

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

1. Halbjahr 2024



**Das Deutsche Fahrradmuseum
Fahrradparadies Kreis Unna?**

Radfahren mit Handicap



adfc-kreis-unna.de



i:SY WALDBIKE hamax



E-BIKES AUS DEM AUTOHAUS

WALDBIKE



UPE € 4.500,-

WALDBIKE

TREKKING E-BIKE

SORBUS

Nachhaltig lokal im Schwarzwald produzierte E-Bikes für die ganze Familie. Vier vielseitige Modelle in verschiedenen Farben und Größen erhältlich - vom alltagstauglichen Trekking E-Bike bis hin zum **Carbon E-MTB Fully** Bike für aufregende Geländetouren.



i:SY



UPE € 3.599,-

I:SY BIKE

E-KOMPAKTRAD

S8 ZR F

Exzellente Fahreigenschaften vereint mit einer kompakten Bauweise - eine geringe Stellfläche und eine optimale Transportfähigkeit machen die verschiedenen i:SY Bikes zu idealen Begleitern im Alltag und auf Reisen, auch als **Cargo E-Bike**. Ride it! Love it!



hamax



HAMAX

FAHRRADANHÄNGER

BREEZE

AB UPE € 949,-



AUTOHAUS TROMPETER

FAHRRADSERVICE

ALLE MARKEN & TYPEN
WILLKOMMEN!

**JOBRAD: WIR ARBEITEN MIT DEN
GÄNGIGEN LEASING-PARTNERN
ZUSAMMEN.**

TROMPETER
autohaus

FLÖZ-SONNENSCH EIN-STR. 12
44536 LÜNEN BRAMBAUER



0231 9994400



WWW.TROMPETER24.DE
BIKE@TROMPETER24.DE



ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren und zum ADFC im Kreis Unna können Sie auch im Netz unter kreis-unna.adfc.de erhalten. Zusätzlich hat jede der neun ADFC-Gruppen im Kreis ihre eigene Website (kommune.adfc.de). Touren und Termine, Pressemeldungen, Praxistipps und mehr sind hier zu finden. Zudem gibt der Kreisverband alle drei Monate einen Newsletter heraus: newsletter.adfc-kreis-unna.de Unsere Verleihservices erreichen Sie unter: ausleihe.adfc-kreis-unna.de Ebenfalls vertreten sind wir bei **Facebook** und **Mastodon**.



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0157 38211610

Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 / 258847

Kreisgeschäftsstelle (FIZe):

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

info@adfc-kreis-unna.de

Öffnungszeiten:

Mo.: 11:00-15:00 Uhr

Di. + Do.: 16:00-19:00 Uhr

1. Sa. im Monat: 10:00-13:00 Uhr

Radfahren für alle!

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde, Wir denken selten darüber nach, wie es wäre, wenn wir nicht mehr Rad fahren könnten, sei es wegen einer Krankheit, einer Verletzung oder einer anders verursachten Einschränkung des Bewegungsapparates oder der Sinneswahrnehmung. Viele Menschen haben ein solches Handicap permanent und vielleicht schon von Geburt an. Wir wollen in dieser Ausgabe die Mobilität dieser Menschen zum Thema machen und zumindest in Ansätzen die Problemlage und einige technische Möglichkeiten vorstellen (S. 5 ff.). Für alle Radfahrenden, und natürlich besonders



für jene der eben genannten Gruppe, ist eine komfortable und fehlerverzeihende Infrastruktur sehr wichtig. Einiges im Kreis Unna ist auf dem Weg, aber vieles liegt auch noch im Argen. Wir legen den Finger in die Wunden und benennen Problemstellen und Lösungsmöglichkeiten (S. 15 ff.).

Der Frühling steht vor der Tür und wir können es kaum abwarten, wieder mit leichter Kleidung die aus dem Winterschlaf erwachende Landschaft mit dem Rad zu genießen. Wir machen eine Reihe von Vorschlägen für Radtouren in die nahe und ferne Umgebung. Ein Highlight ist da sicher das Deutsche Fahrradmuseum im bayerischen Bad Brückenau, das in einem Reisebericht vorgestellt wird (S. 35). Zudem wurden die südlichen Inseln des dänischen Archipels unter die Räder genommen (S. 46) und anderes mehr. Eine bunte Mischung unterschiedlichster Themen rund um das Rad erwartet Sie auch wieder in dieser Ausgabe. Wir hoffen, sie gefällt Ihnen und Sie können die eine oder andere Anregung in Ihre persönlichen Planungen einbauen.

Einen guten Start in den Fahrradfrühling wünscht Ihnen und Euch
Andreas Abels

Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	58
Fahrrad und Handycap	
Rad fahren mit Handicap	5
Handbike - Radfahren im Rollstuhl	8
Handbikes für Kinder	12
Interview: Radeln mit Sehbehinderung	12
Fahrrad vor Ort	
Fahrradparadies Kreis Unna?	15
Zwei Querungen in Lünen bleiben gefährlich	18
Lob für Ladepäuschen vom Land NRW	20
Netz der Mobilstationen im Kreis Unna wächst	21
Neue Lastenradgaragen in Unna	24
Fahrrad -Aktivitäten	
Europäische Mobilitätswoche 2024	28
Touren mit dem ADFC-Fahrradtransport-Anhänger	30
„Die Radretter“ AG in Unna	31
Radfahrerschule für Erwachsene 2024	34
Fahrrad -Touren	
Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau	35
Radweg Deutsche Einheit: Hann. Münden – Aschersleben	40
Nachhaltige Mobilität auf Langeoog	43
Tagestour zur Bergehalde Schwerin	44
Dänemarks Sonneninseln	46
Fahrrad -Technik	
Ein Fahrrad zum E-Bike umrüsten	50
Fahrradpumpen-Kaufberatung	53
Fahrradreifen-Recycling	59
Fahrrad -Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	56
Fahrrad und Internet	
Online-Schulwegkarte NRW	60
Fahrrad -Buchvorstellung	
Der Fahrrad-Effekt	62



Rad fahren mit Handicap

Angepasste Zweiräder und aktuelle Technik machen es möglich

Rad fahren trotz Handicap? Rad fahren mit Behinderungen oder gerade deshalb? Auf den ersten Blick schien das Titelthema unseres **Fahrrad**-Magazin recht speziell zu sein und nur eine begrenzte Leserschaft anzusprechen. Bei genauerer Betrachtungsweise wurde klar, dass viele Menschen auf die eine oder andere Weise beeinträchtigt sind und Räder brauchen, die helfen, länger im Sattel bleiben zu können. Menschen werden immer älter und wollen ihre Mobilität möglichst lang erhalten. Und die Technik für das Radeln mit Handicap gibt es.

Bei meinen Besuchen in der eBike-Schmiede in Unna Massen konnte ich mir ein Bild davon machen, was Kund*innen sich wünschen und vor allem, was alles möglich ist, damit die Freude am Fahren erhalten bleibt.

Die Zweiradmechaniker erklärten: Sie sind oft von Kund*innen gefragt, bei denen durch Unfall oder Krankheit Gliedmaßen beschädigt sind. Selbst ein Bein, welches kürzer als das andere ist,

macht den Kauf eines individuell angepassten Rades genauso notwendig wie Probleme beim Greifen. Hier müssen Bremse und Schaltung so auf einer Lenkerseite angebracht werden, damit die/der Fahrer*in diese mühelos und sicher bedienen können.

Doch was für Menschen sind es die spezielle Räder kaufen? Die Anschaffung erscheint erstmal recht kostspielig und oftmals höre ich die Worte: „Für das Geld kann ich mir ja ein Auto kaufen!“ Ja, diese Räder, die auf die/den Kundin/Kunden zugeschnitten sind, kosten einiges. Also die Frage: „Lohnt sich die Investition?“

So sprach ich mit Frau Patronen-Mylius aus Unna, die ich schon oft mit ihrem Dreirad in der Stadt traf. Sie erzählte mir, dass sie zwei künstliche Hüftgelenke und ein künstliches Knie habe. Das Laufen falle ihr sehr schwer. Ich konnte selber sehen, wie mühsam es für sie war, sich mit den beiden Krücken fortzubewegen. Nichts erinnerte mich an die Frau, die sonst so leicht und be-

schwingt mit dem Rad unterwegs ist.

Das Rad stammt aus dem Dreiradcenter in Hamm. Auf meine Frage hin: „Warum haben Sie sich das Rad gekauft?“ Antwortete sie prompt und ohne Nachdenken: „Weil ich nicht stürzen möchte!“

Hier wird deutlich, was dieses Rad alles bietet: Sportliche Betätigung, die Frau Patronen-Mylius sehr wichtig ist und schnelle, sichere Fortbewegung. Sie hat mit dem speziellen Rad ihren Bewegungsradius vergrößert. Kommunikationsförderlich ist es allemal. So ein Rad bietet immer Anlass für Gespräche und Fragen.

In der eBike-Schmiede in Unna-Massen erfuhr ich von einer Familie aus Soest. Eins ihrer drei Kinder hat eine Behinderung, die es dem Jungen unmöglich macht alleine Fahrrad fahren zu können. Als er noch kleiner war, ging es gut, ihn mit einem Nihola Lastenrad ohne Motor zu fahren. Doch schnell wurde dies zu klein. Außerdem wurde er nur gefahren, konnte selber aber nicht treten. Es musste ein neues Rad her. Die Familie hörte von der eBike-Schmiede und ließ sich beraten. Am Ende wurde der Rahmen des „alten“ Nihola Lastenrades verlängert, ein Sitz eingebaut, in dem der Junge sicher sitzen kann und eine spezielle Nabe eingebaut, die folgende Fahrmodi ermöglicht:

1. Aktives Treten und rückwärtiger Freilauf
2. Freilauf in beide Richtungen
3. Passives Mittreten (langsamer als der führende Fahrer).



Dieses Rad, die Kosten liegen bei 12.000 Euro, ermöglichen dem Jungen sich aktiv einzubringen und selber Rad fahren zu können. Der gesundheitliche Aspekt ist nicht von der Hand zu weisen. Wer die Bilder eines strahlenden Jungen auf dem Rad sieht, weiß: Die Investition hat sich gelohnt. Der Vater erzählte mir, dass „ein wenig telefonieren und einige Gespräche“ dazu führten, dass das erste Lastenrad für den Sohn gefördert wurde. Hartnäckigkeit macht sich auch hier bezahlt.

Ein weiterer Grund dafür, dass wir uns für das Titelthema entschieden haben, ist die Anschaffung eines Paralleltandems durch den ADFC Kreis Unna. Grund für die Anschaffung war der Gedanke unseren Ausleihpool der Lastenräder durch ein Rad für Menschen mit Beeinträchtigungen zu erweitern. Bei einem Paralleltandem handelt es sich um ein Rad, auf dem die beiden Fahrenden nebeneinander sitzen. Die Beifahr-

Das neue Rad noch
ohne Verkleidung



Aber auch Menschen ohne Handicap können ihre Freude an dem Paralleltandem haben. Beide Fahrer*innen sitzen nebeneinander und die Radtour wird dadurch zu

erlin, der Beifahrer kann wie bei dem bereits beschriebenen Tandem aktiv, passiv oder im Leerlauf mitreiten. Wir vom ADFC erhoffen uns, Menschen mit Beeinträchtigungen und deren Angehörigen die Möglichkeit zu geben, so ein Rad auszuprobieren. Die Anschaffung des Rades hat sich, auch durch eine kleine Mitteilung in der letzten FahrRad Zeitschrift, rumgesprochen. Es erreichten mich Emails von interessierten Angehörigen oder Betreuer*innen aus Wohngruppen. Mir wird erklärt, warum Interesse an dem Rad besteht. Den meisten kann es gar nicht schnell genug gehen, dass das Rad in die Ausleihe kommt. Mir zeigt das: Das Paralleltandem wird benötigt, es ist gefragt.

einem anderen Raderlebnis. Statt hintereinander her zu fahren und nur durch Zurufe zu kommunizieren, können auf dem Tandem beide Fahrer*innen gemeinsam in die Pedale treten und sich dabei gemütlich unterhalten.

Wir denken, dass im Frühjahr alle Fördergelder eingetroffen sind und wir das Rad gebührend vorstellen können. Genaueres können alle Interessierte der Presse entnehmen. Ich weise an dieser Stelle auf unseren Newsletter hin, mit ein paar Klicks kann dieser abonniert werden. Ihr erhaltet dann kurz und bündig alle Aktionen, Termine und Aktuelles, also „Alles rund ums Rad“ im Kreis Unna - <https://kreis-unna.adfc.de/medien#c32904>

Tanja Bork



Das Handbike

Rad fahren im Rollstuhl

Ein Handbike ist ein technisches Hilfsmittel, welches dazu dient, den Bewegungsradius eines Rollstuhlfahrers deutlich zu vergrößern. Es gibt grundsätzlich zwei Arten von Handbike.

1) Das Liege- oder Knie-Bike

Hier liegt oder kniet der Fahrer in einem Dreirad, welches mit den Händen angetrieben wird. Der Schwerpunkt und auch die Gesamthöhe sind sehr niedrig, so dass man im normalen Straßenverkehr sehr leicht übersehen wird, weshalb viele mit einer Fahne, wie bei einem Kinderrad, unterwegs sind, da dies eine nicht zu unterschätzende Gefahr darstellt. Diese Bikes sind eher in Richtung Sportgeräte einzustufen, denn hiermit werden auch Wettkämpfe ausgetragen.

2) Das Adaptiv-Bike

Dieses wird vor den vorhandenen „Alltags“ Rollstuhl gespannt (adaptiert). Somit bleiben die Sitzposition und Haltung gleich. Durch den höheren Schwerpunkt besteht jedoch eher die Gefahr des Umkippens in schnell gefahrenen Kurven. Handbikefahrer*innen müssen sich hier vorsichtig herantasten.

Generell gilt aber für beide Arten von Handbikes, wie beim normalen Fahrrad fahren auch, Helm aufsetzen hilft. Für beide Varianten gilt, dass generell eine Elektrounterstützung eingeplant werden kann.

Die Reichweiten sind von einigen Faktoren wie z.B. der Fitness oder Kondition und der Beschaffenheit der Wegstrecke abhängig. Es besteht die



Möglichkeit, dass ambitionierte Handbiker durchaus mit einem normalen Fahrradfahrer mithalten können.

Die größten Probleme stellen in der Regel die Steigungen dar. Handbiker*innen benötigen hierbei bedeutend mehr Kraft zum Durchdrehen des Vorderrades. Deshalb kann hier oft nur durch ein beherrztes Zugreifen und An-schieben einer Begleitperson die Fahrt fortgesetzt werden. Handbike-Fahrer*innen sollten sich vor dem Start ein genaues Bild von der Strecke machen, um gegebenenfalls eine Begleitperson zu organisieren.

Durch die Installation eines elektrischen Hilfsantriebes kann sowohl die Reichweite als auch die Steigungsfähigkeit eines Handbikes erhöht werden. Die gesamte Antriebstechnik gleicht der eines normalen Fahrrades. Lediglich die Anordnung der Tretkurbel ist anders. Diese befindet sich ungefähr auf Schulterhöhe oder kurz darunter. Auch die Pedale sind durch Handgriffe ersetzt und parallel angeordnet. Das ist notwendig, da mit der Kurbel auch gelenkt wird.

Prinzipiell kann man mit dem Adaptivbike alle Wege benutzen die breit genug und für mehrspurige Fahrzeuge geeignet sind. Single Trails oder einspurig ausgefahrene Wege wie z.B. auf Deichen oder im Wald sind sehr problematisch. Auch eine zu große Querneigung des Weges kann schnell ein Sicherheits- oder Traktionsproblem werden. Schon ein kurzer Abschnitt mit diesen Gegebenheiten kann hier zum plötzlichen Ende einer Tour führen, wenn man nicht dementsprechende Helfer*innen dabei hat. Denn „mal eben absteigen und schieben“ ist natürlich für Rollifahrer*innen keine Alterna-

tive. Auch schlechte Wegeoberflächen, die sehr hubbelig sind wie z.B. Pferdekopfplaster oder grober Schotter sind hier viel problematischer als für „Fußgängerfahrradfahrer“.

