

## Information zu Rennlizenz

**Macht die wachsende Zahl von Jedermann-Rennen die gute alte Rennlizenz für Hobbysportler überflüssig? Oder ist es auch heute noch sinnvoll, eine Lizenz zu lösen? TOUR beantwortet die wichtigsten Fragen.**

### **Warum eine Lizenz?**

Nur Inhaber einer Rennlizenz dürfen an Veranstaltungen des Weltradsportverbands UCI, dessen nationalen Mitgliedsverbänden oder kontinentalen Vertretungen teilnehmen.

### **Muss ich dazu Vereinsmitglied sein?**

Ja. Und der Verein muss Mitglied in einem nationalen Dachverband (etwa dem Bund Deutscher Radfahrer, BDR) sein.

### **Welche Lizenzen gibt es?**

Für verschiedene Leistungsklassen: Bei den Männern beginnt es mit der C-Klasse, in der sich Einsteiger versuchen können. Für Frauen gibt es wegen der geringen Zahl aktiver Fahrerinnen nur eine gemeinsame Elite-Lizenz. Innerhalb des BDR existiert zusätzlich die Hobbyklasse (nicht identisch mit Jedermann-Rennen), in der nur Sportler ohne

Lizenz starten dürfen. Doch die Zahl dieser Rennen, die manche Veranstalter zusätzlich zu Lizenzrennen anbieten, ist klein. Deshalb bietet die C-Klasse den Einstieg in leistungsorientierten Breitensport.

### **Brauche ich ein Team?**

Nein. Man kann auch als Einzelstarter antreten.

### **Sind Lizenzfahrer die besseren Rennfahrer?**

Nicht zwangsläufig. Die Lizenz ist kein Befähigungsnachweis, sondern lediglich schriftlicher Beleg dafür, dass ihr Inhaber die Statuten und Reglements der UCI beziehungsweise des BDR anerkennt.

### **Was kostet eine Lizenz?**

Je nach Klasse (Elite, Senioren, Junioren, U23) zwischen sechs und zehn Euro. Profi-Lizenzen (Elite GS) kosten fast 800 Euro. Ob die Lizenzgebühr noch zusätzlich zum Mitgliedsbeitrag bezahlt werden muss, ist von Verein zu Verein unterschiedlich.

## Was ist die Gegenleistung?

**Startrecht:** siehe „Welche Lizenzen gibt es?“

**Versicherungsschutz:** Mitglieder von Radvereinen, zu denen Lizenzinhaber gehören, sind über den jeweiligen Landesverband versichert, der spezielle Sportversicherungs-Verträge abschließt. Versichert ist man bei sämtlichen sportlichen (Wettkampf, Vereinstraining) und satzungsgemäßen Aktivitäten, wie Versammlungen, Fortbildungen und Feiern. Lizenzfahrer, die am organisierten Rennbetrieb teilnehmen, sind zudem (im Gegensatz zum normalen Vereinsmitglied) beim Einzeltraining versichert. Welchen Umfang genau das Versicherungspaket umfasst, hängt von der Versicherungsgesellschaft ab, mit welcher der jeweilige Landesverband zusammenarbeitet. In der Regel sind Haftpflicht- und Unfallversicherung enthalten.

**Sonstiges:** Manche Vereine sponsern oder bezahlen die einheitliche Rennkleidung für ihre Lizenzfahrer. Einige Fahrradanbieter gewähren bei Vorlage einer gültigen Rennlizenz Rabatt.

## Wo bekomme ich die Lizenz?

In der Regel beantragt der Verein die Lizenzen gesammelt beim jeweiligen Landesverband. Ausgestellt werden sie vom BDR. Mitglieder von Sportgruppen können ihre Lizenz direkt beim BDR beantragen. Die Bearbeitung eines Lizenzantrages dauert in der Regel mehrere Wochen.

## Welches Material schreibt das Reglement vor?

Generell: Ein Rennrad herkömmlicher Bauweise. Laut UCI-Reglement soll es nicht länger als 185 Zentimeter und breiter als 50 Zentimeter sein. Die Laufräder inklusive Reifen müssen zwischen 55 und 70 Zentimeter Durchmesser haben. Verboten sind in Straßenrennen mit Massenstart (nicht bei Zeitfahren oder Triathlon) Hörner-, Delta- oder Triathlonlenker, Ellenbogen- und Unterarmstützen sowie so genannte Spinaci-Aufsätze. Renn Teilnehmer müssen ein Trikot mit Ärmeln und eine Rennhose oder einen einteiligen Rennanzug tragen. Das Trikot muss sich von dem des Weltmeisters, des Deutschen Meisters, der Nationalmannschaft und des Spitzenreiters bei nationalen und internationalen Etappenrennen sowie Weltcups unterscheiden.

## Besteht Helmpflicht?

Ja. Ein Sturzhelm wird bei Wettkämpfen sowie im Querfeld ein-Training vom BDR zwingend vorgeschrieben. Er muss der DIN-Norm 33954, SNEL- und/oder ANSINorm oder einer vergleichbaren Norm entsprechen.

