

# NATURFREUNDE AKADEMIE

Kurse, Aus- und Weiterbildungen

## Radtouren-Guide (Modul 1 u. 2)



## **Inhaltsverzeichnis:**

1. 9-Punkte Kontrollcheck
2. Materialkunde – Ausrüstung, Bike-Einstellungen
3. Straßen-Verkehrsordnung (StVO)
4. Verhalten im Straßenverkehr, Gruppenfahren, Handzeichen
5. Radfahrtechnik
6. Kartenkunde / Orientierung (im Gelände)
7. Wetterkunde
8. Tourenplanung
  - 8.1. analog (Karte / Kompass / Planzeiger)
  - 8.2. digital (PC / Smartphone / GPS-Gerät)
9. Ausschreibung und Präsentation einer Tour
10. Führen und Leiten von Radgruppen
11. Krisen-/Notfallmanagement
12. Koordinatives Training u. Ausgleichstraining

# 1. 9-Punkte Kontrollcheck

## 1) Bremsen

- Bremsbeläge & Bremsscheiben → Mindestdicke
- Bremsleitungen → Beschädigungen

## 2) Schnellspanner / Steckachsen

- nicht nach vorne ausgerichtet
- fester Sitz

## 3) Reifen

- Beschädigungen (Schnitte, Risse) in Lauffläche und Seitenwand
- passender Luftdruck (bezogen auf individuelles Systemgewicht)

## 4) Dämpfungselemente

- passender Luftdruck

## 5) Cockpit (Lenker und alle Anbauten)

- Brems- & Schaltungshebel
- Vorbau (Verdrehung Vorderrad <-> Lenker)
- Barends
- Sitz der Gabel im Gabelrohr (darf kein Spiel haben)

## 6) Sattel / Sattelstütze

- fester Sitz
- Dropper Post → Funktion (Luftdruck)

## 7) Kurbel / Pedale

- fester Sitz
- Auslösekraft der Klickpedale

## 8) Vorder- / Rücklicht

- Funktion prüfen (bei Wetterumschwung wichtig!)

## 9) Helm / Brille / Handschuhe / Schuhe

- Helmrand (1-fingerbreit oberhalb Augenbrauen)
- seitliche Helmriemen (knapp unterhalb Ohrläppchen)
- Kinnriemen (1-fingerbreit locker, soll beim Sprechen spannen)
- helles Brillenglas (speziell im Gelände - Vorteil bei Licht/Schattenwechsel)
- Lang- / Kurzfinger-Handschuhe
- Schuhbänder (speziell auf der Seite des Kettenblattes)
- Cleats

## 2. Materialkunde – Ausrüstung, Bike-Einstellungen

### Fahrrad-/Bike – Typen

- Tourenrad
- Trekkingrad
- All-Mountain Bike

Bei allen Rad-Typen gibt es entsprechende Anbauten zum Gepäcktransport



## Grundsätzliche Ausrüstung

- Rucksack (= Protektor)
- Fahrradbrille (helle Gläser)
- Fahrradhandschuhe (kurz / lang)
- Trinkflasche
- Fahrradhelm
- Lichter (fix bzw. abnehmbar)

Helmrand – 1-fingerbreit oberhalb Augenbrauen

Kinnriemen – 1-fingerbreit locker, soll beim Sprechen spannen



## Speziell Ausrüstung

- Radschuhe
- Radhose / -unterhose (Funktionsmaterial)
- Ärmlinge, Knielinge, Beinlinge
- Minipumpe, Ersatzschlauch, Pickzeug
- Kleines Reparaturset (Reifenheber, Minitool mit Zange)
- Handy / Smartphone (aufgeladen), Powerbank
- Regenjacke/-hose (wasserdicht), Radhandschuhe (lang)
- Sonnenschutz (Creme, Lippenstift)
- Erste-Hilfe-Set
- Lichtset (LED)

## Einstellungen

- **Sattel – vertikal**



Ferse am Pedal  
Bein locker durchgestreckt

- **Sattel – horizontal**



ca. 2 cm hinter Kniescheibe  
lotrecht zur Pedalachse

Sattel zu hoch – Belastung von LWS und Becken



- **Brems- / Schaltungshebel, Griffe**  
nach unten geneigt - dass Unterarm und Handrücken eine Gerade bilden



- **Reifenluftdruck**



hoher Reifen-Luftdruck = geringe (Kurven-)Sicherheit, längerer Bremsweg und wenig Fahrkomfort

### 3. Straßen-Verkehrsordnung (StVO)

#### Persönliche Voraussetzungen (Radfahrer\*innen)

- **Alkohollimit:** 0,8 Promille (Österreich) – 0,5 Promille (Kfz)
- **Kinder** dürfen nur unter Aufsicht einer Begleitperson (mind. 16 Jahre) Rad fahren
- **Alleinfahren:** ab 12. Geburtstag bzw. mit Radfahrausweis ab dem 10. Lebensjahr

#### Rechtsfahr-Gebot

- auf allen Straßen, Wegen, Forststraßen, speziell vor uneinsehbaren Kurven
- abhängig von der Straßenbreite – auf „halbe Sicht“ fahren

#### Wo darf / muss gefahren werden?

Folgende Verkehrsflächen können bzw. müssen mit Fahrrädern befahren werden:

- **Radfahranlagen / Radwege**



ohne <- Benutzungspflicht -> mit

- **Fahrbahn** – wenn keine Radfahranlage vorhanden ist und für Trainingsfahrten mit Rennrädern

**Einbahn** (- Gegenrichtung nur mit gesonderter Beschilderung)



**Radfahranlagen (-wege)** dürfen **nicht befahren** werden, wenn -

- Fahrrad mit Anhänger (breiter 100 cm)
- mehrspuriges Fahrrad (breiter 100 cm)
- S-Pedelec (*tretabhängig* – keine Begrenzung 25 km/h, Anmeldepflicht)
- E-Bike (*tretunabhängig* – keine Begrenzung 25 km/h, Anmeldepflicht)

**Radfahrstreifen**



darf von Kfz nicht befahren werden

**Mehrzweckstreifen**



Kfz - nur bei Gegenverkehr befahren erlaubt

getrennt

**Radfahrüberfahrt**

kombiniert



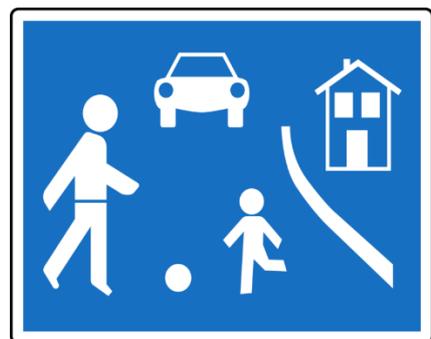
**Begegnungszone**  
Schrittgeschwindigkeit  
für Kfz – max. 20 km/h



**Fußgängerzone**  
mit gesonderter  
Beschilderung



**Wohnstraße**  
auch ohne Beschilderung  
(Schrittgeschwindigkeit)



**Definition E-Fahrrad:**

*Die Bezeichnung „E-Bike“ hat sich für alle E-Motorunterstützten Zwei-/Fahrräder etabliert.*

*Gesetzlich gelten aber nur „Pedelec“ als Fahrrad!*

Pedelec - trittabhängig, Begrenzung 25 km/h, max. 250 W = Fahrrad

S-Pedelec - trittabhängig, max. 45 km/h, bis 4.000 W = Kraffrad (Moped)  
Helm-, Führerschein-, Zulassungspflicht, nicht auf Radwegen

E-Bike - trittunabhängig, < 45 km/h  
(„Gasgriff-Steuerung“) = Kleinkraftfahrzeug  
Helm-, Führerschein-, Zulassungspflicht, nicht auf Radwegen

***Die aktuellen Regeln für das Radfahren auf den einschlägigen Internet-Seiten laufend abfragen!***

***BM (Verkehr), VCÖ, ÖAMTC, ...***

***aktuell – 33. StVO-Novelle (1.10.2022)***

z.B.