Die Art der Adaption unterscheidet sich von Hersteller zu Hersteller.

- 1) Bei einer Bauart verbleibt nichts am Rollstuhl, was die Nutzung des Rollstuhl ohne Bike erleichtert. Jedoch hat diese Variante den Nachteil, dass die Ankopplung die gesamte Kraft auf einem sehr kurzen Bereich aufnehmen muss. Durch die enorme Hebelwirkung entsteht relativ viel Bewegung, die jedoch für den Vortrieb verloren ist.
- 2) Bei einer anderen Version der Ankopplung verbleibt ein nicht unerheblicher Teil am Rollstuhl. Dies kann schon 1–2 kg Mehrgewicht bedeuten. Dafür ist die Kupplung deutlich steifer und die Kraftübertragung dementsprechend effektiver.
- 3) Die nächste Art der Ankopplung stellt die optimale Kombination von leichten Bauteilen, die am Rollstuhl verbleiben und der Steifigkeit der Anbindung dar. Hierfür ist jedoch eine technisch sehr aufwendige Mechanik nötig, wodurch das Handbike teurer wird. Die Montage ist ausschließlich in der Werkstatt des Herstellers möglich. Auch hat nicht jeder die Möglichkeit sich bei der Firma Schmicking in Holzwickede ein Handbike anpassen zu lassen.

Für die Bikes der anderen auf dem Markt erhältlichen Hersteller kann die Anpassung durch ein gutes, ortsansässiges Sanitätshaus mit eigener Werkstatt und entsprechend geschultem Personal erfolgen.

Die richtige ergonomische Einstellung eines Handbikes ist die grundlegende Voraussetzung für den kräfteschonenden und die Gesundheit fördernden Gebrauch. Nur mit der richtigen Einstellung kann die/der Handbikefahrer*in entspannt lange Strecken zurücklegen und die Freude an der Bewegung voll ausschöpfen.

Um herauszufinden, ob ein Handbike und welche Art des Handbikes zu dir passt, ist eine Beratung im Sanitätshaus deines Vertrauens unbedingt erforderlich. Gut geschulte Mitarbeiter*innen können durch gezielte Fragen herausfinden, was für ein Handbike für dich sinnvoll ist und ob du und dein Rollstuhl die Voraussetzungen für die Adaption erfüllen. Es gibt viele Hersteller die wiederum verschiedenste Modelle anbieten, die alle Vor- und Nachteile haben. Eine aussagekräftige Erprobung ist jedoch oft nicht möglich, da es die verschiedenen Größen, Ausstattungen und Adaptionvarianten nicht einfach vorrätig gibt, sondern so ein Bike immer erst in einer bestimmten Konfiguration im Auftragsfall hergestellt wird. Am besten wäre die Erprobung am eigenen Rollstuhl, da dieser natürlich am besten für die oder den Benutzer*in passt. Auch die Sitzposition ist ausschlaggebend für eine entspannte effektive Nutzung.

Die 4ma3ma Reha Technik GmbH ist z.B. ein solches Sanitätshaus. Jedoch spezialisiert auf die optimale Versor-

gung für Kinder. Hier werden gerade die Bedürfnisse der jüngsten Mitmenschen ermittelt und die Möglichkeiten jedes Einzelnen optimal umgesetzt.

Für Kinder ist es wichtig, einen möglichst großen Bewegungsradius zu haben. Hierdurch können sie sich optimal entwickeln und austoben. So können auch Kinder mit Handicap mit nichtbehinderten Kindern mithalten und ein möglichst normales Leben mit großer Selbständigkeit führen. Hierfür sind geeignete Hilfsmittel nötig, worunter auch ein gut angepasstes Handbike fällt. Daher ist auch die Kostenübernahme für Kinder und Jugendliche in der Regel kein Problem. Für Erwachsene stellt die Krankenkasse oft in Frage, ob nicht der normale Rollstuhl oder ein anderes Hilfsmittel (wie z.B. ein elektrisches Zuggerät, elektrischer Zusatzantrieb oder sogar ein Elektrorollstuhl) für die Mobilität zur Erfüllung der Grundbedürfnisse im wohnnahen Bereich ausreichend ist. Oft müssen dann die hohen Kosten zwischen 5000,- € und 10.000 € privat finanziert werden. Somit ist natürlich die Anzahl von Versicherungen recht gering. Auch als Jobrad ist ein Handbike nicht möglich, da die Leasinggesellschaften für den Wiederverkauf nach Ablauf des Vertrages Schwierigkeiten sehen – somit schließen sie Menschen mit Behinderung einfach aus diesem System vertraglich aus.

Stephan Blank

Eine weitere hilfreiche Zusammenfassung zum Thema Handbikes:
<https://www.der-querschnitt.de/archive/23196>



MONTAG - FREITAG:
9.30 - 18.30 UHR

SAMSTAG:
9.30 - 14.00 UHR

MEGABIKE



IHR FAHRRADSPEZIALIST IN UNNA-MASSEN



**BESTE
BERATUNG**



**BESTE
PREISE**



**BESTER
SERVICE**

MASSENER HELLWEG 23 RÄDER&SERVICE HOTLINE:
59427 UNNA 02303/51948



**E-BIKE TESTCENTER
FAHRRAD LEASING**



INFO@MEGABIKE-UNNA.DE - WWW.MEGABIKE.DE

Handbikes für Kinder

Individuell angepasst

Wir bei der Firma „4ma3ma“ beraten grundsätzlich bedarfsorientiert und sind Hersteller unabhängig. Das heißt, wir sehen uns die Kinder genau an und eruieren, was für Möglichkeiten die Kinder haben.

Danach überlegen wir, ob der vorhandene Rollstuhl für ein Adaptivbike geeignet ist. Außerdem prüfen wir, ob Änderungen oder zusätzliche Anbauteile, wie z.B. eine Erhöhung der Anpresskraft des Antriebsrades des Handbikes oder eine Erhöhung der Kippstabilität von Nöten ist.

Jedes Handbike muss immer auf den jeweiligen Nutzer angepasst werden. Vor allem der Abstand der Kurbel zum Körper sowie die Höhe über dem Boden muss zwingen passend eingestellt werden. Dies ist für die gesundheitsschonende Nutzung unabdingbar. In der 4ma3ma nehmen wir uns hierfür sehr viel Zeit, um die bestmögliche Einstellung des Handbikes zu erreichen.

Folgende Parameter sind besonders entscheidend:

- 1) Die Höhe der Tretkurbelstütze sollte immer in Schulterhöhe oder kurz darunter liegen.
- 2) Die Länge der Kurbelarme sollte so bemessen sein, dass sie in vorderer Position der Armlänge entspricht. Die Arme dürfen jedoch nicht völlig durchgestreckt sein.
- 3) Der Abstand der Tretkurbelstütze zur Rückenlehne muss so eingestellt werden, dass die Kurbeln frei gedreht werden können, ohne dass sie den Oberkörper oder die Beine berühren.
- 4) Die Vorderräder des Rollstuhls sollen ca. 5 cm über der Fahrbahn schweben, damit sie nicht durch Unebenheiten auf der Erde aufsetzen.

Stephan Blank

Interview mit Edgar

Radeln mit Sehbehinderung

Edgar wohnt im selben Haus wie ich und ist ebenfalls begeisterter Radfahrer. Seit einigen Jahren lässt sein Augenlicht wegen eines Glaukoms nach. Er hat sich ganz spontan bereit erklärt, über die Auswirkungen seiner Krankheit aufs Radfahren Auskunft zu geben und warum er immer noch Freude am Radeln hat.

„Wann hast Du angefangen, Rad zu fahren?“

„Schon als Kind. Ich bin auf dem Land großgeworden nahe der niederländischen Grenze. Mein erstes Fahrrad habe ich von älteren Geschwistern weitergereicht bekommen. Das war bei uns so üblich. Damit fuhr man zur 4 km weit entfernten Schule. Zwar gab es



auch einen Schulbus, aber ich hatte den Ehrgeiz, immer mit dem Rad zu fahren. Mit Freunden habe ich mich nachmittags im Wald getroffen und wir sind zwischen den Bäumen herumgefahren; das waren die „Morastfahrten“, so aus bloßem Zeitvertreib, so wie die Jugendlichen im Bombentrichterwäldchen im Bornekamp. Kleine Touren haben wir Gleichaltrigen auch unternommen, z.B. zum ersten Mai.

Mein erstes eigenes Rad habe ich mit 12 oder 13 Jahren bekommen. Einen Freund hatte ich damals, der konnte etwas schweißen; wir beide haben uns aus zwei alten Rädern ein Tandem zusammen gebaut, mit dem wir auch in die Schule gefahren sind. Es war nicht perfekt, hat aber großes Aufsehen erregt. Ein schönes „Teenie-Projekt“!

Auch sonst habe ich gerne am Rad geschraubt, z.B. aus meinem Alltagsrad einen Bonanza-Renner gemacht, indem ich alles abgeschraubt habe, was ging und einen hohen Lenker montiert habe. Einmal habe ich mir ein Rad professionell umlackieren lassen (Farbe: Bordeauxrot).

Als Student habe ich mit meiner damaligen Freundin (jetzigen Frau) zusammen das Radreisen entdeckt: eine der ersten Touren ging zum Katholikentag nach Düsseldorf, mit Isomatte und Schlafsack in einem alten Bundeswehr-Seesack hinten auf dem Gepäckträger; das sah sicher nicht sehr professionell aus; zur Hochzeit haben wir Gepäcktaschen der Firma „Velo“ geschenkt bekommen, so eine Art Vorläufer der heutigen Ortlieb Taschen. Ein neues Gebiet mit dem Rad zu entdecken, das hat uns gereizt und reizt mich immer noch.

Gefahren sind wir anfänglich auf einem sehr schnellen Tandem von Peugeot mit dem man richtig Strecke machen konnte. Der „Käptn“ war immer ich. Später sind wir auf Solo-Räder umgestiegen; die haben wir auch auf dem Weg zur Arbeit genutzt. Viele Jahre lang bin ich jeden Tag von Unna nach Kamen gefahren und habe das als guten Ausgleich zum Beruf erlebt.

Ein ganz großer Reiz des Radfahrens liegt für mich in der Möglichkeit, meine Grenzen auszutesten: Schaffe ich die 200 km von Paderborn bis nach Hause in einem Stück? Kann man den Lago Maggiore in einem Tag umrunden? (Geht beides!) So etwas mache ich gerne; das gibt ein geiles Gefühl, wenn es geklappt hat. Sich Extremziele setzen, um sich auszuprobieren, nenne ich das.

„Wie hat sich das Radfahren mit Deiner Glaukomerkrankung für Dich verändert?“

„Das war schmerzhaft, nicht mehr mit dem Rad zur Arbeit fahren zu können. Das hat damit angefangen, dass ich nicht mehr bei Dunkelheit gefahren bin. Nach zwei selbstverschuldeten Unfällen im Frühsommer 2018 innerhalb kurzer Zeit war es dann mit dem Solofahren ganz vorbei. Glück für mich war, dass Tandems für mich nichts Neues waren, sondern mir einen „großen Ausblick“ ins weitere Radfahren eröffnet haben. Ich konnte weiter Rad fahren! Glück auch, dass ich nie ein Alleinradler war, der lange Touren unternimmt und die Einsamkeit genießt. Ich bin gerne in der Gruppe unterwegs.

Ich sitze jetzt hinten; „Käptn“ ist häufig meine Frau oder verschiedene Freunde. In Köln gibt es mit der „Weißen Speiche“ sogar einen Verein, der Sehbehinderten das Radfahren ermöglicht. Wenn ich den Eindruck habe, jemand ist ein erfahrener Radler, dann kann ich mich ihm gut anvertrauen und das Fahren ist für mich lustvoll und beschwingt; den Wind in den Haaren genieße ich nach wie vor. Und richtig Stoff geben kann ich auf dem Soziussitz auch weiterhin; auf dem Rad fühle ich mich viel unbeschwerter als beim Wandern; das ist deutlich mühsamer...“

„Was vermisst Du?“

„Die Autonomie! Ich muss mich absprechen und kann nicht spontan losfahren. Kleinere Zeitfenster sind so nicht immer nutzbar.“

„Hättest Du einen hilfreichen Hinweis für Radler in Deiner Lage?“

„Probiert das Tandemfahren aus! Man ist in enger Kommunikation miteinander, das ist schön. Und: Hinten fährt man sorgenfrei!“

„Welche Schwierigkeiten begegnen Dir auf Deinen Tandemtouren?“

„Mit dem Tandem kann man Bahn- und Busreisen vergessen; da hilft auch nicht, dass unser Rad faltbar ist. Falttandems passen nicht auf jeden Radträger, da muss man beim Kauf aufpassen. Ein besonders ärgerliches Hindernis sind versetzte Umlaufsperrern auf Radwegen; die sind mit Tandems nur sehr mühsam und unter Zeitverlust zu bewältigen. Dann muss man sehr hetzen, um der Gruppe hinterher zu kommen.“

„Gibt es Radelpläne für die nächste Zeit?“

„Mein Traum ist eine Alpenüberquerung; da laufen auch schon Vorbereitungen für diesen Sommer. Eine Gruppentour zum Kirchentag in Erfurt steht noch auf dem Programm; außerdem bin ich seit Kurzem ADFC-Mitglied und bin schon einige Touren mitgefahren; das habe ich auch in diesem Jahr vor.“

„Noch ein Wort zum Schluss?“

„Ja! Fahrradfahren ist einfach was Tolles!“

Das Interview führte Gerd Asselborn

Ist der Kreis Unna ein Paradies für Radfahrer?

„Der Kreis Unna ist ein Paradies für Radfahrer“ steht auf der Homepage des Kreises Unna unter www.kreis-unna.de/Mobilität/Radfahren/. Zwar hat der Kreistag im Oktober 2021 ein ambitioniertes Radverkehrskonzept 2021 mit einem Streckennetz von 383 km aus Radwegen, markierten Radfahrstreifen und Fahrradstraßen, aber teilweise auch nur mit Schutzstreifen und Pikto grammketten, beschlossen. Doch bis alle diese Infrastrukturmaßnahmen komplett realisiert sind, müssen die Radfahrenden und Radfahrer eine gefühlte Ewigkeit warten.

Auch in ihrer Bewertung sehen sich die Rad fahrenden im Kreis Unna mit seinen zehn Kommunen noch nicht im Paradies. Im Gegenteil: Beim alle zwei Jahre vom Bundesverkehrsministerium geförderten Fahrradklimatest sind die sieben ausgewerteten Kommunen des Kreises in den Schulnoten von 2,9 bis 3,82 im Jahre 2012 kontinuierlich auf 3,58 bis 4,33 im Jahr 2022 abgesackt. Lünen und Unna, beide Gründungsmitglieder der der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), haben sich vom ersten Test im Jahr 2005 mit 3,11 und 3,13 sogar um fast eine Schulnote auf 4,08 auf 4,04 im Jahr 2022 verschlechtert.

Politik und Verwaltung sind gefordert

Insbesondere an den Kreisstraßen außerorts hat der Kreis Unna die besten Umsetzungsmöglichkeiten. Deshalb

will er seine 107 km Radwege dort so weit notwendig ausbauen und sanieren. Weitere 75 km sollen neu hinzu gebaut werden; etwa 13 km davon hat der Kreis bis Ende 2023 fertiggestellt. Die meisten Neu- und Ausbaumaßnahmen sind leider mit Grunderwerb und Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und brauchen meist zwei und mehr Jahrzehnte bis zur vollständigen Realisierung. Das gilt genauso für die Baumaßnahmen der Städte und Gemeinden, von Strassen.NRW (einschließlich des Radschnellwegs RS 1) und vom Lippeverband. Deshalb sind bei allen mehr personelle und finanzielle Ressourcen notwendig.

