

## Kommentar zu den Verhaltensregeln

---

Das Fahren im Verband bedarf gewisser Regeln. Alle im Verband fahrenden Teilnehmer sollten die gleichen Richtlinien und Vorschriften anwenden. Aber welche ? Wir vom William Tell Chapter stellen für unser Chapter hier einige Regeln auf.

Diese sollten jedem Mitglied bekannt sein. Trotzdem soll jeder Road Captain oder Safety Officer vor der Fahrt die wichtigsten Punkte erläutern.

Wir werden uns bei Ausfahrten mit anderen Chapters oder an externen Anlässen selbstverständlich an deren Regeln anpassen. Aber auch hier gilt:

**Jeder ist für sich, sein Bike und seinen Sozios selbst verantwortlich!**

und

**Jeder hält sich an die Strassenverkehrsordnung!**

Es geht hier nicht um richtig oder falsch sondern um die Sicherheit aller Teilnehmer in einer Motorrad-Gruppe !

---

### **BEGRIFFE:**

**versetztes Fahren:** = zweispuriges Fahren in jeweils versetzter Formation

**Fahrstreifen:** = die Strassenseite, in welcher die Gruppe fährt

**Spuren/Spur:** = innerhalb des Fahrstreifens, die linke und rechte Spur der Gruppe

**Linie:** = die Linie, mit welcher ein einzelnes Motorrad den Fahrstreifen benützt

Das versetzte Fahren ist generell für Paraden bei langsamer Fahrt vorgesehen. Beim Fahren in der Gruppe sind Regeln strikte und diszipliniert einzuhalten. Beim versetzten Fahren wird der rechte Fahrstreifen in zwei Spuren geteilt (äussere linke Spur und innere rechte Spur), welche zum versetzt fahren dienen.

Der Road Captain soll darauf achten, die Teilnehmer möglichst sicher zu führen. Dazu gehören eine gute Routenwahl, klare Zeichen, angemessene Geschwindigkeit, anhalten nur in gefahrenlosen Zonen, genügend Pausen, etc. Trotzdem darf nicht der Road Captain für irgendwelche Fehler innerhalb der Gruppe verantwortlich gemacht werden.

Der Road Captain macht vor jeder Fahrt, in Absprache und zusammen mit dem Safety Officer, auf die WTC Regeln aufmerksam und erläutert seine Tour und bestimmt den „Last Man“. Vor der Abfahrt sind jedem Teilnehmer die verantwortlichen Mitglieder der Gruppe bekannt (Road Captain, Last Man, Safety Officer, etc.)

Was eigentlich selbstverständlich sein sollte, wird hier auch nochmals kurz erwähnt: Die Teilnehmer kommen pünktlich und vollgetankt zum Treffpunkt. Sollte ein Teilnehmer ein Problem mit der Tour, seinem Bike oder seinem Befinden haben, meldet er das dem Road Captain rechtzeitig.

Der „Last Man“ hat die Aufgabe „verlorene Bikes einzusammeln“ und diese selbständig wieder an den Konvoi heranzuführen. Der „Last Man“ muss die Streckenführung kennen. Im Falle einer Panne ist es nicht nötig den ganzen Konvoi anzuhalten. Der Last Man ist verantwortlich, dass der „Pannebiker“ mit der Gruppe in Kontakt bleibt. (Es empfiehlt sich bei grösseren Touren zwei verantwortliche Biker zu definieren: einer nimmt die eigentliche Last Man Funktion wahr, ein anderer die Notfall Funktion)

Ein Konvoi darf nie verlassen werden, ausser es sei dies mit dem Road Captain abgesprochen (z.Bsp anderer Nachhauseweg, etc.). Hierüber müssen die Konvoiteilnehmer auch informiert sein.

Das versetzte Fahren gilt nur auf Strassen mit genügender Spurbreite (zwei- und mehrspurige Haupt- und Nebenstrassen) und bis max. 60 km/h. Also gilt ab 60 km/h oder bei kurvenreichen, engen Strassen das normale hintereinander Fahren (Schlange).

Dass heisst nun nicht, dass wir stur ab einer bestimmten Geschwindigkeit nicht mehr versetzt fahren und sofort in „schlangenlinie“ wechseln sondern das wir situativ fahren. Wir müssen nicht unseren harleygewohnten „versetzt-Fahren-Drang“ unterdrücken, sondern uns der zusätzlichen Sicherheit der Schlangenlinie bewusst sein. Dann werden wir automatisch und mit gesundem Menschenverstand jeweils die eigene Linie auf unserem Strassenstreifen finden.