<https://www.oeamtc.at/thema/fahrrad/17-haeufige-rechtsirrtuemer-rund-ums-radfahren-25961563>

**Unfallstatistik 2023** (Quelle: Statistik Austria)

**Radfahrurfälle: 9.574 Verletzte  
42 Tote**

***Als Radfahrer\*in soll man immer vorausschauend und defensiv fahren!***

***Der Kontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern bzw. Tieren oder Gegenständen geht selten gut aus!***

## 4. Verhalten im Straßenverkehr, Gruppenfahren, Handzeichen

- Vorbeifahren an parkenden Kfz mit einem Mindestabstand von 1,2 m
- Schauen, ob jemand im Kfz sitzt → **dooring!**
- Nicht zu weit am Straßenrand fahren → platzbestimmend!
- Bei Straßen mit Kfz-Verkehr → 2er- od. 3er-Gruppen (Abstand 1½ Buslängen)
- Sicherheitsabstand einhalten – versetzt hintereinander fahren
- Bremsbereit fahren
- Hand-/Warnzeichen geben (allgemein / Hindernisse)
- Handzeichen in der Gruppe weitergeben



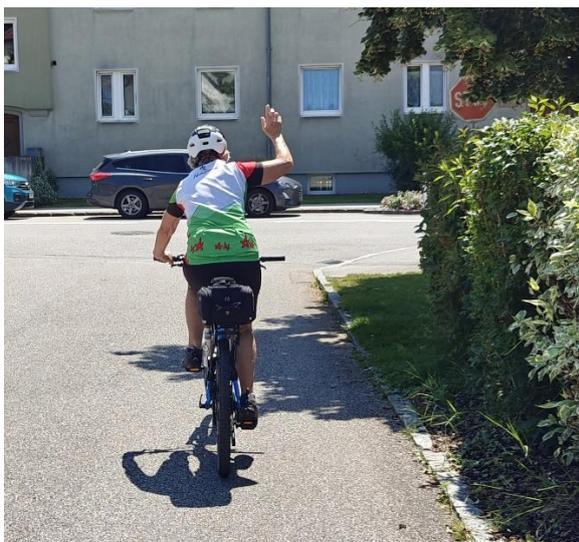
Abbiegen rechts



Abbiegen links (Schulterblick)



Ausweichen links / rechts



Achtung (allgemeine Gefahr)



