

MITZI says... #6

Fahre in der Gruppe und kenne die Regeln!

Fahren in der Gruppe ist ein sehr komplexes Thema. Da wir sehr oft in der Gruppe unterwegs sind, und die Erfahrung zeigt, dass man die Wichtigkeit des Themas nicht oft genug betonen kann, möchte ich hier umfassend darauf eingehen. Zukünftig wird es so sein, dass ich diese Information auch jedem neuen Mitglied von MITZI and FRIENDS zukommen lasse, um sich bereits im Vorfeld damit befassen zu können.

ALLGEMEINES

Wenn du die Möglichkeit hast, in einer Gruppe zu fahren - nütze diese! Der Unterschied im Vergleich zu Ausfahrten alleine ist eklatant spürbar. In einer Gruppe wird die Frontarbeit meist aufgeteilt, d.h. du bist wesentlich kraftschonender bei einem hohen Tempo unterwegs. Schließe dich regelmäßig gemeinsamen Ausfahrten an. Suche dir "Groupies" in einem ähnlichen Level und suche dir Ausfahrten, die deinen Vorstellungen und/oder Möglichkeiten entsprechen. Das bedeutet nicht, dass du nur mehr in Gruppen fahren sollst. Gerade aber am Anfang lernst du sehr viel von anderen. Jede FahrerIn sollte sich über diese Vorbildfunktion bewusst sein und das eigene Verhalten reflektieren. Abgesehen davon macht Gruppenfahren richtig Spaß und du schließt rasch Bekanntschaft mit vielen lieben, gleichgesinnten Mädels!

Gruppenfahren verlangt aber auch einiges ab. Vor allen Dingen: Vertrauen. Und das ist oft hart

erarbeitet und wird immer wieder einmal auf die Probe gestellt. Trotzdem wirst du merken, wie sich mit der Zeit dein Empfinden gegenüber Gruppen verändert, je öfter du in Gruppen fährst. Wichtig ist zu erkennen, wo deine Grenzen sind und womit du dich wohlfühlst. Und wenn du weiterhin lieber hinten fährst, ist das doch auch ok! Safety first!

Es spricht absolut nichts dagegen, als Frau in einer Männergruppe unterwegs zu sein oder auch nur zu zweit mit einem Mann - solange du dich **w o h l f ü h l s t!** Männer haben nun mal mehr Kraft in den Beinen, und deren Grundlagen-Tempo entspricht vielleicht nicht deinem Grundlagen-Tempo. Kläre vor der Ausfahrt ab, wie schnell gefahren wird und ob man(n) bereit ist, sich auf dich einzustellen, und kläre für dich ab, ob du das geplante Tempo über eine längere Strecke mithalten kannst. Ist eine Ausfahrt in moderatem Tempo geplant, scheue dich nicht davor, darauf aufmerksam zu machen, wenn die Herren doch mal anziehen als gäbe es kein Morgen. Das gilt übrigens für jede Gruppenausfahrt, unabhängig vom Geschlecht!

Bist du in einer Gruppe unterwegs, die die Ausfahrt in einem Tempo geplant hat, das du nicht halten kannst, macht das Fahren keinen Spaß. Demotivation ist vorprogrammiert und frau fährt lieber alleine oder gar nicht mehr! Darum prüfe, wer sich für die Ausfahrt bindet!

Es gibt unterschiedlichste (Beschreibungen für) Ausfahrten: für sehr ambitionierte Fahrer, Ausfahrten im Plaudertempo, hügelig, bergig,

flach, women only, mixed, Trainingsausfahrt, Intervalltraining, (no-) drop-Ride etc. Wenn für dich unklar ist, in welchem Tempo gefahren wird, frag' einfach nach. Wird keine für dich passende Ausfahrt angeboten, werde selber aktiv, plane deine eigene Tour und schreib diese aus!

➡ In einer Gruppe fahren macht Spaß und motiviert! Gerade bei längeren Ausfahrten vergeht die Zeit wie im Flug, der Anstieg kommt einem nicht mehr so anstrengend vor, und man schafft mehr Kilometer. Es wäre nicht das erste Mal, dass Gruppenausfahrten den Grundstein für Freundschaften gebildet hätten.

➡ Oft passiert es, dass mehrere Schläuche hintereinander kaputt gehen oder einem die Nahrung ausgeht. Hier ist man in einer Gruppe gut aufgehoben und kann sich gegenseitig aushelfen!

➡ Schwächere Fahrerinnen profitieren von Stärkeren, wenn diese bei Müdigkeit Windschatten spenden.

