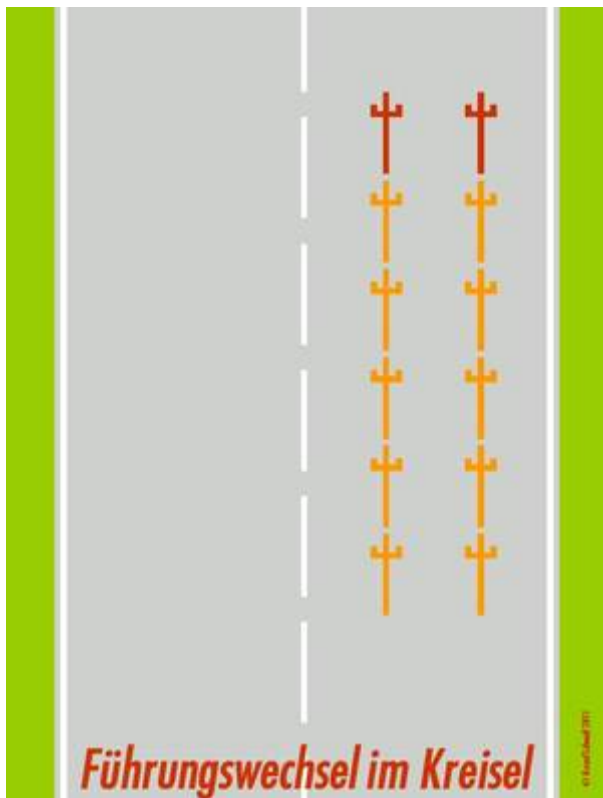
Zu einem der wichtigsten Faktoren beim Gruppenfahren gibt es eine Geschichte. Die [Zweier-Reihe](#) fahren wir ja schon immer und der klassische Wechsel ist der Doppel-Wechsel. Einer fährt rechts raus, einer links raus, beide lassen sich zurückfallen und reihen sich hinten wieder ein. Deutlicher Nachteil: Es gibt irgendwo einen Gnubbel, weil dann vier Personen nebeneinander fahren könnten und das Tempo variiert schneller, da dann zwei frische Leute vorne fahren. Bis 2008 sind auch wir so gefahren. Da begab es sich, dass ich beim Veloteam des RSC Cottbus zu Gast war und die fahren den Kreisel. Den Belgischen Kreisel kannte ich ja, aber das war mir doch neu. Nun schadet es ja nicht dass man dazu lernt und beim ersten Marathon haben wir das gleich ausgetestet und waren begeistert, wie gleichmäßig und zügig man vorwärts kommt. Seitdem fährt man in Nortorf den Kreisel. Und das ist ansteckend – wer bei uns Mal mitgefahren ist und die entspannte Fahrweise kennengelernt hat, der führt das meistens in seinem Verein auch ein.

Wie unterscheidet sich der Kreisel vom nicht zu verwechselnden Belgischen Kreisel?

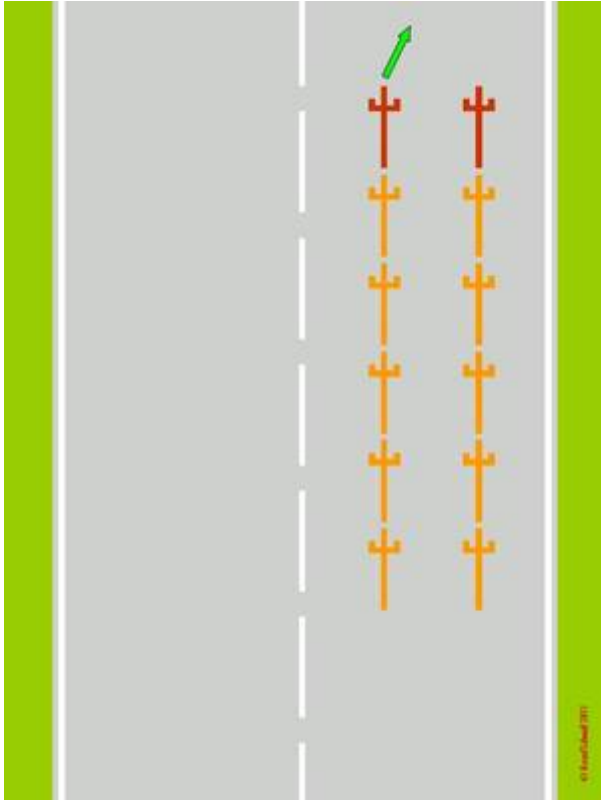
Der Belgische ist ein permanenter Kreisel. Kaum ist man vorne, wechselt man schon auf die andere Seite. Beim Belgischen Kreisel fahren die beiden Reihen auch ein unterschiedliches Tempo und er richtet sich auch nach dem Wind. Das ist bei unserem einfachen Kreisel anders.



