

Trainingswegweiser für das Rennradtraining im Biketeam Regensburg (03/2019)

1. Ausstattung / Ausrüstung

a. Helm

Ohne Helm kann leider nicht an den Fahrten teilgenommen werden; auch nicht auf eigene Gefahr. Zur eigenen Sicherheit sollten ebenfalls Brille und Handschuhe getragen werden.

b. Trikot

Um in der Gruppe als Guide erkennbar zu sein, sowie nach außen das Biketeam Regensburg entsprechend zu repräsentieren, sollten die Guides immer eines der beiden Trikots tragen, sei es das Biketeam- oder das Welt-Kult-Tour-Trikot. Natürlich wäre es wünschenswert, dass alle Mitglieder bei allen Biketeam-Ausfahrten ebenfalls ein Vereinstrikot tragen würden.

c. Rennrad

Es darf **ausschließlich** mit einem als Rennrad eingestuft und erkennbarem Rad – auch Triathlon- bzw. Zeitfahrrad – an den Rennradtrainings und -ausfahrten teilgenommen werden. Da andere Räder u.a. aufgrund Gewichts, Bereifung und Übersetzungen ein vom Rennrad stark abweichendes Fahrverhalten haben, wie z.B. stark differierende Bremswege oder Geschwindigkeiten, lassen sich die Teilnehmer nur sehr schwer mit dem Gruppenfahrtrhythmus synchronisieren. Für Fahrer von Mountainbikes ist daher die Teilnahme am Biketeam Mountainbiketraining zu empfehlen, für die Fahrer von Trekkingrädern gibt es die Genussradler.

Die Benutzung von Triathlonlenkeraufsätzen ist während dem Gruppenfahren untersagt. Ausstattungen wie Scheibenbremsen oder Fitnesslenker sind ausdrücklich erlaubt. Beim Fahren im Regen oder auf nassem Untergrund wird aber dringend empfohlen, dass Teilnehmer deren Räder mit Scheibenbremse ausgestattet sind, hinten im Feld fahren.

d. Ersatzschlauch

Da selbst die gebräuchlichen Schläuche in den Dimensionen und Ventillängen variieren, sollte der jeweilig passende und, idealerweise, neue Schlauch von jedem selbst mitgeführt werden. Auch die Reparatur seines Rades muss jedes Mitglied selbst vornehmen. Die Verantwortung hierfür liegt nicht beim Guide oder anderer Teilnehmer. Generell sollte natürlich in der Gruppe immer unterstützt werden (siehe auch 2.d.).

e. Erste-Hilfe Set

Der Guide sollte das zu Beginn der Saison ausgegebene Erste-Hilfe-Set immer bei den Ausfahrten mitführen. Das Mitführen eines Mobiltelefons ist ebenfalls ratsam.

f. Beleuchtung

Beleuchtung ist gemäß § 67 StVZO immer mitzuführen. Vor allem für länger geplante Ausfahrten sollte

g. Tachometer

Ein Tachometer sollte idealerweise zu jeder Radausstattung gehören, um sich u.a. an vom Guide vorgegebene Geschwindigkeiten zu halten.

2. Trainingshinweise zur Organisation und Durchführung

a. Training

Das Training findet, mit Ausnahme von Feiertagen, regelmäßig an den Tagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, jeweils um 18:00 Uhr statt. Achtung! Für den Monat September gelten andere Trainingstage und -zeiten. Dies bitte dem aktuellen Trainingsplan entnehmen. Die Dauer des Trainings richtet sich immer nach den Planungen des verantwortlichen Trainers oder Guides und der Jahreszeit. Wetterbedingte Trainingsabsagen sind im Kalender bis spätestens 17:00 Uhr ersichtlich, wie auch die zentral gesteuerten Absagen im Falle von Unwetterwarnungen vor Starkregen, Hagel, Sturm und Orkan während der geplanten Trainingszeit. Nach wie vor gilt, dass das Training auch ohne vorherige

Absage im Kalender ausfällt, wenn es bis 30 Minuten vor dem Trainingsbeginn in Regensburg regnet oder die Straße nass ist.

b. Treffpunkt

In einer kurzen Absprache 5 Minuten vor dem Trainingsstart sollten die Guides die Gruppeneinteilung absprechen, ggf. Gruppengrößen anpassen und evtl. fehlende Guides ersetzen. Dazu ist es notwendig, dass auch die Teilnehmer rechtzeitig erscheinen, um einen pünktlichen Trainingsstart zu gewährleisten. Die Abfahrt sollte immer pünktlich erfolgen.