Allerdings: Ohne Disziplin funktioniert eine Gruppe nicht! In Gruppenausfahrten fährt man konzentriert, Teamwork ist angesagt. Handzeichen werden **VOR** der Ausfahrt abgesprochen und während der Ausfahrt >> S O F O R T << nach hinten weitergegeben!

Fahren in der Gruppe kann das Gefühl einer falschen Sicherheit vermitteln. Handzeichen werden schlampig oder gar nicht weitergegeben, man verlässt sich blind auf den Guide oder andere Fahrerinnen, oder darauf, dass andere Verkehrsteilnehmer ohnedies zurückstecken, weil "wir fahren ja schließlich in einer Gruppe". Ein Verhalten, das bei einer Fahrt alleine/ zu zweit oft problemlos ist, kann in einer Gruppe fatale Folgen haben.

Jede hat nicht nur Verantwortung für sich selbst, sondern auch für alle Fahrerinnen in der Gruppe. Deswegen immer achtsam sein, bremsbereit fahren, und z.B. vor dem Passieren eines Hindernisses oder beim Überholen immer einen Blick über die Schulter werfen! Es könnte

schließlich ein anderer Radfahrer die Gruppe überholen.

Eine Gruppe funktioniert nur so gut, wie jedes einzelne Gruppenmitglied mitarbeitet, selbst keine neuen Gefahren schafft und erkannte Gefahren, wenn möglich, im Keim erstickt, oder beseitigt.

Sicherheit geht vor! Kommunikation geht vor!

Und das gilt, in aller Deutlichkeit, auch dann, wenn es Unsicherheiten gibt, oder man "die Gruppe lieber nicht aufhalten möchte" oder es einem unangenehm ist, laut zu rufen, oder man sonst als "schwach" gesehen wird. Das kennen wir bis zu einem gewissen Grad doch alle. Und gerade dann (sic!) ist es besonders wichtig, deutlich zu machen, dass etwas nicht in Ordnung ist und der Guide informiert wird. Vielleicht ist es der einzelnen Fahrerin in der Situation nicht bewusst, aber oft sind es die nicht angesprochenen Kleinigkeiten, die sich im Laufe einer Ausfahrt anhäufen, die mitunter auch für eine angespannte Stimmung sorgen. Der sogenannte Schmetterlingseffekt dürfte ja jeder bekannt sein...

In größeren Gruppen gibt es meist ein Team aus mehreren, erfahreneren Personen, die bei einer Ausfahrt das Sagen haben. Das klingt zwar etwas diktatorisch, ist aber notwendig, um die Gruppe sicher von A nach B zu führen. Je nach Größe der Gruppe besteht das Team aus einem Guide, dem Schlusslicht, Fahrerinnen, die in der Mitte "stationiert" sind und "Springer", die zwischen dem Anfang und dem Ende der Gruppe den Überblick bewahren und auch, wenn notwendig, die Straßen sichern. Die Rollen können untereinander wechseln, da jede einzelne Aufgabe in vielerlei Hinsicht auch sehr fordernd ist.

Es kann vorkommen, dass das Team auch einmal einen etwas schärferen Ton anschlägt, wenn z.B. Signale nicht entsprechend weitergegeben werden, oder Gefahr in Verzug ist. Das ist jedoch bitte nicht persönlich zu nehmen, sondern dient lediglich der Sicherheit der Gruppe, also der Sicherheit jeder einzelnen Person! Das Team wird vor der Ausfahrt vorgestellt.

KOMMUNIKATION

Das A und O in einer Gruppe lautet:

KOMMUNIKATION mittels Handzeichen und Rufen! Ohne geht nix. Gar nix!

Kommunikation macht das Fahren in der Gruppe sicherer und überhaupt erst möglich. Viele Gefahren lassen sich durch Kommunikation vermeiden, noch viel mehr Gefahren entstehen erst durch nicht vorhandene Kommunikation!

Die Führenden zeigen Hindernisse rechtzeitig per Handzeichen an (oder kündigen verbal z.B. eine freie Fahrt an), denn nur sie haben genügend Einblick in die Strecke. Diese Handzeichen sind **SOFORT** und **AUSNAHMSLOS** von **JEDER** FahrerIn an die Reihen dahinter weiterzugeben, da die Handzeichen der Führenden schon ab der dritten bis vierten Reihe nicht mehr erkennbar sind. Wichtig: Es muss nicht nur von vorne nach hinten kommuniziert werden, sondern auch von hinten nach vorne. Dies gilt besonders, wenn das Tempo mal zu schnell ist und Gefahr droht, dass die Gruppe zerreißt.