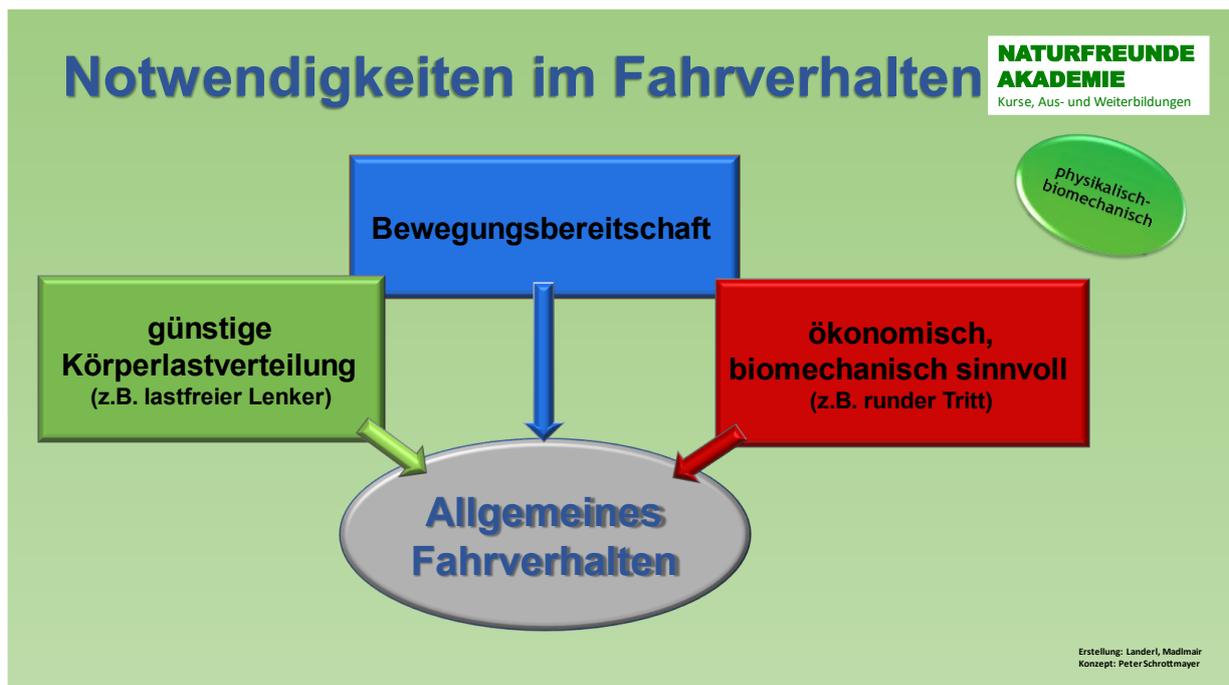
Hindernis links / rechts

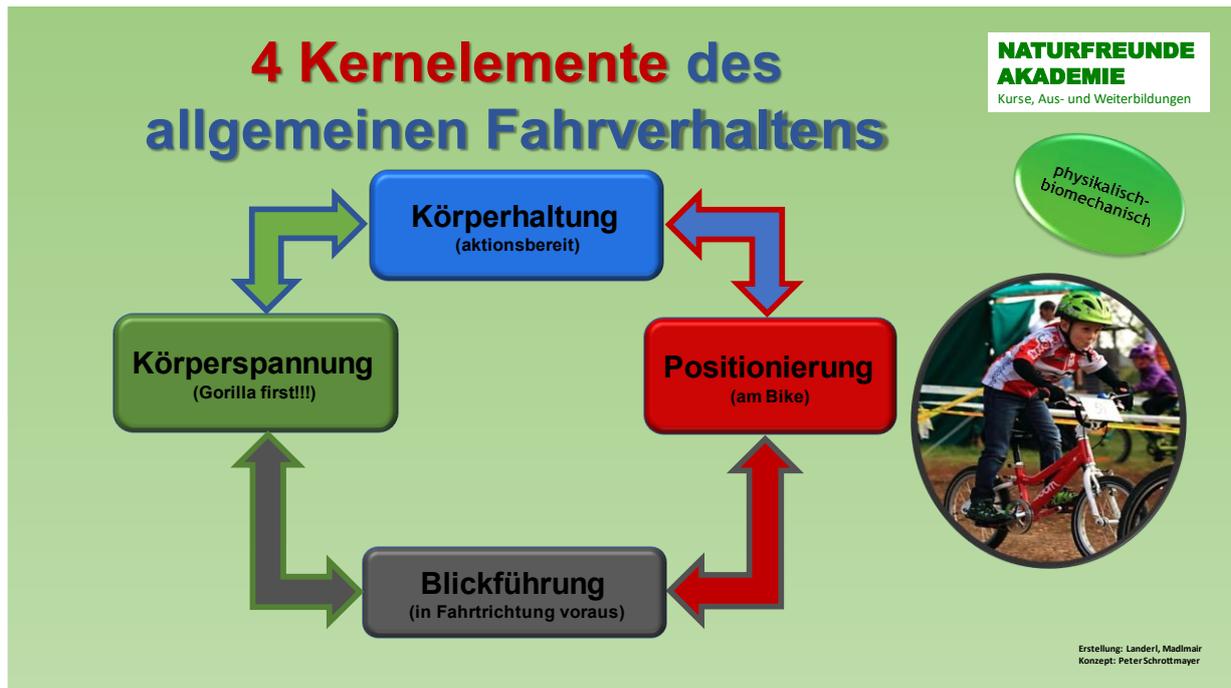
## 5. Radfahrtechnik

### Radtouren-Guides sind die besseren Radfahrer!

Sicheres Radfahren ist ...

- das Befahren aller Untergrundarten (auch unbefestigte Wege u. Straßen) mit einem geeigneten Fahrrad unter Anwendung spezieller Fahrtechniken die über das herkömmliche Radfahren (Gleichgewicht halten, lenken, bremsen) hinausgehen.
- alle Verkehrssituationen zu meistern
- abseits von befestigten/asphaltierten Verkehrsflächen kontrolliert (bergab-) fahren zu können.





## Situativ angepasste Position Grundposition - entsprechend verändern

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen



Autor: Madlmair

## Bremstechnik

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen



- vom Sattel lösen!
- **Becken hinter den Sattel bringen**
- Oberkörper flach positionieren
- Arme & Beine nicht ganz strecken

**1-Finger  
am Bremshebel**  
**3-Finger + Daumen  
am Griff**

Autor: Madlmair

## Notabstieg (uphill)

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- *beide Bremsen ziehen und das Bike zur Seite neigen*
  - *weiter Ausfallschritt zur Seite*
  - *zweites Bein hinter dem Sattel herumführen*
  - *beide Bremsen lösen = Bike quer zum Hang bringen*
- komplexer Bewegungsablauf!***



Autor: Madlmair

## Notabstieg (downhill)

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- *Anfahrt in Grundposition*
  - *Körperschwerpunkt hinter den Sattel*
  - *abbremsen bis zum Stillstand*
  - *Bremsen festhalten und hinteren Fuß auf den Boden setzen*
  - *dann zweiten Fuß absetzen*
  - *Hände vom Lenker nehmen und Bike am Sattel greifen*
- komplexer Bewegungsablauf!***



Autor: Madlmair

## Kurventechnik – lenken

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- **Körper - zentral über dem Bike**
- **Bike – senkrecht od. leicht geneigt - je nach Tempo!**
- **Brust dreht nach innen**
- **Becken dreht nach außen**
- **Blick auf Kurvenausgang**
- **stehend gefahren = Kehre**
- **alle Untergrundarten und geringe Geschwindigkeit**



Autor: Madlmair

## Kurventechnik – legen

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- **Bike / Körper in Schräglage**
- **sitzend oder stehend gefahren**
- **Brust dreht leicht nach innen**
- **Blick auf Kurvenausgang**
- **Gewicht zentral über Bike**
- **Pedale waagrecht od. Außenpedal unten**
- **haftender Untergrund und mittlere/hohe Geschwindigkeit**



Autor: Madlmair

## Kurventechnik – drücken

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- **Bike in Schräglage**
- **Becken dreht nach außen**
- **Blick auf Kurvenausgang**
- **Gewicht auf äußerem Fuß**
- **Außenpedal unten**
- **Außenarm gebeugt**
- **Innenarm fast gestreckt**
- **Gesäß = neben Sattel**
- **loser Untergrund und geringe bis mittlere Geschwindigkeit**



Autor: Madlmair

## Kurventechnik – drücken

**NATURFREUNDE  
AKADEMIE**  
Kurse, Aus- und Weiterbildungen

- **Bike in Schräglage**
- **Körperschwerpunkt wirkt auf die Seitenstollen der Laufräder**
- **Bessere Bodenhaftung in der Kurve!**



Autor: Madlmair

## 6. Kartenkunde / Orientierung (im Gelände)

### Kartenkunde

Im Vorfeld einer jeden Tour ist ein genaues Kartenstudium unentbehrlich.

Für Geübte ist das Lesen einer guten topografischen Karte wie ein Blick aus der Vogelperspektive auf eine plastische Landschaft.

Ungeübten hingegen fehlt der dreidimensionale Bezug zu den abgebildeten Geländeformen.

### Folgende Punkte sind für das Arbeiten mit topografischen Karten wichtig:

**Kartenlegende:** Die Legende ist bei guten Karten am Kartenrand zu finden. Sie ist die Beschreibung der verwendeten Symbole, Signaturen und Farben auf der Karte.

**Kartenmaßstab:** Maßstäbe geben das Verkleinerungsverhältnis von Kartenbild zur Natur wieder.

Zum Beispiel: 1:25 000 bedeutet → 1 cm auf der Karte – 250 m in der Natur.

**Einnorden:** Positionierung der Karte im realen Umfeld.

Bei topografischen Karten ist der obere Kartenrand immer Norden.

Bei guter Sicht (Fernsicht) ist das Einnorden auch anhand mehrerer markanten Punkte in der Umgebung möglich.

Ohne entsprechende Sicht ist ein Kompass unerlässlich.

### Plädoyer für die Benutzung von topografischen Karten

*Orientieren nach GPS-Daten und mit Navigationssystemen ist heute Standard. Tourismusverbände und Radzeitschriften bieten zahlreiche Touren zum Downloaden. 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 wegen längerer Baustellen oder nach Unwettern werden selten kurzfristig erfasst.*

*Radfahrer, die nicht nur eine vorgefertigte Route abfahren wollen oder Radtouren-Guides, die neue Routen per GPS erfassen wollen, kommen nicht umhin sich mit Karten und den dazugehörigen Hilfsmitteln zu beschäftigen.*

*Eine topografische Karte ist zwar nur das zweidimensionale Abbild der dreidimensionalen Realität, trotzdem gibt sie die größte und objektivste Entscheidungsvielfalt bzw. das sicherste Backup.*

## **Orientierung**

Um seine Orientierungsfähigkeit zu optimieren, muss man sich intensiv mit Karten & Co beschäftigen.

Das Kapitel Orientierung ist sehr umfassend.

Es kann daher in diesem Skriptum nicht gänzlich beschrieben werden.

Im **Alpin-Lehrplan 6 »Wetter & Orientierung«** gibt es eine ausführliche Abhandlung.

['Alpin-Lehrplan 6: Wetter und Orientierung' von 'Gerhard Hoffmann' - Buch - '978-3-7633-6093-2' \(thalia.at\)](#)

## **Instrumente/Hilfsmittel zur Orientierung**

### **Topografisches Kartenmaterial**

Diese Karten im entsprechenden Maßstab mit den notwendigen Detailinformationen sind die Basis für die Orientierung im Zusammenspiel mit weiteren Hilfsmitteln.