c. Gruppengröße

Es ist auf die Gruppengröße von 12 Teilnehmern (Angaben immer inkl. Guide) zu achten. Bei mehr als 12 Teilnehmern ist entweder ein zweiter Guide zu benennen oder die Gruppe zu teilen. Mehr als 20 Teilnehmer in einer Gruppe sind nicht zulässig. In diesen Fällen muss die Gruppe in zwei gleich große Gruppen geteilt werden. Dabei sollte das Leistungsniveau des Einzelnen beachtet werden, damit weitestgehend homogene Gruppen entstehen. Ist kein weiterer Guide verfügbar, kann diese Funktion auch von einem Teilnehmer übernommen werden. Dieser ist kurz einzuweisen und ggfls. vorzustellen.

d. Gemeinsam

... losfahren und gemeinsam ankommen! Der Guide muss immer über den aktuellen Mitgliederstatus seiner Trainingsgruppe Bescheid wissen, und durch die Trainingsorganisation, u. a. durch entsprechende Streckenführung und Geschwindigkeit, das Zusammenbleiben der Gruppe gewährleisten. Das Niveau des Trainings orientiert sich am Leistungsschwächsten. Beendet jemand das Training vorzeitig oder verlässt die Gruppe, muss er das dem Guide anzeigen, damit dieser über den aktuellen Gruppenstatus ständig informiert wird. Im Falle von Pannen oder anderen Gründen, welche ein Weiterfahren unmöglich machen, darf kein Teilnehmer alleine zurückgelassen werden. Es muss geprüft werden, ob, wie und in welchem zeitlichen Rahmen das Problem an Ort und Stelle behoben werden kann. Der Guide legt fest, ob die Gruppe wartet oder weiterfährt, und wer zurückbleibt.

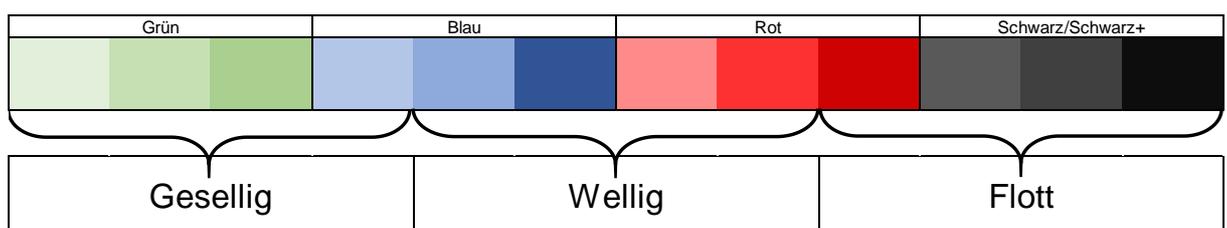
e. Leistungsniveau

Vor dem Start muss seitens Guides eindringlich auf das anstehende Gruppenniveau, Gesellig, Wellig oder Flott, hingewiesen, kurz die Strecke bekannt gegeben und die Besonderheiten des Trainings, z.B. ständiges Gruppenfahren, max. Geschwindigkeit auf gerader Strecke, keine oder nur ausgewählte Sprintstrecken, erläutert werden.

Es muss, soweit möglich, das Leistungsniveau der Teilnehmer kontrolliert und das der Gruppe homogen gehalten werden. Seitens Teilnehmer muss generell die Trainingsgruppe gewählt werden, welche dem eigenen aktuellen Leistungsstand entspricht. Schwächere Teilnehmer müssen ggf. in die nächstschwächere Gruppe, und stärkere ggfls. in die nächststärkere Gruppe verschoben werden. Bleiben letztgenannte in der Gruppe, sind sie zum „Einbremsen“ und zur Unterstützung des Guides anzuhalten. Bei Ausfahrten muss das erwartete Leistungsniveau der Teilnehmer in der Ausschreibung genannt und vom Verantwortlichen geprüft werden, um somit die sichere Durchführung der Veranstaltung zu gewährleisten.

f. Mindestanforderungen und Gruppenrichtwerte

Diese Vorgaben bilden eine grobe Orientierung zur Teilnahme an den Ausfahrten.