Generell gilt: Nicht von sich auf andere schließen! Nur weil man selbst etwas weiß, sieht oder hört, kann die Person vor/hinter/neben einem dies vielleicht nicht wissen/sehen/hören.

Fährt man in der Gruppe, sind die Kommandos umzusetzen und nicht diskutabel (das hat im Anschluss der Ausfahrt oder in einer Pause Platz). Sollten die Kommandos nicht weitergegeben werden können, weil man unsicher ist, eine Hand vom Lenker zu nehmen (enge Passagen, zu schnell etc.), ist dies eindeutig ein Zeichen von Überforderung. Was tun? Sich nicht davor scheuen, nach vorne zu rufen, dass das Tempo zu schnell ist. Wenn die Handzeichen nicht weitergegeben werden, kann dies für die hinteren Personen sehr gefährlich werden.

Es kann nicht oft genug gesagt werden: Signale sind von vorne nach hinten und von hinten nach vorne **DEUTLICH** weiterzugeben!! Auch wenn gegen Ende einer Ausfahrt die Kräfte schwinden,

man müde ist und in Gedanken schon auf der Couch liegt!!

Wichtigste Handzeichen:

- Stopp!
- Abstand halten, langsamer! (Gefahren, in Kreuzung einfahren, Wiegetritt)
- Abbiegen links/rechts
- Hindernis anzeigen
- Überholen links/rechts
- Schienen, Bodenwelle anzeigen
- Kreisverkehr
- Einer-, Zweierreihe

Rufkommandos:

Stopp/ Weiter, Schneller, Hepp, Frei (= die Straße kann gefahrlos Z Ü G I G gequert werden), Auto; eine Panne/ Defekt/ Sturz (oder sonstiges Problem, das ein sofortiges Anhalten der Gruppe erfordert) sofort laut melden!

DIE ORDNUNG INNERHALB DER GRUPPE

- ➔ Grundsätzlich gilt die StVO.
- ➔ Führungsarbeit leisten die Guides bzw. nach Absprache auch andere Mitfahrerinnen. Führungsarbeit übernehmen bedeutet, Verantwortung für die Gruppe zu übernehmen.
- ➔ Schwächere Fahrerinnen sollten sich weiter vorne platzieren, denn so kann das Tempo besser an diese angepasst werden. Fälschlicherweise glauben oft unerfahrenere Fahrerinnen, dass es für die Gruppe besser sei, wenn sie sich hinten positionieren >> **FALSCH!** Denn dann passiert oft genau das, was eben nicht passieren soll: der Ziehharmonika-Effekt tritt ein! Es entstehen Lücken, die oft schwer wieder zu schließen sind. Die betroffenen Fahrerinnen werden rascher müde, verlieren die Motivation.

- ➔ Am Ende fährt das Schlusslicht. Ist die Person da, die das Schlusslicht macht, ist die Gruppe komplett.
- ➔ Es gilt das **RECHTSFAHRGEBOT**. Das bedeutet, wir haben uns so weit wie eben möglich rechts zu halten und nicht mitten auf der Fahrbahn. Was den Abstand zu den anderen Fahrerinnen betrifft, gilt: so nah wie möglich, so weit wie nötig. Das bedingt natürlich auch Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten das Rad zu beherrschen, als auch das Vertrauen in die anderen Fahrerinnen. Bei widrigen Wetterverhältnissen etwa, wie z.B. Regen oder böigem Wind, oder Unsicherheiten, empfiehlt es sich, etwas mehr Abstand zu halten.
- ➔ Das Tempo beim Anhalten, Einfahren in eine Kreuzung etc. langsam verringern und nicht abrupt bremsen. Beim Rausfahren aus einer Kurve, Kreisverkehr etc. wieder ordentlich antreten und das Tempo erhöhen, damit die Gruppe nicht zerfällt und sich die Ziehharmonika wieder schließen kann.
- ➔ Position halten bzw. geordnet fahren und nicht ständig hin- und herwechseln. Eine Zweierreihe sollte auch als eine solche erkennbar sein! Je ordentlicher die Gruppe formiert ist, desto effektiver kann der Windschatten genutzt werden, desto sicherer ist es! Entstandene Lücken vermeiden bzw. rasch wieder schließen.
- ➔ Einerreihe wird gefahren, wenn die Straßen eng sind, in kleineren Ortschaft oder in unübersichtlichen Verkehrssituationen.
- ➔ Zweierreihe: wenn es die Situation erlaubt.
- ➔ Positionswechsel immer ankündigen bzw. absprechen.

