



Radtourenführer

Modul I

Inhalt

1. Materialkunde - Praxis
2. Tourenplanung
3. Orientierung
4. Führen und Leiten von Radgruppen
5. Techniktraining - Praktische Übungen mit dem Rad
6. Ausgleichstraining - Praxis

1. Materialkunde - Praxis

7 - Punkte Kontrollcheck

1. Bremsen

- Stellung und Zustand der Bremsbeläge; bei Scheibenbremsen kurzer Blick auf die Belagsstärke.
- Mögliche Beschädigungen an Bremsseilen und Bremsleitungen kontrollieren.

2. Schnellspanner

- Als Faustregel für viele Schnellspanner gilt: Nach 90° Einschlag sollte der Schnellspanner auf Widerstand stoßen.
- Die Schnellspanner sollten nicht nach vorne ausgerichtet sein.

3. Lenker und Lenkerhörnchen, Vorbau

- Vorderrad zwischen den Knien einklemmen und durch Drehen überprüfen, ob der Lenker, die Lenkerhörnchen (Barends) und der Vorbau fest sitzen.

4. Sattel

- Festen Sitz auf der Sattelstütze und im Rahmen überprüfen.

5. Reifen

- Mögliche Beschädigungen/Risse an Lauffläche und Flanken.
- Passender Luftdruck für das entsprechende Gelände.

Platz für eigene Notizen:

6. Schuh, Pedal und Kurbel

- Auf eine funktionierende Verbindung achten.

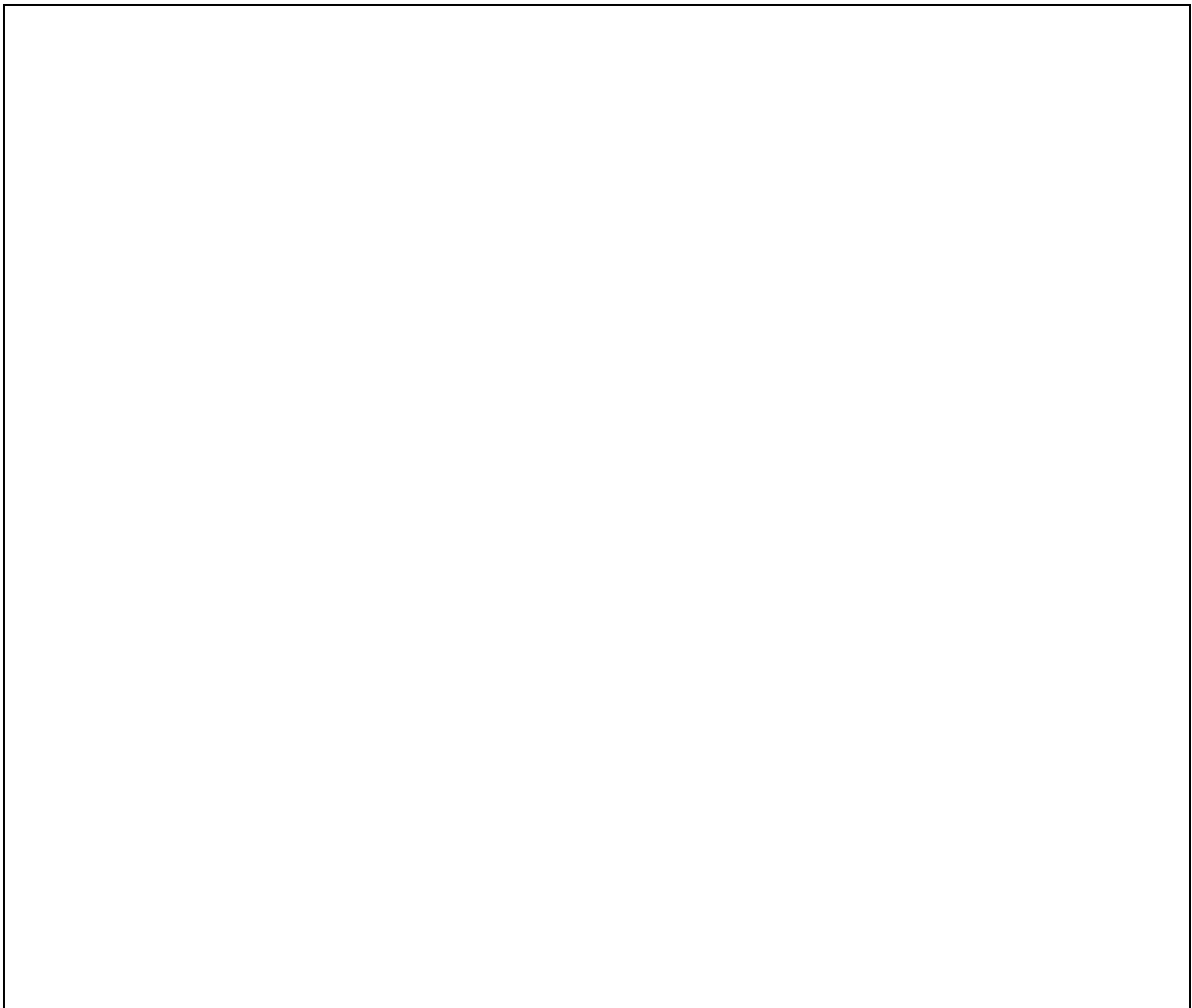
- Aktiven Klickversuch an beiden Pedalen durchführen.

7. Helm

- Die Helmriemen müssen knapp unter dem Ohrläppchen zusammenlaufen.
- Der Kinnriemen muss so eingestellt sein, dass er sich beim Sprechen spannt.

Die richtige Sitzposition:

Platz für eigene Notizen:



2. Tourenplanung

Auf das Rad setzen und losfahren, irgendwo hin, weg vom geregelten und geplanten Alltag. Ein schöner Gedanke! Wochen und Tage vorher Karten, Lektüre oder das Internet zu durchforsten, sich die Landschaft vorzustellen, Pläne zu schmieden und sich die Frage zu stellen, mit wem diese Tour eine harmonische Unternehmung wird, lassen Vorfreude aufkommen. Überraschungen halten Radtouren dabei allemal parat, da ist es nur gut, wenn man einigermaßen darauf vorbereitet ist. Dies gilt insbesondere für Tourenleiter.

Planungshilfen

Topografische Karten, angeboten im Maßstab 1:25 000 oder 1:50 000, eignen sich für alle Belange der Tourenplanung und Durchführung. Einzelne Kartenverlage geben auch Karten mit dazwischen liegenden Sondermaßstäben heraus. Am besten für Radtouren eignen sich die Karten des Maßstabs 1:50 000, da hier ein guter Kompromiss aus Detailgenauigkeit und Gebietsgröße erreicht wird. Entscheidend für die Genauigkeit der Geländedarstellung und damit auch der Qualität der Karte ist der Abstand der Höhenlinien zueinander, die sogenannte Äquidistanz. Optimal sind Karten mit einer Äquidistanz von maximal 20 Metern. Für die Aktualität des Wege- und Straßennetzes zeichnet ein aktuelles Ausgabedatum der jeweiligen Karte. Panoramakarten sind ein hervorragendes Hilfsmittel zum ersten Überblick über Gipfel, Täler und Ortschaften sowie das Relief des Geländes. Dasselbe gilt für ein Gebietsrelief. Zur Durchführung und detailgenauen Planung scheiden sie aus.

Radtourenführer im Buchformat, Tourenbeschreibungen in Print oder Datenform sind sehr gute Hilfsmittel für maßgeschneiderte Touren. In Ergänzung mit topografischen Karten sind sie oft benutzte Informationsmittel.

Einfache Höhenprofile bieten bei hügeligen Touren Informationen hinsichtlich Anforderungsprofil, Pausengestaltung und Fahrtaktik. Sie sind ein wichtiges Werkzeug, um vor und auf der Tour einen Überblick über die Tour zu behalten. Bei flachen Touren entfällt dieses Hilfsmittel.

Ein Roadbook/Mapbook empfiehlt sich vor allem für Radfahrer, die über wenig Erfahrung in der Orientierung verfügen. Voraussetzung zur Nutzung ist ein Fahrradcomputer. Der Fahrfluss wird aufgrund der vielen Informationen häufig etwas eingeschränkt. Mapbooks enthalten meist

digitale Kartenausschnitte, Höhenprofile und Beschreibungen. Ein Zurechtfinden ohne weitere Hilfsmittel ist meist möglich.

GPS

Kommerzielle GPS-Anbieter, Fremdenverkehrsämter, Radzeitschriften oder freie Tourenportale werben mit einer leichteren und schnelleren Navigation auf Tour. Bei korrekter Anwendung und verlässlichen Tracks ist ein Verfahren tatsächlich fast auszuschließen. Der Nachteil ist in der Abhängigkeit von nur einem Informationsmittel zu sehen. Bei Ausfall, Verlust, Wegsperrungen bzw. zerstörten Wegen stehen viele Radfahrer im wahrsten Sinne des Wortes im „Nichts“. GPS-Geräte mit noch so perfekter Kartendarstellung ersetzen keine guten topografische Papierkarten. Vorsicht ist bei nicht verifizierten GPS-Daten aus dem Internet geboten. Der vermeintliche Geheimtipp könnte schnell zur Falle werden. Ein Abgleich mit anderen Informationsquellen ist hier genauso obligatorisch wie das Mitführen einer topografischen Papierkarte.

Online Tourenplanung

Mit wenigen Klicks lassen sich stressfreie Touren aus einem vorgefertigten Streckennetz erstellen. Die Ausgabe kann oft als fertiger GPS-Track oder auch als Roadbook erfolgen. Google Maps, Google Earth oder auch div. Kartenanbieter wie z.B. Kompass ermöglichen außerdem zum Teil genaue Einblicke in Landschaftsformen, die evtl. sogar mit Originalbildern der Locations hinterlegt sind. Immer mehr Portale hinterlegen ihren virtuellen Tourenplanungsfunktion Top-Karten, Höhendaten, Wegpunkte und wertvolle Streckeninformationen.