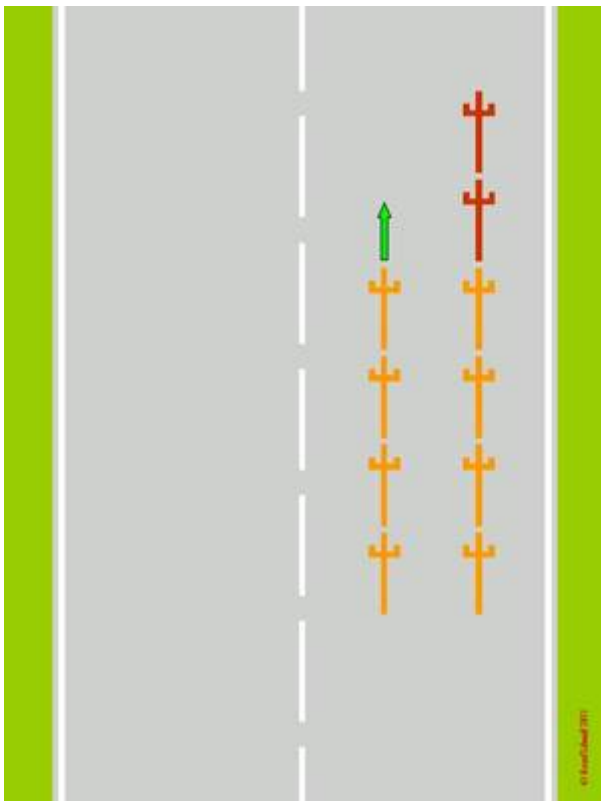
Ausgangspunkt des Kreisels ist die gepflegte [Zweier-Reihe](#).



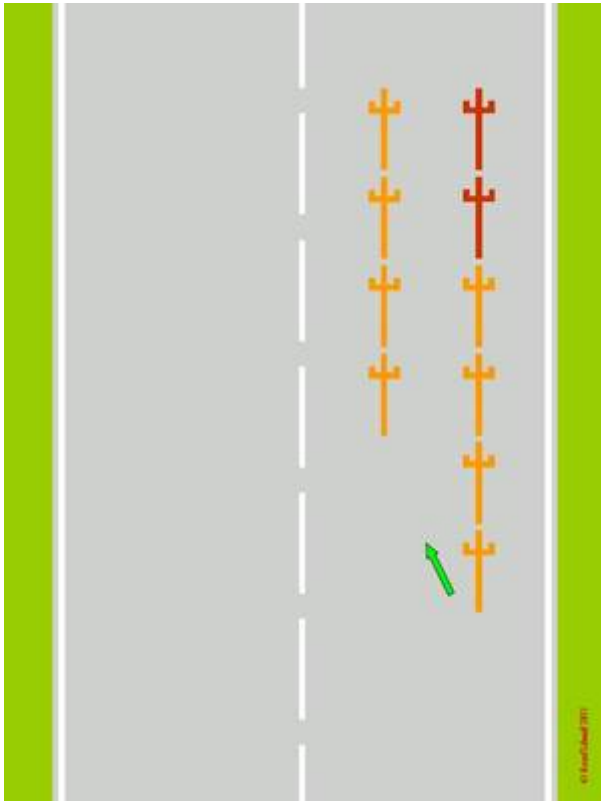
Vorne fahren Zwei die [Führung](#) und es wird Zeit für einen Wechsel.



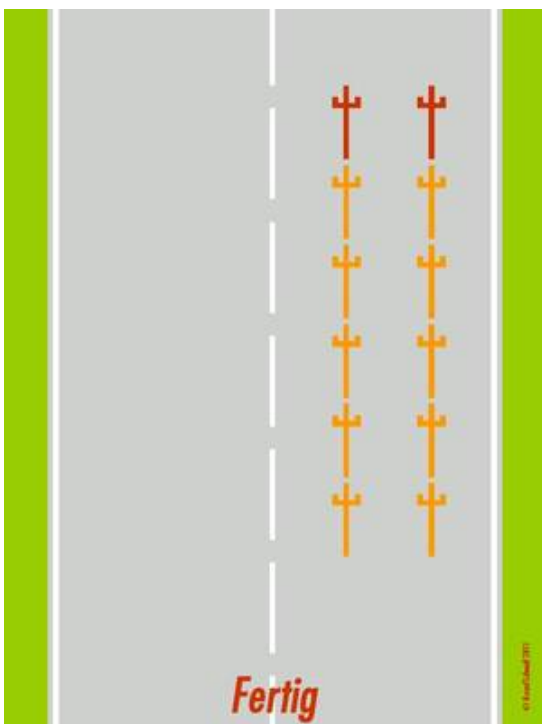
Der Fahrer vorne rechts behält das Gruppen-Tempo bei, der Fahrer vorne links fährt kurzfristig etwas schneller, setzt sich vor seinen ehemaligen Nachbarn und nimmt das Gruppen-Tempo wieder auf. Er ist jetzt der kleine [Chef](#).



Die linke Reihe schließt jetzt nach vorne auf und es bildet sich ein neues Führungsduo.



Damit nicht irgendwann Alle rechts fahren und der Kreisel schier endlos funktionieren kann, muss natürlich der Letzte rechts auf die linke Seite wechseln.



Fertig ist der Kreisel – ist doch einfach, oder? In Fachkreisen wird das auch „Speed-Dating“ genannt. Einziger Nachteil des Kreisels ist, dass man sich das abrupte Gesprächsende mit seinem temporären Nachbarn merken muss, damit man auf dem Rückweg wieder an das Gespräch anknüpfen kann 🤪. Aber, das Quatschen mit dem Nachbarn beim Wechsel schnell einstellen, damit der Kreisel kreiseln kann und es keine unnötigen Lücken gibt...