### **Fahrradcomputer**

Der Fahrradcomputer ist ein notwendiges Hilfsmittel.

Ohne ihn können z.B. Roadbooks mit Kilometerangaben nicht verwendet werden.

Auch die Orientierung mittels Papierkarten wird damit einfacher.

### **Höhenmesser**

Bei hügeligen und bergigen Touren sind kalibrierte Höhenanzeiger hilfreich, um Orientierungsfehler zu vermeiden.

Leistungserlebnisse werden messbar gemacht.

Nicht zu unterschätzen - sie können bei langen, zermürenden Bergauffahrten als Motivationsinstrument helfen.

Wichtig ist die Kalibrierung der Höhenmesser - vor und auch während der Tour.

Die meisten Geräte ermitteln die Höhe mit Hilfe eines Barometers.

### **Kompass**

Dieser Klassiker unter den Orientierungsinstrumenten ist bereits oft in Fahrradcomputern, Sportuhren, Navigationsgeräten und Smartphone-Apps integriert. Der Kompass kommt vor allem beim Einnorden einer topografischen Papierkarte zur Anwendung.

Analoge Uhr als weiteres Hilfsmittel zur Bestimmung der Himmelsrichtung:

Um 13:00 Uhr (Sommerzeit) steht die Sonne in Mitteleuropa etwa im Süden.

Ist der momentane Sonnenstand erkennbar (gute Sicht) kann mittels einer analogen Uhr die Südrichtung (13:00 Uhr am Zifferblatt) annähernd genau bestimmt werden.

Die Kenntnis über die Himmelsrichtung, selbst wenn sie nicht ganz präzise ist, verhilft zu einer schnellen Orientierungsentscheidung.

### **Planzeiger (Kartenmessgerät)**

Für Radfahrer, die gerne individuelle Routen mit topografischen Papierkarten planen, ist er eine entsprechende Hilfe.

Im Zeitalter elektronischer Karten und Planungssoftware hat dieses Hilfsmittel aber an Bedeutung verloren.

### **GPS-Geräte**

Moderne Navigationsgeräte sind technisch ausgereift und kommen daher sehr häufig zum Einsatz.

Bei vorhandenen topografischen Daten und Papierkarten im Rucksack sind sie im Radtourenbereich der aktuelle Standard.

### **Smartphone**

Mobiltelefone bieten über diverse Apps optimierte Funktionen an, die zur Orientierung dienen (Download - Tourdaten, Streckenplan mit Routing und Höhenprofil).

Ebenso wie bei anderen elektronischen Hilfsmitteln gilt es aber, zusätzlich das entsprechende Kartenmaterial im Rucksack mitzuführen – die Technik kann auch einmal versagen (Akku, Empfang, ...).

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

### **Weitere Informationsquellen**

Einheimische, Wirte, Touristeninfo, Wegmarkierungen, Kapellen, Marterl, ...  
Abgleich der erhaltenen Informationen mit dem Kartenmaterial ist notwendig.

Dies kann im Vorfeld durch Beschaffung von Infomaterial bzw. am Startort durch persönliche Beratung erfolgen.

Eigene Notizen:

## 7. Wetterkunde

### Grundkenntnisse der Wetterkunde

*Grundsätzlich ist eine ständige Beobachtung der Wettersituation notwendig.*

*Laufende direkte Himmelsbeobachtung und die Verwendung von entsprechenden Apps (z.B. Regenradar) sind dabei hilfreich.*

*Bei gravierenden Veränderungen sind notwendige Entscheidungen sofort zu treffen!*

Wettersituationen können sich unerwartet schnell ändern.

Speziell in alpinen Regionen besteht die Gefahr von Starkregen, Hagelschauern, Gewittern und Wind in Sturmstärke.

Gewitter sind beim Outdoorsport die unangenehmsten und gefährlichsten Ereignisse.

### **Wärmegewitter**

Bei starker Sonnenbestrahlung gibt es in der warmen Jahreszeit (Mai bis September, meistens am Nachmittag) durch aufsteigende kondensierende Warmluft die Entstehung von rasch anwachsenden Haufenwolken in der labilen Atmosphäre.

Innerhalb der oberen Wolkschichten entsteht Vereisung. Der herabfallende Hagel schmilzt. Die Folge ist großtropfiger Regen – Starkregen!

Bei der Bildung von sehr großen Eiskörnern in den Wolken, kommen diese dann als Hagel unterschiedlicher Größe auch am Boden an.

Starke Windböen sind dabei immer eine gefährliche Begleiterscheinung.

Große Ladungsunterschiede in den Wolken entladen sich als Blitze gegenüber der Erdoberfläche.

Bei Stromstärken >100.000 Ampere dehnt sich die Luft explosionsartig aus, was man als Donner hört.

### **Frontgewitter**

Diese Art von Gewitter entsteht beim Heranziehen einer Kaltfront.

Trifft diese auf eine Warmluftzone (Wettersturz) kommt es im Sommer zu intensiven Gewittern und Niederschlägen.

Massive Kaltfronten bilden Gewitterfronten die dann über das ganze Land ziehen.

Die physikalischen Erscheinungen (Blitze, Hagel, Sturmwind) sind die gleichen wie bei Wärmegewittern.

Der Schall braucht ca. 3 Sek./km. Damit kann man, durch zählen zwischen Blitz und Donner die ungefähre Entfernung eines Gewitters bestimmen.

### **Verhalten bei Gewittern (!)**

- Zeitgerecht Unterschlupf suchen, womöglich nicht im Freien aufhalten!
- Exponierte Punkte im Gelände, Bäume und Felsformationen meiden
- Vom Bike entfernen
- Zusammenkauern, Beine zusammenhalten (Schrittspannung!)

## 8. Tourenplanung

Auf das Rad setzen und losfahren, irgendwo hin - ein schöner Gedanke!  
Wochen und Tage vorher Karten, Lektüren und das Internet durchforsten, sich die Landschaft vorstellen und sich dann noch die Frage stellen, mit wem diese Tour eine harmonische Unternehmung wird, lassen Vorfreude aufkommen.  
Radtouren halten aber immer wieder Überraschungen parat!  
Auf derartige Eventualitäten sollte man einigermaßen vorbereitet ist.  
Dies gilt insbesondere für den Radtouren-Guide.

Bei den nachfolgenden Kapiteln ist der **Alpin-Lehrplan 7 »Mountainbiken«** eine umfassende Ergänzung.

['Alpin-Lehrplan 7: Mountainbiken' von 'Norman Bielig' - Buch - '978-3-7633-6105-2' \(thalia.at\)](#)

### 3 x 3 der Tourenplanung/-durchführung

Basierend auf „3 x 3 der Lawinenkunde“ (Werner Munter) ist die u.a. Matrix eine ideale Methode von Planung, Präsentation und Durchführung.

