



Vespafreunde Straubing presents:

# Verhalten im Roller-Konvoi

Für die Gewährleistung der eigenen Sicherheit in größeren Gruppen, sowie der anderer Verkehrsteilnehmer, wurde sich auf folgende Verhaltensregeln während der Fahrt im Konvoi geeinigt:

- Überprüfe vor Abfahrt zum Treffpunkt, ob du die richtige Ausrüstung ggf. auch Regenbekleidung mit dabei hast.
- Versuche pünktlich und mit vollem Tank beim vereinbarten Treffpunkt zu sein, damit die gesamte Gruppe pünktlich abfahren kann und nicht unnötig warten muss.
- Die Route mit Zwischenzielen, sowie die geplante Fahrtdauer ist im Voraus auf der Homepage der Vespafreunde Straubing anzusehen. Änderungswünsche sind spätestens eine Woche vor Abfahrt anzubringen, damit diese Notfalls noch abgefahren werden können!
- Getankt wird, wenn der Roller mit der geringsten Reichweite tanken muss. Außerplanmäßige Tankstops sollten beim Konvoiführer angegeben werden, damit dieser eine Tankstelle anfahren kann. Tankt einer, tanken alle! Nichts hält so sehr auf wie unterschiedliche Tankrhythmen.
- Bedenke: Beim Fahren in der Gruppe ist es wichtig mitzudenken, den Überblick zu behalten und vorausschauend, konzentriert und diszipliniert zu fahren.
- Es wird versetzt gefahren. Das In-der-Mitte-fahren bleibt nur dem Guide vorbehalten! Denn nur so kann auch der letzte Fahrer bis nach vorne blicken und den Konvoi nach hinten sichern! Zudem verschenkt, wer "aus der Reihe tanzt", kostbaren Bremsweg, nicht nur für sich, sondern im Besonderen auch für seinen Hintermann! Auch der Guide hat nur so einen Durchblick nach hinten.
- Halte Dich an die Anweisungen des Tourführers.
- An Kreuzungen und bei Überholmanövern muss jeder Fahrer sich selbst davon überzeugen, dass die Strecke frei ist und darf sich dabei nicht auf den Vordermann verlassen!
- Wheelies, Burn outs oder ähnliche Kunststücke sollten im Konvoi nichts vorgeführt werden.
- Fremde Roller, Motorräder oder Pkws einscheren und überholen lassen.
- Langsame Fahrzeuge oder Fahrer mit weniger Fahrpraxis fahren am Anfang des Konvois, da dort die Geschwindigkeit am geringsten ist.
- Jeder ist für seinen Hintermann verantwortlich. Das bedeutet: Jeder Fahrer vergewissert sich während der Fahrt regelmäßig per Rückspiegel, ob sein Hintermann noch dabei ist. Hält der, halte auch gleich an!
- Jeder sollte seinen Hintermann im Auge behalten. Ist dieser mal aus dem Rückspiegel bzw. Blickfeld verschwunden, sollte nur langsam weitergefahren werden, solange, bis der Sichtkontakt wieder hergestellt ist.
- Verliert man sich im Eifer des Gefechts doch einmal aus den Augen, muss der Vorausfahrende spätestens dann stehen bleiben, wenn die eingeschlagene Strecke verlassen und/oder abgebogen wird. Es ist darauf zu achten, dass vor der Kreuzung angehalten wird. Für alle nachkommenden Teilnehmer gilt: Immer auf der befahrenen Straße bleiben, nicht abbiegen, bis man auf den Wartenden trifft.
- Es macht keinen Sinn, wenn alle aus der Gruppe wenden und zurückfahren.
- Ein erfahrener Fahrer/Konvoiführer fährt voran und kennt die Strecke. Dann sollten die schwächeren Fahrer/Roller oder Konvoi-Neulinge folgen. Das Schlusslicht bildet wieder ein geübter Fahrer. Er achtet darauf, dass niemand zurück bleibt. So wird verhindert, dass die Gruppe zu weit auseinandergerissen wird. (Ziehharmonika-Effekt)
- Ein dichteres Fahrerfeld ist für die Fahrer und für andere Verkehrsteilnehmer überschaubarer. Hierzu trägt das versetzte Fahren bei. Gleichzeitig wird so ein ausreichender Sicherheitsabstand (von ca. 10 m nach vorne und hinten oder ½ Tacho in Meter) zum Vordermann auf der gleichen Spur gehalten.
- Das In-der-Mitte-fahren bleibt nur dem Guide vorbehalten! Denn nur so kann auch der letzte Fahrer bis nach vorn durchgucken und den Konvoi nach hinten sichern! Auch der Guide hat nur so einen Überblick nach hinten.