Fanta4 hat getextet: Es könnte alles so einfach sein – ist es aber nicht! So auch beim Kreisel. Fehler Nummer 1 ist eine Tempoerhöhung durch eine neue Spitze. Manche Konstellationen eignen sich nicht für eine konstante Fahrweise. Und es sind auch immer wieder dieselben, bei denen sich das [Tempo](#) während ihrer Führungsperiode permanent erhöht. Namen werden nicht genannt, aber wer erinnert sich nicht an das Gestöhne der Chefin: „Oh Gott, ... und ... vorne!“ Ja klar, es gibt Einige die können auch 200 km vorne bleiben bzw. dieses Tempo auch alleine fahren. Aber das ist nicht der Sinn der ganzen Geschichte. Das Tempo das für denjenigen gut ist, muss für das Gruppen-Tempo noch lange nicht gut sein.

Fehler Nummer 2 ist eine nicht konstante Wechselzeit – meistens wird zu lange in der Führung geblieben. Das Geheimnis eines gut rotierenden Kreisels ist der stete Wechsel und eine stets angepasste Geschwindigkeit. Um dort erst Mal hinzukommen fährt der [Chef](#) die Gruppe meistens ein, d.h. er fährt erst Mal vorne rechts und nimmt langsam das Tempo auf. Wenn dann die Reise-Geschwindigkeit erreicht ist, wird der erste Wechsel vollzogen. Dann sollte alle ca. 1 ½ km +- gewechselt werden. Je gleichmäßiger gewechselt wird desto konstanter ist auch das Tempo. Es ist immer wieder zu beobachten, dass eine lange Führung mit einem erhöhten Tempo einhergeht. Also, schneller wechseln. Aber nicht zu schnell. Schwächere Fahrer versuchen ihr Defizit durch einen schnellen Wechsel zu kompensieren – Power-Wechsel. Nur Mut und nicht unter Druck setzen lassen. Das eben gefahrene Gruppen-Tempo beibehalten und dann eben nur einen km vorne fahren.

Ganz wichtig: Niemals am Berg oder sofort nach einer Kurve wechseln. Am Hügel reißt es Lücken, die Viele nicht schließen können und dadurch natürlich auch das Hinterrad oder den Windschatten des Vordermanns verlieren. Nach Kurven ist das Feld eh weiter auseinandergezogen und meistens ist das Tempo höher, damit wieder zusammengedrückt wird. Wird dann noch gleich gewechselt, dann wird das Tempo dadurch weiter künstlich erhöht. Also, nach einer Kurve das Feld zunächst beruhigen, gerade ziehen und dann wechseln.

Und was man beim Kreisel auch nie vergessen darf, man fährt eine Doppelführung. Erst auf der linken Seite und dann rechts. Es bringt nichts, wenn man links 6 km draußen bleibt und rechts dann nach einem km platt ist – sinnbildlich gesprochen. Und der [Chef](#) soll auch beim Wechsel-Tempo eingreifen. Hat er das Gefühl, dass die Beiden da vorne schon zu lange draußen sind, was bei einem interessanten Gesprächsthema schon Mal vorkommen kann 😊, oder hat er das Gefühl, dass sich da vorne jemand [quält](#), dann kommt der [Ruf](#) „WECHSEL“.

Aber sonst ist der Kreisel die perfekte gemeinsame Fortbewegungsmethode!

L wie Löcher

Die Löcher stehen für das, was auf der Straße so rumliegt oder eben nicht mehr vorhanden ist. Unsere Straßen sind nach zwei harten Wintern in einem erbärmlichen Zustand und auf die meisten Löcher in den Straßen wird kaum noch reagiert. Trotzdem sollte auf alles Wesentliche durch [Handzeichen](#) und [Rufen](#) hingewiesen werden, was für die Gruppe Gefahrpotenzial in sich birgt. Es nützt nichts, wenn man

ein Loch geschickt umkurvt und der Hintermann erst durch das Manöver und anschließend durch das Loch überrascht wird – kann ins Auge gehen.

M wie Mann

Gemeint ist hier der Begriff „Letzter Mann“, eine wichtige Funktion, die jeden Radler in einer Gruppe treffen kann. Na ja, eigentlich ist es der „Vorletzte Mann“. Und zwar dann, wenn man merkt, dass noch Jemand hinter Einem liegt. Z.B. wenn am Berg Jemand zurückfällt oder wenn Jemand kurz anhält oder die Gruppe sich wider Erwarten und aller Pläne geteilt hat. Also dann, wenn man der Letzte der Gruppe ist, aber weiß, dass noch Jemand hinten ist. Dann ist es natürlich wichtig, dass „Mann“ die Info weiter gibt, dass die Gruppe zur Not anhalten kann, wenn der Abstand nicht kleiner wird - Sprint nach vorne und der [Führung](#) melden! Oder dass „Mann“ an einer Abbiegung auch stehen bleibt, damit die Folgenden wissen, wo es lang geht. Aber Achtung: Dann ist man nicht mehr der „Letzte Mann“ und muss die Info natürlich weiter geben, dass der eben noch „Vorletzte Mann“ jetzt der neue „Letzte Mann“ ist. Alles klar?

N wie Nase

Ein ziemlich ekliges aber durchaus natürliches Thema. Nix für Etikette-Jäger oder Schönlinge. Wenn man erst Mal ein paar Kilometer auf dem Rad sitzt, dann füllt sie sich, die Nase. Und damit man durch die selbige wieder genug Luft bekommt, muss der Rotz irgendwie raus. Laufen lassen? Sieht nicht schön aus. Taschentuch? Ist nicht immer griffbereit. Nicht Jedermann`s (oder meistens Jederfrau`s) Sache – Männer sind da eher unkomplizierter - aber praktisch! Mit Druck raus aus der Nase. Aber eines sollte man ja vermeiden, nämlich dass der Neben- oder Hintermann den Rotz abbekommt – das ist nicht sooo schön. Also: Rotzen will gelernt sein.