Folgende drei Punkte sind bei der Planung/Durchführung einer Radtour notwendig:

- zu Hause – alles was zu Hause am Tisch bzw. PC geplant werden kann
- vor Ort – alles was nach Ankunft am Touren-Startort erledigt werden kann
- auf Tour – alles was unterwegs als „rollende Tourenplanung“ umgesetzt werden muss

Folgende drei Faktoren sind dabei zu beachten:

- Mensch – alles was direkt oder indirekt in Zusammenhang mit den Teilnehmer\*innen steht
- Umwelt – alles was bezüglich des Geländes, des Wetters, der Infrastruktur und der Umwelt zu beachten ist
- Ausrüstung – alles was bezüglich Bike, Kleidung und Proviant mitzuführen ist (Guide, jeder einzelne Teilnehmer, Gesamtheit der Gruppe)

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

Überblick 3 x 3 der Radtour-Planung, -Präsentation, -Durchführung

1.Phase

| 1. Phase: Planung zu Hause  |   |   | Tour (Ziel, Länge, Anspruch) mit Alternativen und Zeitplan |  |  |
|---|---|---|--|--|--|
| <b>Gelände</b><br>   | <b>Verhältnisse</b><br>  | <b>Mensch</b><br>   |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wo: Alpin, Mittelgebirge oder Flachland?</li> <li>• Routenverlauf inkl. Alternativen auf der Karte</li> <li>• Schlüsselstellen?</li> <li>• Infos von Ortskundigen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahreszeit?</li> <li>• Zeitplan/Tageszeit?</li> <li>• Zu erwartendes Wetter?</li> <li>• Infos aus Tourenportalen oder Literatur (mit Vorsicht!)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wer kommt mit?</li> <li>• Fahrkönnen &amp; Kondition?</li> <li>• Gruppengröße?</li> <li>• Zusammensetzung?</li> <li>• Ausrüstung?</li> </ul> |  |  |  |
| → Entscheidung  |   |   | Welche Tour ist möglich?                                   |  |  |

2.Phase

| 2. Phase: Beurteilung vor Ort   |   |   | Realität = Vorstellung?             |  |  |
|---|---|---|-------------------------------------|--|--|
| <b>Gelände</b><br>  | <b>Verhältnisse</b><br>                                       | <b>Mensch</b><br>  |                                     |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anders als gedacht?</li> <li>• Aktuelle Regelungen oder Sperrungen?</li> <li>• Infos von Ortskundigen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuelles Wetter?</li> <li>• Tendenz?</li> <li>• Witterungsverlauf der Vortage: Nässe, ...?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrüstung in Ordnung?</li> <li>• Wohlbefinden aller?</li> <li>• Tatsächliche Kondition?</li> <li>• Fahrkönnen?</li> <li>• Verpflegung?</li> </ul> |                                     |  |  |
| → Entscheidung  |   |   | Welche Route passt heute am besten? |  |  |

3.Phase

| 3. Phase: unterwegs entscheiden  |   |   | Zeitplan einhalten und risikobewusst handeln         |  |  |
|--|---|---|--|--|--|
| <b>Gelände</b><br>  | <b>Verhältnisse</b><br>  | <b>Mensch</b><br>   |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anders als gedacht (Steilheit, ausgesetztes Gelände, Wurzeln, Vegetation, Wegbreite/Befahrbarkeit)</li> <li>• Schwierigkeit?</li> <li>• Aktuelle Sperrungen?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuelles Wetter?</li> <li>• Tendenz?</li> <li>• Wegezustand?</li> <li>• Wegefrequentierung durch andere?</li> <li>• Weitere Nutzer (Vieh, Forst, etc.)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Defekte?</li> <li>• Befindlichkeit?</li> <li>• Verpflegung?</li> <li>• Kondition?</li> <li>• Heutiges Fahrkönnen?</li> <li>• Defekte?</li> <li>• Tageszeit?</li> </ul> |  |  |  |
| → Entscheidung   |   |   | Welche Maßnahmen können aktuelles Risiko reduzieren? |  |  |

## **Exit-Strategie**

Bei jeder Tour (ein- od. mehrtägig) ist im Vorfeld ein entsprechendes Ausstieg-Szenario zu entwickeln.

Die Gründe können vielfältig sein

- momentanes Zeitmanagement
- sich rasch ändernde Witterung
- Krankheit / Unfall
- Technische Probleme (Bike, Ausrüstung)

Ein „Point of no return“ (PNR) ist bei der Planung (-für jede Etappe) festzulegen!

Eigene Notizen:

## 8.1 Tourenplanung analog (Karte und Planzeiger)

### Planungshilfen

#### Topografische Karten:

Der Maßstab 1:25 000 bzw. 1:50 000, eignen sich für alle Belange der Tourenplanung und Durchführung.

Für Radtouren eignen sich Karten vom Maßstab 1:50 000 am besten, da hier ein guter Kompromiss aus Detailgenauigkeit und Gebietsgröße erreicht wird.

Sehr entscheidend ist die Genauigkeit der Geländedarstellung, d.h. der Abstand der Höhenlinien zueinander – die sogenannte *Äquidistanz*.

Optimal sind Karten mit einer Äquidistanz von maximal 20 Metern.

Das aktuelle Ausgabedatum ist wichtig für die Qualität des dargestellten Wege- und Straßennetzes.

*Panoramakarten* sind ein hervorragendes Hilfsmittel zum ersten Überblick über Gipfel, Täler und Ortschaften sowie das Relief des Geländes.

Für eine detailgenaue Planung scheiden diese Karten aus, da sie nicht genordet und nicht maßstabgetreu sind.

Radtourenbücher, Tourenbeschreibungen in Print oder Datenform sind sehr gute Hilfs-/Informationsmittel für maßgeschneiderte Touren und ergänzen die topografischen Karten.

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 ist dieses Hilfsmittel nicht erforderlich.

Ein *Roadbook* empfiehlt sich vor allem für Radfahrer, die über wenig Erfahrung in der Orientierung verfügen. Voraussetzung zur Nutzung ist ein Fahrradcomputer.

Wird bei Verwendung eines Roadbooks einmal eine Abzweigung bzw. ein Richtungshinweis übersehen, ist es schwierig wieder den richtigen Weg zu finden.

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

Eingeschränkter Fahrfluss gibt es in beiden Fällen aufgrund der vielen Informationen.

## Berechnung der Fahrzeit

Die Fahrzeit einer Tour abzuschätzen ist eher schwierig. Untergrund und Streckenprofil sind die stark beeinflussenden Variablen. Zur Abschätzung bieten sich zwei Möglichkeiten an.

### 1. Die Etappenmethode

Die Route wird in Teilabschnitte mit ähnlichem Anforderungsprofil (z.B. Teer- oder Forststraße flach, Teer-/Forststraße steigend, Abfahrt, ...) untergliedert.

Anschließend wird abgeschätzt, wie viel Zeit für die entsprechenden Teilstücke benötigt wird.

Die Gesamtfahrzeit berechnet sich aus der Summe der Einzelzeiten zzgl. einer entsprechenden Pufferzeit.

### 2. Ganzheitsmethode

Eine ganzheitliche Abschätzung der Fahrzeit ist aber auch möglich.

Ein besseres Ergebnis erhält man in jedem Fall, wenn man mit Hilfe der Karte die Streckenlänge und den absoluten Höhenunterschied der Tour ermittelt.

Für beide Modelle lassen sich Durchschnittswerte benutzen.

Diese müssen jedoch an die Gruppe angepasst werden, da sich die Gruppe immer nach dem/der Schwächsten richten muss!

Kennt man die Gruppe nicht genau, kann man folgende Richtwerte für den *durchschnittlichen Radfahrer* annehmen:

- Fahrstrecke (flach): 12 km/h
- Höhenmeter (Teer-/Forststraße): 400 hm/h

Bei überwiegend flachen Strecken, z.B. Radwege entlang von Flussläufen, müssen die Höhenmeter nicht berücksichtigt werden.