- ➔ Führungswechsel: die Führenden scheren jeweils nach außen aus, deuten mit einem Wink den Wechsel an, die Gruppe fährt ohne die Geschwindigkeit zu erhöhen weiter, die zuvor Führenden lassen sich außen an der Gruppe zurückfallen; gibt es nur eine Führende, fährt diese nach links hinaus, deutet Wechsel an...

Sonderformen:

- Zweierreihe im Kreisel
- Belgischer Kreisel
- Formationen bei Wind - Fotoserie:

<http://www.roadbike.de/know-how/fahrtechnik/workshop-perfekte-aerodynamik-in-der-gruppe.228923.9.htm#1>

TEMPO // BERGAB // BERGAUF

Ein schlagendes Argument in der Gruppe zu fahren, ist eindeutig der Vorteil des Windschattens. Fahren im Windschatten kann eine Kraftersparnis von ungefähr 30% bringen. Vorausgesetzt, man macht es richtig, und es entstehen nicht ständig Lücken, die zugefahren werden müssen. Denn das bedeutet wieder einen erhöhten Kraftaufwand. Insgesamt kommt man in einer Gruppe schneller voran, wenn das Tempo gleichmäßig gehalten wird. Gleichmäßigkeit ist wichtiger als ein möglichst hohes Tempo oder kurzweilige Tempospitzen. Dies ist aber nur möglich, wenn die Gruppe eng beisammen fährt und KEIN Ziehharmonika-Effekt entsteht. Ein mögliches Indiz für das richtige Tempo ist, wenn sich die Fahrerinnen unterhalten.

- Keine plötzlichen Tempoänderungen
- Nicht stark abbremsern
- Möglichst durchgehend treten bzw. den Tret-Rhythmus der Vorderfrau anpassen
- Nicht oder nur vorsichtig aus dem Sattel gehen, und wenn, dann vorher andeuten

- Keine Lücken entstehen lassen (Windschatten!!); entstandene Lücken gleich wieder zufahren
- Ist das Tempo zu hoch, **RECHTZEITIG** - also **bevor** eine Lücke entsteht! - „**l a n g s a m e r**“ rufen
- Die Geschwindigkeit ist der Gruppe angepasst (entsprechend der Ausschreibung) und nicht umgekehrt. Jede einzelne Fahrerin wiederum soll die Geschwindigkeit (gerade beim bergabfahren) dem Grad der Radbeherrschung anpassen!
- Wird eine Pause gemacht, so wartet man, bis auch die Letzten eingetroffen sind; sonst müssten diese ohne Pause weiterfahren

Kurven, Ampeln, Kreuzungen

In Kurven, Kreuzungen, unübersichtlichen Stellen, beim Abbiegen empfiehlt sich, die Abstände etwas zu vergrößern und so die Gefahr zu reduzieren, der vorderen Person aufzufahren. Mit einem starken, plötzlichen Bremsen ist immer zu rechnen. Nach Kreuzungen, Ampeln, scharfen Kurven wieder beschleunigen und zu einer Gruppe formieren.

Bergauf

Bergauf ist es normal, dass die Gruppe zerfällt. Jede fährt ihr eigenes Tempo, oben wird zusammengewartet - und zwar auf alle! Die Stärksten können sich hier so richtig auspowern und, wenn oben angekommen, bis zur letzten Fahrerin wieder runterfahren und gemeinsam hochfahren. Weitergefahren wird erst wieder, wenn sich auch die Letzten ein wenig erholen konnten.

Bergab

Aus Sicherheitsgründen bergab lieber in der Einerreihe fahren und rechts halten! Wer unsicher ist, oder lieber langsamer bergab fährt, sollte sich von anderen nicht unter Druck setzen lassen und etwas mehr Abstand halten. Lieber langsam und sicher, als schnell im Graben! Keine riskanten Überholmanöver! Idealerweise hilft ein kurzes

Rufen "Links!", um beim Überholen auf sich aufmerksam zu machen. Auf keinen Fall überholt werden sollten: Autos, Hindernisse, besonders Schlaglöcher, sicherheitshalber verbal ansagen und beide Hände am Lenker lassen.

Maria Lechner erklärte es uns bei einer Ausfahrt ungefähr so: "Beim Bergauffahren schauen wir uns die Blumen an und genießen die Landschaft, beim Bergabfahren braucht es volle Konzentration."

STOP!