Aus jahrelanger Rotz-Erfahrung kann ich euch von drei Möglichkeiten berichten. Die sichere Methode: Wenn man links fährt unter Beachtung des laufenden Verkehrs ein bisschen rausfahren und in sicherer Entfernung einfach raus damit. Das gleiche gilt, wenn man ganz hinten fährt. Die herkömmliche Methode: Aber bloß nicht rechts und links verwechseln oder rechts und links gekonnt einsetzen. Kopf nach rechts, mit der rechten Hand das rechte Nasenloch zuhalten und das linke mit Druck entleeren. Kopf nach links, mit der linken Hand das linke Nasenloch zuhalten und das rechte entleeren. Was nicht auf der Straße landet, landet zumindest im Handschuh. Das ist zwar auch nicht so angenehm, hält den Handschuh aber schön geschmeidig. Die gekonnte Methode: Die Strömungslinien der Fahrrad-Aerodynamik ausnutzen und unter dem Arm durchrotzen. Das landet direkt im kürzesten Abstand auf dem Asphalt. Manchmal auch auf der Hose, aber das kann man wegwischen. Aber hier werden rechts und links anders eingesetzt. Kopf nach rechts, mit der linken Hand das linke Nasenloch zuhalten und rechts raus. Kopf nach links, mit der rechten Hand das rechte Nasenloch zuhalten und links raus damit. Lecker, oder?

O wie Obrigkeit

Als Radsportler muss man sich schon mit Verkehrsregeln, Vorschriften und manchmal auch mit den Kollegen von der Polizei auseinander setzen. Letzteres relativ selten, wenn man den Bereich um Achterwehr meidet, wo ein Sheriff sich wie im Wilden Westen aufführt: Warum reitest du nicht auf meinem gekennzeichneten Weg, Fremder? Sind wir in einer größeren Gruppe unterwegs gilt für uns §27 der StVO (s. [Zweier-Reihe](#)), sind wir Weniger, dann sollte man schon wissen, was man da gerade macht. Gleiches gilt für den §67 (11). Hä? Der beschreibt, wie unsere Rennräder lichttechnisch ausgestattet sein müssen. Alles klar? Eine umfassende Sammlung der Gesetzestexte für Radfahrer bietet der Breitensportkalender des BDR.

P wie Pause

Pausen gibt es viele – Pinkel-Pausen, Platten-Pausen, Verpflegungs-Pausen und auch Orientierungs-Pausen. Alle haben etwas gemeinsam. Die ganze Gruppe muss anhalten, alle müssen sich irgendwo aufhalten und der ganze Tross muss sich wieder in Bewegung setzten.

Beginnen wir mit dem Anhalten oder mit der Vorbereitung zum Anhalten. Erstens [Rufen](#): „HALT“ mit der Zusatzinformation warum, z.B. „PANNE“ oder „KONTROLLE“ oder „PULLER-ALARM“, und zeitgleich [Handzeichen](#) „Achtung“. Dann: Runter von der Straße! Nicht mitten auf der Straße stehen bleiben und den weiteren Verkehr blockieren. Nach rechts und/oder links je nach Straßensituation. Bei RTF-Depots ist ja meistens genügend Platz. Da wir ja meistens eine große Gruppe sind, ist es natürlich sinnvoll, wenn der Erste nicht direkt vorne anhält und die Einfahrt blockiert. Also, immer situationsabhängig den Überblick behalten und runter von der Straße.

Beim Pullern irgendwo draußen in der Natur ist die Pause ja sichtlich zeitlich begrenzt. Wenn alle fertig sind, kann das weiter gehen. Bei Panne ebenso, wenn Panne behoben dann weiter. Anders ist es bei einer Verpflegungspause oder an einem RTF-Depot. Je größer die Gruppe ist, desto mehr Geduld müssen die Ungeduldigen aufbringen. „Stempeln und weiter“ ist nicht immer möglich. Einige gehen pullern (meistens mehrere bei begrenzter Kapazität – heißt: 10 Leute - ein Klo), Andere vertrödeln die Zeit mit Quatschen und stellen dann fest, dass die Flasche noch gefüllt werden muss, die Verpflegung muss organisiert werden oder man muss noch an der Kasse anstehen. Jeder hat so seinen Grund, warum er noch nicht fertig ist, während Andere schon wieder warten. Also, Jeder sollte sich am berühmten Riemen reißen, damit die Pause nicht unnötig in die Länge gezogen wird. Wenn es gefühlt zu lange dauert, dann hilft meistens ein kurzer Pfiff vom [Chef](#) mit der Aufforderung „Fertig werden“.

Tja, und dann geht es wieder los. Sofort wieder die Reisegeschwindigkeit aufzunehmen ist meistens nicht richtig. Eh so alle auf ihren Rädern sind, das kann dauern und es gibt bestimmt noch den einen oder anderen Nachzügler. Und hier sind sie wieder: Der [Chef](#), der die Gruppe mit Umsicht einfährt und der Letzte [Mann](#), der

aufpasst, dass wirklich alle zusammen sind. Geschichte wiederholt sich.