Zur Berechnung der endgültigen Fahrzeit für einen *durchschnittlichen Radfahrer* kann eine Faustformel aus dem Bergsport angewendet werden.

Bei mittlerer oder starker Neigung berechnet man die untenstehenden Einzelkomponenten, dann nimmt man vom kleineren Zeitwert (Strecke bzw. Höhenunterschied) die Hälfte und addiert sie zum größeren Zeitwert dazu.

Beispiel:

Streckenlänge = 48 km = **4 h**

Höhenunterschied (bergauf fahrend) 600 hm = **1,5 h** (← davon die Hälfte) = **0,75 h**

Gesamtfahrzeit = **4,75 h** ( $4 \frac{3}{4}$  h)

Standzeiten (für Orientierung, Trinkpausen, An-/Ausziehpausen, Pannen) und Zeit für eine längere Pause (Einkehr) müssen zur Gesamtfahrzeit hinzugezählt werden.

**Daraus ergibt sich dann die Tourdauer (Tagesetappe).**

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

### **Pausenplanung**

Geeignete Wegpunkte oder Einkehrmöglichkeiten sind aufgrund der Route, der Zeitplanung oder der landschaftlichen Reize einzuplanen.

Die richtige Pausenlegung entscheidet gerade bei langen Touren oder Mehrtagestouren über den Spaßfaktor auf Tour.

Neben planmäßig längeren Ruhepausen sind kleinere Stopps (Riegelpause, Foto, Kleiderwechsel usw.) zu berücksichtigen.

Ein „*Point of no return*“ (*PNR*) sollte vorab für jede Tagesetappe festgelegt werden. Dieser schließt die Umkehr/Rückfahrt als leichtere Abbruchvariante einer Tour aus.

Eigene Notizen:

## **8.2. Tourenplanung digital (PC / Smartphone / GPS-Gerät)**

Planungssoftware (bezahl-Version oder kostenfrei) gibt es in großer Anzahl. Die meisten davon sind in Desktop- und Smartphone-Version verfügbar. z.B. apemap, google-Maps, komoot, FATMAP, ...

### **Online-Tourenplanung**

Mit wenigen Klicks lassen sich stressfrei 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 ihrer virtuellen Planungstools genaue Topo-Karten, Höhendaten, Wegpunkte und wertvolle Streckeninformationen.

Die Tourenplanung kann entweder am PC oder auch auf einem Smartphone mit der entsprechenden App erfolgen.

In der Smartphone-App ist die Planung jedoch nicht so komfortabel wie in der PC-Version.

### **GPS**

Kommerzielle GPS-Anbieter (z.B. Garmin), Fremdenverkehrsämter, Radzeitschriften oder freie Tourenportale werben mit einer leichteren und schnelleren Navigation auf einer Tour.

Ein Verfahren ist bei korrekter Anwendung und verlässlichen Tracks fast auszuschließen.

Das Hochladen von Daten, die mit den diversen Tools geplant wurden, kann auf fast alle GPS-Geräte erfolgen.

Vorsicht ist bei nicht verifizierten GPS-Daten aus dem Internet geboten.

Der vermeintliche Geheimitipp könnte schnell zur Falle werden.

Ein Abgleich mit anderen Informationsquellen ist hier genauso wichtig, wie das Mitführen einer topografischen Papierkarte.

## 9. Touren-Ausschreibung und -Präsentation

### Tourenausschreibung

Die Ausschreibung ist im Vorfeld einer Tour die einzige Möglichkeit, Einfluss auf die Gruppenzusammensetzung (Kondition, Fahrkönnen) zu nehmen.

Je genauer die Ausschreibung formuliert ist, umso leichter fällt es den Interessenten sich für eine Tour zu entscheiden.

Nur eine eindeutige Formulierung garantiert die Homogenität der Gruppe und auch deren Erwartungshaltung.

Die Ausschreibung ist über die zur Verfügung stehenden Medien zu verbreiten.

Folgende Informationen müssen unbedingt und klar ersichtlich sein:

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

Eigene Notizen:

## **Tourenpräsentation**

Mit einer entsprechenden Vorlaufzeit ist eine Präsentation der Tour die beste Möglichkeit alle noch ausstehenden Fragen der Teilnehmer\*innen zu beantworten bzw. zusätzliche Ideen (Anregungen, aktuelle Infos) in die Tour einzuarbeiten.

Der Zeitpunkt der Präsentation soll so gewählt sein, dass die etwaige Abschätzung der zu erwartenden Witterung und andere Umstände wie z.B. lokale Sperrungen (Wege, Lokalitäten) einbezogen werden können.

Die Darstellung der Tour mittels Kartenmaterial ist von Vorteil. Damit können sich auch die Teilnehmer\*innen ein besseres Bild davon machen, was sie erwartet.

Bei diesem Termin ist auch festzulegen welches Ersatzmaterial von wem mitzuführen ist.

Eigene Notizen:

## 10. Leiten & Führen von Radtouren-Gruppen

Dieses Kapitel richtet sich an alle Personen, die eine Guide-Funktion einnehmen, sei es nur sporadisch, ehrenamtlich oder auch professionell.

Das Führen von Menschen ist ein Prozess, der nie stillsteht.

Eine Vielzahl von Faktoren ist dafür ausschlaggebend und daher gibt es dafür auch keine Standardrezepte.

Beim Stellen von Führungsfragen wird zum Teil Bezug auf Ansätze aus Pädagogik oder Psychologie genommen.

Die Bedeutung von guter Menschenkenntnis und viel Fingerspitzengefühl soll dadurch nicht geschmälert werden.

### Anforderungen an einen Radtouren-Guide:

#### **Der situative Ansatz**

Gruppen zu „Leiten/Führen“ heißt immer wieder aufs Neue, populäre oder unpopuläre Entscheidungen zu treffen und diese 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, Umwelt und Ziel.

Vielmehr sind fundiertes Fachwissen und Erfahrung, sowie eine geschulte Wahrnehmung spezieller Situationen notwendig.

#### **Tipps zu Alltagssituationen des Guidings**

Regeln haben meist den Beigeschmack von Einschränkungen.

Werden vom Guide jedoch folgende 7 Grundregeln bei jedem Gruppenmitglied eingefordert, kann die Gruppe nur gewinnen.

#### Grundregeln für jede Tour

1. Absolute Helmpflicht
2. Risikobewusstsein
3. Beachtung der StVO (auch im Ausland)
4. Gebote/Verbote respektieren
5. Organisationsformen einhalten (Straße, Radweg, Gelände)
6. Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
7. Umweltbewusstes Verhalten

## Gruppengröße

Die richtige Gruppengröße ist mitunter entscheidend für eine erfolgreiche Tour. Zu viele Teilnehmer\*innen sind selbst von erfahrenen Guides nicht mehr mit den Zielen des Guidings vereinbar. 6 - 7 Teilnehmer\*innen sind ideal. Die Sicherheit, aber auch der Erlebniswert für die Teilnehmer\*innen geht vor.

## Führungsstile

Zwei klassische Führungsstile kommen zum Einsatz. Realistisch kommt es zur Anwendung einer situationsangepassten Mischform.