Daher forderte der ADFC bei seiner Stellungnahme zum Radverkehrskonzept 2021 auch in erster Linie kurzfristig umsetzbare, schnell wirkende Maßnahmen an der Infrastruktur. Nur wenn der aktuelle Anteil des Radverkehrs (Modal-Split) von 12 % mindestens verdoppelt wird, kann er im Kreis Unna hinreichend zur beschlossenen Klimaneutralität bis 2045 beitragen. Schnell umsetzbar sind zum Beispiel:

- 1) Ausbau des Seseke Weges (inklusive Asphaltierung) weil der vollständige Bau paralleler Radwege an der L 654 (ehemalige B 61) zwischen Kamen und Lünen Jahrzehnte braucht,
- 2) Asphaltierung der Lippedeiche in Lünen; zunächst von der Innenstadt bis Alstedde und
- 3) Asphaltierung von Seitenwegen am DattelIn-Hamm-Kanal.

Im Kreis Unna, seit 2010 Mitglied der AGFS, sind vor allem wesentlich schnellere und kostengünstige Maßnahmen notwendig:

An bestehenden und neuen Fahrradstraßen sind zumindest die Kfz-Durchgangsverkehr zu vermeiden (Diagonalsperren, Sackgassen für Kfz-Verkehr). So ist das Negativ-Beispiel Waltruper Straße in Selm-Bork zwar eine Fahrradstraße, an der auch die Grundschule auf dem Äckern liegt [1]. Trotzdem darf diese Fahrradstraße sogar vom Schwerlastverkehr bis 40 Tonnen befahren werden, obwohl die Lünener Straße (B 236) und der Südwall bestens für die Umfahrung geeignet sind.



Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an Ampeln gemäß den einschlägigen Regelwerken auf maximal 70 Sekunden zu beschränken. Damit werden überaus gefährliche Rotquerungen der Kfz-Fahrbahnen reduziert. Bettelampeln, die mehrfache Grünanforderungen zur Fahrbahnüberquerung erfordern, sind genauso überflüssig wie freilaufende Rechtsabbiegerspuren für den Kfz-Verkehr.

Die Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ in Werne sind reine Schikane und müssen entfernt werden, weil die roten Dreiecke (Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“) an den Knotenpunkten vollkommen ausreichen [2].



Das halbseitige Parken auf Gehwegen und Geh-/Radwegen ist, wenn überhaupt nur bei mindestens 1,5 m bzw. 2 m Restbreite durch entsprechende weiße Längsmarkierungen zu erlauben. Fußgänger*innen und gegebenenfalls Rad fahrende müssen sich auf ihren Flächen begegnen können [3].



Schließlich kann auch das Abstellen von Fahrrädern an kreiseigenen Einrichtungen wie dem Lippekolleg in Lünen oder dem Betriebshof der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) in Kamen durch Ersatz der Vorderradklemmen (Feldgenkiller) sicherer und attraktiver gemacht werden [4].

Fazit

Es gibt Lichtblicke und der Kreis Unna hat einige Anstrengungen unternommen. Aber der Kreis ist von einem "Paradies für den Radfahrer" noch Lichtjahre entfernt. Der ADFC wird die Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts 2021 im Kreis Unna und die in diesem Jahr erstmals anstehende Evaluation kritisch und konstruktiv begleiten. Vielleicht macht sich der Kreis

Unna wirklich auf den Weg zu einem Fahrrad-Königreich wie in den Ländern Dänemark und Niederlande mit den Vorbildern Kopenhagen und Utrecht.

Jürgen Heidenreich



Weil „einfach online“
manchmal einfach
nicht reicht.
Sparkassen-Girokonto

Gut beraten auf allen Kanälen.

Das Sparkassen-Girokonto bietet nicht nur bequemes Online-Banking, sondern auch die umfassende Beratung der Sparkasse. Ganz persönlich in Ihrer Filiale oder einfach per Chat, per App oder am Telefon. Jetzt Konto eröffnen auf www.sparkasse-unnakamen.de

Weil's um mehr als Geld geht.



Sparkasse
UnnaKamen

Zwei Querungen an Lüner Hauptstraßen bleiben gefährlich

Für den Fuß- und Radverkehr hat die Stadt Lünen seit 2019 den Neubau einer Ampel (Fußgängerlichtsignalanlage) zur Querung der Zechenbahntrasse an der Bebelstraße geplant. Ursprünglich wurde für die Baumaßnahme mit förderfähigen Kosten von etwa 170.000 € (einschließlich Asphaltarbeiten) gerechnet. Bis zur der Ausschreibung im Jahr 2023 sind jedoch die Baukosten enorm gestiegen. Zudem erhielt die Stadt nur ein Angebot, welches mit 297.000 € nicht mehr wirtschaftlich war. Daraufhin hat der zuständige Ausschuss am 28. November 2023 die Verschiebung der Baumaßnahme beschlossen: "Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt die Aufhebung der Ausschreibung für die „Neugestaltung der Querungssituation ehem. Zechenbahntrasse über Bebelstraße“. Die Maßnahme wird zudem aus finanziellen und personellen Gründen vorläufig „ruhend gestellt“ und zu einem späteren Zeitpunkt erneut beraten."

Durch den Autobahnvollanschluss Lünen-Süd im Sommer 2022 hat der Kfz-Verkehr in der Bebelstraße extrem zugenommen. Trotz der Tempo-30-Begrenzung (aus Lärmschutzgründen) ist die Querung der Bebelstraße unsicher. Denn die vorhandene Mittelinsel ist

nur 1,90 Meter breit; also für Personen mit Kinderwagen oder mit Fahrrad viel zu schmal. Der ADFC Lünen schlägt daher dringend vor, die Mittelinsel um mindestens 0,6 Meter nach Westen zu verbreitern. Das kann noch in diesem Jahr und relativ kostengünstig mit Klebebordsteinen erfolgen. Dazu müssen etwa drei Pkw-Längsparkplätze und der Mehrzweckstreifen im Bereich der Mittelinsel demarkiert werden.

Der seit 2018 geplante Umbau der Einmündung Kurt-Schumacher-Straße/Horstmarer Straße, einschließlich Ampelanlage wurde gemäß der Mitteilung des städtischen Fachdienstes (FD) Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung vom 25. Juli 2023 ebenfalls zurückgestellt: „Die Planung für die Horstmarer Straße zwischen Süggelbrücke und



Querung Zechnbahntrasse über Beblstraße

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung	2018	2019	2020	2021	2022	Vorjahr	
						abs.	%
zu Fuß Gehende	48	43	26	28	23	-5	-17,9%
Fahrrad Fahrende	117	89	85	89	116	27	30,3%
davon Pedelec Fahrende	11	7	13	23	30	7	30,4%
Pkw Fahrende	115	127	96	70	81	11	15,7%
Pkw-Insassen	40	47	41	26	41	15	57,7%
Mot. Zweirad Fahrende	35	36	13	13	12	-1	-7,7%
sonstige	17	11	16	21	41	20	95,2%

Quelle: Stadt Lünen, Verwaltungsvorlage VL-23/2024

Kurt-Schumacher-Straße ist von den Beteiligten (FD 4.5, FD 4.6, SAL, Lippeverband) noch einmal kritisch hinsichtlich der Kosten betrachtet worden. Das planende Ingenieurbüro ist aufgefordert worden, die Planung sowohl hinsichtlich der Belange des Fuß- und Radverkehrs, aber auch der Kosten noch einmal zu optimieren.“ Die unübersichtliche Querung der vierspurigen Kurt-Schumacher-Straße bei der Mercedes-Niederlassung am Lindenplatz wird also für die Schüler*innen der nahegelegenen zwei Grundschulen vorerst nicht entschärft.

Erschreckend ist auch die aktuelle Sachdarstellung Unfallanalyse Radverkehr zu einem Beschlussvorschlag beim Ausschuss für Sicherheit und Ordnung vom 8. Februar 2024:

„Im vergangenen Jahr wurden in der Stadt Lünen drei Radfahrende bei Verkehrsunfällen tödlich verletzt. Laut Verkehrsbericht des Polizeipräsidiums Dortmund wurde im Stadtgebiet Lünen bereits im Jahr 2022 ein starker Anstieg der verunglückten Rad- und Pedelec Fahrenden festgestellt (siehe Tabelle oben). Bei den Rad Fahrenden von 89 auf 116 (+30,3 %) und bei den verunglückten Pedelec Fahrenden von 23 auf 30. Dies bedeutet ein Anstieg von ca. 30,3 % im Vergleich zum Jahr 2021. Es ist zu beachten, dass nicht alle Verkehrsunfälle gemeldet werden und die Dunkelziffer entsprechend höher sein könnte ...“

Jürgen Heidenreich



Querung Kurt-Schumacher-/ Horstmarer Straße

Verkehrsminister und Mobilitätspreis-Jury loben die Ladepäuschen E-Bike-Ladenetz soll weiterwachsen

Das größte E-Bike-Ladenetz in Westfalen soll weiterwachsen: Mit Unterstützung des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer und einer Auszeichnung beim NRW-Mobilitätspreis werben Kreis Unna und die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna für die Einrichtung weiterer „Ladepäuschen“.

Über 100 kommunale Einrichtungen, ADFC, Radstationen, Einzelhändler, Gastronomen, Kirchen oder Dienstleister haben bisher bei der Aktion „Ladepäuschen“ mitgemacht. E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer können an diesen Stellen eine Pause machen und ihr Bike aufladen. Die meisten haben erklärt, auch dauerhaft zu kostenlosen „Ladepäuschen“ einzuladen. Weitere Ladepäuschen-Gastgeber sind willkommen. Alle Informationen gibt es unter www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche in der Rubrik Ladepäuschen. Die Ausweisung als Ladepäuschen-Gastgeber wird ko-

stlos zugesandt, alle Adressen werden zentral vom Kreis, den Kommunen der VKU und dem ADFC beworben – bald auch landesweit unter mobil.nrw und im Ruhrgebiet an allen Emscherhöfen des Emscher-Lippeverbandes sowie an Stationen des RVR.

Das Konzept überzeugte beim Mobilitätspreis NRW auch eine hochkarätig besetzte Jury. Unter den weit über 50 Projekten, die sich um die erstmals ausgelobte Würdigung bewarben, kamen die Ladepäuschen unter die ersten fünf. Dass das Projekt im Finale es dann nicht in die Top 3 schaffte, sondern auf Platz 4 kam, nahmen die Initiatoren gelassen: „Dass unsere Ladepäuschen hinter millionenteuren Förderprojekten wie dem Bürgerlabor Münsterland landeten, aber vor Solarmobilen von Hochschulen und anderen Innovationsvorhaben, das macht uns doch stolz.“

Günther Klumpp





Ev. Kirchenkreis Unna



Radstation



Café Familienbande



Stockumer Hofmarkt

Das Netz der Mobilstationen wächst: Sicheres Parken auch in Königsborn, Brambauer und Lünern

Das Netz der Mobilstationen im Kreis Unna wächst. Und damit auch das Angebot an sicheren und modernen Radparkanlagen an wichtigen Verkehrsknoten. Im Jahr 2024 werden die Radparkhäuser am S-Bahnhof Un-

na-Königsborn, am Bahnhaltepunkt Unna-Lünern und an der Stadtbahn-Haltestelle in Lünen-Brambauer in Betrieb gehen. Fest eingeplant ist auch eine Aufwertung des Bahnhofs Selm-Bork mit neuer Verkehrsführung

und einem Radparkhaus, ebenso ein neues Radparkhaus am Bahnhof in Bönen-Nordböge.

Schon jetzt verfügt der Kreis Unna über ein dichtes Netz von Mobilstationen, die komfortabel das Wechseln von Verkehrsmitteln erlauben. Neben den acht Radstationen in Bönen, Kamen, Lünen, Lünen-City, Selm-Beifang, Schwerte, Unna und Werne gibt es sechs angeschlossene Radparkhäuser in Bergkamen, Holzwickede, Kamen-Mitte, Kamen-Methler, Schwerte-Ergste und Werne-Stadthaus.

Wie bisher an Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen soll das Angebot noch weiterwachsen. In einem Feinkonzept für Mobilstationen im Kreis Unna hat der Kreis Unna über 40 Standorte ausgewiesen, die mit hoher Aufenthaltsqualität, einem modernen Bus- bzw. Bahnangebot, zusätzlichen Sharingangebote von Car- bis Bike-sharing und Fahrradparkanlagen zum Um- und Einsteigen einladen werden.

Vorhandene Anlagen werden auch aufgewertet: Für die Radstation am Bahnhof Werne hat die Kommune bereits erfolgreich Fördermittel von über 200.000 Euro eingeworben. Mit Investitionen von insgesamt 250.000 Euro sollen nicht nur die betagten Radparkstände durch moderne Doppelstockanlagen ersetzt werden. Schließfächer mit Lademöglichkeit und sogar einen Trinkwasserbrunnen werden die Radlerinnen und Radler sowie Bahn- und Buskunden künftig am Werner Bahnhof finden. Eine Vorreiterrolle über-

nehmen die Mobilstationen auch beim Zugang von Radler*innen: Registrierte Nutzer*innen können mit ihrem Chip – und hoffentlich bald auch Smartphone – flexibel alle Radstationen und Radparkhäuser nutzen. Die Zugangsberechtigungen gibt es aktuell in allen Radstationen. Deren Öffnungszeiten und Kontaktdaten finden alle Interessierten unter www.die-radstationen.de. Über 30.000 registrierte Nutzer*innen zählten die Radstationen Ende 2023, davon über 4.400 Parkkund*innen und 26.000 Servicekund*innen, die die Stationen für Reparaturen und Wartung ihre Räder beauftragten.

Günther Klumpp



▲ Mobilstation Lünen-Brambauer

▼ Mobilstation Kamen-Methler



**E-Bike
nur 1,50
Euro pro
Std.**



Full-Service für Ihr Rad

– auch online und per Smartphone –

Top-Angebote unter shop.radstation.ruhr

Meine Radstation



Bönen Bahnhof* • Kamen Bahnhof* • Lünen Hauptbahnhof* • Lünen Markt
Schwerte Hauptbahnhof* • Selm Beifang Bahnhof*
Unna Bahnhof* • Werne Bahnhof*
* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN HelispOT



Gepäckservice

Neue Lastenradgaragen in Unna-Königsborn und -Billmerich

Für die sichere und ebenerdige Unterbringung der vor gut einem Jahr durch die Stadt Unna angeschafften Transporträder hat die Stadt Unna zu Beginn des Jahres zwei Fahrradboxen aufstellen lassen, eine in Unna-Königsborn vor dem Stadtteilzentrum Nord (Die Brücke) und die zweite vor dem Gemeindehaus in Unna-Billmerich. Mithilfe der Boxen soll das ADFC- Leihrad-Angebot nun im öffentlichen Raum besser sichtbar gemacht werden. Bisher waren die Fahrräder privat untergestellt. Die Anschaffung dient der Förderung von klimafreundlicher Mobilität in Unna und wird zu 100 Prozent aus Klimaschutz-Fördermitteln des Landes NRW finanziert, um die sich die Kreisstadt erfolgreich beworben hatte. Aus dem selben Topf wurden im vergangenen Jahr bereits zwei weitere elektrische Cargobikes angeschafft.

Warum die Boxen nun gerade in Billmerich und Königsborn aufgestellt wurden, erklären Klimaschutzmanager Thomas Heer und Mobilitätsmanager Frank Hugo. „In Billmerich war die Anschaffung des Lastenrades ein Wunsch der Bürger im Zuge der dortigen Klimaquartiersarbeit“, so Heer. „Und in Königsborn als größtem Stadtteil Unnas sehen wir ein riesiges Potenzial“, ergänzt Hugo. Denn das Lastenrad ermöglicht sowohl die Mitnahme von Kindern – dank zweier Kindersitzplätze und eines abnehmbaren Verdecks – als auch den Transport von Einkäufen oder anderen Gegenständen.