Q wie Quälen

Ein Q brauchen wir ja auch und was anderes als Quälen ist mir nicht eingefallen. Das Quälen steht dafür, dass man auch manchmal an seine Leistungsgrenze gehen muss, um einen funktionierenden Verband aufrecht zu halten. Zieht man daraus einen Trainingseffekt, dann ist ein wichtiger Punkt erreicht. Es gibt Einige, die haben wir zu Beginn ihrer Karriere fast jede Autobahnbrücke hochgeschoben, die haben sich echt gequält. Aber sie sind fleißig dabei geblieben und können Heute fast jedes Tempo mitgehen. Wie hat der Willi schon zur Maja gesagt: „Aller Anfang ist schwer für eine kleine Honigbiene“. Und Udo Bölt's legendärer Spruch an Jan Ullrich gilt auch für uns: „Quäl dich, du Sau!“

R wie Rufen

Eine ausgiebige Kommunikation gehört beim Rad fahren dazu. Damit ist nicht ausschließlich das Quatschen mit dem Nachbarn oder über mehrere Reihen hinweg gemeint, sondern die Kommunikation um das mitzuteilen, was sich gerade so abspielt. Es gibt nämlich zahlreiche Anlässe beim Gruppenfahren, die Alle wissen sollten, damit das Quatschen eingestellt und aufgepasst wird. Neben den [Handzeichen](#) ist das Rufen die beste Informationsquelle. Drei Faktoren sind wichtig: Erstens, je lauter und kürzer der Ruf ist, desto dringender sollte er befolgt werden. Zweitens, sollte immer angepasst gerufen werden, damit nicht schreckhaft reagiert und somit unnötige Panik verbreitet wird. Und drittens beginnen die Rufe meistens vorne und damit auch der Letzte weiß was los ist, sollte der Ruf weitergegeben werden. Dabei darf man sich nicht auf den Nachbarn oder die Reihe vorher oder hinterher verlassen. Selbst rufen ist die sicherste Methode, sonst reißt die Infokette irgendwo ab und der Letzte donnert...

Welche Rufe gibt es und werden am häufigsten verwendet:

RECHTS und LINKS bei Abbiegen

ACHTUNG/VORSICHT um die Aufmerksamkeit zu erhöhen

PANNE und die Gruppe hält gleich an

SCHIENEN vor der Überquerung von Bahngleisen

VORNE wenn es zu eng werden könnte

EINERREIHE wenn es eng wird

HINTEN wenn ein Auto überholen möchte und die Gruppe zusammenrücken soll

LOCH um rechtzeitig ein fehlendes Stück Straßenbelag anzusagen

STEINE/SAND um auf losen Untergrund hinzuweisen

PFOSTEN um einen Pfahl mitten auf dem Weg anzugeben

KANTE wenn man seinen A.... aus dem Sattel heben sollte

WECHSEL wenn das Führungsduo zu lange da vorne fährt

PULLER-ALARM und mehr als Einer muss Mal austreten und dazu müssen Alle warten

FREI wenn wir eine Straße überqueren oder auffahren und kein anderer

Verkehrsteilnehmer ist in Sicht
NOCH FREI wenn etwas anderes in Sicht ist aber noch etwas entfernt
HALT und die Gruppe muss anhalten

S wie Schalten

Schalten ist kein Geheimnis, lässt es Alle hören. Und für Manche wird es immer ein Buch mit sieben Siegeln sein. Und ich bin der Meinung, dass man in Schleswig-Holstein gar keine Schaltung braucht – mit der richtigen Übersetzung kommt man überall voran. Fakt ist, zu häufiges Schalten trägt nicht zur Stabilisierung einer harmonischen Gruppendynamik bei – d.h. es nervt. Meiner persönlichen Meinung nach sind Kompakt-Kurbeln der letzte Müll. Bei den Geschwindigkeiten und Trittfrequenzen die wir so üblicherweise fahren, kann das nur mit dem großen Blatt erzielt werden, aber das ist bei kleinen Steigungen mit den hinteren Möglichkeiten endlich (es sei denn, man hat sich vorne statt des 34er einen 38er montiert). Nach Groß Groß kommt nur noch Klein Groß und schwupp fällt man in ein Loch, hat keinen Vortrieb und reißt in die wunderbare Gruppe eine Lücke, wenn nicht der Hintermann wegen des überraschenden Manövers schon aufgefahren ist, was aber eigentlich nicht passieren sollte, denn er hat ja einen Sicherheitsabstand gehalten. Was ich damit sagen will: Man sollte für sich herausfinden, was die beste Übersetzung bei unserem Gruppen-[Tempo](#) ist und dann einen hoch oder runter schalten und dann war's das – im Allgemeinen – im Besonderen sind natürlich andere Kombinationen zulässig. Verstanden?

T wie Tempo

Kommen wir zum wichtigsten Prozess in der Dynamik einer Radsport-Gruppe: Das Tempo. Und wenn ich sage Tempo, dann meine ich das Gruppen-Tempo. Das ist das Tempo, bei dem ALLE mitkommen. Erinnert euch an den allerersten Satz in dieser Dokumentation: Radsport und Rad fahren sollen Spaß machen. Und das macht es nur, wenn man nicht permanent an der Leistungsgrenze fährt. Allerdings gibt es dort schon eine kleine Einschränkung: Wir pflegen das sportliche Rad fahren und wenn unser Tempo dauerhaft zu schnell ist, der sollte entweder seinen allgemeinen Trainingszustand verbessern oder sich überlegen, ob das wirklich der richtige Sport ist.

