



## Regeln für Teilnehmer und Gruppenleiter bei Ausfahrten

Um sicherzustellen, dass der Trainingsbetrieb in allen Gruppen in etwa gleich und sicher abläuft, wurden folgende Regeln (alphabetische Sortierung) aufgestellt.

### Fahrweise

#### **Für das Fahren im Pulk gibt es bestimmte Regeln:**

Vorausschauendes Fahren, kein plötzliches Ausweichen oder scharfes Abbremsen!

Vor Ampeln und Kreuzungen wird die Geschwindigkeit reduziert: Hand in die Luft-Stopp!

Achtet auf die anderen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und übrige Strassenbenützer).

Handzeichen für Richtungsänderungen oder Hindernisse frühzeitig anzeigen und an nachfolgende Fahrer weitergeben, nur so weiss auch der Hinterste Bescheid.

Fahren und warten am Berg: Nach einem Aufstieg ist es üblich, dass die Gruppe zerfällt und die Teilnehmer einzeln oben ankommen. Wartet oben aufeinander, auch der Letzte wird euch für eine kurze Verschnaufpause dankbar sein.

**Nebeneinander fahren:** In Gruppen mit mehr als 10 Personen (CH) darf nebeneinander gefahren werden, sofern der Verkehr nicht behindert wird.

**Sichtbarkeit:** Vorder- und Rücklicht montieren, insbesondere an den Abendausfahrten!

#### **Windschattenfahren:**

Je enger man am Hinterrad klemmt, desto höher die Energieersparnis. Doch besonders bei lockeren Trainingsausfahrten sollten man es nicht übertreiben und den Zwischenraum bei einer halben Laufradlänge (ca. 50 bis 70 cm) belassen. Leicht versetzt zum Vordermann fahren.

**Wichtig:** Immer die Linie halten, um andere nicht zu gefährden.

Um richtig im „Windschatten“ fahren zu können, kann die **rechte Fahrbahn maximal bis zur Mitte** (Mittelstreifen bzw. gedachte Linie) genutzt werden. Das gilt auch bei Führungswechseln. Bei schmalen Wirtschaftswegen kann unter Berücksichtigung des Verkehrs die ganze Straße genutzt werden.

Der **Abstand zum Straßenrand sollte ca. 80 cm** betragen, um so genügend Sicherheitsreserven (z.B. überholende Fahrzeuge) zu haben.

#### **Fahren in gemischten Gruppen (Elektro-Rennvelo (ERV)- und Rennvelo (RV-Fahrer)**

Für die Harmonie in der Gruppe ist es förderlich, wenn RV- und ERV-Fahrer in getrennten Gruppen fahren. Wenn es nicht anders möglich ist, reihen sich die RV-Fahrer direkt hinter den Tourenguide, ERV-Fahrer mit Motorunterstützung hinter den RV-Fahrern am Schluss der Gruppe ein.

In kürzeren Anstiegen bleiben die ERV-Fahrer in der Regel am Schluss.

In längeren Anstiegen, wenn es für sie zu langsam wird, können sie an der Gruppe vorbeifahren. Sie dürfen sich aber nicht direkt vor die Gruppe setzen, sondern müssen sich nach vorne von der Gruppe wegbewegen. Dabei sollten sie mind. 50 m Abstand von der Gruppe haben, um das Tempo der Gruppe der RV-Fahrer ohne Motor nicht zu beeinflussen. Am obersten Punkt des Anstiegs warten sie auf die Gruppe.



## Führungswechsel

### 1. Einerreihe

Der führende Fahrer schaut nach hinten, ob ein Führungswechsel gefahrlos möglich ist. Wenn kein Auto kommt, signalisiert er kurz vor dem Führungswechsel durch zweimaliges Heben des rechten Ellenbogens, dass er abgewechselt werden will und den nachfolgenden Fahrer nach vorne bittet. Gleichzeitig schert er nach aussen zur Strassenmitte aus. Der Führende lässt sich möglichst schnell ans Ende der Gruppe zurückfallen und reiht sich dort wieder ein.

### 2. Doppelreihe

Bei dieser Formation kurbeln 2 Einzelreihen parallel nebeneinander, und die Führenden lassen sich nach getaner Arbeit gleichzeitig nach links und rechts zurückfallen. Am Ende der Reihe schließen sie sich wieder an.

Es wird i.d.R. **gleichzeitig** abgelöst. Es kann **auch einzeln** gewechselt werden.