Die pulverbeschichteten Fahrradgaragen aus Edelstahl sind Sonderanfertigungen der Firma Schraeder Metallverarbeitung aus Kamen. Zur besseren Erkennbarkeit der Nutzung sollen sie in diesem Frühjahr mit Folien



Start der neuen Lastenrad-Garage am Gemeindezentrum in Unna-Königsborn

Mobilitätsstationen und Fahrradparksysteme nach Maß



Räder sicher parken



- Sammelabstellanlage für Fahrräder und Lastenräder
- Unterstände, Haltestellen
- Anlehnbügel für Fahrräder
- Hochsteller vertikale Fahrradparksysteme
- Fahrradsafe – die Fahrradgarage
- Treppenhilfe für Fahrräder
- Ladestationen für E-Bikes
- Stadtmobiliar

Grenzen überwinden: Treppensteigen mit dem Fahrrad neu definiert



Treppentransportsystem
VeloComfort®



Motorisch/Manuel
aufwärts



Bürstensystem
abwärts



SCHRAEDER
METALLVERARBEITUNG

schraeder gmbh

Hemsack 13 · 59174 Kamen

Fon: +49 (0) 23 07/ 9 73 00-0

Mail: info@fahrradsafe.de

Web: www.schraeder-gmbh.de





Auch in der Mitte von Unna-Billmerich steht jetzt das Lastenrad in der neuen Metallgarage.

Ausleihvertrag für maximal drei Tage schließen und einen Abholtermin vereinbaren.

Den Lastenradverleih durch den ADFC Kreisverband Unna gibt es seit dem Jahr 2015. Mittlerweile umfasst das Angebot zwölf Lastenräder, vier Anhänger sowie einen Radparcours und Juxräder für Schulen und Stadtteilstefte. Seit Lastenräder

beklebt werden und mit einem QR-Code auf die URL des ADFC-Ausleiheportals versehen werden. Die Garagen sind mit Stromanschlüssen ausgestattet, damit vor Ort die Akkus der Lastenkutschen geladen werden können.

Kostenlose Ausleihe über das Internet-Portal „ULF & mehr“

Die Ausleihe der Transporträder ist denkbar einfach und zudem kostenlos. Kundinnen und Kunden müssen sich unter adfc-kreis-unna.de/ausleihe einmalig registrieren, können dann einen

elektrisch angetrieben werden, wächst auch die Nachfrage, wie Werner Wülfing vom ADFC im Kreis Unna bestätigt. Über 1700 Ausleihtage verzeichnete der ADFC für die Lastenrad-Flotte kreisweit im Jahr 2023. Die öffentlichen Fahrradgaragen an immer mehr Standorten dürften einen weiteren Schub geben. Eine Ausweitung auf weitere Stadtteile ist wünschens- wie erstrebenswert und ist von Seiten der Stadt Unna ange-dacht.

Günther Klumpp



Der Kreis steigt auf: 40.000 Menschen für umweltfreundliche Mobilität begeistert

Europäische Mobilitätswoche 2024 freut sich auf Mitmacher*innen

ADFC-Lastenradparade 2023

Kreis Unna. Rund 40.000 Menschen, fast ein Zehntel der Kreisbevölkerung, wurden in der Europäischen Mobilitätswoche im Kreis Unna für die umweltbewusste Fortbewegung angesprochen. Als „vollen Erfolg“ werten der Kreis Unna, die kreisangehörigen Kommunen, die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub und die Radstationen als Veranstalter die Aktion.

Die Angebote und Aktionen waren vielfältig: Beginnend mit einer Lastenradparade und vielen Ausflügen in die Region lud der ADFC zum Aufsteigen ein. Die VKU verschenkte 500 Nahverkehrsticket, um das Kreisgebiet kostenlos zu erkunden. Die Radstationen stellten zehn E-Bikes, damit in jeder Kommune ein*e Testfahrer*in das elektrisch unterstützte Zweirad als Alternative zum PKW erproben konnte. Und in der Woche entstand zudem das größte E-Bike-Ladenetz: Über 100 kommunale Einrichtungen, Einzelhändler,

Gastronomen, Kirchen oder Dienstleister laden E-Bike-Fahrer*innen jetzt meist dauerhaft zu kostenlosen „Ladepäuschen“ ein. Dazu gab es Infostände auf dem Markt, digitale Diskussionsrunden, Aktionstage und eine Spielstraße. In Holzwickede wurde eine Straßenabschnitt einen ganzen Tag für Kinder zum autofreien Spielplatz.

Nach der Woche sei das Thema nicht abgehakt, sondern im Gegenteil: Gemeinsam mit den Vertreter*innen aller Kommunen, mit der Radverkehrsbeauftragten des Kreises und den Mobilitätsmanagern von Kreis und VKU bereitet auch der ADFC schon die nächste Europäische Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2024 vor. Starten wird die Woche wieder mit der Lastenradparade des ADFC.

Für alle Radlerinnen und Radler, die sich mit eigenen Aktionen beteiligen wollen: Der Kreisverband des ADFC freut sich auf Eure Initiativen. Meldet Euch beim Vorsitzenden Andreas Abels,



ADFC-Lastenradparade 2023

andreas.abels@adfc-kreis-unna.de oder
bei Günther Klumpp, der im EMW-Or-
ganeam auf Kreisebene mitwirkt:
guenther.klumpp@adfc-kreis-unna.de.

Impressionen zur und aus der Mobilitäts-
woche gibt es auf der Projektseite
www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche



Jetzt 3 x 80 kWh
Ökostrom sichern!



Stadtwerke
Unna

Unsere Energie.

Umsatteln lohnt sich
**Förderprogramm
E-Bike**

www.stadtwerke-unna.de

MOBILITÄTS SCHAU UNNA



**AUTO
FAHRRAD
E-MOBILITÄT
BUS
CAMPING
BIKE u.v.m.**

**27.+28.04.2024
IN DER UNNAER INNENSTADT**



www.city-werbering-unna.de



HA Sellweger Anzeiger

**28.04.2024
VERKAUFSOFFENER
SONNTAG!**

ADFC - Fahrradtransport-Anhänger Für Gruppen-Radtouren abseits der bekannten Wege

Wer regelmäßig mit Freunden auf Radtour geht, weiß, dass es nicht besonders reizvoll ist, ständig die gleichen Routen zu befahren. Gute Kondition und leistungstarke Pedelec-Akkus weiten den Erlebnisraum zwar ein wenig aus, doch viele interessante Radrouten im Sauerland, Bergischen Land usw., von denen man gehört und gelesen hat, übersteigen den Aktionsradius bei weitem und wären nur als Mehrtagestour möglich. Der Nachteil hier: Teure Hotelübernachtungen sind vorab zu buchen.

Eine weitere Alternative wäre die Anreise der Radgruppe mit der Bahn. Ein Fahrradtagesticket der DB kostet aktuell 6,50 Euro, für NRW 5,10 Euro. Als Gruppe mit dem Zug zu einem beliebten Ziel zu fahren, kann in überfüllten Zügen enden, und dann steht man in der Gruppe am Bahnhof und kommt nicht weg. Während der Bundesliga-Saison am Wochenende im Zug zu reisen, ist ein Erlebnis für Survival-Fans.

Unsere Lösung: UTA - Unser Fahrradtransportanhänger

Warum nicht zur Radtour mit dem Auto samt Anhänger anreisen? Voraussetzung ist ein Fahrzeug mit einer Anhängerkupplung und ein Führerschein der Klasse B oder der alten Klasse 3. Mit einem normalen Pkw (siehe Anhängelast im Fahrzeugschein) kann man unseren Fahrradtransport-Anhänger ziehen. Mit einer Zuladung von 280 kg können maximal 12 Fahrräder oder 10 E-Bikes sicher und fest angeschnallt mitgenommen werden. Das Westfalia Komfortfahrwerk heißt nicht nur so, sondern sorgt auch dafür, dass dieser Anhänger spurtreu und unauffällig dem ziehenden Auto folgt.

Der ADFC Kreisverband Unna verleiht seinen Fahrradtransport-Anhänger für 40 Euro pro Tag. Unsere-Mitglieder zahlen 20 Euro. Im Vergleich zu den Fahrradtickets der Bahn ist dies unschlagbar günstig.



Sie können den Anhänger hier buchen:

<https://adfc-kreis-unna.de/ausleihe-pkwanhaenger>

Wir, der ADFC Kreis Unna, sind kein Anhängerverleih, sondern ein ehrenamtlich organisierter Verein. Dieser Anhänger wurde für den Transport unserer Fahrradfahrerschul-Fahrräder angeschafft. Diese sind für Touren und Events zusätzlich zum Anhänger ausleihbar.

Martin Bass

Verladen wird über eine flache Schiebrampe. Eine zweite Rampe kann für zweispurige Vehikel, z.B. Lastenräder oder Rollstühle, daneben platziert werden.



900 Fahrräder verkehrssicher auf Tour gebracht Soziale Pedale: Gemeinsam schrauben für Geflüchtete

Für Menschen am Rande der Gesellschaft ist das Fahrrad ein besondere Integrationschance. Nicht nur weil Flüchtlingsheime gern an den Stadträndern liegen, auch Unnas letztjähriger Neubau liegt an der Grenze zu Kamen. Schnell, gesund und preiswert ins Leben strampeln holt die Menschen vom Rande und mindert gesellschaftliche Spaltung. Wer sein Altrad spendet, mindert Müll und schafft Glück bei Ausgrenzten.

Unnas zehnköpfige Sozial- und Flüchtlingsräder AG „Die Radretter“, von WeltOffen, Caritas, ADFC und Grünen getragen, bastelt an jedem ersten und dritten Montag für diese Ziele. Das Team, Alter 18 bis 79 Jahre, Ausbildungssuchender, Bergmann bis Chemie-Doktor, drei Migranten, leider nur

drei Frauen, hat in sechs Jahren aus etwa 1200 gesammelten Alträdern gut 900 Fahrräder verkehrssicher instandgeschraubt und mit Radpass und Schloss ausgegeben. 2023 waren es 117 Spendenräder, davon gingen 101 an Geflüchtete und 16 an andere Finanzschwache mit Bescheinigungen von Kirchengemeinden oder Wohlfahrtseinrichtungen.

18 Kinder und Jugendliche bekamen zum Rad auch einen passenden Helm. Unnas Bürgerstiftung hatte den Schutz finanziert. Kinderräder können übrigens wachstumsbegleitend getauscht werden. Zum Rad bekommen die Kunden die deutschen Verkehrsregeln mit auf den Weg. Sie liegen inzwischen in 14 Sprachen vor, dank dem ADFC-München. Und selbst-entwickelte Fahrrad-



pässe gibt es bei jeder Ausgabe und möglichst auch Zubehör, ob Luftpumpen, Flick- und Werkzeug, je nach Spendenlage.

Bei kleinen Testfahrten rund um die Stadtkirche wird die Verkehrssicherheit geprüft. Seit 2022 bieten Gaby Jöhnk und Regina-Richter-Heinemann, die Frauen im Schraub-Team, auf dem Gelände einer befreundeten Fahrschule mehrtätige „Radfahr-Schulen“ an, die von den Kund*innen kostenlos besucht werden können. Bei größeren Unsicherheiten werden die Räder erst nach Kursteilnahme ausgegeben.

Begleitetes Alltagsradfahren wird von Paten der verschiedenen Unnaer Flüchtlingsbetreuungskreise praktiziert. Zusammen mit der VHS und Unnas Ehrenamtsagentur finden spezifische Neubürger-Touren statt. Beim traditionellen Stadtradeln strampelten in einigen der 60 Teams Geflüchtete mit. Das Team-WeltOffen startete 2023 mit zahlreichen Geflüchteten.

Die Nachfrage nach Reparaturen kann angesichts der wachsenden Flotte nicht mehr bewältigt werden. Mit zusätzlichen Ehrenamtlichen könnte die mobile Werkstatt wiederbelebt werden. Am Anfang der Rad-Rep-AG unterstützte das Dortmunder Velo-

Kitchen-Team mit Tat und Rad (ca. 25 Räder stifteten sie). Inzwischen konnten die Unnaer Schrauber*innen etwa die gleiche Zahl und Erfahrungen an Initiativen in Kamen, Holzwickede und Fröndenberg weitergeben.

Es stimmt hoffnungsfroh, wenn auf Unnas Wegen sichtbar viele Migrant*innen fröhlich radeln. Aus den meist abseits gelegenen Heimen erleichtern Räder den Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf und ins soziale Leben der neuen Heimat. Dazu bekommen die frisch Geräderten Radkarten von Kreis und Stadt Unna mit auf den Weg. Einige konnten sich inzwischen selbst höherwertige Räder anschaffen. Ein aus dem Iran geflüchteter Mitschrauber hat inzwischen Arbeit als Maschinenbauingenieur gefunden. Das Zeugnis über seine mehrjährige Mitarbeit soll dabei geholfen haben. Nach Feierabend schraubt er gern noch mit. Und nach getanen Taten gehören Absacker (meist Alk-frei) zu Unnas Radkultur!

Interesse am Mitschrauben oder an Radspende?

Klaus Caspari, kl-caspari@t-online.de oder Regina.Richter-Heinemann@t-online.de freuen sich auf Euren Kontakt.

Hermann Strahl

Ab aufs
 RAD

Auf den Sattel. Fertig. Los!

Radfahren macht Spaß, hält fit und ist gesund. Und unsere K-Routen bieten zudem ganz neue Er-Fahrungen. Viele Radwege in Kamen bieten sich dafür an, dass Sie nicht nur in der Freizeit aufsteigen. Genießen Sie auch Ihren Arbeitsweg aktiv im Sattel?

Ihre Gesundheit und unser Klima freuen sich!

Für freuen uns über Ihre Anregungen:
www.fahrrad-kamen.de

Radfahrschule für Erwachsene im Jahr 2024

Radfahren lernt man in der Regel im Kindesalter, aber es gibt Erwachsene, die nicht Radfahren können. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Manche haben es als Kind oder Jugendlicher nicht gelernt, manche sind krankheits- oder unfallbedingt unsicher, ängstlich und trauen sich nicht mehr mit dem Rad auf die Straße. Für diese Zielgruppe bietet der ADFC Kreisverband auch in diesem Jahr seine bewährten Radfahrschulungskurse an.

Durchführung der Kurse

Hier können Anfänger*innen, Wiedereinsteiger*innen sowie unsichere Radfahrer*innen auf einem geschützten Gelände das Radfahren (wieder) erlernen, üben und ihre Fahrpraxis verbessern.

Dazu werden die Teilnehmer*innen in kleinen Gruppen oder auch ganz individuell von ausgebildeten und erfahrenen Radfahrlehrer*innen geschult: Aufs Rad steigen, Balance halten, in der Spur fahren, Hindernissen ausweichen, richtig abbiegen und vom Rad wieder absteigen. Vereinseigene Schulungsräder unterschiedlicher Größe und ein Tretroller stehen zur Verfügung. Neben dem praktischen Teil lernen die Teilnehmer*innen auch die Verkehrszeichen und -regeln kennen. Jede/r Teilnehmer*in bekommt die Zeit und die Unterstützung, die sie/er braucht, um Sicherheit auf dem Rad zu erlangen.

Die Schulung umfasst 12 Übungseinheiten in 6 Wochen, die jeweils zwewöchentlich stattfinden. Die Teilnehmerzahl ist auf 12 Personen begrenzt. Für den Kurs wird ein Kostenbeitrag von 120€ und für ADFC-Mitglieder 100€ erhoben.

Weitere Informationen:

<https://rfs.adfc-kreis-unna.de>

Tel.: 02303 / 63375

E-Mail: rfs@adfc-kreis-unna.de

Noch etwas in eigener Sache: Wir suchen Radfahrlehrer*innen. Hast du Interesse und Lust mitzumachen? Dann melde dich per E-Mail oder rufe an!

Das Radfahrlehrerteam



Schulungsorte und -zeiten

1. Schulung in Lünen

Jugendverkehrsschule Lünen-Süd

Karl – Kiehm – Weg 7

Zufahrt von Bahnstraße

08. Mai – 19. Juni 2024

Schulungstage:

Mittwoch: 17:00 – 18:30 Uhr

und Samstag: 10:00 – 11:30 Uhr

2. Schulung in Unna

MOVE Verkehrsbildungszentrum Unna GmbH

Rudolf-Diesel-Straße 51

20. August – 26. September 2024

Schulungstage:

Dienstag: 17:00 – 18:30 Uhr

und Donnerstag: 17:00 – 18:30 Uhr

Eine Reise in die Radgeschichte: Das Deutsche Fahrradmuseum in Bad Brückenau

„Einen Besuch im Deutschen Fahrradmuseum in Bad Brückenau solltet Ihr Euch nicht entgehen lassen!“ lautete der nachdrückliche Ratschlag zweier Radkollegen, die wir zufällig in Heufurt an der Streu trafen. Mein Freund Martin und ich lernten sie letzten Sommer auf der Terrasse des Landgasthofs „Heuhexe“ auf unserer Tour durch die Naturparks der Rhön kennen.