Das Tempo einer Gruppe kann natürlich variieren und ist abhängig von der Konstellation der Gruppe, der Topographie und der geplanten Streckenlänge. Soll heißen, hat man eine starke Truppe zusammen und will man nur zwei oder drei Stunden fahren, dann kann das Durchschnittstempo auch schon mal jenseits der 30 liegen. Bei unseren Trainingsausfahrten am Dienstag oder Mittwoch hat sich ein Tempo im Schnitt so um die 28 eingependelt – im Frühjahr etwas langsamer, zum Herbst hin etwas schneller. Bei unseren Marathons drehen wir so um die 27, das ist bei meistens um die 20 Leute und über 200 km gar nicht so schlecht. Aber ob eine Gruppe 27 oder 28 fährt ist schon ein großer Unterschied, denn man weiß ja, dass man schon richtig zügig fahren muss, damit so ein Schnitt zu Stande kommt.

Also, wir waren beim Gruppen-Tempo. Welches Tempo ist das richtige für diese Gruppe? So schnell fahren, dass sich Einige zwar etwas anstrengen aber nicht abreißen lassen müssen. Wenn Löcher oder hochrote Köpfe entstehen, dann ist das Tempo zu hoch. Damit das nicht passiert, muss das Führungs-Duo ein Gefühl für das Gruppen-Tempo entwickeln, denn die Führung ist für das Gruppen-Tempo verantwortlich. Immer aufmerksam sein, immer ein Ohr und ein Auge hinten haben, immer auf die Topographie achten, Hügel nicht durchdrücken wollen – das können die Wenigsten – lieber das Tempo etwas rausnehmen und gemeinsam hochfahren und auf der anderen Seite des Hügels nicht nur runterrollen - sonst stehen die hinten in der Bremse – sondern mit Schwung auch runter treten.

Noch ein Tipp. Oftmals zieht sich die Gruppe gerade nach Kurven oder Hügeln auseinander. Die dabei entstehenden Lücken müssen nicht in kürzester Zeit geschlossen werden, weil man dann wieder mit hoher Geschwindigkeit auf die Gruppe aufläuft und (meistens) stark abbremsen muss auf eine niedrigere Geschwindigkeit. Die Vorne fahren gleichmäßig weiter, es entsteht wieder eine Lücke und die will wieder geschlossen werden... – das nennt man den Ziehharmonika-Effekt. Wenn man das Gruppen-Tempo kennt, dann müssen die beiden nebeneinanderfahrenden nur geringfügig schneller als die Gruppe vorne fahren und so lutschen sie die Gruppe ganz sachte auf – und es gibt keine Ziehharmonika. Toll, was?

Nach Kurven ist ein besonderes Phänomen zu betrachten. Selbst wenn die erste Reihe gemäßigt um die Kurve fährt, ist in irgendeiner Reihe garantiert Einer dabei, der zusätzlich noch abbremsst oder die Kurve falsch anfährt – und meistens sind das Mehrere. Dann zieht sich das wie ein Gummiband auseinander und denen Vorne wird die Schuld gegeben, dass sie nach Kurven gleich wieder so losdonnern. Nein, das sind nicht die Schuldigen, aber sie müssen reagieren. Nämlich nach der Kurve nicht gleich wieder die Reisegeschwindigkeit aufnehmen, sondern das Gruppen-Tempo etwas verzögern und erst dann wieder normal fahren.

Ein Indikator für das richtige Tempo ist auch immer der Geräuschpegel. Wird es hinten merklich ruhiger, dann ist das Tempo meist zu hoch. Und noch ein Merksatz: Ruhiges Tempo ist NICHT, wenn es hinten plötzlich ruhig wird. OK?

Apropos Geräuschpegel: Es kann allerdings auch vorkommen, dass das Tempo zu langsam ist. Hilfreich sind da laute Freiläufe. Wenn die Anzahl der surrenden Freiläufe größer wird, dann kann man davon ausgehen, dass sich die Meisten gerade ausruhen. Also, die Führenden sollten immer ein Ohr nach hinten richten – wenn ihr wisst, was ich meine.

Ach, und noch was. Wenn der Chef aus einer hinteren Reihe nach vorne kommt, ist das Gruppen-Tempo garantiert zu hoch. Meistens wird schon langsamer gefahren bevor ich vorne bin, weil ein „Achtung, Chef kommt!“ mich bereits ankündigt. **Dann aber nicht abrupt das Tempo raus nehmen, sondern nur etwas langsamer fahren. Im Fachjargon heißt das: Einen Tacken rausnehmen. Sonst laufen die hinteren Reihen wieder mit Tempo auf und dann kommt es zur Ziehharmonika und** – aber das kennt ihr ja schon.