### **Welche Arten von Lizenzen gibt es?**

Es gibt sie für folgende Disziplinen: Straße/Bahn, Mountainbike, Mountainbike Orienteering (MBO), BMX, Trial, Schrittmacher, Kunstradsport, Radball, Radpolo, Unicycle (Einrad). Auf der Lizenz ist jedoch nur die Angabe erforderlich, welche Sportart überwiegend betrieben wird.

### **Welche Alters- oder Leistungsklassen gibt es?**

Die Einteilung erfolgt im Lizenz-Rennsport nach Alter und Leistung. Im Elitebereich Männer (23 bis 40 Jahre) gibt es die Leistungsklassen GS, A, B, C. Anfänger starten zunächst in der C-Klasse und können bei guten Ergebnissen in die nächsthöhere Klasse aufsteigen. Für Frauen gibt es nur eine einheitliche Elite-Lizenz. Für eine GS-Lizenz ist ein gültiger Vertrag mit einem Profiteam erforderlich. Altersklassen im Überblick: Schüler U11 (10 Jahre und jünger), Schüler U13 (11 bis 12 Jahre), Schüler U15 (13 bis 14 Jahre), Jugend U17 (15 bis 16 Jahre), Junior U19 (17 bis 18 Jahre), U23 (19 bis 22 Jahre), Elite (ab 23 Jahren), Senioren 2/Masters A/B/ C (ab 41 Jahre), Senioren 3/Masters (ab 51 Jahre), Senioren 4/Masters (ab 61 Jahre). Die Senioren 1/Masters A/B/C (ab 30 Jahre) gibt's nur bei internationalen Rennen.

### **Wann steigt man auf oder ab?**

Relevant sind Siege und Platzierungen, die der Lizenz - halter innerhalb eines Kalenderjahres erzielt, und zwar in nationalen und internationalen Wettbewerben der Kategorien Elite und U23 (Straße), die über mindestens 60 Kilometer gehen (Einzelzeitfahren mindestens 25 Kilometer) sowie Etappenrennen.

Um aufzusteigen benötigt man:

- einen Sieg oder
- fünf Platzierungen zwischen Rang 2 und 10 oder
- einmal Platz 2 bis 10 bei der Deutschen Meisterschaft (Einer Straße oder Einzelzeitfahren)

Um nicht abzustiegen benötigt man:

- drei Platzierungen zwischen Rang 2 und 10 oder
- einen Sieg (nur in der A-Klasse)

Eingetragen werden die Erfolge in ein Beiblatt, das die Fahrer zusammen mit der Lizenz erhalten.

### **Dürfen Lizenzfahrer an jedem Rennen teilnehmen?**

Nein. Bei Hobbyrennen der Vereine dürfen sie nicht starten. Zu unterscheiden sind Jedermann-Rennen wie die HEW-Cyclassics oder Rund um Köln. Deren Veranstalter regeln es unterschiedlich, ob und auf welchen Strecken Lizenzfahrer teilnehmen dürfen.

### **Wo erfahre ich Renntermine?**

Bei Landesverbänden, Vereinen oder direkt vom BDR. Auf der Internetseite [www.bdr-online.org](http://www.bdr-online.org) finden sich Links zu den Landesverbänden sowie ein ausführlicher Terminkalender: Disziplinen -> Straßenrennsport -> Ausschreibungen; mit der „erweiterten Suche“ lassen sich die Termine bestimmter Lizenzklassen auswählen.

### **Welche Arten von Rennen gibt es?**

**Kriterium:** Ein Straßenrennen auf relativ kurzem Rundkurs, der mehrmals befahren wird.

**Straßenrennen:** Es gibt Eintagesrennen und Etappenrennen. Für die unteren Lizenzklassen war in Deutschland bei Redaktionsschluss lediglich ein Etappenrennen ausgeschrieben: die Vier-Etappenfahrt Mecklenburger Fahrradtoern in Parchim ([www.mecklenburgerfahrradtoern.de](http://www.mecklenburgerfahrradtoern.de)), in der Lizenzfahrer der Klassen B und C starten dürfen.

**Zeitfahren:** Bei dieser Disziplin müssen einzelne Fahrer oder Teams eine bestimmte Strecke möglichst schnell zurück legen. Im Straßenradsport gibt es Einzel-, Paar- und Mannschaftszeitfahren. Eine Sonderform des Zeitfahrens ist das Bergzeitfahren.

### **Gelten für Lizenzfahrer besondere Verkehrsregeln im Training?**

Nein. Sie müssen sich an die Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) halten. Auch Lizenzfahrer müssen als benutzungspflichtig ausgeschilderte Radwege (Schilder 237, 240 und 241: weißes Rad auf blauem Grund) benutzen.

Eine der wenigen Ausnahmen: Lizenzinhaber auf Rennrädern unter zwölf Kilo Gewicht müssen in Nordrhein-Westfalen bei Tageslicht keine Lichtanlage mitführen.