Berechnung der Fahrzeit

Die Fahrzeit einer Tour abzuschätzen, ist sehr schwierig. Sowohl der Untergrund als auch das Streckenprofil sind stark beeinflussende Variablen. Zur Abschätzung bieten sich zwei Möglichkeiten an.

1. Die Etappenmethode

Die Route wird in Teilabschnitte mit ähnlichem Anforderungsprofil, z.B. Teerstraße, Schotterstraße flach, Schotterstraße steil, Abfahrt, etc. untergliedert. Anschließend wird abgeschätzt, wie viel Zeit für die entsprechenden Teiletappen benötigt wird. Die Gesamtzeit berechnet sich aus der Summe der Einzelzeiten zzgl. einem Puffer.

2. Ganzheitsmethode

Eine ganzheitliche Abschätzung des Zeitbedarfs der Tour ist unter Umständen pauschal möglich. Ein besseres Ergebnis erhält man in jedem Fall, wenn man mit Hilfe der Karte die Streckenlänge und den absoluten Höhenunterschied der Tour ermittelt. In Führerbeschreibungen oder Roadbooks ist diese Information fast immer angegeben.

Für beide Modelle lassen sich Durchschnittswerte benutzen. Diese müssen jedoch an die Gruppe angepasst werden (Gruppe muss sich immer nach dem/der Schwächsten richten!)

Kennt man die Gruppe nicht genau, kann man folgende Richtwerte für den „durchschnittlichen Radfahrer unserer Zielgruppe“ annehmen:

- Fahrstrecke flach pro Stunde: 12 km
- Höhenmeter pro Stunde bergauf fahrend

(auf Forst- und Teerstraßen): 400 Hm

Zur Berechnung der endgültigen Fahrzeit für einen „durchschnittlichen Radfahrer unserer Zielgruppe“ wird nun eine Faustformel angewandt, die sich seit vielen Jahren im Bergsport bewährt hat. Fährt man auf überwiegend flachen Strecken, braucht der vertikale Höhenunterschied nicht berücksichtigt zu werden. Bei mittlerer oder starker Neigung berechnet man die untenstehenden Einzelkomponenten, nimmt von den kleineren Zeitwerten der Strecke oder des Höhenunterschieds die Hälfte und addiert sie zum größeren Zeitwert.

Beispiel:

Streckenlänge 48km = 4 h

Höhenunterschied (bergauf fahrend) 400 Hm = 1 h

hiervon die Hälfte = 0,5 h

Gesamte Fahrzeit = 4,50Std.

Zu den oben ermittelten Zeitwerten muss die Standzeit (für Orientierung, Trinkpausen, Anziehpausen, Pannen) und Zeit für eine Pause hinzugezählt werden. Als letzter Schritt wird die Zeit für die Abfahrt hinzu gezählt.

Beachte: Je größer die Radtourengruppe ist, desto mehr Pufferzeit ist bei beiden Methoden einzurechnen.

Pausenplanung

Vorüberlegung zu Pausenoptionen gehören zu jeder Tourenplanung. Welche Punkte oder Einkehrmöglichkeiten eignen sich aufgrund der Route, der Zeitplanung oder der landschaftlichen Reize? Die richtige Pausenlegung entscheidet gerade bei langen Touren oder Mehrtagestouren über den Spaßfaktor auf Tour. Grundsätzlich gilt, neben einer eingeplanten längeren Ruhepause auch offen für unplanbare kleinere Stopps (Riegelpause, Foto, Kleiderwechsel usw.) zu bleiben.

Alternativen

Fast jede Route bietet für Radfahrer eine Alternative. Je umsichtiger entsprechende Alternativen vorab durchdacht werden, desto einfacher fallen Entscheidungen auf Tour. Öffentliche Verkehrsmittel und eventuell Shuttles sind eine mögliche Optionen für die Tourengestaltung,

Checkpoints

Ein wichtiger Teil der Tourenplanung ist die Einrichtung von Checkpoints auf der Tour. Anhand des Höhenprofils oder der Struktur der Route sind diese markanten Punkte meist gut vorab fixierbar. Hier wird jeweils die aktuelle Situation überprüft und eine Entscheidung über den weiteren Tourenverlauf getroffen. Antworten auf folgende Fragen als Entscheidungshilfen können weiterhelfen:

- Was machen die äußeren Rahmenbedingungen(Wetter, Zeit usw.)?
- Wie geht es der Gruppe gerade?
- Wie geht es mir im Moment?

Schlüsselstellen

Eine Routenführung kann über Passagen, die über Erfolg und Misserfolg entscheiden können, verfügen. Speziell bei bergigen oder hügeligen Radtouren handelt es sich meistens um konditionelle Schlüsselstellen. Bei Rundtouren wird der „Point of no return“ vorab festgelegt. Dieser schließt die Rückfahrt als leichtere Abbruchvariante einer Tour aus. Die Benennung von Schlüsselstellen hat Einfluss auf die Tourentaktik bzw. auf die Führungstechnik von Radtourenführern.

Erhöhung von Fahrspaß und Landschaftsgenuss

Nicht zuletzt bestimmt auch der erwünschte Grad des Fahrspaßes und/oder Landschaftsgenusses die Auswahl einer Tour. Hier bleiben subjektive Empfindungen ausschlaggebend. Dies betrifft Wetterverhältnisse und Untergründe genauso wie einzelne Gegebenheiten der Tour oder persönliche Vorlieben für spezielle Einzelheiten am Wegesrand.

3 x 3 der Tourendurchführung

Die frei an Werner Munters „3 x 3 der Lawinenkunde“ angelehnte Matrix stellt auf ideale Weise eine komprimierte Stoffsammlung für die Durchführung jeder Outdoor-Führung dar. Folgende Betrachtungspunkte stellen den chronologischen Ablauf einer Radtouren-Führung dar:

- zu Hause, d.h. alles was zu Hause am Tisch geplant werden kann
- vor Ort, d.h. alles was direkt nach Ankunft am Touren- oder Startort erledigt werden kann
- auf Tour, d.h. alles was unterwegs als rollende Tourenplanung umgesetzt werden kann.

Folgende Aspekte geben ein klares Aufgabenprofil an den Guide vor:

- Mensch, d. h. alles was direkt oder indirekt in Zusammenhang mit den Teilnehmern zu bringen ist
- Umwelt, d.h. alles was bezüglich des Geländes, des Wetters, der Infrastruktur und der Umwelt zu beachten ist
- Ausrüstung, d.h. alles was bezüglich Bike, Proviant und Kleidung der Leiter, die Gruppe als Gesamtheit und jeder Einzelne mitzuführen haben.

Betrachtet man nun eine eine klassische Radtour, wird man feststellen, dass nahezu keine Standardsituation durch diese Raster fallen wird.

Überblick 3 x 3 der Tourendurchführung

	MENSCH	UMWELT	AUSRÜSTUNG
ZU HAUSE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anzahl ■ Vorbesprechung ■ Fahrgemeinschaften ■ Adressenaustausch ■ Homogenität ■ Gesundheit 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Großwetterlage ■ Anfahrt ■ Kartenstudium ■ Lektüre ■ Hütten (Öffnungszeiten) ■ Grobplanung ■ Gesperrte Regionen ■ Alternativen ■ Aufstiegshilfen (Bergbahn etc.) ■ Öffentliche Verkehrsmittel ■ Händler vor Ort 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bike/Ersatzteile ■ Werkzeug ■ Kleidung ■ Wetterschutz ■ Sonnencreme ■ Checkliste für Guide ■ Checkliste für Teilnehmer ■ Erste-Hilfe-Paket(e) ■ Karten/Führer/Orientierungshilfen (Tacho, Höhenmesser oder GPS) ■ Getränke/Proviant ■ Handy ■ Geld
VOR ORT	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorstellung ■ Austausch von Telefonnummern ■ Erwartungshaltung ■ Tagesablauf ■ Probleme ■ Verletzungen ■ Teamgeist schaffen ■ Eingangs-Testfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wetterbeobachtung ■ Info bei Einheimischen ■ Aktuelle Wegeeinschätzung ■ Tourenpräsentation ■ Tourenausswahl ■ Groborientierung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wetterangepasste Kleidung ■ Ausrüstungskontrolle ■ Bike-Check ■ Reserven schaffen ■ Ggf. Händlerverweis
AUF TOUR	<ul style="list-style-type: none"> ■ Momentane Tagesform ■ Leistungsstand ■ Motivation ■ Kommunikation ■ Emotion/Risiko ■ Transparenz ■ Pausen ■ Trinken/Essen ■ Aufgabenverteilung ■ Erlebniswert steigern ■ Verhalten auf Tour 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Routenabstimmung ■ Wegeauswahl ■ Tempowahl ■ Gefahrenstellen ■ Hilfe-/und Sicherheitsstellungen ■ Orientierung ■ Organisation ■ Flora und Fauna bewusster machen ■ Umweltgerechtes Verhalten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reserven aufrechterhalten ■ Ausrüstungsaufteilung ■ Ausrüstungskontrolle ■ Defekte sofort beheben ■ Bekleidung anpassen