Von Fulda aus waren wir über den Milse- und Ulsterradweg in Batten Richtung Gerstenstein (797 m) geklettert, um uns mit einer langen Abfahrt mit weiten Blicken ins Streutal zu belohnen. Über Fladungen gelangten wir zu unserer ersten Unterkunft in der „Heuhexe“. Die beiden Radkollegen waren in der Gegenrichtung unterwegs und hatten weitere gute Tipps auf Lager; überhaupt machen solche Zufallsbegegnungen häufig einen besonderen Reiz von Fahrradtouren aus: Man kommt schnell ins Gespräch, die vor einem liegenden Kilometer werden vorstellbarer und mit Erwartungen angereichert und am Ende hat man den Eindruck, dass es doch eine Menge netter Leute auf einer bisweilen beunruhigenden Welt gibt. Irgendwie tröstlich!

Am nächsten Tag verließen wir in Mellrichstadt die Streu, um in einem weiten Bogen nach Osten über Bad Königshofen der fränkischen Saale folgend Bad Neustadt, unser nächstes

Etappenziel, zu erreichen. Dort übernachteten wir im Fränkischen Hof, einem altehrwürdigem Fachwerkbau mit schönem Innenhof und guter Küche mitten in der Stadt. Die zahlreichen Bögen der fränkischen Saale entlang führen wir am nächsten Tag auf einem abwechslungsreichen Weg über Bad Kissingen und Hammelburg bis zum Hotel „Saaletalstuben“ in Michelau, einem freundlichen Familienbetrieb. In Gemünden am Main wechselten wir von der Saale ins Sinntal und erreichten über verschiedene Orte mit Sinn (-grund, Burg-, Mittel-, Ober-, aber nicht Hinter- oder gar Un-) Bad Brückenau und das Deutsche Fahrradmuseum.

Es ist in einer wunderbar renovierten Jugendstilvilla von 1908 am südlichen Ortseingang untergebracht, von deren Caféterrasse aus man einen schönen Blick in den Kurpark hat. In 18 Räumen werden über 200 der schönsten und seltensten Fahrräder aus drei Jahrhunderten chronologisch präsentiert, von der Laufmaschine des Freiherrn von Drais bis zum aktuellen Carbonrenner. Die Vielfalt des liebevoll arrangierten Zubehörs, die Einordnung von fahrradtechnischen Entwicklungen in die jeweilige Zeit und nicht zuletzt ein komplett eingerichteter Fahrradladen aus den 1930er Jahren lassen den Besucher tief in die Welt der Zweiräder eintauchen, auch der hilfsmotorisierten.

Ein Highlight war unter anderem das Besteigen eines Hochrades; in schwindelerregender Höhe waren wir froh, dass dies nur eine radtechnische Episode geblieben ist und empfanden großen Respekt für die mutigen Frauen und Männer, die sich mit diesen Geräten fortzubewegen getraut haben. Bisweilen wird man mit der eigenen Radvergangenheit konfrontiert:

Plötzlich stand ich vor meinem ersten Jugendfahrrad von der Firma Bauer in genau dem gleichen Blau und mit der damals modischen, spiralförmigen weiß-farbigem Bremszug-Ummantelung und einer Laufschele, die - weil verboten - nur die Mutigsten montierten. Ich gehörte nicht dazu.

Wunderbar war auch die Möglichkeit, die radtechnische Entwicklung mit ihren kreativen Ideen, manchen Sackgasen und häufig überraschend zukunftsweisenden Lösungen zu verfolgen: Vollfederung? Gab es in England schon 1888. Eine 4-Gang Nabenschaltung? Hat Fichtel & Sachs schon 1912 entwickelt. Einen - heute modischen - nachhaltigen Bambusrahmen? Den hatte die Firma Otto Lebis aus Ebenthal bereits 1905 im Programm. Hätten Sie das gedacht?

Das Deutsche Fahrradmuseum begeistert auch durch die Ästhetik vieler Ausstellungsgegenstände: Der metallene, an Hermes erinnernde Götterkopf als Firmensymbol auf einem grün-silbernen Schutzblech, ein so schwungvoll gestaltetes Hollandrad als würde es gleich abheben, ein Lowrider mit vollverchromtem, verschlungenem Rahmen: Einfach toll!

Und die Namen! „Radsonne“ (ein Hersteller von Fahrradbeleuchtung), „Flink“ (für ein kleines Fahrradhilfs-



Bauer-Fahrrad mit Vollausrüstung



Auf dem Hochrad



▲ Vollgefedertes „Sicherheitsniederrad“

▼ Fahrrad mit Bambusrahmen



motörchen), „The Third Wheel“ (ein motorgetriebenes Hilfsrad aus England), „Phänomen“ (als Herstellername von Fahrrädern)! Im Vergleich wirken viele heutige Modellbezeichnungen ernüchternd künstlich und rational.

Ein großer Reiz der Ausstellung liegt auch in der Herstellung unmittelbarer Bezüge zur jeweiligen politischen Situation: So werden sogenannte Notberei- fungen (z.B. aus kurzen Stahlfedern auf der Felge) ausgestellt, die in Kriegszeiten den deutschen Mangel an Kautschuk kompensieren sollten.



4-Gang Nabenschaltung

Ein Exponat aus dem Dritten Reich verschaffte uns ein besonderes, befremdliches Erlebnis: Die aktuellen Forderungen einer fortschrittlichen Radverkehrspolitik wie getrennte Radwege und ein großzügiger Radwegebau finden sich bereits in den verkehrspolitischen Planungen der Nationalsozialisten, denen „die schweren Gefahrenmomente zwischen beiden Verkehrsarten“ (Auto- und Radverkehr) bewusst waren und die eine „Entkoppelung“ auf insgesamt 40.000 km (!!) Radweg anstrebten.

Das Deutsche Fahrradmuseum betreibt eine sehr aktive Öffentlichkeitsarbeit: Führungen, Unterrichtsmaterial für Schulen, ein Museumspavillon für Radmessen und Fahrradaktionstage, ein Fahrradfest mit Teilemarkt und der Museumsladen: Das alles gehört zum



Flinker Renner

vielfältigen Angebot und ist über die Homepage: www.deutsches-fahrrad-museum.de buchbar. Sicher ist: Das war nicht mein letzter Besuch dort, zumal eine Erweiterung des Museums um eine Etage der Villa in Planung ist.

Übernachtet haben wir im Hotel Krone, einem preisgünstigen, etwas in die Jahre gekommenen Haus mit erstaunlich guter Küche. Am letzten Tag unserer Tour führen wir auf gutem Radweg bergauf über Wildflecken und Rodenbach, um dann nach Gersfeld im Tal der Fulda hinabzurollen. Dieser folgten wir bis zur Stadt Fulda unserem Startpunkt. 304 km und 2750 hm haben wir inklusive An- und Abfahrt in 5 Tagen zu-

rückgelegt und können die Rhön als Radregion mit ihren Flussradwegen und (Rad-)Bahntrassen nur empfehlen.

Zum Schluss noch ein kulinarischer Tipp: Milchkaffee und Apfelkuchen am frühen Nachmittag - das gehört zu unserem täglichen Radelritual: Kein Apfelkuchen hat uns auf der Tour enttäuscht; den besten aber gab es im Café Heintz in Bad Königshofen, direkt am Marktplatz.

Gerd Asselborn



▲ Schwungvoll gestaltetes Hollandrad

▼ Fahrrad-Laden aus den 1930'er Jahren



Radweg Deutsche Einheit: Von Hann. Münden nach Aschersleben

Im August 2023 fuhren mein Freund und ich ein Teilstück des Radwegs deutsche Einheit. Der gesamte Verlauf führt auf schon bestehenden Radwegen von Bonn nach Berlin und ist im Internet auf Plattformen wie Komoot als Ganzes oder in einzelnen Etappenunterteilungen leicht zu finden. Neben der landschaftlich abwechslungsreichen Route interessierte uns auch die historische Aufmachung, die oft als „Demokratie-Tour“ betitelt wird, mit angekündigten Gedenktafeln oder Hinweisen zum Mauerfall und zur Wiedervereinigung.

Wir entschieden uns, eine nicht so weite Anreise zum Start der einwöchigen Tour zu haben. Nach einer Hotelübernachtung in Hann. Münden begannen wir am Zusammenfluss von Werra und Fulda unsere Fahrt auf dem Weser-Radweg. Der Wesertrail ist kein Geheimtipp mehr, denn dieser mittelgroße Fluss bietet den Radtouristen eine malerische Wegführung, vorbei an wunderbaren kleinen Dörfern und Pausenplätzen. Bis Höxter teilten wir die Strecke mit etlichen „motorisierten“

Radler*innen, denen die kurzen „Rampen“ nichts ausmachten, wenn der Weg den Flusslauf verließ, derweil wir „Biobike-mäßig“ den kleinsten Gang einlegen mussten. Auf diesem Streckenabschnitt liegt das sehenswerte Benediktiner-Kloster Bursfelde mit beeindruckendem Kirchoraum und das pittoreske Städtchen Bad Karlshafen, wo das Flüschen Diemel einmündet. Dieses Städtchen hat seinen Namen vom Landgrafen Karl, der ihn anlegen ließ und dort hugenottische Flüchtlinge ansiedelte. Mit diesem Hafen konnten nun die Zölle in Hannoversch-Münden, die dem Braunschweiger Herrschaftsgebiet zu Gute kamen, umgangen werden.

In Höxter, im Sommer der zentrale Ort der Landesgartenschau mit dem „Ankerpunkt“ Schloss Corvey, übernachteten wir in der leicht „abgerockten“ und simpelst eingerichteten ehemaligen Jugendherberge hoch oben auf dem Berg. Die Stadt erwies sich zum Abendessen beim Inder und am nächsten Tag bei einer kurzen Besichtigung als wirkliches Kleinod mit absolut intak-



ter Infrastruktur, was Geschäfte, Cafés und Restaurants anbelangte.

Kurz hinter Höxter verließen wir den Weser-Radweg an einer ziemlich unscheinbaren Weggabelung bei Holzminden, um dem „Radweg Deutsche Einheit“ Richtung Niedersachsen zu folgen. Schlagartig verebbte die radelnde „Karawane der Flusswege“. Nun lag das kleine Mittelgebirge Solling mit Ziel Einbeck vor uns und hier ging es erst einmal solide bergauf. Einbeck - Einbecker Urbock Bier ist dem einen oder der anderen vielleicht ein Begriff - bietet eine historisch anmutende Fachwerk Altstadt, die wir gerne erst einmal zu einem Päuschen nutzten. Als Attraktion für Autofans gibt es hier im sogenannten „PS-Speicher“ eine der größten Oldtimer Sammlungen Deutschlands. Wir übernachteten dann in einer kleinen Pension, die vom Stil ihrer Einrichtung jedem Kurort des letzten Jahrtausends alle Ehre gemacht hätte.

Weiter ging es über Bad Gandersheim mit einer sehr schönen Altstadt mit einem sehenswerten Dom, einem ehemaligen Frauenstift. Nach der Überquerung der Autobahn A7 (Göttingen - Hannover) kamen wir auf der Nordrandumfahrung des Harzes auf den Weg nach Goslar, was nicht bedeutete, dass es flach wurde! Goslar ist mit seinen historischen Gassen, dem sehr großen Marktplatz mit dem Goldadlerbrunnen und letztlich auch mit der Kaiserpfalz ein wirklich lohnendes Ziel, das man mit ein bißchen Zeit erkunden sollte, was wir mit einer Übernachtung auch genauso taten.

Bad Gandersheimer Dom



Goldadlerbrunnen Goslar

Die nächste Etappe führte uns von dort nach Blankenburg und wies die meisten Höhenmeter der Radeltage mit knapp 1000 hm aus. Trotz Nordrandumfahrung durchquerten wir gefühlt den Harz. Tolle Waldwege auf der Strecke Richtung Bad Harzburg faszinierten uns und wir erhaschten Blicke auf den sagenumwobenen Brocken,



Hotel Kaiserworth Goslar

den Berg, der mit seinen Abhörstationen historisch die deutsche Teilung in Niedersachsen bekundete.

Über Wernigerode erreichten wir Bad Blankenburg. Hier schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Fast alles im Stadtbild erinnerte an die „schäbige“ Seite der DDR. Viele Leerstände verliehen dem Ortskern eine verlassene Atmosphäre – so richtig „grau“. Wir übernachteten deswegen außerhalb in einem kleinen Dorf namens Timmerode und am nächsten Tag kam die sachsen-anhaltinische Tiefebene in Sicht und wir ließen das kleine Harz-Abenteuer hinter uns.

Die letzte, relativ kurze Etappe führte uns durch Städtchen und Dörfer im ehemaligen ostdeutschen Staatsgebiet, deren Namen

wir nicht kannten. Der Schlusspunkt unserer diesjährigen Tour war Aschersleben, einer sehr sehenswerten, behutsam und anmutig restaurierten Stadt. Der originale Radweg führt jedoch eher nordwärts nach Quedlinburg, aber wegen der guten Bahnanbindung in Richtung Heimat war dies die bessere Wahl.

Insgesamt eine touristisch sehr interessante und empfehlenswerte Tour, die sich bequem in 5 bis 7 Tagen absolvieren lässt, wobei natürlich die individuelle Aufenthalts- und Besichtigungsdauer in den jeweiligen Orten eine eigene Zeitrechnung bedeutet. Wir hätten uns eine größere historische Untermauerung auf der Strecke gewünscht, insbesondere im ehemaligen Grenzgebiet des Harzes.

Frank Sponheuer





Nachhaltige Mobilität auf Langeoog: Eine autofreie Insel als Vorbild für ein barrierefreies Leben im Alter

Auf der malerischen Insel Langeoog, die zur ostfriesischen Inselkette gehört, erleben Besucher eine einzigartige Form der Mobilität. Seit vielen Jahren sind Autos auf der Insel nicht erlaubt. Langeoog setzt auf umweltfreundliche Alternativen, die nicht nur die Luft rein halten, sondern auch die Lebensqualität und die Sicherheit auf der Insel insgesamt steigern. Im Gegensatz zu vielen Orten, wo Mobilität im Alter eine Herausforderung darstellen kann, hat Langeoog innovative Lösungen gefunden. Statt wie so oft auf das Auto zurückzugreifen, setzen ältere Menschen auf kleine Dreiräder, die sich als äußerst praktisch und sicher erwiesen haben.

Diese kleinen Dreiräder, auch bekannt als Trikes, sind geräuscharm, umweltfreundlich und bieten eine bequeme Möglichkeit, die Insel zu erkunden. Durch ihre Stabilität und einfache

Handhabung sind sie besonders für ältere Menschen geeignet, die sich nicht mehr so sicher auf zwei Rädern fühlen, aber dennoch mobil sein möchten. Die Inselgemeinschaft hat diese Fahrzeuge nicht nur akzeptiert, sondern auch in ihre Infrastruktur integriert, indem sie gute Radwege und barrierefreie Zugänge geschaffen hat.

Die Erfahrungen auf Langeoog könnten als inspirierendes Vorbild für andere Orte dienen, insbesondere wenn es um die Gestaltung einer alters- und behindertengerechten Mobilität geht.