### Autoritärer Führungsstil

Entscheidungen werden vom Führenden getroffen. Diskussionen/Konflikte sind zu vermeiden. Dieser kommt zum Einsatz, wenn Gefahr in Verzug ist.

Vorteil: - strikte Organisation  
- klare Rollenverteilung  
- schnelle Reaktionsfähigkeit der Gruppe in Extremsituationen (Unfall, Zeitnot, Wetterumschwung)

Nachteil: - schafft u.U. eine unangenehme Grundstimmung  
- eingeschränkte Erlebnisfähigkeit

Um den autoritären Führungsstil anzuwenden, ist eine solide Fachkompetenz des Guides erforderlich.

### Transparenter Führungsstil

Grundsätzliche Entscheidungen trifft auch hier der Guide. Das Verhältnis des Guides zur Gruppe ist partnerschaftlich. Es ist eine Mitgestaltungsmöglichkeit der Teilnehmer\*innen gegeben. Entscheidungen werden diskutiert bzw. gemeinsam getroffen. Einzelnen Teilnehmer\*innen eine Rolle, betreffend ihre Persönlichkeit, zuteilen.

Vorteil: - der Gruppenleiter bekommt im Informationsaustausch wichtige Feedbacks und Stimmungsbilder.  
- Konflikte können früh erkannt und in der Gruppe gelöst werden.  
- der Erlebniswert steigt deutlich an.

Nachteil: - der hohen Motivation 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 viel Fachwissen und ein hoher Grad an Kommunikations- und Kritikfähigkeit unerlässlich.

## **Rollende Tourenplanung**

Bei Pausen kann eine Statusabfrage gemacht werden.  
Darauf basierend sind Entscheidungen für den weiteren Tourverlauf zu treffen.

Fragen zur „rollenden Tourplanung“:

- was machen die äußeren Rahmenbedingungen (Wetter, Zeit, ...)?
- wie geht es einzelnen Teilnehmer\*innen bzw. der Gruppe gerade?
- wie geht es mir (Tour-Guide) im Moment?

## **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 nutzbare Shuttles sind mögliche Optionen für die Tourengestaltung.

## **Schlüsselstellen**

Auf einer Routenführung können einzelne Passagen über Erfolg und Misserfolg entscheiden. Bei bergigen oder hügeligen Radtouren handelt es sich meistens um konditionelle Schlüsselstellen.

## **Kommunikation**

Kommunikation ist ein Prozess der Übermittlung und Vermittlung von Information, Ausdruck und Wahrnehmung von Zeichen aller Art (verbal, nonverbal). Sie ist die Voraussetzung für Zusammenarbeit und die Erreichung eines Sachzieles. Die Kommunikationsfähigkeit des Guides ist ein sehr wichtiger Faktor. Eine offene, freundliche und wertschätzende Kommunikation, die keine Missverständnisse zulässt, ist ein wichtiger Baustein des erfolgreichen Guidings.

## **Motivation**

Jeder Antrieb basiert auf individuellen Motiven, die sich auf einer Radtour wiederfinden können.  
Diese können sehr unterschiedlich sein. Nicht selten unterscheiden sich z.B. schon die Motive von Männern und Frauen erheblich. Erfolgserlebnisse und positive Feedbacks halten die Motivation hoch.  
Die Motivationsfähigkeit eines Guides ist ausschlaggebend für den Erfolg einer Veranstaltung.  
Neben persönlichen Eigenschaften wie Charakter, Auftreten und Fachwissen, ist auch die Kenntnis über die Zusammenhänge von Motivation <-->, Emotion wichtig.  
Ein Zitat aus dem Bergsteigen hat auch beim Radfahren seine Gültigkeit:  
*„Das Einzige, auf das es beim Bergsteigen ankommt, ist das Erlebnis!“*

## **Emotion**

Die 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 Radgruppen fängt bereits mit dem „9-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 usw. sollen ihren Platz finden.

## **Gruppen erleben**

Viele Radfahrer nennen das Gruppenerlebnis auch als wichtiges Motiv.

Gemeinsam Spaß haben und zusammen Herausforderungen bewältigen!

Hier steht das sozial-emotionale Gefüge im Vordergrund.

Eigene Notizen:

**Der führungstechnische „Werkzeugkasten“** für Radtouren-Guides 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 muss er an erster Stelle fahren.

Ist keines der genannten Ziele notwendig, so kann er sich variabel in der Gruppe aufhalten, um sich ein Bild über die Teilnehmer\*innen 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\*innen in der Natur bewegen.

Grundsätzlich gilt, dass die Gruppenmitglieder ausreichend Abstand zueinander einhalten, 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 eindeutige Handzeichen bewährt. Damit können Gruppenmitglieder rechtzeitig auf bestimmte Situationen bzw. Hindernisse aufmerksam gemacht werden.

Es ist eine Tatsache, dass im Alter die Reaktionsschnelligkeit sinkt und somit bei einem Hindernis oft nicht schnell genug reagiert werden kann.

Handzeichen können viele Unfälle vermeiden.

### **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 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 Radfahrer\*innen vorne.
- Minimierung des Restrisikos: Hier bieten sich Kleingruppen an, die von einem/r stärkeren Biker\*in 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.
- Eine Gruppe ist so stark wie ihr schwächstes Glied: Hier bietet sich an, dass der/die Langsamste vorne fahren.

## **Tempo**

Das vom Radtouren-Guide 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 jedes einzelne Gruppenmitglied.

Das Tempo muss an die wechselnden Geländeformen angepasst werden (Anstiege, Abfahrten).

Ausschlaggebend ist hierfür die konditionelle Leistungsfähigkeit und das radfahrtechnische Können.

Die Tempowahl ist außerdem abhängig von äußeren Bedingungen wie z.B. dem Wetter oder dem Straßenbelag.

## **Schließende(r) Fahrer\*in**

Der/die „Letzte“ sollte über ausreichend Reserven und entsprechende Notfallausrüstung verfügen.

## **Hintermann-Methode**

Um kein Gruppenmitglied zu verlieren ist es nötig, dass in der Gruppe auf den/die nachfolgenden Partner\*in geachtet wird.

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. Hilfsmittel: Notfallpfeife

## **Ziehharmonika-Methode**

Eine bewusste Reduktion des Tempos an geeigneten Stellen im Zusammenspiel mit einer formulierten Abstandsregelung führt dazu, dass eine weit auseinandergezogene Radtourengruppe immer wieder auf Sichtweite zusammenkommen kann.

Dieser rollende Effekt erhöht den Fahrfluss und vermeidet unnötige Standpausen erheblich.

## **Gefahrenhinweise**

Die verbale Information des Radtouren-Guides über offensichtliche oder verdeckte Gefahren ist selbstverständlich und gehört zu jeder Führungstätigkeit.

Hinweise auf objektive Gefahren sind unabdingbar: gefährliche Kreuzungen, Schranken, nasse Passagen, steile Abfahrten, Absturzelände.

Ständige Hinweise wie „Vorsicht Fußgänger“ oder „Achtung Auto“ sind auf einer Straße 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 fallen einige Aspekte.

Die Gruppenorganisation ist laufend und unerschwerlich anzupassen und individuelle Freiheiten zu erlauben bzw. einzuschränken.

## Führen im Straßenverkehr

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

Hier ist ein eher autoritärer Führungsstil vorteilhaft.