Handlungsbedarf

HANDLUNGSBEDARF	niedrig	mittel	hoch
Faktor Zeit ■ Tageszeit/Timing: ■ Zeitplan:	zu Beginn der Tour mit Puffer im Zeitplan	Mitte der Tour im Zeitplan	Ende der Tour nicht mehr im Zeitplan
Faktor Ausrüstung ■ Kleidung: ■ Bike:	sehr gutes Material sehr guter Zustand	vertretbares Material vertretbarer Zustand	mangelhaftes Material mangelhafter Zustand
Faktor Mensch (Gast & Guide) ■ Kondition: ■ Fahrtechnik: ■ Homogenität: ■ Selbsteinschätzung: ■ Gruppendynamik:	unterfordert unterfordert vorhanden trifft in der Regel zu harmonisch, gut, »Wir-Gefühl«	ausreichend ausreichend teilweise vorhanden trifft nur teilweise zu angespannt, schlecht, »ich-Gefühl«	überfordert überfordert nicht vorhanden trifft selten bis nie zu Angst/Euphorie, polarisierend
Faktor Umwelt ■ Wetter/Witterung: ■ Gelände: ■ Level: ■ Verbote/Ökologie:	sichere Verhältnisse frei, flach, einsehbar, G0–G1 S0 keine Einschränkungen	wechselhafte Verhältnisse frequentiert, steil, alpin, urban, G 2–3 bis S2 differenzierte Einschränkungen	akute Verhältnisse Verkehr, steil, Absturzgelände, G 4–5 ab S3 strikte Einschränkungen

Faktoren-Analyse: je höher der Handlungsbedarf eingeschätzt wird, desto effektivere Maßnahmen sind zu wählen

GUIDING MASSNAHMEN	mit geringer Wirkung	mit mittlerer Wirkung	mit hoher Wirkung
Position	oft beliebig	bei Abfahrten meist an Position 1	konsequent an Position 1
Abstand	gering, aber ausreichend	ausreichend mit Puffer	sehr groß
Reihenfolge	selbstorganisiert	als Empfehlung	namentlich festgelegt
Tempo	frei	zeitweise gezielt gesteuert	konsequent gezielt gest.
Pausen	nach längeren Passagen	nach kurzen Passagen	nach sehr kurzen Passagen
Schließende(r)	nicht verpflichtend	zeitweise	konstant
Ziehharmonika-Methode	selten	zeitweise	konstant
Fahrtechnische Hinweise	keine	wenig & kurz	wenig & detailliert
Warnhinweise/Ansagen	wenig	ausführlich	kurz mit Nachdruck
Fahrverbot	nein	differenziert	konsequent für alle TN
Führungsstil	locker/passiv	locker/aktiv	autorität/aktiv

Der situative Ansatz

Gruppen zu führen heißt immer wieder aufs Neue, populäre oder unpopuläre Entscheidungen anzubahnen, zu fällen und auch durchzusetzen. Diese Entscheidungen können banal bis einschneidend sein.

Nachhaltig erfolgreiches und authentisches Guiding kann nur situativ gelöst werden. Fixe Richtlinien und Standards sind dieser vielschichtigen Aufgabe nur zum Teil gewachsen und kommen schnell an ihre Grenzen. Starre Checklisten für jede erdenkliche Situation erfassen niemals das gesamte sich ständig verändernde System von Guide — Gruppe — Ziel und Umwelt. Vielmehr sind fundiertes Fachwissen, Erfahrung und eine geschulte Wahrnehmung der Teilsysteme die Basis für differenziertes Lösen von führungstechnischen Aufgaben auf einer Tour mit Teilnehmern.

Tipps zu Alltagssituationen des Guidings

Regeln haben meist den Beigeschmack von Einschränkungen. Werden jedoch folgende 7 Grundregeln von jedem Teilnehmer eingefordert, kann die Gruppe nur gewinnen.

Grundregeln für jede Tour

1. Absolute Helmpflicht
2. Risikobewusstsein statt Sicherheitsdenken
3. Beachtung der Straßenverkehrsordnung des Gastlandes
4. Respektierung von Geboten und Verboten
5. Organisationsformen für gängige Geländeformen (Straßen, Radweg, usw.)
6. Eindeutiges Verhalten für spezielle Situationen. (Fußgänger, Kontaktverlust usw.)
7. Umweltbewusstes Verhalten

Tourenausschreibung

Die Ausschreibung ist im Vorfeld die einzige Möglichkeit, Einfluss auf die Gruppenzusammensetzung zu nehmen. Nur die eindeutige Formulierung der Zielgruppe ermöglicht spätere Homogenität der Gruppe bzgl. Leistungsfähigkeit und Erwartungshaltung. Folgende Informationen müssen klar ersichtlich sein:

- Route und Ziel
- Treffpunkt (evtl. Anfahrtsskizze)
- angesetzte Dauer
- Distanz und Höhenmeter
- Ausrüstung
- Kosten
- Ansprechpartner

Tourenpräsentation

Sind die ersten Hürden von Planung und Ausschreibung genommen und hat sich die Gruppe zum Treffpunkt eingestellt, gilt es den Tages- oder Wochenablauf zu präsentieren. Prinzipiell müssen die bereits genannten Informationen der Tourenausschreibung wiederholt und wenn nötig an die aktuelle Situation vor Ort angepasst werden (vgl. 3 x 3 der Tourenführung). In welchem Rahmen eine Tourenpräsentation abgehalten wird, obliegt allein den Möglichkeiten und dem Einfallsreichtum des Leiters. Von Hightech-Einstimmungen mit modernem Präsentationsmaterial (Notebook, Beamer, digitale Karten, GPS usw.) am Vortermin bis hin zu kurz vor Start anwendbaren Tourenvorstellungen ist alles denkbar. Teilnehmer sollten am Ende der Besprechung mindestens einen groben Routenverlauf inklusive entsprechender Anforderungen kennen, um sich auf den Tagesablauf einrichten zu können.

TOURENPROTOKOLL

Tourenname: _____

Angabe der Streckenlänge (km): _____

Höhenmeter (Hm): _____

Fahrzeit (hh:mm): _____ (gesamt)

Fahrzeit bis zu Teilziel/gr. Pause (hh:mm): _____

Gesamtzeit (hh:mm): _____ (Pausenzeit ist mit eingerechnet!)

Schwierigkeit der Tour: _____

Untergrund: _____

Beschreibung der Strecke:

Verpflegung: _____

Bekleidung: _____

Ersatzmaterial: _____

Treffpunkt: _____

Abfahrtszeit: _____

TOURENPROTOKOLL - Tour 1

Tourenname: _____

Angabe der Streckenlänge (km): _____

Höhenmeter (Hm): _____

Fahrzeit (hh:mm): _____ (gesamt)

Fahrzeit bis zu Teilziel/gr. Pause (hh:mm): _____

Gesamtzeit (hh:mm): _____ (Pausenzeit ist mit eingerechnet!)

Schwierigkeit der Tour: _____

Untergrund: _____

Beschreibung der Strecke:

Verpflegung: _____

Bekleidung: _____

Ersatzmaterial: _____

Treffpunkt: _____

Abfahrtszeit: _____

TOURENPROTOKOLL - Tour 2

Tourenname: _____

Angabe der Streckenlänge (km): _____

Höhenmeter (Hm): _____

Fahrzeit (hh:mm): _____ (gesamt)

Fahrzeit bis zu Teilziel/gr. Pause (hh:mm): _____

Gesamtzeit (hh:mm): _____ (Pausenzeit ist mit eingerechnet!)

Schwierigkeit der Tour: _____

Untergrund: _____

Beschreibung der Strecke:

Verpflegung: _____

Bekleidung: _____

Ersatzmaterial: _____

Treffpunkt: _____

Abfahrtszeit: _____

3. Orientierung

Der Erwerb einer guten Orientierungsfähigkeit ist ein Weg über längere Zeit. In dieser sollte man sich intensiv mit Karten & Co beschäftigen. Radtourenführer, die bei ihrer ersten Befahrung ihren Teilnehmern das Gefühl vermitteln, als ob sie die Tour schon mehrmals bewältigt hätten, wissen ihr eigenes Können zu schätzen.

Da das Kapitel Orientierung wesentlich umfassender ist, als es hier dargestellt werden kann, möchten wir hier auf den **Alpin-Lehrplan 6 »Wetter & Orientierung«** (BLV Verlag, vom Deutschen Alpenverein/ Rainer Bolesch, Gerhard Hofmann, Michael Hoffmann) verweisen.

Instrumente zur Orientierung

Fahrradcomputer

Die kleinen Boardcomputer sind für viele ein geeignetes Hilfsmittel. Ohne dieses Instrument können Roadbooks mit Kilometerangaben nicht verwendet werden. Eine Hilfe sind sie aber auch bei Benutzung anderer Informationsmittel.

Höhenmesser

Bei hügeligen und bergigen Touren vermeiden Kalibrierte Höhenanzeiger Orientierungsfehler. Leistungserlebnisse werden messbar gemacht. Und nicht zu unterschätzen, sie helfen bei langen, zermürenden Bergauffahrten als Motivationsinstrument. Wichtig ist, die Höhenmesser vor, aber auch während der Tour gelegentlich nachzukalibrieren, da die meisten Geräte die Höhe mit Hilfe eines Barometers ermitteln. Aussagen über das aktuelle Wettergeschehen lassen sich so gut treffen.

GPS-Geräte

Moderne Navigationsgeräte sind inzwischen ausgereift und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Bei vorhandenen topografischen Daten und Papierkarten im Rucksack sind sie im Radtourenbereich heutzutage Standard.

Smartphone

Mobiltelefone bieten bereits erstaunliche Funktionen, die der Orientierung dienlich sein können. Ebenso wie bei anderen elektronischen Hilfsmittel gilt: Ein netter Zusatz, aber kein Ersatz für Kartenstudium und die Papierkarte im Rucksack.

Vor allem der große Akkuverbrauch bei der Navigation mit Handy ist dabei ein großes Problem.