- **Gesellig:**
 - o Mindestanforderung an die Teilnehmer bei ebener Strecke:
 - 25 km/h auf 50 km oder für 2 h
 - o Gruppenniveau (Durchschnittswerte)
 - 23 – 27 km/h, 40 - 50 km, 1,5 - für 2 h, bis 300 Hm
- **Wellig:**
 - o Mindestanforderung an die Teilnehmer bei ebener Strecke:
 - 27 km/h auf 70 km oder für 2,5 h
 - o Gruppenniveau (Durchschnittswerte)
 - 25 – 29 km/h, 50 - 80 km, 2 für 2,5 h, bis 700 Hm
- **Flott:**
 - o Mindestanforderung an die Teilnehmer bei ebener Strecke:
 - 29 km/h auf 90 km oder für 3h
 - o Gruppenniveau (Durchschnittswerte)
 - 27 – 31 km/h, 60 - 100 km, 2,5 – 3 h, bis 900 Hm

g. Pausen, Essen und Trinken

Die Anzahl und Zeitpunkte von Pausen in den Trainingsfahrten obliegen dem Guide. Generell wird von Teilnehmern der Gruppen Wellig und Flott erwartet, dass sie das Essen und Trinken während der Fahrt beherrschen. Da dies aber immer ein gewisses Sicherheitsrisiko darstellt, sollte nur in den hintersten Reihen getrunken und gegessen werden, keinesfalls in der ersten Reihe.

h. StVO

Es muss die Straßenverkehrsordnung eingehalten werden. Dazu ist grundsätzlich vorausschauend und immer am rechten Fahrbahnrand zu fahren. Die Einschätzung der Benutzung von Radwegen obliegt immer dem Guide, unter Beachtung der StVO.

i. Warmfahren

Da ein Großteil der Teilnehmer mit dem Auto zum Startpunkt kommt oder nur eine kurze Anfahrstrecke mit dem Rad hat, muss in der Gruppe immer ein 15- bis 20-minütiges Warmfahren durchgeführt werden. Dabei sollte die jeweilige Durchschnittsgeschwindigkeit in dieser Warmfahrzeit bei ca. 90% der mittleren Durchschnittsgeschwindigkeit der jeweiligen Gruppenfarbe liegen, und die Maximalgeschwindigkeit in dieser Zeit der maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit der Gruppenfarbe.

j. Durchwechselln

Es sollte bei jeder Gruppenfahrt auf das ständige Durchwechselln geachtet werden. Somit fährt jeder Teilnehmer in jeder Position und die Konzentration wird entsprechend hochgehalten. Schwächere Fahrer sollten genauso mit durchwechselln, aber evtl. nur kurz in Führung bleiben. Empfohlen wird ein Wechselln alle 1 – 2 km.

1. Zum Durchwechselln in einreihiger Formation muss der Frontmann die Verkehrssituation prüfen und den Wechsel mit Handzeichen anzeigen. Er schert dann nach links aus und überlässt dem Hintermann die Führung. Dieser gleicht lediglich die Bremswirkung des Gegenwindes aus und fährt mit der zuvor gefahrenen Geschwindigkeit weiter – Tacho beachten. Der nun Linksfahrende lässt sich zurückfallen und schert am Ende der Gruppe ein. Dabei erhält er vom bis dahin letzten Fahrer durch ein hörbares „Letzter“ das Zeichen zum Einordnen.
2. Zum Durchwechselln in zweireihiger Formation erhöht der linke Frontmann das Tempo und fährt vor den rechten Frontmann. Dabei zeigt er durch Handzeichen den Wechsel an, welcher vollendet ist, wenn der rechte Frontmann ihm durch ein hörbares „Okay“ das Zeichen zu Einschellen gibt. Die linke Reihe schließt auf und der rechte letzte Mann wechselt in die linke Reihe und schließt auf den linken Vordermann auf. Er signalisiert beim Vorbeifahren dem neuen rechten letzten Mann durch ein hörbares „letzter Mann“ dessen neue Position im Feld.

k. Formationswechsel

Es muss vom Guide oder vom Frontmann früh genug und klar die Gruppenformation ein- oder zweireihig angezeigt werden (siehe auch 3.d).

l. Trainingsfeedback

Es empfiehlt sich, 5 km vor dem Trainingszielpunkt, i.d.R. RETEX, anzuhalten, um die Möglichkeit zum gegenseitigen Feedback zu nutzen. Es sollte Feedback in beide Richtungen erfolgen, dass beide entsprechend reagieren und wir das Training gemäß den Ansprüchen dem Gros der Rennradfahrer gestalten können.

m. Gruppenfahren

Das Fahren in der Gruppe verlangt von allen Teilnehmern jederzeit höchste Disziplin und Konzentration, da die Unfallgefahr beim Gruppenfahren um ein Vielfaches höher ist, als beim Einzelfahren. Der Abstand zu Vorder- und Nebenmann sollte so gering wie möglich gehalten werden, um eine korrekte Gruppenformation bilden und halten zu können. Ständige Bremsbereitschaft sind ebenso wichtig, wie das beidhändige Fahren. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt auch das Risiko. Dementsprechend sollten Gespräche, Trinken, etc. reduziert bzw. dem Fahrkönnen angepasst werden. Generell fahren wir im Biketeam Regensburg miteinander, nie gegeneinander.