Carsten Hellmann



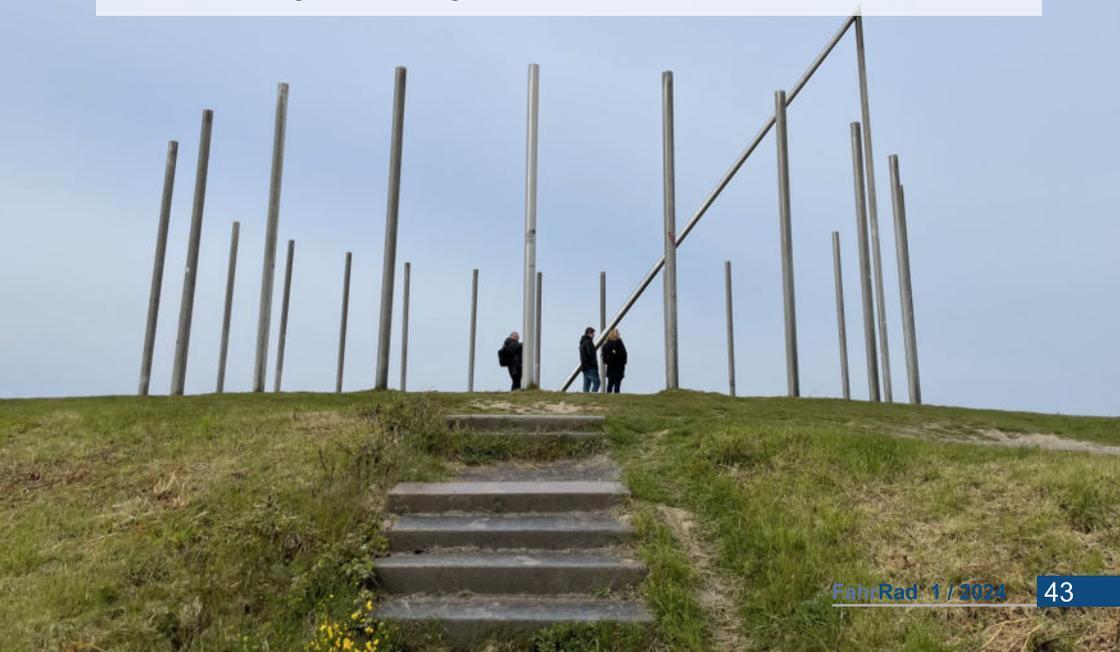
Eine geführte Tagestour zur Sonnenuhr auf Halde Schwerin

Von Ende März bis Anfang November bietet der **ADFC Schwerte** geführte Radtagestouren an, die jeweils an der Rohrmeisterei Schwerte beginnen und auch wieder enden. Im Vordergrund steht das gemeinsame Radeln in schöner, oftmals weniger bekannter Umgebung.

Eine dieser Touren, die in diesem Jahr am 16. Juni gefahren wird, stellen wir hier vor. Sie zeigt uns Dortmund von seiner grünen Seite – genauer gesagt liegen allerdings die Halde Schwerin selbst und auch weitere Streckenabschnitte schon jenseits der Stadtgrenze in Castrop-Rauxel.

Startpunkt ist die Rohrmeisterei Schwerte. Von hier aus fahren wir am Freischütz, dem Phoenix-See und Phoenix-West vorbei. Weiter geht es auf dem Emscher-Radweg, vorbei am Signal Idu-

na Park und schönen Schrebergärten bis Huckarde. Nachdem wir das NSG Rahmer-Wald mit dem Schloss Westhusen durchquert haben, erreichen wir das Wasserschloss Bodelschwingh, eins der schönsten Wasserschlösser Deutschlands. Wenig später gelangen wir zur Halde Schwerin; auf ihrem Gipfel befindet sich eine riesige Sonnenuhr, und wir genießen die Aussicht in das deutlich niedriger gelegene Umland. Weiter geht es nach Ickern zur Zeche Victor, durch das NSG Beerbruch, das NSG Im Siesack und vorbei an der Halde Deusenberg. Der Rückweg erfolgt in Richtung Südost: über den Fredenbaumpark, Dortmunder Klinik- und Kreuzviertel zunächst bis Phoenix-West, dann über Hörde, das NSG Niederhofer Wald und Holzen zurück zur Rohrmeisterei.



Weitere Infos zur Tour:

Highlights:

Phoenix-West, Schloss Westhusen (heute Senioren-Residenz), Schloss Bodelschwingh, Zeche Victor-Ickern, Gut Königsmühle

Tourlänge:

80 km,

Kategorie:

etwas schwierigere Tour

Oberflächenqualität:

fester Untergrund, enthält Passagen mit losem Untergrund, Kies, Asphalt

Höhenmeter: 580 m

Besondere Charakteristik:

Natur, Stadt erleben

Weitere Eigenschaften:

Picknick, Selbstverpflegung

Für diejenigen, die weniger Kilometer fahren und sich einige Höhenmeter ersparen möchten:

2. Startpunkt: Bergmann-Brauerei (Phoenix-West), Elias-Bahn-Weg 2, 44263 Dortmund (**Tourlänge:** 52 km)

Weitere Information über **schwerte.adfc.de**

Harald Mieke



Foto: © Olff Appold



**Drahteselmarkt
5. Mai 2024**

Besuchen Sie die Hansestadt Schwerte

Schwerte ist der Mittelpunkt des RuhrtalRadwegs. Genießen Sie eine Pause in einem der zahlreichen Restaurants und Cafés. Neben dem Wahrzeichen der St. Viktor-Kirche am Marktplatz warten einige Sehenswürdigkeiten darauf, entdeckt zu werden.



Stadt- und Touristinformation

Postplatz 8, 58239 Schwerte

02304 97539-50

www.schwerte-stadtmarketing.de



komoot:

Schwerte Stadtmarketing



Schwerte Stadtmarketing



schwerte_stadtmarketing



Dänemarks Sonneninseln



Nachdem ich einen Reisebericht über Dänemarks südliche und überaus sonnige Inseln Lolland, Falster und Møn sah, war mir klar, wohin mich meine Sommer-Radtour 2023 führen sollte.

Die Anreise schien recht einfach. Mit dem Zug bis nach Lübeck und von da mit dem Schienenersatzverkehr nach Puttgarden auf Fehmarn. Von dort wollte ich die Fähre nach Rødbyhavn auf Lolland nehmen. Je nach Ankunft in Lübeck und dem dort eingesetzten Schienenersatzverkehr plante ich eventuell in Lübeck eine Nacht zu bleiben. Die Anreise nach Lübeck einmal Umsteigen in Münster war schnell für mich und mein Rad gebucht und der pünktlich einfallende Zug nach Münster noch recht leer. Aber die deutsche Bahn hat immer ein paar Überraschungen parat und so kam es, dass meine Anreise an dem Tag erst einmal in Bremen endete, ich dadurch aber einen schönen Campingplatz in der Stadt kennenlernen durfte. Nach einer weiteren Nacht in Oldenburg in Holstein, radelte ich mit zwei Tagen Verspätung bei starkem Wind über den Fehmarnsund und konnte dann die Fähre nach Lolland nehmen.

Endlich in Dänemark hatte ich vor, den 8 km westlich gelegenen Western-Campingplatz anzufahren. Doch der starke Gegenwind machte es unmöglich. Nach einigen Überlegungen und Blick auf die Lolland-Karte, war schnell klar, meine erste Nacht in Dänemark würde ich in einem Shelter verbringen. Diese sehr einfachen Holz-Schlafplätze bieten keinen Komfort aber ein Dach über dem Kopf und günstig sind sie obendrein. Leider hatte ich nicht bedacht, dass diese offenen Unterstände nicht vor dem recht starken Wind schützen. Mit einer Plane, die unter meinem



Shelter lag, als Windschutz, beschwert mit meinen Radtaschen und allen Kleidungsstücken am Leib, die verfügbar waren, überstand ich die erste verregnete, stürmische und abenteuerliche Nacht.

Ein wenig übermüdet startete ich dann endlich in meinen Dänemark-Insellurlaub. Mein Ziel war ein Campingplatz in Maribo gelegen am Maribosee; von dort wollte ich einige Ausflugsziele ansteuern. Als erstes standen die Dodekalitten auf dem Programm. Dabei handelt es sich um ein Kunstwerk, welches nach Fertigstellung aus 12 sieben bis neun Meter hohen Steinfiguren besteht. Diese sind in einem Kreis angeordnet und geben ein beeindruckendes Bild ab. Vor den Figuren sind künstliche Steine platziert, aus denen ruhige Musik abgespielt wird. Das ganze Bild wirkt sehr surreal, aber bei Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen, konnte ich eine angenehme Pause verbringen.

Von dort fuhr ich zum Knuthenborg-Safaripark, der als der größte Europas gilt. Neben den wilden Tieren können lebensgroße Dinosaurier bewundert werden; um diese real zu gestalten, bewegen sich die Dinos und geben Geräusche von sich, für einige kleine Kinder zu real. Ich muss nicht erwähnen, dass ich die einzige Besucherin war, die per Fahrrad durch den Park fuhr und eben nicht im Auto. Dabei passierte mir ein Fehler und eh ich mich versah, stand ich mit meinem Rad einem Nashorn gegenüber, noch bevor ich schnell die Flucht ergreifen konnte, kam auch schon ein Ranger, der mich aus dem Gehege eskortierte. Nach dem Blick des Tieres zu urteilen, war der Clanchef nicht erfreut über mein Auf-



tauchen in seinem Revier. Da sich so langsam wieder Regenwolken ankündigten, brach ich nach etwa 55 gefahrenen Kilometern zum fünf Kilometer entfernten Campingplatz auf.

Der nächste Campingplatz, den ich ansteuerte, liegt auf Falster in Nykøbing. Mich interessierte das Mittelaltercenter, welches über die Grenzen von Dänemark bekannt ist. Neben einigen Mitarbeitern leben in den Sommermonaten viele Freiwillige in dem Center. Für dieses „Personal“ steht ein eigener



Wohnbereich auf dem Areal zur Verfügung. Leider war das Wetter nicht besonders einladend, so dass ich nur mit einer Handvoll anderer Besucher das Center besuchte und viele Attraktionen nicht angeboten wurden. Die Bäckerei war ebenso geschlossen, wie die Schmiede und Schneiderei. Ich konnte dennoch einem mittelalterlichen Turnier beiwohnen und einen Kanonenwurf in den Sund erleben.



Als ich auf der Tribüne saß und auf den Beginn des Turniers wartete, begegnete ich einer Frau mit ihrem Sohn aus Deutschland. Nach einer kurzen Vorstellung, wurde schnell klar, dass sich im Mittelaltercenter in Nykøbing drei Bewohner aus Unna trafen. Mir wurde berichtet, dass diese Familie jedes Jahr ihren Sommerurlaub in eben diesem Mittelaltercenter verbringt und dort als Freiwillige drei Wochen lebt und arbeitet. Dazu gehört, dass die originalgetreue Kleidung den gesamten Tag im Center getragen wird. Jede/r hat eigene Aufgaben zu erfüllen, so dass dies nicht einfach nur ein Museum ist, sondern das Mittelalter gelebt wird und als Besucher macht man eher eine Reise in eine vergangene Zeit.

Für mich ging es weiter zu meinem nächsten Ziel der Reise. Da ich mich in diesem Urlaub auf den östlichen Inseln Dänemarks befand, lag es nahe, einmal die immer wieder hochgelobte, fahrradfreundliche Hauptstadt Kopenhagen zu besuchen.

Etwa 9 km von der Innenstadt entfernt bezog ich einen Campingplatz für zwei Nächte. Einen Tag lang wollte ich mich davon überzeugen, wie fahrradfreundlich die Hauptstadt ist. Bei etwa 30° C und herrlichem Sonnenschein, der einzige regenfreie und wärmste Tag meiner Reise, brach ich morgens auf, die Stadt zu erkunden. Ich fuhr durch Villenviertel, die Innenstadt und auch Wohnviertel mit Hochhäusern und überall konnte ich sichere Radwege nutzen. Die Ampelschaltungen waren auf Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ausgerichtet, nicht selten gab es die grüne Welle für Radler*innen. Einzig an das Linksabbiegen musste ich mich erst gewöhnen, dies erfolgt in Dänemark in zwei Etappen eine eigene Radspur gibt es nicht. Dafür erfolgt das Rechtsabbiegen ohne Ampel, da wir auf unserer, vom Autoverkehr sicher getrennten Spur, einfach fahren können. Nach einem Tag Rad fahren im Großstadtparadies, ginge es für mich weiter.

Das Wetter schlug auch wieder um und der Regen und starker Wind waren weiter meine treuen Begleiter. Ich durchquerte die Insel Seeland und war gespannt, wie es sich in Dänemark mit Zug und Rad reisen ließe. Der große Belt lässt sich nur über eine Brücke mit dem Auto oder eben den Zug überqueren. Aber auch das war kein Problem und erinnerte mich an das Reisen im Nahverkehr mit der deutschen Bahn, für mich



und mein Rad ein Ticket gezogen, in den Zug gestiegen, leider mit hohem Einstieg, was ein wenig schwierig war und schon ging die Fahrt über die beiden Brücken mit Tunnel los.

So langsam zerrte der ständige Starkregen und der ewige Wind doch an meinen Nerven und ich wünschte mir ein wenig mehr Sonne und Trockenheit herbei. Leider gehen Wünsche zwar in Märchen, aber nicht immer in der Realität in Erfüllung, so dass ich meine Tour zwar fortsetzte und mich über jede Sonnenstunde freute, aber ich machte keine Schlenker mehr, um touristische Ziele anzusteuern. Mehrfach brach ich meine geplante Tagesetappe ab und steuerte den nächstgelegenen Campingplatz an und saß dort nicht selten mit anderen Radler*innen in den dort üblichen großzügig angelegten Aufenthaltsräumen, um mich und meine Sachen zu trocknen. Da ich meine Touren nur grob plane, war es jetzt langsam an der Zeit, einen Zielort zu bestimmen, von dem ich mit dem Zug die Heimreise antreten konnte. So kam es, dass ich

diese Sommertour in Husum enden lassen wollte.

Bis dahin durchfuhr ich wunderschöne Gegenden, konnte sogar die eine oder andere Mittagspause mit meiner Isomatte am Strand verbringen, bin aber ebenso häufig nass geworden und in Unwetter geraten.

In Husum verbrachte ich drei Nächte und schlenderte in regenfreien Stunden gemütlich durch die Stadt. Ich wandelte natürlich auf den Spuren Theodor Storms, einzelne Strophen seines bekannten Gedichtes „Die Stadt“ sind künstlerisch auf Stromkästen aufgemalt, was die sonst so tristen Kästen aufwertet. Ich fand ein kleines Café mit einem gewissen Charme*. Ansonsten traf ich auch hier auf die nordische Art mit dem Wetter umzugehen. Als ich einen kleinen Snack unter dem sonnigen Himmel genießen wollte, wurden mal schnell Regenschirme an die Gäste verteilt, als sich doch eine Regenwolke vor die Sonne schob: so geht es auch.



Ein Tipp – „Café 21“

Dieses wird von der Diakonie geführt. Das Konzept sieht vor, dass Menschen aus der dortigen Werkstatt günstig Kaffee trinken und den selbstgebackenen Kuchen essen können. Ebenso können dort für kleines Geld Waren, die in der Werkstatt angefertigt wurden, gekauft werden. Ein Tipp für alle, die selbstgebackenen Kuchen mögen und dazu einen Kaffee oder auch Milchkaffee trinken wollen. Besucher sind herzlich willkommen!

Zusammenfassend kann ich sagen, dass meine etwa 800 km lange Tour, mich durch unterschiedliche Gegenden Dänemarks geführt hat. Ich bin durch beschauliche Dorfschaften geradelt und konnte liebevoll angelegte Bauerngärten bewundern. Ich genoss das Großstadt-Feeling Kopenhagens und machte Halt an unterschiedlichen Küstenabschnitten mit schönen Stränden und tollen Steilküsten. Da für das Wet-

ter bekanntlich niemand etwas kann, hatte ich wohl einfach nur Pech, dass ich ausgerechnet den schlechtesten Sommermonat 2023 erwischte.