Kompass

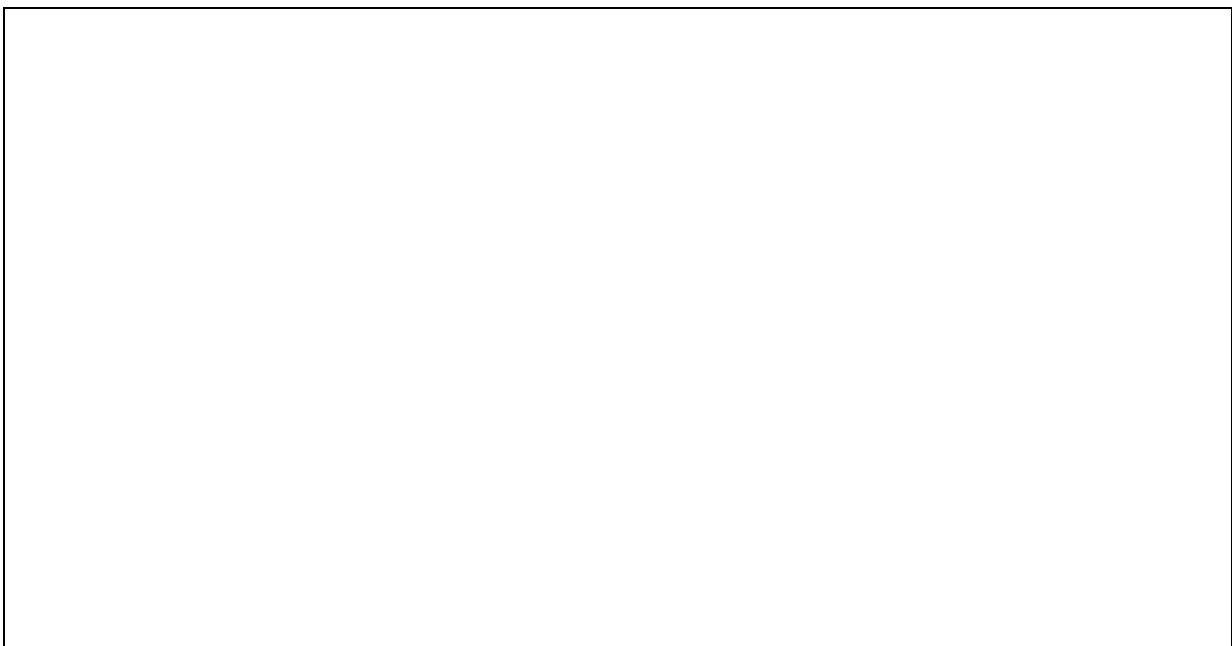
Der Klassiker unter den Orientierungsinstrumenten ist bereits oft in Fahrradcomputern, Uhren, Navigationsgeräten und Smartphones integriert. Dieses Hilfsmittel kommt insbesondere bei unklaren Weggabelungen und beim Einnorden der Karte zur Anwendungen. Rückwärts einschneiden oder Marschzahlbestimmung sind für Radfahrer nur äußerst selten von Bedeutung, da sich der Bewegungsradius nicht abseits des Wegenetzes bewegt.

Kartenmessgeräte

Für Radfahrer, die gerne individuelle Routen mit topografischen Papierkarten planen, sind sie eine nette Hilfe. Im Zeitalter elektronischer Karten und Planungssoftware haben diese Hilfsmittel aber an Bedeutung verloren.

PC bzw. Onlinekarten

Platz für eigene Notizen



Himmelsrichtung

Natürlicher Anhaltspunkt für die Himmelsrichtung: Um ca.13.00 Uhr steht die Sonne in Mitteleuropa im Sommer im Süden. Damit kann man bei gutem Wetter und räumlichem Orientierungsvermögen zu jeder Tageszeit annähernd die Himmelsrichtung abschätzen. Die Kenntnis über die Himmelsrichtung, selbst wenn sie nicht ganz präzise bestimmt wurde, verhilft zu einer schnellen Orientierungsentscheidung. Damit erhöhen sich Fahrfluss und Fahrspaß.

Weitere Informationsquellen

Markierungen, Menschen, Wirte, Waldarbeiter, Wanderer und andere Radfahrer können bei Orientierungsunsicherheiten häufig helfen. Die Informationen sind nach dem jeweiligen Hintergrund stark subjektiv geprägt. Ein Filtern der gewonnenen Informationen ist unerlässlich. Ein Abgleich mit der Karte und anderen Informationsquellen bleibt unabdingbar.

Auskunftsbüros, Fremdenverkehrsämter oder kommerzielle Radtourenunternehmer können oft wichtige Hinweise liefern. Dies kann durch Infomaterial oder persönliche Beratung erfolgen.

Basiswissen Orientierung - Plädoyer für die Benutzung von topografischen Karten

Orientieren nach GPS-Daten und anderen Navigationssystemen wird immer moderner. Tourismusverbände und Radzeitschriften bieten unzählige Touren zum Downloaden an. Veranstalter kommerziell geführter Touren verwenden zu Recht aus Effizienzgründen diese Geräte. Sind die Daten allerdings nicht auf dem allerneuesten Stand, kann die Tour schnell zum wirklichen Abenteuer werden. Aktuelle Wegsperrungen aus Umweltschutzgründen oder nach Unwettern werden selten kurzfristig erfasst. Radfahrer, die nicht nur eine vorgefertigte Route abfahren wollen oder Radtourenführer, die neue Routen per GPS erfassen wollen, kommen nicht umhin, sich mit Karten zu beschäftigen. Eine topografische Karte ist zwar nur das zweidimensionale Abbild der dreidimensionalen Realität, trotzdem gibt sie selbstständig denkenden Menschen die größte und objektivste Entscheidungsvielfalt und dies zu einem angemessenen Preis. Damit gekoppelt ist die Unabhängigkeit von einer Technik, die zwar inzwischen weit fortgeschritten ist, einen mitunter jedoch im Stich lässt.

Kartenkunde

Für Geübte ist das Lesen einer guten topografischen Karte wie ein Blick aus der Vogelperspektive auf eine plastische Landschaft. Für Ungeübte hingegen ist die zweidimensionale Kartendarstellung oft nur eine bunte Ansammlung von in der Kartenlegende nachschlagbaren Signaturen, die von einem Straßennetz durchzogen werden und einige Ortschaften oder Städte angeben. Der plastische dreidimensionale Bezug zu den abgebildeten Geländeformen fehlt oft. Folgende Aspekte sind für das Arbeiten mit topografischen Karten wichtig:

- Kartenlegende: Die Legende ist am Kartenrand zu finden. Sie gibt eine Beschreibung der verwendeten Symbole, Signaturen und Farben der Karte an. Viele der dargestellten Symbole werden bereits in der Legende schlichtweg überlesen und bleiben dadurch unentdeckt.
- Kartenmaßstab: Maßstäbe geben das Verkleinerungsverhältnis von Kartenbild zu Natur wieder. Der Maßstab wird u.a. in der Kartenlegende angegeben. Beispiel: 1:25 000 bedeutet, dass 1 cm auf der Karte 250m in der Natur entsprechen.
- Einnorden: Dieses Vorgehen nennt man die Positionierung der Karte am Abbild der Natur. Der auf topografischen Karten stets oben angegebene Norden zeigt dann auch in der Natur nach Norden. Bei Sicht ist das Einnorden anhand mehrerer markanter Punkte möglich. Ohne Sicht hilft ein Kompass am besten weiter.

PRAXIS:

Platz für eigene Notizen:

Äquidistanz

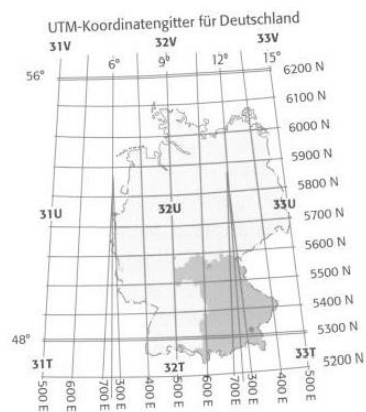
Messung von Strecken

Messung von Neigungen

Geländeformen erkennen

UTM-Gitter

Dieses Raster basiert auf dem Meridian-System unserer Erde (Längen- und Breiten-graden). Es wird auf topografischen Karten in einem 1- km-Abstand angegeben. Dieser Umstand erleichtert das grobe Einschätzen von Horizontalfentfernungen auf den ersten Blick.



4. Führen und Leiten von Rad-Gruppen

Führen und Leiten von Rad-Gruppen

Dieses Kapitel richtet sich an alle Personen, die eine Guide-Funktion einnehmen, sei es nur sporadisch, ehrenamtlich oder auch professionell. Führen von Menschen ist stets ein Prozess, der nie still steht. Er ist abhängig ist von einer Vielzahl von Faktoren und es gibt dafür nur wenig Standardrezepte. Bei der Aufarbeitung von Führungsfragen wird zum Teil Bezug auf Ansätze aus Pädagogik oder Psychologie genommen. Die große Bedeutung von Menschenkenntnis und psychologischem Fingerspitzengefühl soll dadurch nicht geschmälert werden. Rechtliche Aspekte und Haftungsfragen werden bewusst ausgeklammert.

Anforderungen an einen Radtourenführer

Platz für eigene Notizen:

Gruppengröße

Die richtige Gruppengröße ist mit entscheidend für eine erfolgreiche Tour. Eine Betreuung von zu vielen Teilnehmern ist selbst von erfahrenen Guides nicht mehr mit den Zielen des Guidings vereinbar.

Die Sicherheit, aber auch der Erlebniswert für die Teilnehmer geht vor.

Führungsstile

Die Leitung von Gruppen lässt sich auf ganz unterschiedliche Weise durchführen. Patentrezepte sind weder möglich noch sinnvoll. Die persönliche Note der Leitung wird eine Führung immer prägen. Als Beispiele werden folgend zwei klassische Führungsstile aufgezeigt. In der Realität werden immer situationsangepasste Mischformen existieren.