- Gruppe in Kleingruppen aufteilen – Abstand zwischen den Gruppen mindestens 1½ Buslängen
- Hintereinander fahren
- Zusammenwarten bei Kreuzungen/Querungen
- Auch auf Eigenverantwortung hinweisen

## »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 % gerecht zu werden.

Die Grundkenntnis der folgenden Elemente ist für eine erfolgreich geführte Tour wichtig:

- Organisationstalent
- Solides Praxiswissen
- Empathie
- Verantwortungsbewusstsein

Dennoch gilt aber:

- Guiding heißt nicht die komplette Übernahme jeglicher Verantwortung!
- Eigenverantwortliches Handeln der Teilnehmer\*innen einfordern

Eigene Notizen:

## 11. Notfallmanagement

Aufgaben des Guides im Notfall:

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. Betreuung aller Beteiligten muss gewährleistet sein.  
Unmittelbarer Informationsfluss gegenüber der eigenen Gruppe.  
Information gegenüber Rettungskräften sowie beteiligten Dritten  
(z.B. ausrichtende NF-Sektion - wenn erforderlich).
4. 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  
Radtouren-Guides zusätzlich zu dieser Ausbildung einen  
entsprechenden Erste-Hilfe Kurs absolvieren sollten!

## 12. Ausgleichstraining

Radfahren ist eine muskulär eher einseitige Sportart.

Ein gezieltes Ausgleichstraining ist daher erforderlich.

Auch die Stärkung der koordinativen Fähigkeiten und der Beweglichkeit sollte erfolgen → Minimierung des Unfallrisikos.

Um eine entsprechende Wirkung zu erzielen, sollen die diversen Übungen natürlich regelmäßig gemacht werden – mindestens jeden 2. Tag!



Als Gegenspieler der strapazierten Radfahrmuskulatur soll auch die Nacken-, Rücken- und Bauchmuskulatur gestärkt werden.

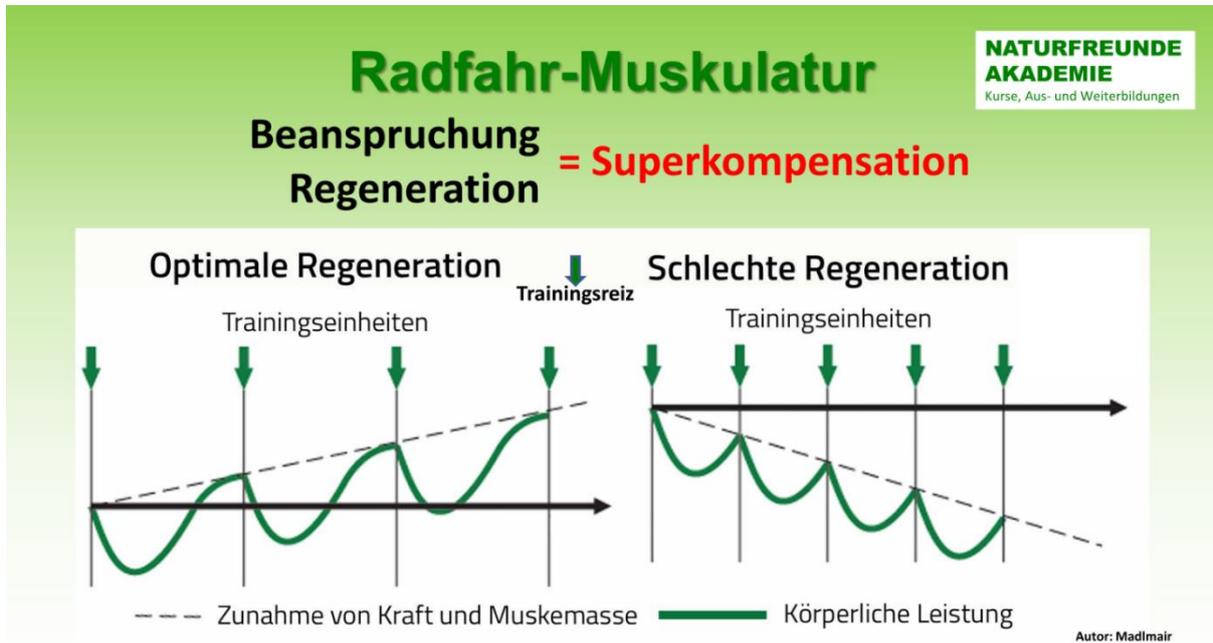
Gezielte Dehnungsübungen sollen nach einem 10-minütigen Aufwärmprogramm erfolgen.

Jede Dehnungsübung soll mindestens 2 Minuten (\*) gehalten werden (erst dann Auswirkung auf Faszien).

Diverse Hilfsmittel (Unterlagen, Zusatzgeräte) machen das Training interessanter und anspruchsvoller.

(\*) Quelle: R. Liebscher-Bracht. „Schmerzfrei und beweglich bis ins hohe Alter“  
1.Auflage / Oktober 2022. Die Engpassdehnungen (Seite 87)

Eine entsprechende Regeneration ist erforderlich. Diese wird mit steigendem Alter immer wichtiger!



## TOURENPROTOKOLL

Tourenname: \_\_\_\_\_

Guide (Name, Tel.Nr.): \_\_\_\_\_

Start (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Streckenlänge (km): \_\_\_\_\_

Höhenmeter (hm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit gesamt (hh:mm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit bis Mittag-Einkehr (hh:mm): \_\_\_\_\_

Mittag-Einkehr (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Gesamtzeit Tourdauer (hh:mm): \_\_\_\_\_

Schwierigkeit (Kondition, Fahrkönnen): \_\_\_\_\_

Wege-Beschaffenheit: \_\_\_\_\_

Streckenbeschreibung: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Proviant: \_\_\_\_\_

Bekleidung: \_\_\_\_\_

Ausrüstung: \_\_\_\_\_

**TOURENPROTOKOLL (Tour 1)**

Tourenname: \_\_\_\_\_

Guide (Name, Tel.Nr.): \_\_\_\_\_

Start (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Streckenlänge (km): \_\_\_\_\_

Höhenmeter (hm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit gesamt (hh:mm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit bis Mittag-Einkehr (hh:mm): \_\_\_\_\_

Mittag-Einkehr (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Gesamtzeit Tourdauer (hh:mm): \_\_\_\_\_

Schwierigkeit (Kondition, Fahrkönnen): \_\_\_\_\_

Wege-Beschaffenheit: \_\_\_\_\_

Streckenbeschreibung: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Proviant: \_\_\_\_\_

Bekleidung: \_\_\_\_\_

Ausrüstung: \_\_\_\_\_

**TOURENPROTOKOLL (Tour 2)**

Tourenname: \_\_\_\_\_

Guide (Name, Tel.Nr.): \_\_\_\_\_

Start (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Streckenlänge (km): \_\_\_\_\_

Höhenmeter (hm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit gesamt (hh:mm): \_\_\_\_\_

Fahrzeit bis Mittag-Einkehr (hh:mm): \_\_\_\_\_

Mittag-Einkehr (Ort, Zeitpunkt): \_\_\_\_\_

Gesamtzeit Tourdauer (hh:mm): \_\_\_\_\_

Schwierigkeit (Kondition, Fahrkönnen): \_\_\_\_\_

Wege-Beschaffenheit: \_\_\_\_\_

Streckenbeschreibung: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Proviant: \_\_\_\_\_

Bekleidung: \_\_\_\_\_

Ausrüstung: \_\_\_\_\_