### **Gibt es eine Altersbegrenzung, um eine Lizenz zu lösen?**

Nein. Fahrer der Nachwuchsklassen sowie Senioren ab 60 Jahren müssen eine ärztliches Attest ihrer Sporttauglichkeit vorlegen, das nicht älter als 120 Tage sein darf. Minderjährige brauchen die Einwilligung eines Erziehungsberechtigten.

### **Was kann man gewinnen?**

Sieger und Platzierte (Ränge zwei bis zehn) erhalten die Platzierung auf einer Karte bestätigt, außerdem meistens Geld- oder Sachpreise als Ehrengabe. Wer das Rennen „nur“ beendet, bekommt nichts.

### **Muss ich mir als Lizenzfahrer darüber Gedanken machen, welche Medikamente und Rauschmittel ich zu mir nehme?**

Ja. Mit der Unterschrift auf der Lizenz unterwirft man sich dem internationalen Antidoping-Reglement und muss in allen Klassen mit Dopingkontrollen rechnen.

### **Muss ich bei der Wahl der Altersklasse etwas beachten?**

In den Klassen Senioren 1 und 2 hat man die Wahl, sich für die Elite-Klasse oder die Mastersklasse zu entscheiden. Wer sich für die Mastersklasse entscheidet, darf beispielsweise nicht an der DM Cross für die Elite teilnehmen, was mit Elite-Lizenz ohne Qualifikation möglich ist. Dafür ist man nur mit einer Masters-Lizenz berechtigt, die international ausgeschriebenem Senioren-1-Rennen zu fahren.

### **Finden Lizenzrennen auf abgesperrten Straßen statt?**

Das ist unterschiedlich. Kurze Kriteriums-Kurse bis vier Kilometer Rundenlänge sind meist komplett gesperrt. Bei längeren Runden kann es vorkommen, dass sich die Radsportler auf öffentlichen, nur zeit- oder teilweise gesperrten Straßen bewegen, auf denen mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Streckenposten des Veranstalters haben in der Regel keine Weisungsbefugnis gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, welche die Rennstrecke befahren. Es gilt das Rechtsfahrgebot.

### **Gibt es für Frauen Besonderheiten?**

Bei Frauen gibt es nur eine Aufteilung der Lizenzklassen nach Alter, nämlich U23, Elite und Masters, keine Aufteilung in A-, B- und C-Klasse. Die Felder bei den Frauen sind oft klein, weshalb die Rennen oft mit anderen Klassen, meist den Junioren, zusammengelegt werden.

### **Wie groß ist der Trainingsaufwand für Einsteiger?**

Für die Power, die man braucht, um in einem C-Klasse- Rennen mithalten zu können, benötigt man rund 250 bis 300 Stunden Training im Jahr. An reinem Umfang können 8.000 bis 15.000 Jahreskilometer als grobe Orientierung gelten. Die Angaben hängen natürlich von Talent und Training ab. Als Anhaltspunkt können die Ergebnisse einer Leistungsdiagnose dienen. Wer in der C-Klasse mithalten will, sollte in Bestform bis zu 4 Watt pro Kilogramm seines Körpergewichts an der anaeroben Schwelle leisten können. Wer Chancen auf den Sieg haben will, sollte bis zu 4,5 Watt/kg mobilisieren können. In der A-Klasse können schon rund 5 Watt/kg erforderlich werden, stets abhängig von Tempo und Streckenprofil des jeweiligen Rennens. Wer schwer ist, aber viel Kraft (anaerobe Fähigkeiten) hat, kann bei Kriterien gewinnen, wird aber bei Straßenrennen eventuell an jeder kleinen Steigung abgehängt. Wie in allen Ausdauersportarten führt erst Kontinuität über mehrere Jahre zum Erfolg. Lizenzrennen erfordern in der Regel weniger Ausdauer als Radmarathons. Weil die Rennen meist mit häufigen und harten Tempowechseln gefahren werden, sind anaerobe Leistung (Zwischensprints) und entsprechender Wille die entscheidenden Voraussetzungen.

### **Wie übt man die Anforderungen in Lizenzrennen?**

Erfolg im Rennen hat viel mit Erfahrung zu tun. Um Tempohärte und Fahrtechnik zu lernen, trainieren Sie am besten mit erfahrenen Lizenzsportlern. So genannte

Hobbyrennen aus dem BDR-Straßenkalender oder Jedermann-Rennen können den Einstieg erleichtern. Zur Vorbereitung sollten Sie regelmäßig in Gruppen fahren und sich die wichtigsten Verhaltensregeln erklären lassen (gerade Fahrlinie im Feld, keine abrupten Bremsmanöver, keine Kurven schneiden – wer an der Mittellinie in eine Kurve einfährt, bleibt dort durch die gesamte Kurve!).

**Was ist, wenn ich mich verletze oder mein Material in einem Rennen kaputtgeht?**

Materialschäden sind nicht durch die Versicherung abgedeckt. Als Mitglied des Radsportverbandes sind Lizenznehmerunfall- und haftpflichtversichert.