Autoritärer Führungsstil

Der autoritäre Führungsstil ist auf den Leiter fixiert. Entscheidungen werden vom Führenden getroffen. Konflikte werden nicht offen zugelassen.

Vorteil:

- strikte Organisation
- klare Rollenverteilung
- schnelle Reaktionsfähigkeit der Gruppe in Notfällen, Zeitnot oder Extremsituationen

Nachteile:

- „unmoderne“ Art des Umgangs miteinander
- eingeschränkte Erlebnismöglichkeit
- unangenehme Grundstimmung

Um einen autoritären Führungsstil anzuwenden, ist eine solide Fachkompetenz des Führenden notwendig.

Transparenter Führungsstil

Der transparente Führungsstil zeichnet sich vor allem durch eine Mitgestaltungsmöglichkeit der Teilnehmer aus. Entscheidungen werden angebahnt und nach Diskussion gemeinsam gefällt. Das Verhältnis des Führenden zur Gruppe ist partnerschaftlich. Werkzeuge wie Informationsaustausch, Stimmungsbilder und Feedbacks geben dem Führenden die Möglichkeit, die Führungstätigkeit mit der Gruppe gemeinsam zu leisten. Die Eigenständigkeit, Integrität der Teilnehmer

und damit auch der Erlebniswert steigen deutlich an. Konflikte können früh erkannt und in der Gruppe gelöst werden. Der hohen Motivation, den abnehmenden Selbstzweifeln und der angenehmen Gruppenatmosphäre stehen ein höherer Zeitaufwand für Entscheidungen und Abstriche in der Leistungsfähigkeit der Gruppe gegenüber. Um den modernen, transparenten Führungsstil anzuwenden, ist sehr gutes Fachwissen und ein hoher Grad an Kommunikations- und Kritikfähigkeit unerlässlich.

Entscheidungsfindung

Entscheidungsprozesse gehören zu jeder Art von Führungsalltag. Auch der Radtourenführer sieht sich monatlich mit neuen Entscheidungen konfrontiert. Als Grundsätze jedes Entscheidungsprozesses gelten Authentizität, Empathie, Transparenz und Wertschätzung gegenüber den Teilnehmern. Prinzipiell stehen u.a. folgende Entscheidungs-Instrumentarien zur Verfügung:

1. Die autoritäre Mitteilung einer Entscheidung wird wohl in Situationen Anwendung finden, in denen keine Zeit zu verlieren ist oder eine Gefahr droht.
2. Eine aus der Gruppe heraus entwickelte Entscheidung wird erreicht, wenn der Leiter sich aufgrund eines Stimmungsbildes oder der Sammlung von Einzelmeinungen ein Bild über die Gruppensituation macht, um anschließend seine Meinung zur Diskussion zu stellen. Die Entscheidung wird dadurch sehr stark von dem Leiter geprägt sein. Die Gruppe hat nur bedingt die Möglichkeit, frei zu entscheiden.
3. Eine echte Gruppenentscheidung kommt durch die Entscheidung der einzelnen Gruppenmitglieder zu Stande. Der Leiter stellt in diesem Fall die Entscheidung offen zur Diskussion.

Kommunikation

Kommunikation ist ein Prozess der Übermittlung und Vermittlung von Information, Ausdruck und Wahrnehmung von Zeichen aller Art. Verbal (Sprache, Tonfall, Stimmhöhe, Pause, Sprechtempo usw.), nonverbal (Schrift, Gesten, Körperhaltung, Kleidung, Umgang mit Raum und Zeit). Kommunikation ist Voraussetzung für Zusammenarbeit zum Zweck der Erreichung eines Sachzieles. Kommunikation begleitet uns jeden Tag überall hin — auch auf eine Radtour! Das Kommunikationsgeschick des Guides ist der Motor für das Ambiente auf Tour oder im Unterricht! Bei ungünstigem Ambiente, zwischenmenschlichen Problemen und

Krisensituationen sollte immer an die Möglichkeit gedacht werden, dass diese Fehlentwicklung mit Kommunikationsstörungen in Verbindung stehen kann. Eine offene, freundliche und wertfreie Kommunikation, die klar verstanden wird und keine Missverständnisse zulässt, ist ein wichtiger Baustein einer erfolgreichen Radtourenführung. Wie die Kommunikation in einer Gruppe transportiert wird, ist natürlich sehr stark von dem Persönlichkeitsbild des Leiters abhängig. Hier erzielt wohl derjenige den größten Erfolg, der für sich Authentizität, Wertschätzung und Respekt als Basis der Kommunikation gelegt hat.

Motivation

Unter Motivation wird vereinfacht der Antrieb des Handelns verstanden. Jeder Antrieb basiert auf ganz individuellen Motiven, die sich auf einer Rad-Tour wiederfinden können. Es ist u.a. die Aufgabe des Guides, optimale Anreize bzw. Herausforderungen für seine Gruppe zu schaffen. Diese können natürlich sehr unterschiedlich sein. Nicht selten unterscheiden sich z. B. Motive von Männern und Frauen erheblich. Aufmunterungen und Zuspruch erreichen nur ihre Wirkung, wenn langfristig auch eine innere Motivation zum Tragen kommt und sich Erfolgserlebnisse einstellen. Ist dies erreicht, verlieren verbale Zusprüche an Bedeutung und weichen einem inneren Ansporn. Beim Sport ist diese Rückkopplung wichtig. Hürden wie lange Anstiege können so gut gemeistert werden. Die Motivationsfähigkeit eines Guides ist ausschlaggebend für den Erfolg seiner Veranstaltung. Neben persönlichen Eigenschaften wie Charakter, Auftreten, Fachwissen usw. ist auch ein Kenntnis über die Zusammenhänge von Motivation, Emotion und Kommunikation für einen guten Guide eine sinnvolle Wissenserweiterung. Für die Durchführung von Touren ist ein Grundwissen über Motivationsarten und unterschiedliche Motive hilfreich. Motivation sollte stets glaubhaft und ehrlich erfolgen und nie den negativen Beigeschmack von Oberflächlichkeit und flacher Animation hervorrufen.

„Das Einzige, auf das es beim Bergsteigen an-kommt ist das Erlebnis!“ Dieses Zitat der Bergführerlegende Andre Heck Maier zeigt die Bedeutung des persönlichen Erlebnisses sehr gut auf. Gerade bei Rad-Touren können Erlebnisse vielfältig auftreten. Diese zu erkennen und dementsprechend zu fördern, ist die hohe Kunst des Guidings. Verdeutlicht sich der Guide, welche Motive für einzelne Teilnehmer zutreffen, ist es ihm möglich, von außen bestärkend einzuwirken. Diese

Art der Motivation ist weit effektiver als flache verbale Anfeuerungen: „Gleich geschafft!“, „Toll gefahren!“ usw.

Natur erleben

Viele Menschen nutzen das Rad, um sich in der Natur zu bewegen. Es dient oft als Verkehrsmittel und nicht als Selbstzweck. Die Möglichkeit, an nur einem Tag von A nach B zu kommen ist für diese Radtourenfahrer ein wichtiges Motiv. Die großartigen Kleinigkeiten am Wegesrand und die landschaftlichen Eindrücke spielen eine große Rolle.

Gruppen erleben

Andere Radfahrer nennen das Gruppenerlebnis als wichtiges Motiv. Gemeinsam Spaß haben und zusammen Herausforderungen bewältigen! Hier steht das sozial-emotionale Gefüge im Vordergrund.

Emotion

Eine Aufgabe eines Guides ist es, positive Erlebnisse unter optimierten Sicherheitsrahmenbedingungen zu ermöglichen. Nicht zu bewältigende oder zu stark risikobehaftete Herausforderungen werden in der Regel ausgeklammert. Ein angepasstes Risikomanagement beim Führen von Rad-Gruppen fängt bereits mit dem banalen 7-Punkte-Check an und endet mit Entscheidungen über spontane Fahrstreckenänderungen. Emotionen sind allgegenwärtig und weder vorhersehbar noch komplett einschätzbar. Positive Emotionen wie Freude, Stolz, Erfolg, Glück, usw. sollen auch bei Rad-Touren ihren Platz finden. Die direkt damit verbundenen negativen Emotionen wie Frust, Zweifel, Trauer usw. muss gerade der Leitende bei der Einschätzung seiner Teilnehmer ständig im Hinterkopf haben. Wie stark individuelle Emotionen die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, ist schwer messbar. Fest steht, dass beide Extreme für den Guide Warnsignale sind, die er bei der Einschätzung weiterer Etappen nicht außer Acht lassen darf.

Notfallmanagement

Wie soll sich der Radtourenführer in einem Notfall verhalten:

1. Ruhige Einschätzung der Situation hat stets Priorität.
2. Klare und strukturierte Organisation der entsprechenden Maßnahmen wählen. Bei Unfällen: Sofortmaßnahmen am Unfallort durchführen und Einleitung der Rettungskette.
3. Eine Betreuung aller Beteiligten muss gewährleistet sein.

4. Der unmittelbaren Informationspflicht gegenüber der eigenen Gruppe, Rettungskräften sowie beteiligten Dritten wie z.B. der ausrichtenden NF-Sektion(wenn erforderlich) ist nachzukommen.
5. Bei Rettungseinsätzen werden Informationen ausschließlich vom offiziellen Einsatzleiter an die Öffentlichkeit gegeben. Ein Verweis auf den Einsatzleiter ist für die Informationspflicht des Guides vor Ort vorerst ausreichend.

Erste Hilfe und Verhalten am Unfallort sind essenzielle Kenntnisse für Gruppenleiter, die regelmäßig aufgefrischt werden müssen.

An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Radtourenführer zusätzlich zu dieser Ausbildung einen entsprechenden Erste-Hilfe Kurs absolvieren sollen!