Wieder in Unna wurde festgestellt, dass der neue Motor meines aufgerüsteten Rades voll Wasser war, zwar ein Herstellerfehler aber irgendwie bezeichnend für meinen doch sehr nasen Urlaub. Der Motor ist ausgetauscht und wartet auf sein kommendes Sommermärchen. Genauso, wie meine Fahrradlampe wieder angebracht wurde. Ein Sturmopfer, aber mit Pflasterstreifen und Verbandsmaterial am Rad befestigt, brav für Licht während des gesamten Urlaubs sorgte.

Nach diesem Urlaub habe ich für mein Zelt eine Erweiterung gekauft, so dass ich ab jetzt eine Zweizimmer-Unterkunft dabei habe. Der Aufenthalt und die Unterbringung aller Sachen gestalten sich ab jetzt einfacher.

Tanja Bork



Vom Trekkingbike zum E-Bike in drei Tagen

Wie in der letzten Ausgabe des *Fahrrad* angekündigt und bereits von einigen Leser*innen eingefordert, werde ich berichten, ob die Entscheidung, mein Trekkingbike aufrüsten zu lassen, eine gute Idee war oder nicht.

Noch einmal zusammengefasst: Ich habe mein Trekkingbike von Stevens mit Rohloff-Schaltung und Riemen zu einem E-Bike mit Frontmotor umrüsten lassen. Der Grund hierfür war, dass ich bei Touren mit dem Gewicht des Gepäcks und dem oft hügeligen Gelände körperlich an meine Grenzen stieß. Da ich jedoch nicht auf meine geliebten Touren verzichten wollte, musste eine Lösung in Form elektrischer Unterstützung her.

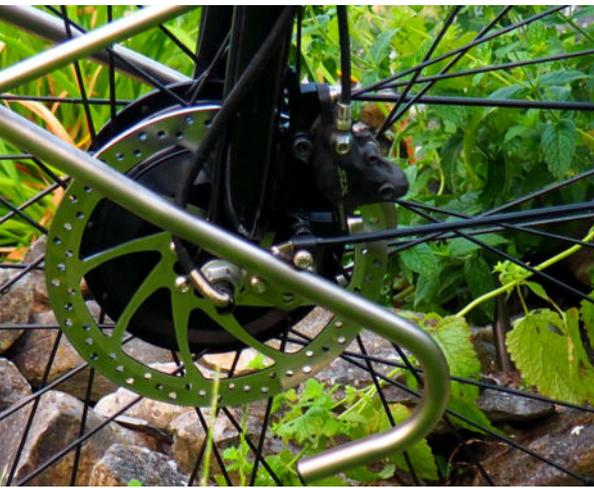
Ein Tag vor meinem Dänemarkurlaub holte ich das Rad ab, und somit war der Weg von Unna-Massen nach Unna-Mühlhausen auch gleich die Probefahrt. Das erste Eingewöhnen fiel mir schon recht leicht, und das Rad rollte gut, doch die eigentliche Bewährungsprobe sollte noch kommen.

Aber erst einmal zur Technik: Wegen der im Hinterrad eingebauten Rohloff-Schaltung konnte nur ein Frontmotor eingebaut werden. Gerade davor wurde

ich oft gewarnt: Der Zug vom Vorderrad ausgehend könnte bewirken, dass mein Rad zu stark angezogen wird und es zu gefährlichen Situationen kommen könnte. Das Vorderrad würde dazu neigen wegzurutschen und somit Stürze zu verursachen. Ich kann dazu nur sagen, dass ich bisher nicht in eine Situation gekommen bin, in der mein Vorderrad wegen des Motors wegrutschte. Ich finde die Kombination aus der Rohloff-Schaltung im Hinterrad und dem Frontmotor sehr gelungen. Gerade beim Einsatz von Fronttaschen fährt das Rad viel sicherer an. Das Vorderrad wird durch das Anziehen direkt in die Spur gezogen, und die Stabilität des Rades ist direkt gegeben.

Was ist mir gerade in der ersten Zeit mit meinem neuen/alten Rad aufgefallen? Gerade das Anfahren am Anstieg war viel einfacher. Eben kurz ein bis zwei Stufen höher schalten, den Schub





zum Losfahren nutzen und wieder runterschalten, so kam ich mitunter mit einer Akkuladung 170 km weit, da ich je nach Gelände und Wind keine Unterstützung brauchte. Ebenso erwies sich das Aufrüsten bei dem in diesem Sommer vorherrschenden Gegenwind als sehr nützlich. Kurz gesagt, das Fahren gestaltete sich in bestimmten Situationen viel einfacher. Stärkere Anstiege mit Gepäck? Stellen jetzt kein Problem mehr dar.



Wie sah es mit dem Laden aus? Gerade dieser Punkt war immer derjenige, der mich zögern ließ, auf Touren mit Unterstützung zu fahren. Zum Glück ist das Ladekabel meines Rades recht klein. Dies konnte ich gut in meinen Taschen verstauen. Dafür brauchte ich auch nur eine Powerbank mitnehmen, und mein Solarladepaneel konnte ebenfalls zu Hause bleiben. Ich hatte auf keinem der Campingplätze Probleme, einen Stromanschluss nutzen zu können. Einmal waren auf der Zeltwiese keine Säulen vorhanden, da konnte ich meinen Akku in der Rezeption an eine Steckdose anschließen und aufladen. Das einzige, was ich nicht bedacht hatte, war, dass für die am Campingplatz üblichen Stromanschlüsse Adapter nötig sind. An den meisten Plätzen konnte ich mir diese ausleihen, da es aber auch vorkam, dass keine vorhanden oder alle bereits verliehen waren, kaufte ich mir einen in einem Fachgeschäft, um auch hier gerüstet zu sein.



Haben die Veränderungen an meinem Rad Auswirkungen? Damit mein Rad nur mit dem Vorderradmotor ausgestattet werden konnte, musste der Nabendynamo leider ausgebaut werden. Das Licht schalte ich jetzt mit dem Radcomputer an. Dies ist der einzige Kompromiss, den ich machen musste. Es bedeutet für mich, dass ich entweder den Akku am Rad lasse, wenn ich rund um Unna fahre, oder Lampen zum Anklicken nutze, um den schweren Akku nicht mitnehmen zu müssen.

Zurück aus dem Urlaub hat sich das Rad auch im Alltag bewährt. Der Einkauf in den Radtaschen, das Ziehen des Anhängers Carla Cargo mit Gartenabfällen oder Möbeln ist mit der Unterstützung wesentlich einfacher geworden und bewirkt, dass mein Auto ein Schattendasein vor meiner Garage fristet. Auch bei den dann doch noch winterlichen Wetterbedingungen im Januar hat sich gezeigt, dass auch bei glatten Straßen der Vorderradmotor die Sicherheit nicht gefährdet. Auch in diesen Tagen fuhr ich ohne Gefahr über oft nicht geräumte Radwege.

Das unkomplizierte Aufrüsten zu einem Preis, der weit unter einer gleichwertigen Neuanschaffung liegt, war eine sehr gute Entscheidung, und ich kann jeder/m, die/der über ein E-Bike nachdenkt, aber nicht das Geld für ein teures Neurad hat, nur raten, sich dahingehend beraten zu lassen, ob ein Aufrüsten möglich ist. Bedingung ist natürlich, dass das Fahrrad, das umgebaut werden soll, ein entsprechend wertiges Gefährt ist. Empfehlen kann ich in Unna die eBike-Schmiede Electric Ride in Unna.

Tanja Bork



Inh. Eicken Schneidersmann
Hotel Haus Ruhrbrücke

Ruhrstraße 20

58730 Fröndenberg/Ruhr

Telefon: 0 23 73 / 7 21 69

Telefax: 0 23 73 / 7 02 83

www.hotel-haus-ruhrbruecke.de

info@hotel-haus-ruhrbruecke.de

Essen vom heißen Stein
Gesellschaftsräume
gemütliche Hotelzimmer
großer Biergarten
Partyservice

Sonntagmittag

Buffet

"Omas Küche lebt"

Donnerstagabend

**Schnitzelbuffet
und mehr**

Neu - jeden Freitag und Samstag ab 18.00 Uhr

Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinesteak

100 g Hähnchenbrust

vom heißen Stein

Jeden dritten Montag im Monat treffen sich um 19 Uhr die Radfreunde zum Radlerstammtisch.

Der richtige Druck: Zwischen Platten und Platzen

Die Bedeutung des richtigen Luftdrucks wird auch heute noch von etlichen Velofahrer*innen unterschätzt. Zu wenig Druck macht das Fahren schwammig und schwer und führt zum vorzeitigen Verschleiß. Knallharte Pneus hingegen kosten an Bequemlichkeit. Jedes Hindernis erzeugt spürbare Stöße. Der Kraftaufwand steigt, sobald man nicht auf glatten Asphalt fährt. Den „perfekten“ Reifendruck gibt es nicht.

Immer wenn wir Kinder einen Platten oder andere Probleme mit dem Fahrrad hatten, kam Herr Haarhuis ins Spiel. Unser Nachbar wohnte über uns und hatte im Gegensatz zu meinen Eltern zwei rechte Hände - zumindest was Technik anging. Durch ihn lernte ich, wie man mit Spucke die Dichtigkeit eines Ventils überprüft, dass man vor dem Zusammenbau eines Rades sinnvollerweise erst nach Dornen sucht und mit welchen Kniffen man ohne große Kraft Reifen von den Felgen bekommt. Er erklärte uns Aufbau und Funktion von Luftpumpen, tauschte zu meiner Freude die für meinen dünnen Oberarm viel zu schwergängigen Dunlop-Ventile durch die damals neuartigen „Blitz-Ventile“ aus und zeigte uns, wie man per Daumendruck den Reifendruck kontrolliert. Dass eine solche Kontrolle nur eine grobe Daumenpeilung ist, lernte ich erst viel später.

Welcher Druck ist nun richtig? Die Hersteller geben auf der Reifenkarkasse immer eine Spannweite an, in der der richtige Luftdruck liegt. Hier wird

ein Minimal- und ein Maximaldruck in den Druckeinheiten Bar oder PSI angegeben, den man nicht unter- oder überschreiten sollte. Für die Kontrolle des Druckes benötigt man ein Manometer. Bei Eis, Schnee und Matsch empfiehlt es sich, sich am Minimaldruck zu orientieren, da der geringere Druck für eine höhere Auflagefläche und damit für einen höheren „Grip“ sorgt. Bei Radtouren, die ausschließlich auf Asphaltstraßen verlaufen, sollte der Maximalwert als Orientierung dienen, da dann der Rollwiderstand besonders gering ist.



Luftdruckangaben auf dem Reifenmantel

Auf verschiedenen Internetseiten finden nerdige Radfahrer*innen Luftdruckrechner, die den idealen Druck für Vorder- und Hinterrifen auf eine Stelle nach dem Komma genau angeben. Hier kann man neben Angaben zum eigenen Gewicht, zu der gewünschten Fahrweise und zur Fahrbahnoberfläche auch

den Raddurchmesser und die Felgenreife etc. eingeben. Da die Schläuche besonders bei hohen Drücken pro Monat circa 1 Bar an Luftdruck verlieren, ist es ratsam, den Luftdruck regelmäßig und besonders vor längeren Touren zu überprüfen.

Welche Pumpe soll ich kaufen?

In der Pumpenwelt ist das Angebot erschlagend vielfältig. Daher beschränkt sich dieser Artikel auf generelle Empfehlungen.

- Die richtige Ventilart: Es gibt unterschiedliche Ventilarten [siehe Block]. Die Pumpe sollte zum jeweiligen Ventil passen. Viele Pumpen haben Pumpenköpfe für mehrere Ventilarten. Auch gibt es Adapterstücke, mit denen man die Abmessungen von anderen Ventilarten darstellen kann.
- Das Manometer: Eine Pumpe mit Manometer ermöglicht die genaue Messung des Luftdrucks, um den Reifen exakt auf den empfohlenen Wert aufzupumpen. Die meisten Manometer haben eine Einstellmöglichkeit für die Anzeige des gewünschten Luftdrucks.
- Maximaler Druck: Bei allen guten Pumpen findet man eine Angabe, wie viel Druck sie maximal erzeugen können. Die schmalen Rennradreifen benötigen sehr hohe Drücke.
- Metallzylinder: Pumpen mit Metallzylindern sind robuster und langlebiger im Vergleich zu Kunststoffzylindern.

Die Wahl der richtigen Pumpe ist oft vom Einsatzort abhängig.

- Standpumpe für zuhause: Standpumpen bieten einen stabilen Stand, ein Manometer und ermöglichen ein kraftsparendes Aufpumpen.
- Handpumpe für unterwegs: Kompakt und tragbar, eignet sich eine Handpumpe gut für unterwegs oder als Notfallausrüstung. Auch hier gibt es Pumpen mit Manometer.
- Elektrische Pumpen für daheim und unterwegs: Für besondere Bequemlichkeit bieten sich elektrische Pumpen an, die den Aufpumpvorgang automatisieren. Hier sind die gewünschten Drücke voreinstellbar. Achtung: Der Akku sollte vor der längeren Radtour kontrolliert werden.
- CO₂-Pumpen für unterwegs: Sind aufgrund der geringen Abmessungen gut für unterwegs oder als Notfallausrüstung geeignet. Allerdings sind die CO₂-Kartuschen schnell aufgebraucht und man sollte mehrere auf die Tour mitnehmen, besonders bei großvolumigen Reifen. Nachteil ist der hohe Preis der Kartuschen.



Werbung für Dunlop-Ventile 1905

- Kompressor für die Werkstatt: Besonders effizient und zeitsparend für Werkstätten oder Garagen. Ein Kompressor ermöglicht das schnelle Befüllen von Reifen mit dem gewünschten Druck.

Die Erfahrung, dass das Radfahren wie auch die Fahrradtechnik zwar kinderleicht und doch faszinierend ist, führte im späteren Leben dazu, dass ich als Lehrer mit Schüler*innen an meiner Schule eine Fahrradwerkstatt aufbaute. In einer Ecke der Fahrradwerkstatt gab

es eine Kiste mit alten Schläuchen, denen man an der Anzahl der vorhandenen Flicker ihr Alter ansah. Diese dienten am Schuljahresende dem Austesten von Maximaldrücken. Mit Ohrstöpsel geschützt durften die Schüler*innen erleben, wie sich ein Schlauch unter Druck Oberschenkel dick ausweiten kann, um beim Weiterpumpen an den Schwachstellen plötzlich auszuweichen und schließlich mit dem ersehnten Knalleffekt zu zerreißen.

Werner Wülfing

Ventilarten im Überblick

Bei den heute verwendeten Schläuchen kommen drei verschiedene Ventilarten vor:

Das **Fahrradventil** nannte man früher **Dunlop-Ventil** oder **Blitz-Ventil**. Ist leicht handhabbar. Hält Drücke bis ca. 6 Bar aus. Es kann schnell ausgetauscht, aber auch schnell geklaut werden.

Das **französische Ventil** wird oft auch **Sclaverand-** oder **Presta-Ventil** genannt. Hält sehr hohe Drücke bis 15 Bar aus. Ist aber nicht so robust und muss zum Aufpumpen aufgeschraubt werden.

Das **Auto-Ventil** wird oft auch **Schrader-Ventil** bezeichnet. Ist sehr robust und ist für Drücke bis 10 Bar geeignet. Es kann an einer Tankstelle aufgepumpt werden.