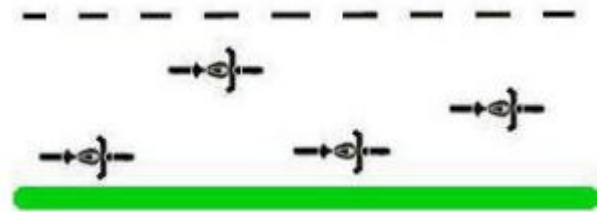
Ein jeder hat die einmal eingenommene Position innerhalb des Konvois ein zu halten und es sollte nicht unnötig überholt werden.

Trotzdem kann ein Positionswechsel notwendig werden. Diesen vorher abzusprechen ist die beste Lösung. Manchmal fährt A ein Stück als erster, z. B. weil er sich in der Gegend besser auskennt. Auf der Fahrbahn soll dann B die Führung übernehmen. Wenn es soweit ist, fährt A äußerst rechts, verringert ein bisschen das Tempo und winkt B mit der Linken vorbei. Damit ist gesichert, dass B gefahrlos an A vorbeiziehen kann.

In Kurven behält jeder seine Linie. Wird die Spur zu schmal, wird hintereinander gefahren, damit jeder Ideallinie fahren kann. Dazu den Abstand vergrößern!

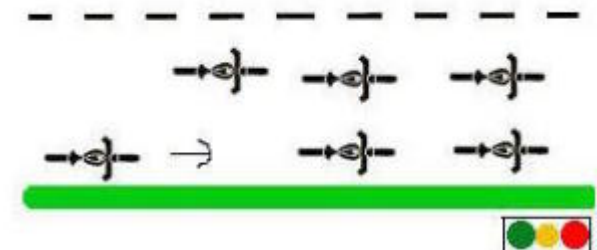
Es hat sich bewährt, versetzt zu fahren. Das heißt, einer hält sich eher an der rechten Fahrbahnhälfte, einer eher in der Straßenmitte.

Diese Art des Fahrens hat den Vorteil, bei stärkeren Bremsungen ausreichend Platz zum Stehen bleiben zu haben.



Muss bei Kreuzungen/Ampeln angehalten werden, können immer zwei Fahrer nebeneinander stehen.

Beim Weiterfahren sollte die Reihenfolge eingehalten werden, in der man zur Kreuzung/Ampel gekommen ist.



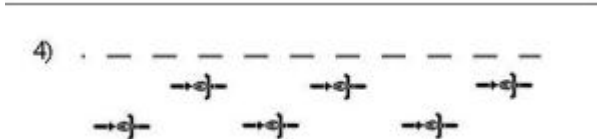
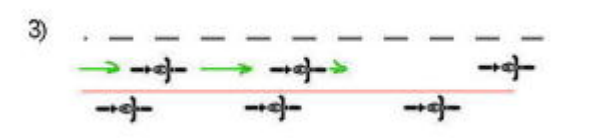
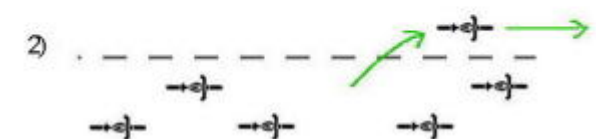
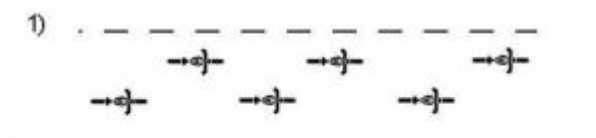
Beim Befahren von Ampeln wird versucht, das Tempo so zu dosieren, dass der Konvoi "Grün" haben wird. Dies wird aber nicht immer möglich sein. Bei "Rot" wird angehalten, auch mitten im Konvoi. Der vordere Teil wird in vermindertem Tempo weiterfahren oder an einem geeigneten Platz anhalten, bis der Rest wieder aufgeschlossen hat.