Anforderungen an einen Guide

Der führungstechnische „Werkzeugkasten“ für Radtourenführer setzt sich im Wesentlichen aus folgenden variabel einsetzbaren Maßnahmen zusammen:

Position

Die Position des Guides innerhalb der fahrenden Gruppe ist ein entscheidendes Werkzeug der Tourenführung. Soll die Belastung gesteuert, das Abfahrtstempo reguliert werden oder muss sich der Guide in unbekanntem Terrain orientieren, so sollte er an erster Stelle fahren. Ist keines der genannten Ziele notwendig, so kann der Guide sich variabel in der Gruppe aufhalten, um sich ein Bild über die Mitfahrer zu machen oder persönliche Kontakte zu knüpfen.

Abstand

Die Regelung des Abstandes innerhalb der Gruppe hat massive Auswirkungen auf das Risiko, mit der sich die Radfahrer in der Natur bewegen. Grundsätzlich gilt, dass jedes einzelne Gruppenmitglied ausreichend Entfernung zum Voranfahrenden hält, um zu jedem Moment auf Bremsmanöver oder Stürze reagieren zu können. Auffahrunfälle bei Radtouren sind zurückzuführen auf Unachtsamkeit und fehlende Organisation.

Handzeichen

Bei Gruppen haben sich Handzeichen bewährt. Somit kann der/die Hintermann/-frau rechtzeitig auf Hindernisse aufmerksam gemacht werden. Es ist leider so, dass im Alter die Reaktionsschnelligkeit sinkt

und somit bei einem Hindernis oft nicht schnell genug reagiert werden kann. Handzeichen können viele Unfälle vermeiden.

Folgende Handzeichen sind in der Praxis Sinnvoll:

Platz für eigene Notizen:



Reihenfolge

Die Reihenfolge, wie sich Gruppenmitglieder während einer Auf- oder Abfahrt eingliedern, ist meist gleich und beruht auf physischen oder mentalen Einschätzungen. Diese „natürliche“ Reihenfolge muss allerdings nicht immer die optimale Reihenfolge sein. Wird die Reihenfolge als führungstechnische Maßnahme benutzt, sollte zunächst das Ziel dieser Maßnahme klar sein. Dies kann u.a. sein:

- Erhöhung des Fahrflusses. Hier bietet sich eine Positionierung nach Fahrkönnen an, mit den starken Radfahrern vorne.
- Minimierung des Restrisikos: Hier bieten sich Kleingruppen an, die von einem stärkeren Fahrer angeführt werden.
- Abbau von stressigen „Jagdsituationen“: Hier bietet sich an, gemütlichere Fahrer eher im hinteren Bereich der Gruppe einzuteilen und „Drängler“ weiter nach vorne zu nehmen.
- Förderung des Gruppengefüges: Hier bietet sich an, Kleingruppen oder Zweierteams zu bilden, die bisher wenig Kontakt haben.

- Eine Gruppe ist so stark wie ihr schwächstes Glied: Hier bietet sich an, dass der/die Langsamste vorne fahren.

Tempo

Das vom Radtourenführer gewählte Tempo ist der wichtigste Faktor für Belastungssteuerung und Risikomanagement. Grundsätzlich erfolgt mit jeder Gruppe ein gemütlicher Start in die Tour. Erst nach einer Aufwärmphase kann das Tempo dem Leistungsstand der Gruppe angepasst werden. Das Ziel ist eine gleichbleibende Kreislaufbelastung für jeden einzelnen Teilnehmer. Rythmuswechsel, die durch wechselnde Steigungswinkel verursacht werden, müssen mit einer entsprechenden Tempoverringerung entschärft werden. Ausschlaggebend ist hierfür natürlich die Leistungsfähigkeit der konditionell schwächeren Gruppenmitglieder. Bei Abfahrten ist das Tempo der Gefährlichkeit anzupassen. Ziel der Tempogestaltung bergab ist eine spannende, aber stressfreie Abfahrt mit Sicherheitsreserven für jeden Teilnehmer. Die Tempowahl ist außerdem abhängig von äußeren Bedingungen wie z.B. dem Wetter.

Schließender

Der/die „Letzte“ sollte über ausreichend Reserven und entsprechende Notfallausrüstung verfügt. Das Einsetzen eines Schließenden erhöht bei richtiger Anwendung den Fahrfluss ungemein, denn solange der/die „Letzte“ beim Blick nach Hinten noch zu erkennen ist, ist alles in Ordnung.

Hintermann-Methode

Um kein Gruppenmitglied zu verlieren ist es nötig, dass jeder Einzelne in der Gruppe auf seinen folgenden Partner achtet. Treten Defekte oder Stürze auf, so bekommt dies der Vordermann zeitversetzt mit und bleibt entsprechend stehen. Dieser Effekt verstärkt sich, bis die Informationskette auch im vorderen Gruppenbereich ankommt. Ein Fahren in Sichtweite ist hierfür nötig.

Ziehharmonika-Methode

Eine bewusste Reduktion des Tempos an geeigneten Stellen im Zusammenspiel mit einer formulierten Abstandsregelung führt dazu, dass eine weit auseinandergezogene Radtouren-Gruppe immer wieder auf Sichtweite zusammenkommen kann. Dieser rollende Effekt erhöht den Fahrfluss und vermeidet unnötige Standpausen erheblich.

Gefahrenhinweise

Die verbale Information des Radtourenführers über offensichtliche oder verdeckte Gefahren ist selbstverständlich und gehört zu jeder Führungstätigkeit. Hinweise zu objektiven Gefahren wie gefährliche Kreuzungen, Schranken, nasse oder vereiste Passagen oder Absturzgelände sind obligatorisch in jeder Radtouren-Gruppe. Hinweise wie „Vorsicht Fußgänger“ oder „Achtung Auto“ auf einer Straße sind meist überflüssig und langfristig sogar kontraproduktiv.

Ein allgemeiner Appell an die Achtsamkeit: „Denkt daran: Hier sind auch Fußgänger unterwegs!“ oder „Denkt daran: Hier fahren auch Autos!“ ist effektiver.

Organisation

Unter Organisation einer geführten Radtour fällt eine Vielzahl von Aspekten, die in ihrer Summe das Gelingen einer Tour durchaus prägen. Die schönste Landschaft und die beste Gruppe können nichts daran ändern, wenn alles weitere drum herum ins Chaos abgleitet. Die beste Organisation läuft unterschwellig und wirkt nie zwanghaft oder aufgesetzt. Im Idealfall wird sie als natürlich und zweckgebunden empfunden und lässt individuelle Freiheiten.

Vorab und auf Tour

Bei der Organisation ist in „Vorab“- Organisation und „Auf-Tour“- Organisation zu unterscheiden. Unter den Begriff der übergeordneten Organisation fallen alle allgemeinen Aspekte wie Ausschreibung, Ausrüstungsliste, Anfahrtsskizze, Treffpunkt, Reservationen, Transport usw. Diese Aspekte werden hier vorausgesetzt und nicht weiter erläutert. Unter Organisation „Auf Tour“ fallen hingegen die Aspekte, die für die Tourendurchführung wichtig sind. Hierzu zählen allgemeines Regelwerk, Ansagen, Aufstellungsformen, Treff- und Haltepunkte und Pausengestaltung. Eine gute Organisation ist stets präsent, ohne ständig registriert zu werden. Sie ist der Grundstein für alle weiteren Aufgabenfelder, die der Guide zu bewältigen hat. Die Gratwanderung zwischen größtmöglicher Freiheit der TeilnehmerInnen und strikter Reglementierung ist eine schwierige Aufgabe, die sich mit den wechselnden Situationen auch in ständigem Wandel befindet.

Führen im Straßenverkehr

Das Fahren mit einer Radsportgruppe im Straßenverkehr ist nicht zu unterschätzen.

Voraussetzung für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ist die Befolgung der Straßenverkehrsordnung des jeweiligen Landes und eine erhöhte Aufmerksamkeit. Die Position des Führenden ist an der Gruppenspitze. Die Organisation ist so zu wählen, dass weder die Gruppe noch Dritte gefährdet werden. Die Abstände werden so gewählt, dass andere Verkehrsteilnehmer die Gruppe schnell und übersichtlich überholen können oder sie alternativ genügend Platz zum Einscheren zwischen zwei oder drei eingeteilten Kleingruppen haben. Das Fahren in Zweier-Reihe ist unvorteilhaft und sollte auf übersichtliche und wenig befahrene Nebenstraßen reduziert werden. Der Führungsstil wird eher strikt und autoritär und von eindeutigen Anweisungen geprägt sein. Die Aufmerksamkeit von Leiter und Teilnehmern ist im Straßenverkehr extrem gefragt. Ein aktives Eingreifen in den Straßenverkehr ist Gruppenleitern nicht möglich, egal wie lange die Wartezeit an der Straßenseite auch ist. Es ist nicht möglich den Verkehr anzuhalten! In sämtlichen Situationen des Straßenverkehrs ist eigenverantwortliches und achtsames Verhalten der Gruppe einzufordern. Das oft beobachtete „Frei“ bei Straßeneinfahrten oder Straßenüberquerungen ist nicht empfehlenswert. Ob eine Straße frei ist oder nicht, sollte schon derjenige selbst entscheiden, der sie betritt oder befährt. Der Radtourenführer sollte die Gruppe ausdrücklich auf die Eigenverantwortung hinweisen.

Das Führen von längeren Anstiegen verlangt engagierten Gruppenleitern einiges ab. Die Position des Führenden wird stark variieren. Er wird sowohl an der Spitze als auch am Ende der Gruppe zu finden sein, um mit jedem Teilnehmer Kontakt aufnehmen zu können. Das Bergauffahren bietet Guides die Chance, sich einen direkten Überblick über einzelne Gruppenmitglieder zu machen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Die Organisation kann frei gewählt werden und dient in der Regel der Motivation der Teilnehmer. Hiermit wird die Kommunikation gefördert und das richtige Tempo für die Gruppe stellt sich meist automatisch ein. Allerdings ist es unabdingbar, die Teilnehmer auf möglichen Gegenverkehr aufmerksam zu machen.