U wie Unterhaltung

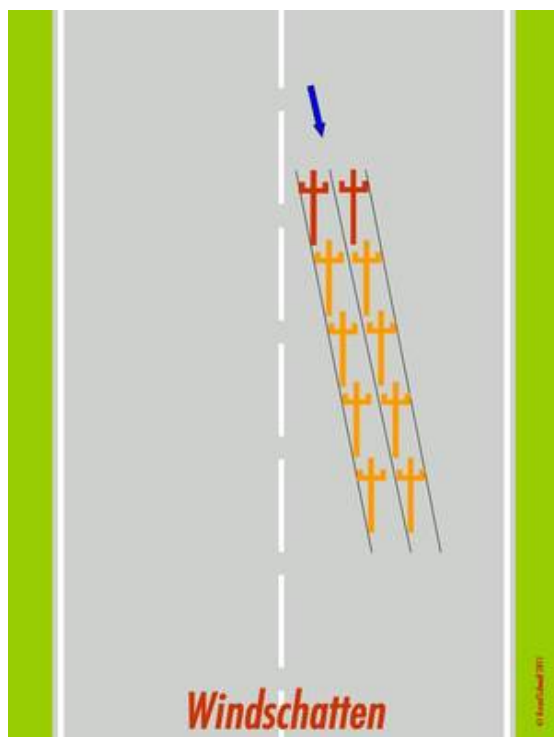
Vor allen Dingen beim [Kreisel](#) hat man ja schnell wechselnde Gesprächspartner und man hat sich immer etwas zu erzählen. Also geht das Gequatsche in einer Tour. Aber weswegen dieser Punkt wichtig: Bei aller lockerer Unterhaltung sollte man immer aufmerksam und bremsbereit sein, [Rufe](#) und [Handzeichen](#) weitergeben und immer schon die [Disziplin](#) bewahren...

V wie Verfahren

Kann Mal passieren. Schnell ist man mit dem Tross an einer geplanten Abzweigung vorbei gerauscht. Und jetzt? Voll in die Eisen und Lenker rumreißen? Neein, natürlich nicht! Sonst wäre das hier je kein Thema. Erst Mal [Rufen](#) und [Anzeigen](#), dann fahren die ersten Reihen zunächst weiter geradeaus, bremsen sachte ab und wenden, wenn von hinten und vorne keine weiterer Verkehr kommt. Die Reihen die gefahrlos abbiegen können, machen das auch. Wir haben dann eine neue [Führung](#) und die sorgt dafür, dass nicht gleich unvermindert weitergeballert, sondern so lange gemäßigt gefahren wird, bis wieder Alle zusammen sind. So einfach ist das.

W wie Windschatten

Alle Theorien über geordnete [Zweier-Reihen](#) und [Disziplin](#), erhalten eine Variante, wenn der Wind dazu kommt. So lange er von vorne kommt, hat alles gesagte Gültigkeit. Kommt er allerdings von der Seite, dann sollte man den entstehenden Windschatten ausnutzen um Kraft zu **sparen**.



Das fängt natürlich bei der ersten Reihe an. Kommt der Wind von links, dann rückt die erste Reihe weiter links rüber, damit sich in ihrem Windschatten die weiteren Reihen aufbauen können. Kommt der Wind von rechts über die Prärie gesaust, fährt die erste Reihe ganz rechts. Achtung bei Starkwind: Dann geben auch Sträucher merklichen Windschatten – Aufpassen, wenn man da wieder raus kommt, das hat schon so manchem das Rad verrissen...

Gerade der Wind zieht manchmal Extremsituationen nach sich. Kommt er wirklich stramm von vorne sollte die allgemeine Fahrordnung aufgegeben werden. Dann gehen einige ganz Starke nach vorne und fahren gemäßigtes Tempo. Die etwas Schwächeren halten sich ab Reihe 3-4 auf und hinten sichern wieder ein paar Stärkere ab. Dann kann auch gerne Mal auf einen Wechsel verzichtet werden – ist ja nicht für immer, denn die nächste Richtungsänderung kommt bestimmt.

X wie X-Mal

Euer freundlicher [Chef](#) sorgt schon dafür, dass euch viele Regeln immer wieder in das Gedächtnis zurückgeholt werden. Meistens dann, wenn etwas schief gelaufen ist. Kommt allerdings immer seltener vor – er hat es ja schon X-Mal gesagt...

Y wie Y-Chromosom

Ja, na klar. Natürlich müssen die Jungs auch Mal zeigen, was für tolle Kerle sie sind und die Mädchen beeindrucken. Am besten macht man das mit einem gekonnten Ortsschildsprint. Das gehört auch Mal dazu. Techniken und Taktiken werden nur im praktischen Unterricht vermittelt. Selten zu schlagen ist der Chef selbst, er muss ja zeigen, dass er der Boss ist 😊