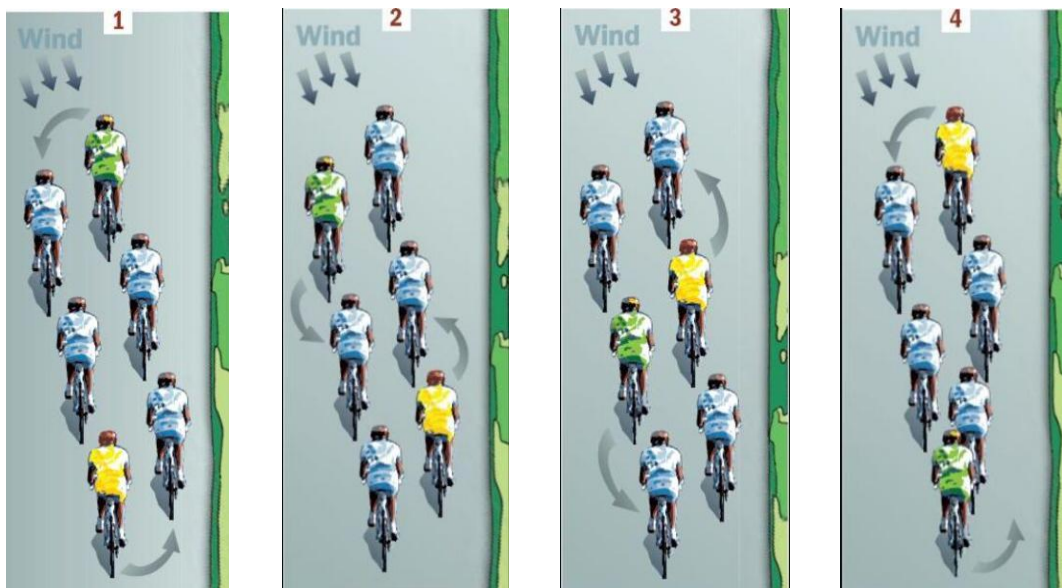
Die Führenden lassen sich auch hier möglichst schnell ans Ende zurückfallen.



### 3. Belgischer Kreisel

Damit der Kreisel rund läuft, muss die Gruppe mindestens aus fünf Personen bestehen. Diese bilden zwei Einzelreihen, die mit unterschiedlicher Geschwindigkeit nebeneinanderfahren. Durch das Wechseln der Positionen „kreiselt“ die Formation um einen gedachten Mittelpunkt.

Der Belgische Kreisel in 4 Schritten (aus roadbike.de)



**Schritt 1:** Bei Wind schräg links von vorne kreiselt die Gruppe gegen den Uhrzeigersinn. Die gelben und grünen Fahrer verdeutlichen die Positionswechsel. Kommt der Wind von



schräg vorne oder von der Seite, staffeln sich die Fahrer beider Reihen vom Wind weg, und die dem Wind abgewandte Reihe überholt im Windschatten der langsameren Reihe.

**Schritt 2:** Der jeweils Führende fährt am langsameren Nebenmann vorbei, ist für kurze Zeit im Wind und lässt sich dann auf der dem Wind zugewandten Seite zurückfallen.

Dabei kann er wiederum ... ..

**Schritt 3:** den Windschatten des nach ihm gewechselten Fahrers ausnutzen, aber gibt gleichzeitig der schnellen Reihe Schutz.

**Schritt 4:** Hat er schließlich das Ende der Reihe erreicht, wechselt er wieder in die schnelle Reihe.

### **Wichtig:**

- Beim Führungswechsel löst sich der führende Fahrer durch **zwei bis drei Tritte** von der Gruppe. Damit schafft er einen gewissen Sicherheitsabstand für das Manöver.
- Der die Führung übernehmende Fahrer muss im **gleichen Tempo** weiterfahren damit die Gruppe gleichmäßig weiterrollt. Also nicht ruckartig das Tempo anziehen oder nachlassen.

### **Gastfahrer**

Beim VC Steinhausen ist jeder Fahrer herzlich willkommen.

Er hat sich jedoch an die Regeln und Anweisungen des Gruppenleiters zu halten.

### **Gruppenleiter**

Um die Gruppe optimal führen zu können (Übersicht, Hinweise, Tipps), sollte der Gruppenleiter **die 2. oder 3. Position in der linken Reihe** besetzen.

Das hat auch den Vorteil, dass die Teilnehmer nach einem Führungswechsel einen anderen Partner bekommen.

Innerhalb der Gruppe **gibt der Gruppenleiter den Ton an.**

Die Gruppenleiter wechseln die Gruppen, um so auch den Kontakt zu den anderen Sportlern zu halten bzw. zu bekommen.