Entsteht im Konvoi eine Lücke, weil z. B. jemand aus dem Konvoi ausgeschert ist, dann kann man diese auf zwei Varianten füllen:

#### Variante 1:

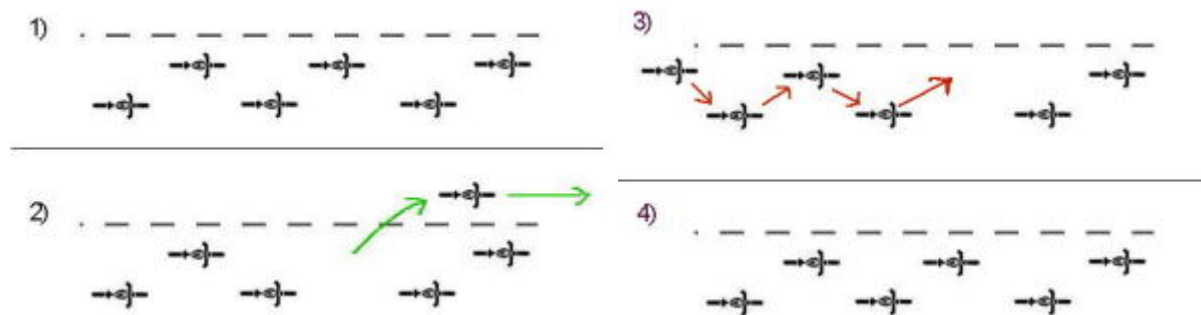
Hier wird die Lücke nicht seitwärts, sondern von hinten nach vorne aufgefüllt. Das heißt, dass jeweils hintere Fahrzeug fährt nach vorne in die entstandene Lücke.

Die Gefahr bei dieser Variante: Bei dem "Überholvorgang in der eigenen Fahrspur" hat derjenige der überholt wird keinen Platz, um einer Gefahr, z. B. einer sich öffnenden Autotür oder einem Straßenschaden auszuweichen!



### Variante 2:

Die Lücke wird nur durch Seitenwechsel bei gleichbleibender Position in der Gruppe geschlossen. Der seitliche Sicherheitsabstand bleibt auf diese Art erhalten, was besonders bei höheren Geschwindigkeiten und/oder Gegenverkehr wichtig ist.



Es ist wichtig VOR der Abfahrt fest zu legen, welche Variante verwendet werden soll!

Ist ein Ausscheiden aus dem Konvoi vorhersehbar, z. B. wenn jemand unterwegs nach Hause abbiegt o. ä., gibt der Ausscheidende dem Tourenführer und dem "Schlussfahrer" zeitgerecht Bescheid. Es empfiehlt sich, dass er den Platz vor dem Schlussfahrer einnimmt, da ihm evtl. sonst der uninformierte Rest des Konvois beim Abbiegen folgt.

## Zieharmonika-Effekt

Auch wenn es sich vielleicht etwas merkwürdig anhört, aber im Konvoi fährt man hinten tatsächlich schneller als vorne. Das kommt vom sog. Zieharmonika-Effekt. Je größer und länger ein Konvoi ist, desto schneller wird auch die Geschwindigkeit hinten. Man kann diesen Effekt etwas mindern, wenn alle dieselben Abstände einhalten und konzentriert fahren. Auf längeren Strecken jedoch und auf Strecken mit häufigem Anfahren, Anhalten und Abbiegen kommt es unweigerlich zu diesem Phänomen.