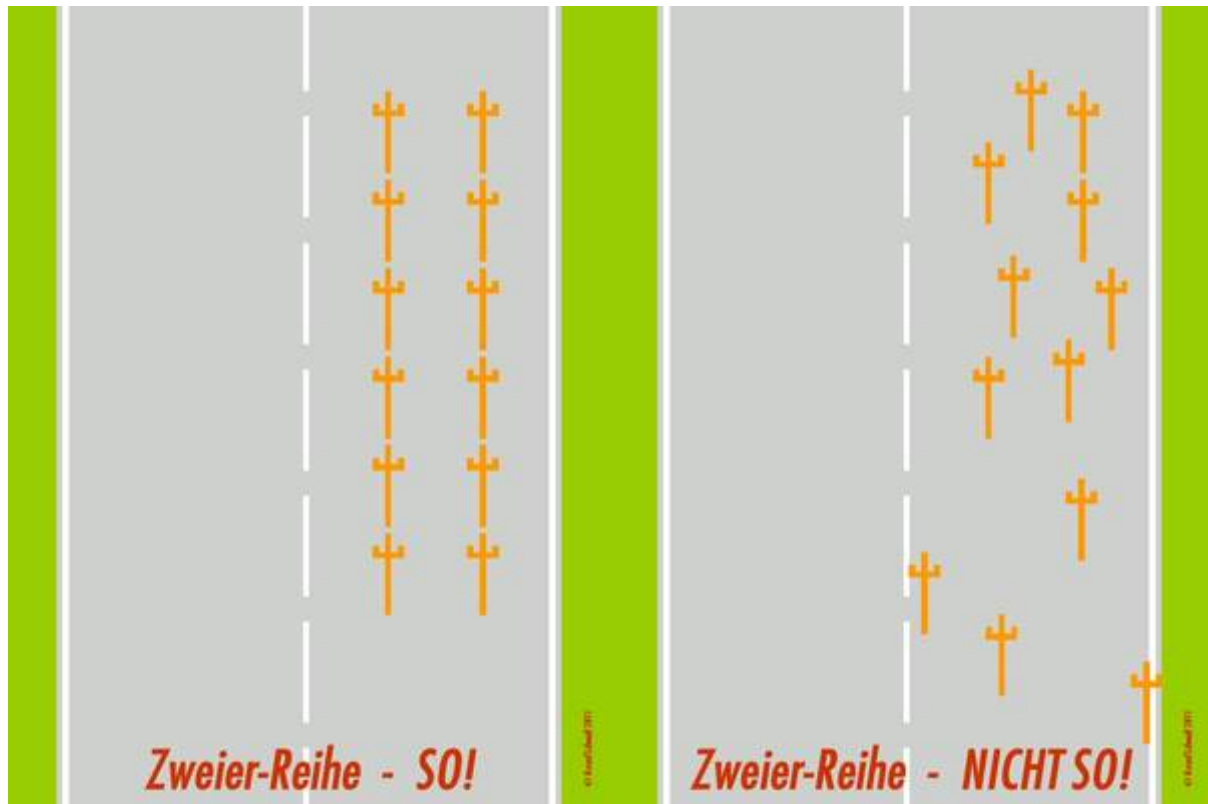
Z wie Zweier-Reihe

Unsere geliebte und immer praktizierte Zweier-Reihe; wenn wir sie nicht hätten. Dann gebe es keinen [Kreisel](#) und keine [Unterhaltung](#). Was wäre die Welt ärmer. Und die Zweier-Reihe ist auch gesetzlich abgesichert. §27 der StVO sagt aus, dass MEHR als 15 Radfahrer einen geschlossenen Verband bilden und dann zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren dürfen. Geschlossen ist ein Verband, wenn er für andere Verkehrsteilnehmer als solcher deutlich zu erkennen ist. Das ist bei uns ja der Fall – geordnete Zweier-Reihe und Alle im Vereinstrikot. OK, fast Alle.

Aber auch wenn wir weniger als 16 Radler sind, fahren wir Zweier-Reihe, weil es für uns deutlich sicherer ist! Da auch Autofahrer ein Querschnitt unserer Gesellschaft sind, gibt es genügend Vollpfosten auf den Straßen, die da noch überholen wollen, wo es eigentlich schon gar nicht mehr geht. Da sind wir zu zweit nebeneinander ein deutlicheres Hindernis. Und diese Autofahrer hupen auch wenn wir mit 20 Leuten fahren und wollen uns auf den Radweg weisen – also zählen können sie sowieso

nicht. Ob mehr als 15 oder weniger als 16. Klar, dieser Absatz ist rechtlich nicht abgesichert 🤖

So, Zweier-Reihe. Ich lege Wert auf eine geordnete Zweier-Reihe. Das heißt, dass die beiden Radler auch NEBENEINANDER fahren...



SO SIEHT EINE ZWEIER-REIHE AUS! (Nicht gestellt!)

Das Nebeneinander beginnt schon in der ersten Reihe. Wenn immer Einer versucht, eine halbe Laufradlänge vor seinem Nebenmann zu sein, dann klappt das nicht mit der Zweisamkeit. Denkt daran, vorne rechts hat die [Führung](#). Der kleine [Chef](#) muss seinen Partner zur Linken allerdings auch mitnehmen und wenn der nicht soo schnell fährt, dann muss der Chef eben etwas langsamer fahren. Im Fachjargon heißt das: Einen raus. Also nur einen Tacken langsamer.

Und das Nebeneinander zieht sich im Idealfall natürlich durch bis in die hinteren Reihen. Jeder Fahrer hat in der geordneten Zweier-Reihe seine Position - durch den [Kreisel](#) wechselt das eh bald. Also wird in unserer Zweier-Reihe auch nicht überholt um entstandene Lücken zu schließen. Wir fahren in der Regel ja nicht so schnell, als dass man die Lücken nicht auch aus eigener Kraft schließen könnte. Im Zweifelsfall hilft ein unterstützender Schubser (nach vorne, nicht zur Seite!)

Noch etwas zum Thema Zweier-Reihe. Ist ein heikles Thema und nicht Jedermann's Sache, hat auch was mit dem [Y-Chromosom](#) zu tun. Das Spielchen „Wer ist der Stärkere“? Wenn wir auf einem Nebenweg in der Zweier-Reihe fahren und von vorne kommt ein Auto, dann kann sich der Fahrer vorne links auch ruhig Mal etwas breiter machen. Rufen ist richtig, aber nicht unbedingt sofort zur Seite sprinten, sondern den Entgegenkommenden austesten und mit nach links drückenden Handzeichen zum langsam fahren oder Anhalten „zwingen“. Meistens funktioniert das, aber leider nicht immer – deswegen sollte man hier nicht zu mutig sein. Das große Blechding da vorne ist stärker und der Typ hinter dem Lenkrad hat ein kleineres Hirn. Hää?