### **Gruppeneinteilung**

Hier ist der Sportler gefordert. Er sollte schon vor dem Start wissen, in welcher der nachstehenden Gruppen er an dem Trainingstag fahren möchte.

<b>Gruppe</b>	<b>km/h</b>
Gr. 1 - Rasant	> 25
Gr. 2 - Mittel	23 - 25
Gr. 3 - Langsam	< 23

Die Durchschnittsgeschwindigkeit bezieht sich auf ein „flaches Streckenprofil“.

Der Gruppenleiter ist dafür verantwortlich, dass die **Geschwindigkeit eingehalten** wird. Während der Fahrt können unter Berücksichtigung **aller** Teilnehmer andere Absprachen getroffen werden.

Ist das Feld für einige Teilnehmer etwas **zu schnell**, dann sollten diese von dem Begriff „**langsamer**“ Gebrauch machen. Der Gruppenleiter nimmt dann **2 km/h** raus.



## Gruppenende

Bei **mehr als 4 Fahrer**, bestimmt der Gruppenleiter einen Fahrer der Gruppe, der am Ende der Gruppe fährt. Er soll dafür sorgen, dass die Gruppe zusammenbleibt. Können ein oder mehrere Fahrer das Tempo der Gruppe nicht mehr halten, fährt er nach vorne zum Gruppenleiter und meldet ihm, das Tempo zu verringern.

## Handzeichen



### **Tempo rausnehmen**

Deine Handfläche zeigt zum Boden, die Hand bewegt sich langsam auf und ab. Das Zeichen ist hilfreich, wenn du dich einer Kreuzung nähert oder der Verkehr ein grosses Hindernis darstellen könnte.



### **Hindernisse anzeigen**

Deute mit ausgestrecktem Zeigefinger rechtzeitig und genau auf Schlaglöcher oder Scherben hin. Zeige nur Hindernisse an, die auch welche sind. Ansonsten lässt die Bereitschaft der Mitradler rasch nach, den Hinweis weiterzugeben.



### **Anhalten**

Strecke den Arm nach oben und signalisiere Deinen Mitfahrern mit flacher Hand einen Stopp. In grossen Gruppen wird die Hand teils auch seitlich nach unten gestreckt, damit auch die Fahrer in den hinteren Reihen das Signal sehen. Bremse gefühlvoll und erst nach dem Handzeichen.



### **Hindernisse umfahren**

Bei grösseren Hindernissen, wie parkenden Autos, muss die gesamte Gruppe ihre Fahrlinie ändern. Winke Deinen Hinterleuten in diesem Fall mit wiederholtem Schwenken des ganzen Arms hinter deinem Rücken vom Hindernis weg.

## Licht

### **Rennvelo (RV)- Fahrer**

Sie führen bei Abendausfahrten Licht vorne und hinten mit sich, wenn damit gerechnet werden kann, dass man nicht vor dem Eindunkeln zu Hause ankommt. Wenn die Straßenbeleuchtung angeht, sollte man nicht mehr ohne Licht fahren. Ansonsten droht eine Ordnungsbusse von 20.- Franken.



### **Elektro-Rennvelo (ERV)- Fahrer**

Ab dem 1. April 2022 besteht Lichtpflicht auch am Tag für Velofahrer und Biker mit Motorunterstützung.

Auszug aus den geltenden Bestimmungen herausgegeben vom Bundesamt für Strassen ASTRA:

Alle E-Bike-Lenkerinnen und -Lenker müssen das Licht auch tagsüber einschalten. Aufgrund der Bestimmungen zum Tagfahrlicht genügt es, wenn das Licht tagsüber nur vorne eingeschaltet ist. Um besser gesehen zu werden, empfiehlt das Bundesamt für Strassen ASTRA aber, immer Vorder- und Rücklicht einzuschalten.

An E-Bikes muss mindestens ein nach vorne weiss und ein nach hinten rot leuchtendes, ruhendes Licht fest angebracht sein. Bei schnellen E-Bikes muss diese Beleuchtung typengenehmigt sein. Als «fest angebracht» gelten auch Anstecklichter. Die Ausrüstung mit speziellen Tagfahrleuchten ist erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

Die Lichtpflicht gilt auf allen öffentlichen Verkehrsflächen. Somit gilt die Lichtpflicht in der Regel auch auf Feldwegen oder Bike-Trails. Wer ohne Licht mit dem E-Bike unterwegs ist, kann mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 20 Franken gebüsst werden.

### **Outfit (Helmpflicht)**

In der Regel ist der Sportler für sein Outfit selbst zuständig.