n. Fahrtipps

Unnötiges Bremsen muss auf jeden Fall vermieden werden. Sollte durch Panne oder aus anderen Gründen ein Bremsen notwendig werden, ist dieses per Handzeichen anzuzeigen. Durch die richtige Wahl der Übersetzung und der Trittfrequenz muss dafür gesorgt werden, dass gleichmäßig getreten wird, ohne Pausieren des Tritts. Da durch Trittunterbrechung gebremst und durch das nachfolgende Treten wieder aufgeholt wird, entstehen Schwankungen, welche sich im Ziehharmonikaeffekt nach hinten durchschlagen und aufsummieren. Ein kontinuierliches Treten für die nachfolgenden Fahrer ist dann nicht mehr möglich und es steigt das Unfallrisiko in der Gruppe.

3. Handzeichen

a. Bei der Verwendung von Handzeichen muss einiges beachtet werden. Handzeichen

- müssen immer deutlich und sichtbar ausgeführt werden.
- müssen immer von Fahrer zu Fahrer weitergegeben werden.
- sollten weitestgehend durch Rufen unterstützt und der Bedeutung wirksam Nachdruck verliehen werden.

b. Hand heben – Achtung, Halt!

Das wichtigste Handzeichen beim Gruppenfahren ist diese Warnung. Werden Gefahren bzw. die Notwendigkeit zum Halt vom Frontmann erkannt, hebt dieser die ganze Hand, alle 5 Finger ausgestreckt und deutlich sichtbar nach oben. Dabei verringert jeder Teilnehmer das Tempo und hält sich bremsbereit. Anwendung findet dieses Handzeichen z.B. bei Zufahren auf Kreuzung ohne Vorfahrt, Ampelkreuzung mit Signal auf Gelb oder Rot, Stauenden, Fahrbahnüberquerungen von Fußgängern, etc.. Kurz: Bei allen Gefahren und Situationen in denen ein Bremsen erwartet wird. Das Handzeichen wird von Fahrer zu Fahrer nach hinten getragen. Eine Unterstützung durch Rufen, z.B. „Achtung!“ o.ä. ist mehr als angebracht.

c. Handzeichen über Kopf – Richtungswechsel!

Erfolgt ein Richtungswechsel an Kreuzungen, wird die neue Richtung mit ausgestrecktem Finger gut sichtbar über den Kopf angezeigt. Das Anzeigen erfolgt über dem Kopf, damit es von allen Teilnehmern gesehen werden kann.

d. Hand heben, mit einem oder zwei ausgestreckten Fingern – Formation ändern!

Hebt der Frontmann die Hand nach oben und streckt dabei einen oder zwei Finger aus, soll die Gruppe in ein- oder zweireihiger Formation fahren. Anwendung findet dieses Handzeichen u.a. bei Fahrbahnverengungen, unübersichtlichen Straßenpassagen oder um dem nachfolgenden Verkehr ein Überholen zu ermöglichen. Dabei geschieht das Einordnen von zwei- auf einreihig nach dem Reißverschlussverfahren, wobei die Rechtsfahrenden das Einfädeln der Linksfahrenden zu

ermöglichen haben. Dabei ordnen sich die Linksfahrenden vor dem auf gleicher Höhe Rechtsfahrenden ein. Beim Ändern der Formation auf zweireihig, bilden die ungeraden Fahrer (1., 3., 5., usw.) wieder die linke Reihe. Diese Handzeichen müssen ebenfalls von Fahrer zu Fahrer weitergegeben werden. Auch hier kann durch Rufen dem Signal Nachdruck verliehen werden.

e. Hand hinter den Rücken – Hindernis beachten und umfahren!

Bei erkennbaren Hindernissen auf der Fahrbahn, winkt man mit der Hand, auf welcher Seite sich das Hindernis befindet, in die Richtung, in welche das Ausweichen bzw. Umfahren zu erfolgen hat. Wenn sich z.B. das Hindernis am rechten Fahrbahnrand befindet, winkt man hinter dem Rücken mit der rechten Hand nach links, um die Ausweichrichtung anzuzeigen. Auch beim Überholen von anderen Radfahrern oder Fußgängern, muss diese Handzeichen angewendet werden. Dieses Handzeichen muss ebenfalls von Fahrer zu Fahrer weitergegeben werden.

f. Gestreckter Finger zum Boden – Hindernis auf der Strecke!

