

Rennradfahren in der Gruppe – gewusst wie

von bb - Donnerstag, 17. Juni 2021

https://www.pd-f.de/2021/06/17/rennradfahren-in-der-gruppe-gewusst-wie_16093



(pd-f/af) Mit dem [Rennrad](#) eine Feierabendrunde zu flitzen oder am Wochenende eine längere Tour in Angriff zu nehmen, macht unfassbar viel Spaß. Zusammen mit anderen Fahrer:innen kommt dabei fast ein bisschen Tour-de-France-Gefühl auf. Der pressedienst-fahrrad gibt Tipps, worauf man beim Fahren in der Gruppe achten muss, um sich und andere Verkehrsteilnehmer:innen nicht zu gefährden.

Das Rennrad beherrschen

Mit dem nagelneuen Carbon-Geschoss direkt eine Gruppenausfahrt mitzumachen, ohne jemals auf einem Rennrad gesessen zu haben, ist keine gute Idee. Bevor es ins Peloton geht, sollte man mit seinem Rad vertraut sein und es sicher beherrschen. Also ein paar Übungsfahrten allein oder in kleinen Gruppen sind Pflicht.

Fragen stellen

Wer zum ersten Mal in einer Gruppe mitfährt, sollte keine Scheu haben, das kundzutun und den Mitfahrer:innen Fragen zu stellen, wenn etwas unklar ist. Ideal ist es, von einem oder einer erfahrenen Radler:in unter die Fittiche genommen zu werden, sich eher hinten zu halten und genau das zu machen, was die anderen auch machen.

Die Regeln kennen

Ganz klar, die Straßenverkehrsordnung gilt auch für Rennradfahrer:innen. Das heißt zum Beispiel, es besteht gegebenenfalls die

Pflicht zur Benutzung der Radwege. Sobald aber mehrere Fahrer:innen gemeinsam unterwegs sind – genau genommen mehr als 15 Personen – dann gelten sie als geschlossener Verband, der auf der Straße unterwegs sein darf. Verkehrsrechtlich gesehen bildet ein geschlossener Verband (der als solcher erkennbar sein muss, etwa durch Teambekleidung) ein Fahrzeug. Das bedeutet beispielsweise, dass der komplette Verband eine Kreuzung überqueren darf, auch wenn für die hinteren Fahrer:innen die Ampel bereits Rot anzeigt. Außerdem darf man im geschlossenen Verband zu zweit nebeneinander fahren.

Handzeichen geben

Eine wichtige Rolle beim Fahren in der Gruppe spielen die Handzeichen. Verschiedene Hindernisse werden den nachfolgenden Fahrer:innen durch Gesten angezeigt. Der nach unten gestreckte Arm und ausgestreckte Zeigefinger zeigen auf der jeweiligen Seite ein Hindernis, z. B. einen Ast oder ein tiefes Schlagloch, an. Hinter dem Rücken die Hand kreisen oder nach rechts und links wedeln bedeutet Pöller beziehungsweise Gleise voraus. Auf der jeweiligen Seite die Handfläche nach hinten klappen zeigt entgegenkommenden Verkehr an, der hochgestreckte Arm, dass gestoppt wird. Tempo rausnehmen wird durch Auf-und-Ab-Bewegungen des Arms an einer Seite angezeigt. Oft werden die Handzeichen durch laute Rufe begleitet, wie „Auto von vorne“ oder, wenn gefahrloses Überqueren einer Straße möglich ist, „Frei!“.

Handzeichen müssen grundsätzlich immer (!) weitergegeben werden, auch wenn die hinteren Fahrer:innen (vermeintlich) alles gut einsehen können. Die Fahrer:innen an der Spitze sollten darauf achten, Hindernisse früh genug anzuzeigen (und gegebenenfalls Tempo rauszunehmen), da es, je nach Gruppengröße, dauert, bis alle Fahrer:innen das Handzeichen erhalten haben.