Kommt eine Gruppe zum Stehen, sei es z.B. wegen einer Pause oder Panne, gilt folgendes zu beachten: Oberste Priorität ist, sich und andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht zu gefährden! Das heißt vor allen Dingen, nicht irgendwie einfach mal so planlos und unüberlegt stehenbleiben. Schon gar nicht in unübersichtlichen Kurven und auch nicht in einer Abfahrt (es sei denn, die Stelle kann ausreichend gesichert werden!). Deswegen kann es durchaus sinnvoll sein, aus Sicherheitsgründen noch ein Stück weiterzufahren, um einen verkehrssicheren Stopp zu gewährleisten. Generell sollte die Straße so rasch wie möglich verlassen werden. Aus diesem Grund fährt die Gruppe so weit in die Haltestelle ein, bis die letzte Person von der Straße ist.

BREMSEN

Die richtige Bremstechnik will gelernt sein, denn sie spart Kraft und so manchen Sturz. Allgemein gilt: Jederzeit, bremsbereit! Gerade in einer Gruppe ist das richtige Bremsen von besonders großer Bedeutung, wenn man sich vorstellt, dass hinter/vor/neben einem auch noch jemand ist, und welche Folgen es haben kann, nicht oder gar zu heftig zu bremsen. Beim Bremsen verhält es sich, wie mit jeder anderen Fahrtechnik auch: Das richtige Bremsen will geübt sein. Und es kann auch eine Weile dauern, bis das Vertrauen groß genug ist, nicht mit schleifender Bremse durch eine Kurve zu fahren, oder gar stärker mit der Vorderbremse zu bremsen. Üben, üben, üben, und ans Bremsen herantasten bzw. an alles, das beim

Bremsen beachtet werden will: Beschaffenheit des Bodens, trockene/nasse Fahrbahn etc.

Ich finde, die Jungs vom Youtube-Channel GNC erklären die Bremstechnik recht anschaulich. Es lohnt sich auch, die anderen Videos anzuschauen! <https://www.youtube.com/watch?v=hn26b2Y156k&feature=youtu.be>

UND SONST?

- ➔ Gefährlichere Tätigkeiten, wie An- und Ausziehen der Windjacke, Riegel aus der Trikottasche kramen etc. sollten eher am Gruppenende oder in einer Pause durchgeführt werden. Wenn man während der Fahrt darauf nicht verzichten kann/möchte, dann bitte UNBEDINGT die Person hinter einem per Handzeichen (Abstand halten) darauf aufmerksam machen!
- ➔ Auch der Griff zur Trinkflasche bzw. diese wieder gut und sicher in den Trinkflaschenhalten zu bringen will gelernt sein! Eine Trinkflasche, die während der Fahrt zu Boden geht, kann fatale Folgen für die hinteren Fahrerinnen haben!
- ➔ Stoffwechselprodukte aus Nase und Mund bitte sorgsam nach außen befördern, idealerweise mit etwas Abstand zur Gruppe.

WAS BEDEUTET NUN NO-DROP?

Kurz gesagt: Die Gruppe bleibt zusammen, es wird keine Fahrerin zurückgelassen. Vorne und hinten befinden sich erfahrenere Fahrerinnen, die die Gruppe guiden bzw. als Schlusslicht dafür Sorge tragen, dass kein langsames oder unerfahreneres Gruppenmitglied verloren geht und alles Ok ist. Bei Anstiegen/ Abfahrten wird oben/ unten zusammengewartet, sodass jede ihr eigenes Tempo fahren kann. Manchmal kommt eine stärkere Fahrerin wieder retour, um zu sehen, wo sich das Schlusslicht befindet. Ein No-drop-

Ride eignet sich besonders für Einsteigerinnen. Er bietet die Möglichkeit, sich an das Fahren in der Gruppe zu gewöhnen, ohne die Sorge, sich möglicherweise als Belastung für die Gruppe zu fühlen.

Der Artikel ist ganz schön lange geworden. Und wenn du jetzt genau diese Zeilen liest... Chapeau, dann ist schon mal viel gewonnen! Es ist nicht der Weisheit letzter Schluss, Änderungen innerhalb einer Gruppe sind nach Absprache natürlich immer möglich. Es geht vor allem um Bewusstseinsbildung. Die Gruppe kann nur so gut sein, wie es das schwächste Mitglied ist. Und damit meine ich nicht die Kondition. In der Gruppe zu fahren ist super, aber es gibt dabei eben auch einiges zu beachten. Und wenn jeder seinen Teil dazu beiträgt, kann es auch funktionieren. Gewisse Risiken bleiben immer. Aber hey, das ist im Radsport nun mal so.

www.mitziandfriends.at