Befinden sich Gefahren auf der Strecke, z.B. größere Steine, Äste und Glas, muss dieses der Gruppe angezeigt werden. Dabei streckt man den Arm und Zeigefinger seitlich schräg zum Boden, in die Richtung, wo sich die Gefahr befindet. Auch hier ist es ratsam, das Handsignal durch einen Ruf zu unterstützen. Auch diese Signale, visuell wie akustisch, sind von Fahrer zu Fahrer weiterzugeben.

g. Gestreckter Arm und flache Hand – großflächiges Hindernis am Boden!

Größere Hindernisse, wie große Schlaglöcher, Öl und Sand, signalisiert man mit dem ausgestreckten Arm und flacher Hand, ähnlich einem Stempeln, in die Richtung, wo sich dieses Hindernis befindet. Auch hier ist es ratsam, vor allem bei Öl und Sand, das Handzeichen durch Rufen zu unterstützen. Auch diese beiden Signale sind von Fahrer zu Fahrer weiterzugeben.

h. Zeigefinger hinterm Rücken schwenken – waagerechtes Hindernis!

Befinden sich querverlaufende Bahnschienen oder Stoßkanten auf der Strecke, werden diese durch schwenkende Finger auf dem Rücken angezeigt. Man legt eine Hand auf den Rücken und pendelt mit dieser sichtbar mit ausgestreckten Zeigefinger hin und her. Dieses Handsignal muss von Fahrer zu Fahrer weitergegeben werden.

i. Finger hinter dem Rücken schnipsen – Abstand fordern!

Ein etwas weniger verbreitetes Handzeichen ist das Schnipsen mit dem Finger auf dem Rücken. Hier fordert man vom Hintermann einen etwas größeren Abstand, wie z.B. beim Wechsel in den Wiegetritt. Da das Rad etwas an Geschwindigkeit verlieren kann, ist es ratsam, durch dieses Handzeichen ein Auffahren des Hintermannes zu verhindern. Am besten man beginnt erst dann mit dem Wiegetritt, wenn der Abstand sich sichtbar vergrößert hat.

4. Verhalten bei Unfällen

a. Grundsätzliches, Hilfeleistung und Sicherung der Unfallstelle

Jeder ist zur Absicherung der Unfallstelle und zur ersten Hilfe gesetzlich verpflichtet, sofern es erkennbar und nötig ist.

b. Hilfeleistung und Sicherung der Unfallstelle

Bei Radunfällen muss zuerst die Unfallstelle gesichert werden, sofern diese nicht erkennbar und eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und des Unfallopfers ausgeschlossen ist. Insbesondere an unübersichtlichen Stellen, wie in Kurven und an Bergkuppen, und an starkbefahrenen Strecken sollte Unfallbeteiligte und deren Räder sofort an den Straßenrand gebracht, und für das Aufstellen von "Wachposten" gesorgt werden.

c. Erste-Hilfe-Maßnahmen

Im Anschluss an die Sicherung muss dem Verletzten geholfen werden. Dabei sollten schnellstmöglich unter den Notrufnummern 110 oder 112 die Rettungskräfte informiert werden. Dabei ist Ruhe zu bewahren und die Fragen der Notrufzentrale nach bestem Wissen zu beantworten. Bitte erst auflegen, wenn alle Informationen, wie die Anzahl der Verletzten, die Art der Verletzungen, Unfallort und der Name des Unfallmeldenden ausgetauscht wurden. Dann muss unverzüglich mit den Erste-Hilfe-

Maßnahmen begonnen werden. Wichtig ist dabei, keine Angst vor dessen Anwendung zu haben. Nichts ist schlimmer, als gar nichts zu tun!

Die wichtigsten Basismaßnahmen, wie

- stabile Seitenlagerung,
 - das Warmhalten durch Einwickeln oder Zudecken und
 - das Verbinden von stark blutenden Wunden,
- steigert die Überlebenschancen ungemein.

Es sollte der Verletzte angesprochen und beruhigt werden. Bei nicht ansprechbaren Personen sind die Vitalfunktionen Puls und Atmung zu überprüfen und bei Bedarf muss reanimiert werden.

d. Kopfverletzungen

Gerade bei Radunfällen sind sehr oft Kopfverletzungen die Folge, welche nicht unmittelbar erkennbar sind. Deshalb ist es immer besser, professionelle Hilfe zu holen, um Folgeschäden vorzubeugen.

e. Aufteilung der Gruppe und das Weiterführen der Fahrt.

Sind Notfallkräfte alarmiert, sollten mindesten 2 Personen bei dem oder den Verletzten bleiben. Der Rest der Gruppe muss ebenfalls außer Gefahr gebracht werden, sollte aber die Fahrt entsprechend weiterführen.