Die Fahrlinie halten

Es klingt ganz einfach, ist es im Prinzip auch, und trägt maßgeblich zur Sicherheit aller Mitfahrer:innen bei – das zuverlässige Geradeausfahren. Sprich: stets seine Fahrlinie halten und keine Schlenker machen. Das bedeutet auch, dass man nicht jedem Gullideckel, jeder Unebenheit ausweichen muss. Wer seine Fahrlinie wechseln möchte oder muss, zeigt das durch Handzeichen an und versichert sich mit einem Schulterblick, dass freie Fahrt herrscht. Apropos Schulterblick: Wer sich für einen Schulterblick plötzlich umdreht, sorgt oft für unfreiwillige Schlenker und Tempoveränderung. Das gefährdet die anderen Fahrer:innen. Deshalb sollte man das Umdrehen üben: Dafür legt man die Hand auf die Schulter der Nebenfahrenden und kann dann nach hinten blicken.

Bremsbereit fahren

Gerade in der Gruppe, wenn man also recht kompakt Hinterrad an Hinterrad fährt, ist es wichtig, stets bremsbereit zu sein, um schnell reagieren zu können. Das heißt, die Hände sollten auf den Bremshörnchen liegen, zwei Finger am Bremshebel. Auch plötzliches oder zu starkes Bremsen sollte vermieden werden.

Sicher bergauf und bergab

Wenn es steil wird, ist das nicht der beste Zeitpunkt, Ehrgeiz zu entwickeln und alle überholen zu wollen. Auch quälende Gedanken über vermeintliches Zu-langsam-Sein sind fehl am Platz. Es gilt der Satz: Am Berg fährt jede:r sein/ihr eigenes Tempo. Die Schnelleren warten oben oder an einem zuvor ausgemachten Ort. Wenn es bergauf geht, sollte man frühzeitig herunterschalten und genügend Abstand zu den Mitfahrer:innen halten – das ist sicherer, falls jemand aus dem Sattel geht oder vor lauter Anstrengung langsamer wird. Ist der Gipfel erreicht, kommt der schöne Teil: Abfahren! Bergab ist es besonders wichtig, vorausschauend und bremsbereit zu fahren und wenn, dann nur an gut einsehbaren Stellen und mit Abstand zu

überholen.

Der Ortsschild-Sprint: Was ist das überhaupt?

Neulinge wundern sich: Plötzlich zieht das Tempo in der Gruppe an, alle gehen in den Unterlenker und in den Wiegetritt. Und nach ein paar hundert Metern ist der Spuk vorbei. Das war dann der so genannte Ortsschildersprint, den ganz viele Rennradgruppen als spielerischen Wettkampf sehen: Am Ende der Ausfahrt, kurz vor dem Ortseingangsschild eben, startet ein Sprint. Wer als Anfänger:in dabei sein möchte, sollte vorher unbedingt üben. Einerseits, um genug Kraft dafür aufzubringen und andererseits, um sicher in der Gruppe sprinten zu können. Dafür lohnt es sich, zwei oder drei erfahrene Rennradler:innen um ein kleines Training zu bitten und unter ihren Augen den Antritt und das Windschattenfahren zu üben. Je öfter man an „normalen“ Gruppenausfahrten teilnimmt, umso leichter und sicherer fährt man später auch, wenn das Tempo hoch und das Feld kompakter ist.

Kommunikation ist Trumpf

Fast jede Rennradgruppe hat feste Absprachen für ihre Ausfahrten bzw. passt diese für jede Ausfahrt individuell an: Also zum Beispiel die Startzeit am Treffpunkt, die angestrebte Durchschnittsgeschwindigkeit und wo auf Nachzügler:innen gewartet wird. Wer eine Abkürzung nach Hause nehmen oder lieber langsamer in die Pedale treten möchte, informiert die anderen Gruppenmitglieder. Wer erstmals in einer neuen Gruppe unterwegs ist, sollte nach den individuellen, internen „Regeln“ fragen.

Rücksicht nehmen

Rücksicht nehmen – das ist das Fazit für das Rennradfahren in der Gruppe (und überhaupt im Straßenverkehr). Dazu gehört zum Beispiel, dass man pünktlich am Treffpunkt erscheint, auch mal Windschatten spendet oder den Mitfahrer:innen im Falle einer Panne hilft und auf sie wartet.

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(8 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(23 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pdf:

[Typenkunde – Rennrad](#)

[Ein Rahmen, zehn Räder, eine Zeitreise](#)

[Zehn Tipps für den Alpencross mit dem E?Bike](#)

[Geschlechterunterschiede bei der Sattelwahl](#)

[Gravel: Cruisen und düsen – über Schotter und Asphalt](#)

Zusatzpower für das Rennrad

Passendes Bildmaterial