Fahrradventil

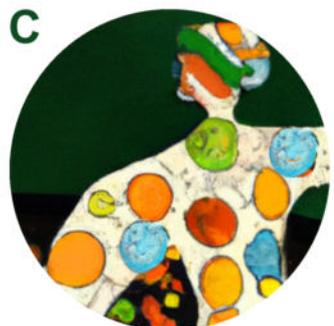
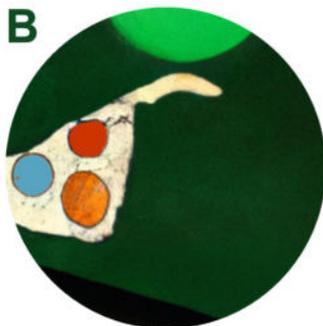


Autoventil



Französisches Ventil

*Rudis
Ritzel
Rätsel*



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Ein echter Klimt? Nicht ganz! KI statt Klimt. Da es leider keine schönen Einsendungen von euch gab, habe ich für das aktuelle Ritzel-Rätsel auf die künstliche Intelligenz zurückgreifen müssen. Die verwendete Hochbegabung ist DALL-E 2 von OpenAI, die Fotografien, Grafiken oder Gemälde nach den Vorstellungen der Nutzer erstellt. Jeder kann nun in der Art von Van Gogh, Picasso oder Dali malen, indem man der KI per Text oder Bild mitteilt, was man

mit seinem geistigen Auge sieht. So habe auch ich es gemacht. Ich sagte zu DALL-E: „Male mir ein Bild mit dem Titel 'Die Leichtigkeit des Radfahrens' im Stil von Gustav Klimt.“ Obwohl mir das KI-Imt-Bild sehr gefällt, bevorzuge ich eure Einsendungen. Schickt mir bitte eure witzigen, aufregenden, geschichtenerzählenden Fotos an meine untenstehende E-Mail-Adresse. Ich freue mich darauf!

PS: Wusstet ihr, dass schon Pieter Bruegel der Ältere weit vor der Erfindung der Draisine Fahrradbilder bemalt hat?

Nun zum Rätsel: Schaut euch das Bild genau an. In welchem der drei Kreisausschnitte ist kein Fehler versteckt?

Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna
Preußenstraße 90c
44532 Lünen

Oder schickt eine E-Mail an
ritzetraetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Der Fahrrad-Effekt“ von Stefanie Meier (siehe Seite 62).

Euer

Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt C war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Thomas Plastwich aus Hamm. Herzlichen Glückwunsch!



Quick Lunch
-schnell, frisch, lecker & fair-
Montag bis Samstag
12.00 Uhr -14.30 Uhr

Dienstag
HeimatGenussBuffet
ab 18:00 Uhr

Mittwoch
Italienische Lebensart
"Bella Italia" Buffet
ab 18:30 Uhr

Donnerstag
Vital Buffet
ab 18:00 Uhr

Freitag & Samstag
Verwöhn-Menü-
Buffetkombination
ab 18:00 Uhr

Sonntag
Großes Familienbuffet
von 11:45 Uhr bis 14:45 Uhr

Direkt an der
Route der Industriekultur
und an der
Hellweg-Route



Restaurant Camillo
im Ringhotel Katharinen Hof
Bahnhofstr. 49, 59423 Unna
02303 / 9200
camillo@riepe.com
www.restaurant-camillo.de

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna e.V.
Preußenstraße 90c
44532 Lünen

Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Gerd Asselborn,
Tanja Bork, Günther Klumpp,
Werner Wülfing V.i.S.d.P.

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

Layout, Satz:

 Andreas Abels

Lektorat: Günther Klumpp, Gerd Asselborn, Werner Wülfing

Anzeigen: Andreas Abels, Gerd Asselborn, Tanja Bork, Günther Klumpp

Internet: www.adfc-fahrrad.de

Auflage:

 5000

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:
Martin Bass, Stephan Blank, Jürgen Heidenreich, Carsten Hellmann, Gaby Jöhnk, Frank Sponheuer, Hermann Strahl

Bildnachweis:

Titelbild: © Stephan Blank
S. 3: © www.hpvelotechnik.com | pd-f
S. 8: © www.pd-f.de/ | Florian Schuh
S. 13: © www.flyer-bikes.com | pd-f
S. 24, 26: © Kevin Kohout, Stadt Unna
S. 59: © Schwalbe/Recycling Spedition Emons
S. 62: © Hoffmann und Campe Verlag
S. 63: © Ampuls-Verlag



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/vorteile.

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

- ab 27 Jahre (66 €) 23-26 Jahre (33 €)
 Jugendmitglied 7-22 Jahre (16 €)
Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

- ab 27 Jahre (78 €) 23-26 Jahre (33 €)

Zusätzliche jährliche Spende:€



Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.
Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber*in

D.E

IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)



Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Bitte einschicken an ADFC e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax an 0421 3462950 oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de. Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.

Nachhaltiger Umgang mit Fahrradreifen: Tipps für Kauf, Nutzung und Recycling

Seit Karl Drais vor über 200 Jahren das Zweiradprinzip erfand, bewegt sich die Fahrradtechnik in Richtung immer höherer Effizienz. Durch zahlreiche Erfindungen wie Kugellager, Hohlrohre und Schaltungen wurde das Rad zu einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel mit unschlagbarer Effektivität. Eine besonders bedeutsame Entwicklung für den Leichtlauf waren die Luftreifen, die gleich zweimal (Thomson 1845 und Dunlop 1887) erfunden wurden.

Im Gegensatz zum langlebigen Fahrrad sind Luftreifen vergänglich. Witterungseinflüsse und mechanische Beanspruchung führen zu Alterung und Materialveränderungen. Beim Reifentausch stellen sich Radfahrende ökologische Fragen: „Wie entsorge ich abgenutzte Reifen?“ und „Welche umweltfreundlichen Kaufoptionen habe ich?“

Nicht zu früh wechseln

Die ökologisch und ökonomisch beste Vorgehensweise ist, die Reifen möglichst lange zu nutzen. Die Laufleistung variiert je nach individuellem Fahrstil, Bremsverhalten, Gewicht, Fahrbahn und Reifenqualität. Ein vorzeitiger Austausch ist oft unnötig und führt zu verschwendetem Material. Regelmäßige Kontrollen auf Glanzverlust, Risse, Verhärtung und Defekte ermöglichen eine rechtzeitige Entscheidung über einen Austausch. Im Gegensatz zu Autoreifen ist die Profiltiefe beim Fahrradreifen kein ausschlaggebendes Kriterium.

Entsorgung richtig angehen

Die Entsorgung abgenutzter Radreifen ist eine Herausforderung. Diese gehören in die Restmülltonne und nicht in die Wertstofftonne. Zerteilen gestaltet sich schwierig, und größere Mengen



sollten besser auf Deponien abgegeben werden. Allerdings entstehen bei der thermischen Verwertung in Müllverbrennungsanlagen große CO₂-Mengen. Eine umweltfreundliche Alternative bietet das Reifenrecycling.

Recyclingoptionen nutzen

Der Reifenproduzent Ralf Bohle ermöglicht seit letztem Jahr ein fortschrittliches Reifenrecycling in Zusammenarbeit mit der TU-Köln und der Firma Pyrum. Nach Zerkleinerung eines Reifens werden 150 kg Stahl, 100 kg Textilfasern und 750 kg Gummigranulat gewonnen. Das Pyrolyseverfahren erzeugt Prozessgas, Pyrolyseöl und Industrieruß (rCB). Die Anlage wird energieautark betrieben, und die gewonnenen Produkte dienen zur Produktion neuer Reifen.

Der „Green Marathon“ des Herstellers besteht zu 100 Prozent aus recyceltem Industrieruß und spart laut Herstellerangaben 41 Prozent im Vergleich zum Vorgängermodell ein¹. Die

Wiederverwertung von Fahrradschläuchen gestaltet sich einfacher, da nur zwei Komponenten getrennt werden müssen. Einige Hersteller, wie Schwalbe, nutzen seit 2015 wiederverwertbare Materialien für die Produktion von Schläuchen.

Mittlerweile beteiligen sich deutschlandweit 1300 Händler an der Rückführung von Reifen. Die Website der Firma Schwalbe² bietet eine Übersicht über teilnehmende Händler. Die abzugebenden Pneuus müssen nicht von Schwalbe sein, und die Rücknahmekosten variieren zwischen 1 Euro und 2,50 Euro. Eine verbindliche und kostenlose Rücknahme der Reifen wäre jedoch zeitgemäß und würde den nachhaltigen Fortschritt fördern.

Werner Wülfing

¹ <https://www.sazbike.de/hersteller/ralf-bohle-gmbh-co-kg/schwalbe-veroeffentlicht-detaillierte-oekobilanz-green-marathon-2904686.html>

² <https://www.schwalbe.com/dealersearch/>

Der sichere Schulweg für mein Kind: NRW bietet interaktive Karte zur Ermittlung sicherer Schulwege im Internet an

Eltern schulpflichtiger Kinder können ab sofort überprüfen, wo auf dem Schulweg ihrer Kinder mögliche Gefahren lauern. Dies ermöglicht es ihnen, besonders sichere Routen für den Schulweg auszuwählen. Die Schulkarte NRW, das Online-Verzeichnis sämtlicher Schulen, wurde um eine Karte der Verkehrsunfall-Schwerpunkte erweitert. Die Daten stammen aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundes-

amtes, der Unfälle mit Personenschaden aufzeigt. Fragen wie „Welche Schulen befinden sich in der Nähe meines Wohnortes?“ oder „Wo sind besonders gefährliche Schulwege?“ lassen sich leicht über die interaktive Karte beantworten.

So funktioniert die Recherche:

Die Recherche zur Verkehrssicherheit ist einfach gestaltet. Nach Aufruf der Schulkarte NRW¹ klicken Sie auf „Um-

kreissuche“. Geben Sie nun entweder Ihre eigene Adresse oder den Standort der Schule an. Zusätzlich legen Sie fest, wie groß der Radius der Umkreissuche sein soll – also wie weit die Schule in Luftlinie von Ihrem Zuhause entfernt ist. Anschließend werden auf der Karte des Schulumfelds auch Unfallschwerpunkte angezeigt. Rot eingefärbte Abschnitte zeigen besonders viele Unfälle, während hell- und dunkelblaue Abschnitte vereinzelte Ereignisse anzeigen. Leider bietet die Schulkarte NRW keine differenzierten Informationen zur Art der Unfälle.

Hier kann der Unfallatlas Deutschland² weiterhelfen. Nach dem Laden der Seite können Sie eine Auswahl nach Beteiligung der Verkehrsarten (PKW, Fahrrad, Fußgänger, etc.) vornehmen. Außerdem können Sie durch die Wahl einer Jahreszahl feststellen, in welchem Jahr die Unfälle passiert sind.

Hotspots in der Stadt Unna

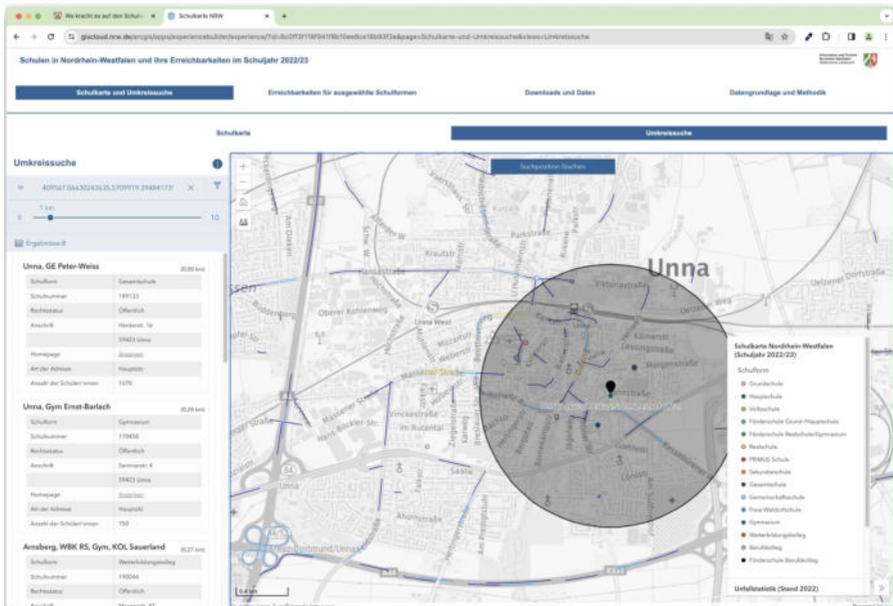
Auffällig viele gefährliche Schulwege im Kreis Unna zeigen sich in der Stadt Unna. Entlang des gesamten Verkehrsrings, insbesondere am Ostring und Beethovenring, finden sich zahlreiche Unfallschwerpunkte. Dies ist ein zusätzlicher Grund, den Empfehlungen des Gutachterbüros Planersocietät im Rahmen des neu erstellten Mobilitätskonzeptes zu folgen und schnell eine sichere Radspur entlang des Rings zu errichten.

Auch die Massener Straße in Höhe Dürerstraße/Mühlenstraße/Beethovenring stellt eine besonders herausragende Unfallhäufungsstelle dar. Der ADFC hat bereits mehrfach auf die Gefahren an dieser Stelle hingewiesen und die Stadt Unna um eine bessere Absicherung des Radverkehrs gebeten.

Werner Wülfing

¹ <https://www.giscloud.nrw.de/arcgis/apps/experiencebuilder/experience/?id=8c0ff3f118f941f8b10ee8ce18b93f2e>

² <https://unfallatlas.statistikportal.de/>



„Der Fahrrad-Effekt“ von Stefanie Meier

Allein „33 Gründe, warum es sich lohnt, auf das Fahrrad zu steigen“ zählt die Soziologin und freie Journalistin Stefanie Meier in ihrem rund 200 Seiten umfassenden Plädoyer fürs Radfahren auf. Die begeisterte Radfahrerin und Radtrainerin aus Wien fordert zum Anradeln gegen die Klimakrise auf. Sie begründet das auch mit den irreversiblen Folgen der Klimaerwärmung vor denen schon 1971 auf der Jahrestagung der Deutschen Physikalischen Gesellschaft gewarnt wurde. Die drohenden Kippunkte wie Eis- und Gletscherschmelze oder Auftauen der Permafrostböden vergleicht sie mit einem nicht richtig festgedrehten Schnellspanner, bei dem das Rad erst später herausfällt und wir auf die Nase fallen.

Eine der 391 Quellen liefert ein überraschendes Ergebnis zum CO₂-Fußabdruck. Nach Sebb Scott ist beim E-Bike der CO₂-Fußabdruck kleiner als beim

herkömmlichen Radfahren und beim Zufußgehen, weil der Kalorienverbrauch geringer ist. Neben den CO₂-Einsparungen werden die positiven Wirkungen des Radverkehrs wie die Reduzierung der Lärm und Luftbelastungen, der geringere Platzbedarf sowie Gesundheit ausführlich behandelt. Beim Thema Mobilität zitiert sie das Buch „Autokorrektur“ von Katja Diehl aus 2022: „Wenn deutlich weniger weibliche Radfahrende unterwegs sind, ist dies ein guter Gradmesser, dass die Infrastruktur nicht stimmt“.

Das Buch von 2023 aus dem Ampuls-Verlag ist durchaus lesenswert, aber aufgrund der unzähligen Argumente und Fakten keine leichte Kost. Dafür wird die Lektüre zwischendurch mit kurzen Geschichten aus den Perspektiven unterschiedlichster Radler*innen, meistens aus Österreich, aufgelockert.

Jürgen Heidenreich



Stefanie Meier: **Der Fahrrad-Effekt**, Ampuls-Verlag, ISBN-10 395053850X, 208 S., 24,90 € (Einband)

Radeln mit dem ADFC. Wohnen bei der UKBS. Echt schlau.

UKBS
Ihr guter Nachbar

- ✓ fast 3.000 Wohnungen
- ✓ passender Wohnraum für Familien, Paare, Singles und Senioren
- ✓ gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ✓ schneller Rund-um-Service
- ✓ persönliche Ansprechpartner
- ✓ vergünstigte haushaltsnahe Dienstleistungen ab 70 Jahren

Dein **Leben.**

Deine **Stadt.**

Dein **Zuhause.**



Foto: Robert Kreschke/stock.adobe.com



UKBS | Unnaer Kreis-Bau- und Siedlungsgesellschaft mbH



Friedrich-Ebert-Straße 32
59425 Unna



+49 2303 2827-0



www.ukbs.de



info@ukbs.de



[ukbs_unna](https://www.instagram.com/ukbs_unna)

KREIS  NA

VERHOFFT VIELSEITIG

RADFAHREN IM KREIS UNNA

Seseke Radweg - Kamen

Eine von vielen Strecken im
fahrradfreundlichen Kreis Unna

**Unterwegs zwischen Ruhr und Lippe
Touren, Tipps und Infos** finden Sie unter
www.kreis-unna.de/radfahren