Die allzu oft verwendete Floskel „... jeder fährt bitte sein Tempo, der Weg ist ja klar, treffen wir uns dann oben wieder“ hat nur zeitweise Berechtigung, kann aber im Rahmen von Variationen durchaus verwendet werden. Als alleinige Führungsmaßnahme über längere Etappen hinweg ist diese Anweisung nicht ausreichend. Der Führungsstil/-ton ist entspannt freundlich und trägt damit zur Motivation bei.

Führen bei Abfahrten

Auch vermeintlich leichte Abfahrten fordern die ganze Aufmerksamkeit des Führenden. Die Position des Führenden ist fast immer an erster Position. Nur so kann er Einfluss auf die Geschwindigkeit der Gruppe nehmen und vor unvorhergesehenen oder versteckten Gefahren warnen. Bei der Organisation ist auf die Einteilung eines Schließenden zu achten, der entsprechende Ausrüstung für Pannen sowie Erste Hilfe mit sich führt. Die Abstände werden der Geschwindigkeit und dem Untergrund angepasst. Jeder Teilnehmer hat genug Abstand zu seinem Vordermann zu lassen, damit ein plötzliches Anhalten ohne Gefährdung von sich selbst oder anderen Gruppenmitgliedern gewährleistet ist. Durch Einbau von Ziehharmonika-Effekten (wobei das Abfahrtstempo an Gegenanstiegen oder Flachstücken bewusst gedrosselt wird ohne anzuhalten) kann sich der Führende immer wieder einen Überblick über die gesamte Gruppe machen. Je größer die Intervalle dieser Zusammenkünfte gestaltet werden, je größer ist auch die Gefahr für den Guide im Falle eines Defektes oder Sturzes eine größere Strecke wieder bergauf fahren zu müssen. Auf langen Abfahrten müssen kurze angemessene Standpausen eingelegt werden um Bremssystem und Fahrer die nötige Erholung zu geben.

»Nobody is perfect«

Das Führen von Radgruppen stellt eine Vielzahl von Anforderungen an das Profil eines Guides. Dementsprechend ist es nahezu unmöglich, all diesen Anforderungen als Spezialist in einer Person zu 100 Prozent gerecht zu werden. Eine Grundkenntnis der angesprochenen Aspekte ist für die erfolgreiche Durchführung von geführten Touren wichtig. Ein überdurchschnittliches Organisationstalent, solides Praxiswissen und die Fähigkeit, sich in die Teilnehmer hineinversetzen zu können, ist hingegen für den Erfolg einer Veranstaltung unabdingbar. Guiding impliziert gewisse Pflichten und damit verbundene Verantwortung. Dennoch gilt aber: Führen ist nicht die komplette Übernahme jeglicher Verantwortung! Das Ziel ist eigenverantwortliches Handeln und individuelle Erlebnisse unter fachkundiger Anleitung in einem risiko-optimierten Rahmen zu ermöglichen! Diesen Rahmen situativ richtig abzustecken, obliegt der Verantwortung des Guides. Ein eigenverantwortliches Handeln jedes einzelnen Erwachsenen bleibt davon aber unberührt.

5. Techniktraining - Praktische Übungen mit dem Rad

Koordination und Gleichgewicht können mit dem Rad (eventuell vor einer Tour) mit einfachen Übungen trainiert werden.

Vor dem Techniktraining ca. 10min aufwärmen! Wobei schon beim Aufwärmen der koordinative Aspekt integriert werden kann.

Aufwärmspiele mit dem Rad

Für die folgenden Übungen eignet sich bei trockenem Wetter ein Rasenspielfeld besonders gut. Teerplätze sind nur bedingt geeignet (große Verletzungsgefahr bei Stürzen).

Ballwanderung

Jeder Teilnehmer merkt sich eine Person. Während dem Fahren in einem abgestecktem Bereich sollen die Teilnehmer den Ball weitergeben.

Hand in Hand

Zu zweit nebeneinander fahren und einander die Hand geben

Weg durch den Wald suchen

Die Teilnehmer suchen einen Weg mit dem Bike durch einen Hütchen(Pylone)-Wald.

Pilze pflücken

Wer kann vom Fahrrad Gegenstände (Pylone gross, Pylone klein, Softbälle, Tennisbälle) von einer Bank/Tisch aufheben und wieder setzen ohne abzustehen?

Geschicklichkeitsweltmeister

Wer kann am längsten am Ort stehen?

Wer braucht am meisten Zeit für die Strecke von einer zur nächsten Linie?

Techniktraining für mehr Sicherheit - 1.Schritt

Platz für eigene Notizen:

Rad schieben:

Eigene Ideen:

Techniktraining für mehr Sicherheit - 2.Schritt

Gewöhnen an das Bike



mit leichten koordinativen Übungen

Tretrollern mit beiden Händen am Lenker



Tretrollern mit 1 Hand am Lenker



•Variationen

Linke Hand
Rechte Hand
Linkes Pedal
Rechtes Pedal

Tetrollern mit Kreuzgriff

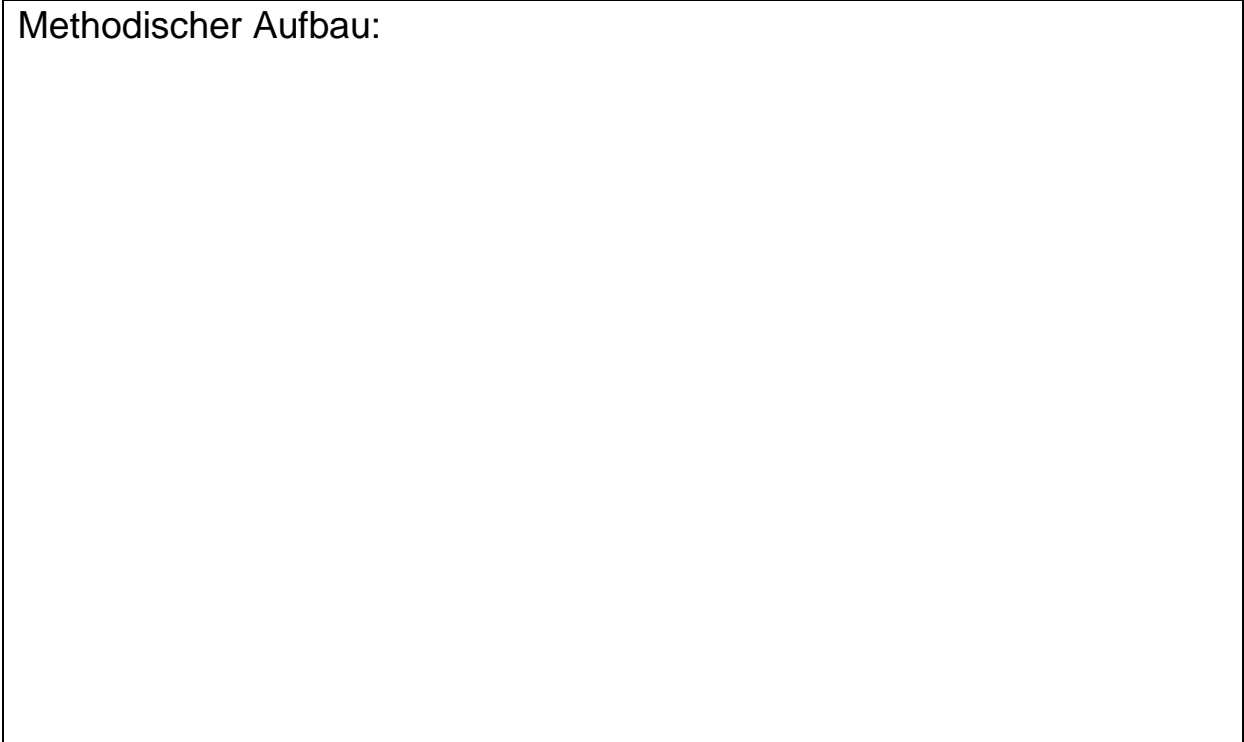
Nur für Fortgeschrittene!



Bremstechnik:

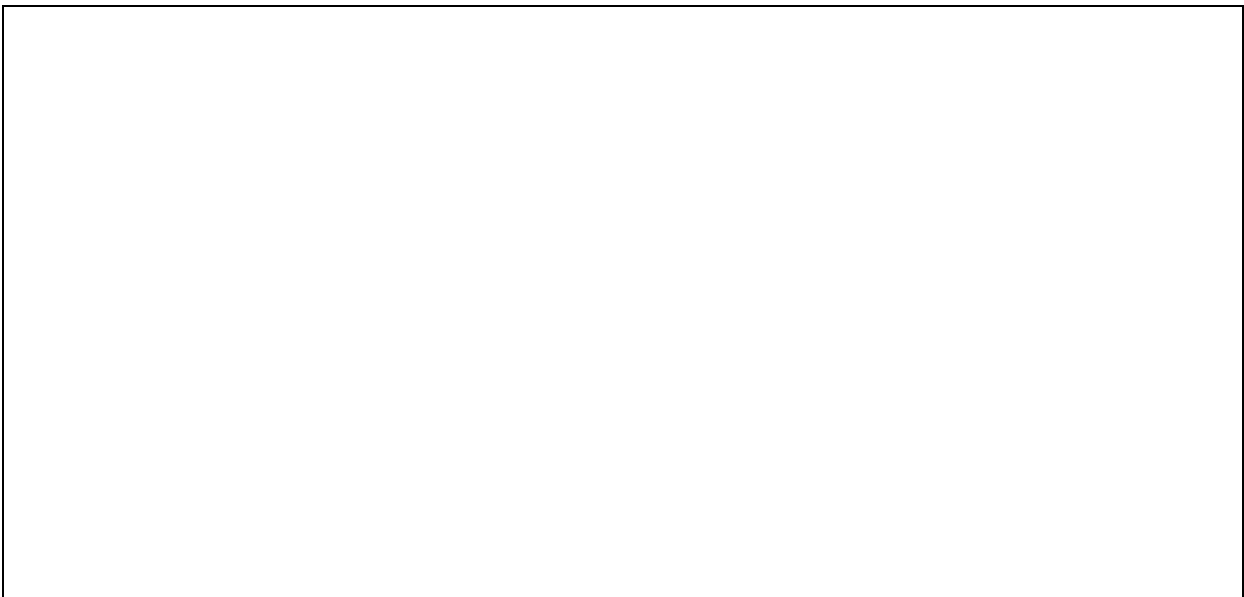
Platz für eigene Notizen:

Methodischer Aufbau:



Blicktechnik

Platz für eigene Notizen:



Gewöhnen an die gute Bremswirkung der Vorderbremse



Vorderbremse sanft ziehen und Schwerpunkt nach hinten verlagern. Bei sicherem Gefühl langsam die Geschwindigkeit steigern.