Bei größeren Gruppen kann das schon mal gute 20 km/h ausmachen. Also sollte der Konvoi-Führer bei größeren Gruppen Innerorts sein Tempo vorne deutlich unter der max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren, damit auch die hinteren Fahrzeuge im zugelassenen Limit bleiben.

Für die Geschwindigkeit Außerorts gilt das Gleiche. Bei kleineren Gruppen sieht es dagegen etwas anders aus. Hier ist es möglicherweise sinnvoll, die maximale Geschwindigkeit vorher abzusprechen, damit auch die hinteren Fahrzeuge problemlos mithalten können und nicht unterwegs abgehängt werden.

## Straße sperren

Darf unser Konvoi im Ganzen eine Kreuzung passieren, auch wenn für die Nachfolgenden die Ampel rot ist? **NEIN**, denn: nicht jeder Konvoi ist ein geschlossener Verkehrsverbund!

Dazu bedarf es bestimmter Voraussetzungen (§27 + § 29 StVO):

- Für einen geschlossenen Verkehrsverbund muss ab drei Kraftfahrzeugen eine straßenverkehrsrechtliche Genehmigung eingeholt werden!
- Es ist aber die Möglichkeit gegeben, unseren Konvoi zu schützen, indem man andere Verkehrsteilnehmer mit sichernden Roller-Fahrern darauf aufmerksam macht, aber erst, sobald der andere Verkehr dies zulässt.
- Die Teilnehmer am Konvoi bleiben aber trotzdem für sich selbst verantwortlich.
- Die sichernden Fahrer/innen müssen also gut absperren und sich nicht abdrängen lassen, wenn schon gesichert wird. Denn man kann davon ausgehen, dass viele andere Fahrzeugführer damit überfordert sind und meinen, bei Grün haben sie auf einer Kreuzung unbedingt Vorfahrt.
- Gerade in großen Gruppen ist der Bedarf da, Kreuzungen so zu sichern, dass die ganze Gruppe in einem Fluss darüber fahren kann.
- Wichtig ist, dass die ganze Gruppe konzentriert und aufgeschlossen fährt.

- Der Konvoiführer bestimmt, wie viele Leute die nächste Kreuzung sichern sollen (Ordner) und zeigt dies mit Handzeichen an. Der Konvoi-Führer hält dazu zwei oder mehr Finger in die Höhe und signalisiert den nachfolgenden Fahrern/innen, dass sie die Kreuzung sichern müssen.
- Hier sind jetzt immer die vordersten Teilnehmer gefordert. Diese sichern die Kreuzung. Eine Ausnahme machen die schwächeren Fahrer/innen.
- Die Kreuzung muss vom ganzen Konvoi so schnell wie möglich überquert werden. Nachdem das Schluss-Fahrzeug die Kreuzung überquert hat, fahren die Ordner, die die Straße gesichert haben vor das Schlussfahrzeug.

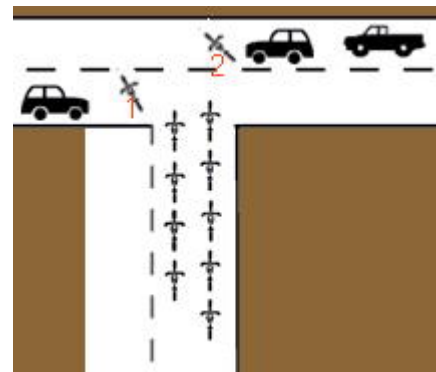
### links Abbiegen



Der Konvoi-Führer hält 2 oder mehr Finger in die Höhe und signalisiert den nachfolgenden Rollerfahrern, dass sie die Kreuzung/den Kreiseln sichern müssen.

Die Kreuzung muss vom ganzen Konvoi so schnell wie möglich überquert werden.

Nachdem das Schluss-Fahrzeug die Kreuzung überquert hat, fahren die Teilnehmer, welche die Straße gesichert haben vor das Schlussfahrzeug. Bei der nächsten Kreuzung werden wieder die vordersten Teilnehmer die Straße sichern und sich dann hinten anschließen.

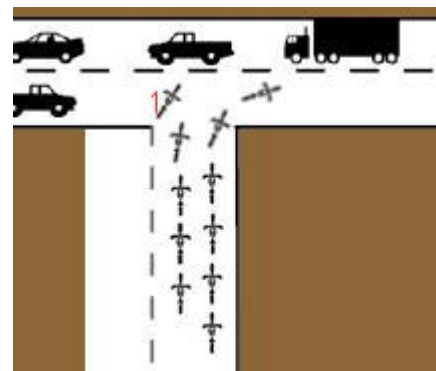


### rechts Abbiegen



Der Konvoi-Führer hält einen Finger in die Höhe und signalisiert dem nachfolgenden Rollerfahrer, dass er die Straße sichern muss. Der Konvoi soll so schnell wie möglich einbiegen.

Nachdem das Schlussfahrzeug eingebogen ist, fährt der Teilnehmer, der die Straße gesichert hat vor das Schlussfahrzeug. Bei der nächsten Kreuzung werden wieder die vordersten Teilnehmer die Straße sichern und dann hinten aufschließen.



## Kreisverkehr

In den meisten Fällen bedarf es im Kreisverkehr, mit wenigen Ausnahmen, nur einen Roller, der den Verkehr im Kreis sichert. Sollte es ein zweispuriger oder ein größerer Kreisverkehr sein, so müssen zwei Roller die beiden Spuren sichern. Auch hier gibt der Konvoiführer per Handzeichen an, wie viele es sein sollen. Auch im Kreisverkehr ist es wichtig, dass der Konvoi möglichst geschlossen wird und zügig den Kreisverkehr passiert. Nach dem Sichern schließen diese Fahrer/innen hinten am Konvoi vor dem Schlussfahrzeug auf.

Aber mit dem Absperren bewegen wir uns in einer „Grauzone“, denn Absperren darf eigentlich nur die Polizei.

# Das Überholen

... von anderen Fahrzeugen ist in einer Gruppe mit besonderer Vorsicht verbunden.

Generell gilt: Nur dann überholen, wenn dies gefahrlos möglich ist!

Jeder überholt dann, wenn es für ihn am sichersten ist.

Bei Überholvorgängen oder an Kreuzungen muss sich jeder Fahrer selbst vergewissern, ob die Strecke frei ist. Sich von vorausfahrenden Fahrern "mitziehen" zu lassen, kann gefährlich werden. Denn es ist unwahrscheinlich, dass die gesamte Gruppe auf einmal überholen kann. Auch wichtig beim Überholen:

Die Konvoi-Reihenfolge immer beibehalten und nacheinander überholen - selbst wenn der Vordermann zögert. Nichts ist gefährlicher, als wenn ein Fahrer von hinten kommend, Fahrer aus der eigenen Gruppe überholt.

Beim Überholen oder Abbiegen in eine neue Straße kurzfristig schneller fahren als normal, damit hinter einem die Lücke groß genug wird, um wieder einzuscheren! Nachdem alle wieder hintereinander sind, bestimmt der Konvoiführer wieder die Geschwindigkeit!

Manchmal (bei größeren Gruppen und viel Verkehr) empfiehlt es sich, auf das Überholen zu verzichten, da die Gefahr durch Unruhe in der Gruppe größer wird.

Wird der Konvoi überholt, versteht es sich von selbst, dass dem Überholenden die Möglichkeit zum Einscheren gelassen werden muss.

## Überholvorgang A:

Es wird von vorne nach hinten das Blinkzeichen durchgegeben. Der hinterste Fahrer schert als Erster aus und hält seine Position an letzter Stelle. So ist gewährleistet, dass sich niemand in die Gruppe drängen kann und der Konvoi ist von hinten "geschützt". Erst dann wird von vorne nach hinten, nacheinander mit dem Überholen begonnen! Nach dem Überholen wird vorne zügig weitergefahren, damit auch die Hinteren einscheren können!

## Überholvorgang B:

Der Frontfahrer links außen gibt Signal (Blinker links)

Achtung: Er ist für die rückwärtige Situationseinschätzung verantwortlich und bestimmt den Zeitpunkt: Ist die Lücke groß genug? Kommen schnelle Fahrzeuge von hinten? Ist vorne Platz für die gesamte Kolonne zum Wiedereinscheren? Wie hoch ist die eigene Geschwindigkeit? usw.

- Alle blinken links - NICHT AUSSCHEREN!
- Schlussfahrer links außen prüft die Situation: Ist der Überholvorgang **FÜR ALLE** möglich? Kommen schnelle Fahrzeuge von hinten? Ist die Lücke groß genug? Wurde die Überholabsicht und das Blinksignal erkannt?
- Der Schlussmann schert aus und blockiert die Fahrspur, aber nur, wenn absolut keine Gefährdung für ihn oder für den nachfolgenden Verkehr besteht.
- Alle Kolonnenfahrer scheren aus,
- jeder behält seine Position,
- das Tempo wird angepasst (gesteigert),
- jeder achtet auf Vorder-, Seiten- und Hintermann,
- Blick in Rückspiegel / Schulterblick
- Der Frontmann blinkt rechts und schert wieder ein, beschleunigt aber weiter, um Platz für die Nachfolgenden zu schaffen.
- Kolonne schert positionsweise im sicheren Abstand zum Überholten ein.

# Schlussfahrer


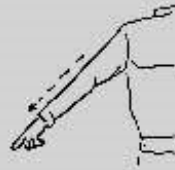










Er/Sie ist in den meisten Fällen ein erfahrener Fahrer, der die Strecke kennt und dafür verantwortlich ist, dass keiner zurück bleibt, somit hilft den Konvoi zusammenzuhalten.

Hat ein Fahrer eine Panne o. ä. bleibt der Schlussfahrer bei ihm.

Es ist ratsam den Schlussfahrer beispielsweise mit einer Sicherheitsweste zu "kennzeichnen". Somit ist für den rückwärtigen Verkehr der Konvoi als solcher besser zu erkennen und der Konvoiführer kann das Ende des Konvois besser sehen.

# Handzeichen

Tipps zu Handzeichenverständnis bei der Gruppenfahrt

<p><b>Mir Folgen!</b></p>  <p>Linke Hand nach oben</p>	<p><b>Gefahr!</b></p>  <p>Die Ausgestreckte Hand mit Zeigefinger deutet auf das Hindernis (auch rechts möglich)</p>	<p><b>Tankstopp!</b></p>  <p>Mit der linken Hand auf den Tank zeigen.</p>
<p><b>Halt oder langsamer</b></p>  <p>Linke Hand ausgestreckt heben und senken</p>	<p><b>Eine Kolonne bilden</b></p>  <p>Linke Hand nach oben Zeigefinger gestreckt</p>	<p><b>Blinker abstellen!</b></p>  <p>Linke Hand. Siehe Bild abwechselnd zur Faust ballen und wieder öffnen</p>
<p><b>Zweier Kolonne bilden!</b></p>  <p>Linke Hand, kleiner und Zeigefinger sind erhoben</p>	<p><b>Mehr Abstand!</b></p>  <p>Rechte Hand Ober- und Unterarm abwechselnd anwinkeln und ganz ausstrecken</p>	<p><b>Verpflegungspause - Hunger</b></p>  <p>Linke Hand Richtung Mund/Helmvisier</p>
<p><b>Schnelle Fahrt!</b></p>  <p>Mit der linken Hand Gas-Drehbewegun gen machen</p>	<p><b>Fahre Du voraus!</b></p>  <p>Mit der linken Hand nach vorne winken</p>	<p><b>Abblendlicht!</b></p>  <p>Die linke Hand flach auf den Helm legen</p>

## Haftungsausschluss

Jeder Tour-Teilnehmer fährt grundsätzlich auf eigenes Risiko und verantwortet seine Fahrweise gemäß der STVO ohne Einschränkung selbst.

Jeder ist für seine eigene Sicherheit selbst verantwortlich!  
Es gilt: Safety first - für sich selbst und für die Gruppe!