Aber eines bestimmt der Gruppenleiter:

**„Ohne Helm wird die Teilnahme am Training nicht gestattet!“**

An offiziellen Club-Ausfahrten sollte das aktuelle Club-Tenue getragen werden.

Unter dem Aspekt der Sicherheit und Gesundheit sollten die Sportler auch **Brille und Handschuhe** tragen.

### **Pannen**

Bei Pannen oder auch Unfällen **bleibt die Gruppe zusammen**. Sind die Schäden irreparabel, so entscheidet der Gruppenleiter über die weitere Vorgehensweise. Auf alle Fälle bleibt ein Teilnehmer bei dem Geschädigten.

Die Gruppe macht in den Fällen die Fahrbahn für den fließenden Verkehr frei.

### **Satteltasche**

Um für Notfälle gerüstet zu sein, sollte jeder Teilnehmer folgendes dabei haben:

- Ersatzschlauch
- 2 Montierhebel
- Mini-Luftpumpe oder Gaspatrone
- Multitool mit Inbusschlüsseln
- Geld
- Adresskärtchen mit Blutgruppe
- Energieriegel
- Wundcreme
- Handy (**Pflicht**) für Gruppenleiter

### **Selbstverantwortung und Haftungsausschluss der Gruppenleiter**

Vornehmlich wegen der Teilnahme am Straßenverkehr gehört der Radsport zur Gruppe der „Gefahrensportarten“.



Die Teilnehmer sind für Schäden, die sie sich oder Dritten zufügen, **selbst verantwortlich**. Die Selbstverantwortung betrifft insbesondere die Bereiche:

- **Gesundheit** (Bluthochdruck, Herzrhythmusstörungen, Schwangerschaft usw.)
- **Material** (Rahmenschäden, defekte Bremsen, Felgenreisse usw.)
- **Beachtung der Straßenverkehrsordnung**

Diese Bereiche können in der Regel nur vom Sportler selbst beeinflusst werden.

Die Trainings- und vom Verein angebotenen Tourenfahrten werden von Gruppenleitern geführt. Sie haben Fürsorge- und Überwachungspflichten zu beachten, damit den sich ihnen anvertrauten Sportlern möglichst kein Schaden zugefügt wird.

Sie können aber nur haftbar gemacht werden, wenn sie einen Schaden durch **Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit** herbeigeführt haben.

## **Start**

Der Start soll **pünktlich** erfolgen. Daher sollten die Teilnehmer mindestens 5 Minuten vor dem Termin erscheinen. Damit besteht die Möglichkeit:

- die Gruppeneinteilung in Ruhe vorzunehmen
- der Kommunikation mit den anderen Sportlern

## **Streckenführung**

Die Gruppenleiter machen vor dem Start Angaben zu

- Streckenlänge
- Fahrzeit
- Streckenprofil

Somit kann sich jeder Teilnehmer auf die Trainingseinheit einstellen und gegebenenfalls aufgrund eigener Vorstellungen die Gruppe wechseln.

## **Streckenprofile**

1. **Ebene**  
Bei flachem Streckenprofil fährt die Gruppe zusammen. Das Tempo richtet sich nach dem vermeintlich „schwächsten“ Fahrer.
2. **Anstiege**  
**Mäßige Anstiege (Hügel)** werden im Verband genommen.  
Bei **steileren Anstiegen kann der** Gruppenleiter das Feld „freigeben“. Er bestimmt den Punkt (Kuppe, Kreisel, u.a.), an dem sich die Gruppe wieder zusammenschließt. Die Weiterfahrt bestimmt nur der Gruppenleiter unter Berücksichtigung einer Regenerationszeit für den zuletzt ankommenden Fahrer.
3. **Abfahrten**  
**Mäßige Abfahrten** werden **im Verband** gefahren. Die Teilnehmer behalten ihre Position bei.  
**Steilere Abfahrten** werden aus Sicherheitsgründen **einzel**n gefahren.  
Wie abgefahren wird, bestimmt der **Gruppenleiter**.



### **Verkehrsregelverordnung (VRV)**

**Oberste Priorität** bei den Ausfahrten hat die Einhaltung der Verkehrsregelverordnung. Fahrer, die dagegen verstoßen werden vom Gruppenleiter vom Trainingsbetrieb bzw. von gemeinsamen Ausfahrten ausgeschlossen.

**Regeln an der Gruppenleitersitzung vom 12.02.25 durch Gruppenleiter und Vorstand genehmigt.**

**Steinhausen, 12.02.2025**

**Joachim Klam  
Techn. Leiter**