Der Vordermann ist das Bike vor einem auf der **versetzten** Spur ! Der Bereich neben jedem Bike gehört jedem Biker selbst und darf vom Hintermann nur bei Stopps und beim Lückenschliessen (nach Absprache mit dem Vordermann) benützt werden.

Bei Stopps soll in Zweierkolone aufgeschlossen werden. Wenn Lücken entstehen, soll „aufgefüllt“ werden, jedoch nur in Absprache mit dem Vordermann. Wenn sich ein Biker nicht zutraut, die Lücke zu schliessen, lassen wir diese offen.

Während der Fahrt soll jeder konzentriert für sich fahren. Zeichen untereinander sollen vermieden werden. Es führt eher zu Missverständnissen und Fehlverhalten, wenn wegen jedem

Kuhfladen und kleinen Hindernis geblinkt und gewinkt wird. Jeder kann selbst auf sich aufpassen!

Wird die Gruppe weit auseinander gezogen, ist jeweils jeder Biker für seinen Hintermann verantwortlich! **Es ist kein Fehler, die Gruppe vor einem zu verlieren, es ist aber eine kapitaler Fehler den Hintermann zu verlieren!**

Wenn jeder auf seinen Hintermann achtet, kann sich die Gruppe gar nie auflösen. Es ist jedoch nicht nötig immer Sichtkontakt zu halten, sondern nur dann zu warten, wenn der logische Strassenverlauf nicht mehr gewährt ist. Im Wissen das der eigene Vordermann an der nächsten Kreuzung wartet, ist es selbstverständlich auch auf den Hintermann zu warten und ihm die Richtung zu weisen.

Beim Anhalten bei Kreuzungen ist es ratsam vor und nicht nach der Kreuzung/Abzweigung zu warten, damit die nachfolgenden Bikes frühzeitig informiert sind.

Beim Anhalten hat der Road Captain darauf zu achten, dass die ganze Gruppe sofort aus der Gefahrenzone ist, d.h. nicht unmittelbar nach einer Kreuzung anzuhalten, sondern mindestens eine Konvoilänge weiter.

Beim Parkieren gibt der Road Captain die Parkordnung vor. Jedes Bike schliesst sich dann an. Bei grossen Gruppen kann ein zweiter Fahrer eine neue Parklinie bestimmen, damit alle Bikes schneller aus der Gefahrenzone kommen und keine Wartezeiten entstehen. Alle weiteren Biker schliessen sich danach wieder an.

**Parkiert wird mit Harley-Davidsons grundsätzlich immer rückwärts!** Erstens kann gleich wieder in der Reihenfolge weitergefahren werden und zweitens ist bei einer leichten Neigung kein Bike zurückzustossen! Und zu guter Letzt ergibt sich auch ein schönes Bild.

Andere Verkehrsteilnehmer werden respektiert. „Drängler“ und „Schleicher“ werden als das respektiert, was sie im Strassenverkehr sind: Hindernisse. Es macht keinen Sinn, sich mit Hindernissen zu streiten – sinnvoll ist diesen Hindernisse so schnell wie möglich aus dem Weg zu gehen.

Wenn sich z.B. schnelle Strassenmaschinen in den Konvoi einfädeln, gebt ihnen die Chance zu überholen. Wenn sich z.B. ein Verkehrsteilnehmer flegelhaft oder unkorrekt verhält, lächelt – das ist auf jedenfall sicherer als sich auf die gleiche Stufe runter zu lassen.

Sollte ein Fahrzeug überholt werden, besteht kein Überholzwang für die nachfolgenden Bikes. Sollte sich jemand nicht trauen, ein anderes Fahrzeug zu überholen (egal ob es sich um einen Traktor, einen „Schleicher“ oder ein „normales“ Fahrzeug handelt), fährt er im Wissen, dass der Vordermann bei der nächsten Kreuzung auf ihn wartet, hinter diesem nach.

Nicht zu überholen, trotz „Gruppendruck“ der nachfolgenden Biker zeigt Stärke des Lenkers!  
Also seid stark! Das Fahren mit Biker, welche sich nicht dem „Gruppendruck“ beugen, ist viel sicherer.

Wenn sich jeder an die Weisungen und Regeln hält, steht einem schönen Ausflug nichts mehr im Weg.

In diesem Sinne wünsche ich allen immer:

„Ride Safe and Have Fun“



Andy Wüst

Director, William Tell Chapter Switzerland