Zielbremsung mit beiden Bremsen im richtigen Verhältnis



je nach Untergrund:

70:30 bei _____

60:40 bei _____

50:50 bei _____

6. Ausgleichstraining

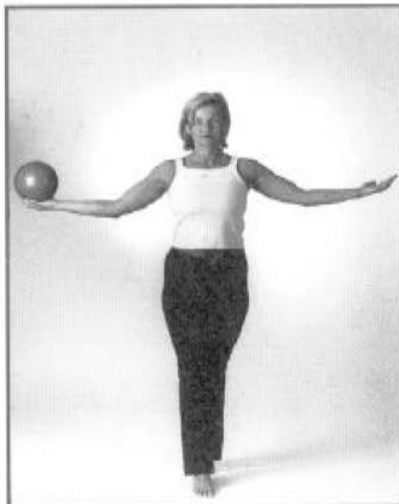
Übungsbeispiele Koordinatives Training:



ÜBUNGEN AUF STABILER UNTERLAGE

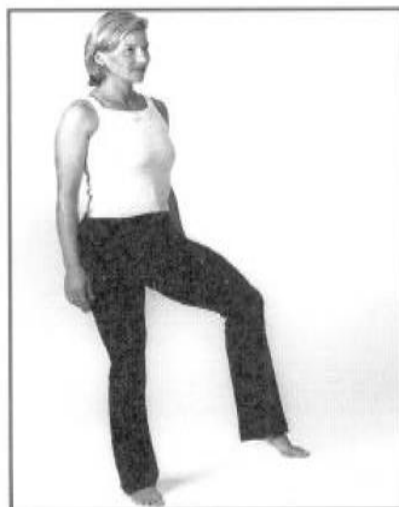
Übung 1

Stellen Sie sich beckenbreit hin und verlagern Sie Ihren Körper mehrmals nach vorne und hinten, rechts und links, diagonal und beschreiben Sie mit Ihrem Körper Kreise. Kommen Sie vor jedem Richtungswechsel wieder ins Lot.



Übung 2

Stellen Sie sich auf eine imaginäre Linie und übergeben Sie den Ball von einer Hand zur anderen, entweder über vorne oder über dem Kopf.



Übung 3

Stellen Sie sich auf ein Bein und versuchen Sie, das Gleichgewicht zu halten.

Variante: Schließen Sie dabei die Augen.

Übung 4

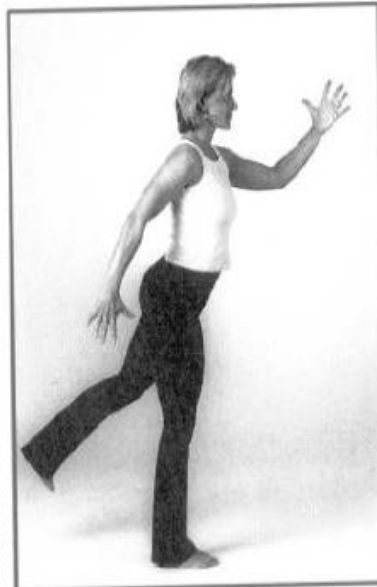
Stellen Sie sich auf ein Bein und versuchen Sie, das Gleichgewicht zu halten, dabei drehen Sie langsam Ihren Kopf nach rechts und links.

Variante: Sie drehen Ihren Kopf nach rechts, schauen dabei nach unten und wandern mit den Augen diagonal nach oben.



Übung 5

Einbeinstand. Bewegen Sie das Spielbein locker vorwärts und rückwärts und schwingen dabei die Arme.



Diverse Unterlagen und Zusatzgeräte machen das propriozeptive Training interessanter und anspruchsvoller.



Platz für eigene Notizen:



ÜBUNGEN AUF INSTABILER UNTERLAGE

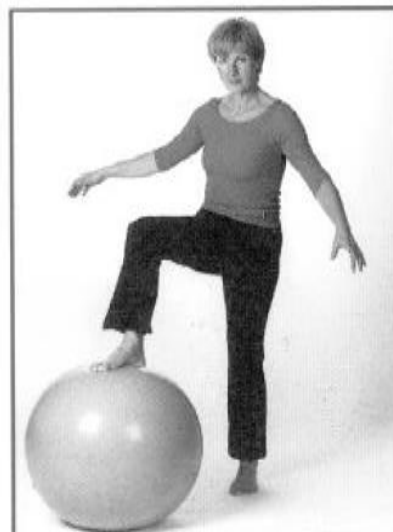
Übung 18

Stand auf instabiler Unterstüztungsfläche. Versuchen Sie, die Balance mit offenen oder geschlossenen Augen zu halten.



Übung 19

Einbeinstand auf einer zusammengerollten Matte. Strecken Sie das Spielbein nach hinten und ziehen Sie Ihre Arme nach vorne oben.



Übung 20

Einbeinstand. Bewegen Sie mit dem Spielbein den Pezzi ball in verschiedene Richtungen.

Variante: Üben Sie mit dem Fuß Druck gegen den Pezzi ball aus.



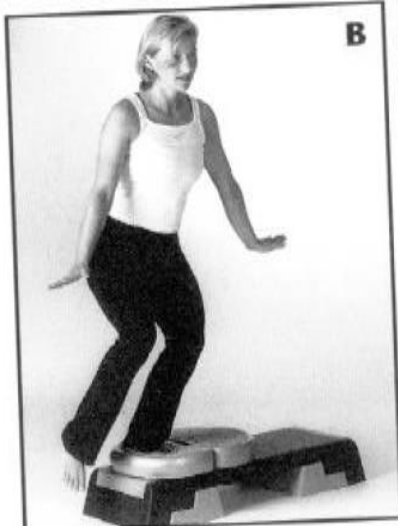
Übung 23

Beidbeiniger Stand auf dem Aero-Step. Führen Sie kleine Kniebeugen mit gestrecktem Rücken aus.



Übung 24

Im Stand auf einer erhöhten Unterlage, die labil gepolstert ist (z.B. Aero-Step). Positionieren Sie Ihr linkes Bein seitlich auf dem Step und führen Sie kleine Kniebeugen (bis max. 80°) aus.



Dehnprogramm:

Vor dem Training 10min aufwärmen! Jede Dehnposition 20- 30sek. halten.

Übung 1: Wadenmuskulatur – oberflächlicher Anteil

- Ferse des hinteren Beines auf den Boden drücken
- Körper gleichmäßig nach vorne neigen

Beachten: Beide Füße parallel, Fußspitzen zeigen gerade nach vorne

Eigene Notizen: _____



Übung 2: Wadenmuskulatur - tiefer Anteil

- Ferse des hinteren, leicht gebeugtem Beines auf den Boden drücken
- Körper gleichmäßig nach vorne neigen

Eigene Notizen: _____

Übung 3: vordere Oberschenkelmuskulatur

- Becken aufrichten und nach vorne schieben
- Oberschenkel sanft nach hinten/oben ziehen

Eigene Notizen: _____





Übung 4: hintere Oberschenkelmuskulatur

- Becken nach vorne kippen
- Oberkörper gerade nach vorne neigen

Beachten: Bein nicht zu hoch abstützen.

Eigene Notizen: _____

Übung 5: Hüftbeuger

- Becken nach hinten kippen
- Aus der Hüfte heraus Oberkörper noch vorne, unten senken



Eigene Notizen: _____



Übung 6: Gesäßmuskulatur

- Becken nach vorne kippen
- Oberkörper gerade nach vorne neigen
- Knie leicht nach unten drücken

Eigene Notizen: _____

Übung 7: Adduktoren

- Knie vorsichtig Richtung Boden senken

Beachten: Oberkörper aufrichten.

Eigene Notizen: _____



Übung 8: Brustmuskulatur

- Gleichseitiges Bein macht einen Schritt nach vorne
- Oberkörper leicht vom Arm wegdrehen

Beachten: Abstützen auf Kopfhöhe oder etwas höher, Schulter nicht nach vorne/innen drehen.

Eigene Notizen: _____

Übung 9: Hals- und Nackenmuskulatur, seitlich

- Kopf zur Seite neigen, Ohr zeigt Richtung Schulter
- Gegenarm zieht leicht nach unten

Beachten: Blick/ Kopf nach vorne.

Eigene Notizen: _____





Übung 10: Hals- und Nackenmuskulatur hinten

- Kinn zum Brustbein ziehen
- Eventuell Hände auf den Hinterkopf legen und damit den Zug verstärken

Eigene Notizen: _____

Platz für eigene Notizen Theorie & Hintergrundwissen: