

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

1. Halbjahr 2022



Radfahren mit Familie
Wo bleibt der Radschnellweg 1?



Radreise Danzig bis Masuren

adfc-kreis-unna.de

RIESIGE AUSWAHL und bester Service



Größte Auswahl der Region! Ob komfortabel oder sportlich, mit oder ohne Motor – wir haben Ihr Bike!



Hochmodernes Service-Center



TÜV-zertifizierte Werkstatt



Erfahrene, kompetente Mitarbeiter

- **Über 4000 Modelle von top Herstellern**
- **Dienstrad-Leasing oder Finanzierung**
- **Alle Räder stehen zur Probefahrt bereit**
- **www.fahrrad-sale.de**

Wir sind 24/7 für Sie da, in unserem online-Shop.



MARKGRAF

Das Zweirad-Center

Zweiradfachgeschäft - Markgraf und Linn GmbH -
Zwischen den Wegen 8 - Schwerte - Tel. 02304/9111700
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr

www.fahrrad-sale.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 zehn 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 **Twitter**.

Mit Familie auf Tour: Gegenwind kann wachküssen

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde,

wer Kinder im Lastenrad oder im Fahrradanhänger transportiert, wird immer wieder feststellen, wieviel Spaß es den kleinen Rackern macht, von Mama oder Papa durch die Landschaft geschaukelt zu werden. Auch ein bisschen Regen oder eine kräftige Brise sind da kein Problem – im Gegenteil. Die Landschaft um sich herum mit allen Sinnen wahrzunehmen, macht ja häufig die Faszination des Radfahrens aus, auch für uns Erwachsene.



Natürlich gibt es noch eine ganze Reihe anderer Vorteile für diese Art der Beförderung, die wir in diesem Heft beleuchten wollen (S. 5 ff., 64 ff.). Erfahrungsberichte von radelnden Familien (S. 9 ff, S. 23/24) und eine Reihe von Tipps für schöne Touren mit Kindern im Kreis Unna sind ebenfalls dabei (S. 18). Schon jetzt möchten wir auf unser großes Fahrrad-Familien-Fest aufmerksam machen, das nach zweifacher coronabedingter Absage nun endlich am 26. Juni stattfinden soll (S. 21).

Ein anderes Ereignis, das uns in der ersten Jahreshälfte beschäftigt, ist die NRW-Landtagswahl am 15. Mai. Wir als ADFC werden uns positionieren und unsere Forderungen für eine immer notwendiger werdende Verkehrswende in vielfältiger Art und Weise unter politische Volk bringen. Ein Beispiel sind Aktionen zum Radschnellweg 1, dessen „Planung“ schmerzhaft zäh vonstattengeht – das Wort „Bau“ mag man im Kreis Unna noch gar nicht in den Mund nehmen (S. 29/30). Der Handlungsdruck in den Kommunen und Behörden wächst und das eine oder andere Sinnvolle ist in Arbeit, aber insgesamt bleibt vieles noch zu mutlos und zu zaghaft – wir müssen schneller werden.

In diesem Sinne radeln wir voraus und zeigen, wie sie funktionieren kann, die nachhaltige und sozial gerechte Mobilität von morgen.

Andreas Abels



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

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

Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	59

FahRad & Familie

Radreisen für Familien	5
Täglich mit Kindern zu Kita und Grundschule	9
Gedanken einer Frau, Mutter und RadfahrerIn	11
Kidical Mass im Kreis Unna	15
Die schönsten Familienradtouren im Kreis Unna	18
Ein sommerliches Fahrradfest für Familien	21
Weser-Radtour mit dem 8-jährigen Enkel	23

FahRad-Events & Politik

Stadtradeln 2022	25
Schwerte: Fürs Klima in die Pedale treten	26
Es wird heiß im Mai! Verkehrswende-Demo NRW	27
Wo bleibt der Radschnellweg Ruhr (RS1)?	29
Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW	31
Lastenradförderung in Unna und Lünen	33

FahRad & Radreisen

Auf der GreenVelo-Route in Polen	34
Radreise auf Tauern- und Donau-Radweg	38

FahRad-Medien

Literatur: Corona-Radler und Schlimmere	44
Literatur: Eine Familie, zwei Räder, Abenteuer	45
Mängelmelder-App der Stadt Unna	47

FahRad vor Ort

Fahrradkirche Fröndenberg am RuhrtalRadweg	49
Fahrräder müssen nicht verrostet	52
Willkommen FIZe - Ein Heim für den ADFC	54
Radstationen: Mit neuem Schwung aus dem Corona-Tal	56

Fahrrad-Rätsel

Rudis Ritzelrätsel	60
--------------------	----

FahRad-Technik

Pedelec versus S-Pedelec	61
„Hardware“ fürs Radfahren mit Kindern	64
Erfahrungen mit Radcomputern	67

Radreisen für Familien – Ein perfektes Urlaubsvergnügen

Tipp tipp tipp... „Familie | Fahrrad | Urlaub“ ins Eingabefeld der Suchmaschine meines Vertrauens geschreiben und schon werde ich überflutet mit Inhalten seitens der Tourismusdestinationen. Schnell wird klar, die Zielgruppe Familie ist vielfach umworben und im Focus der Radtourismusanbieter.

Familien-Adreisen werden immer beliebter. Zurecht, denn die Gründe hierfür sind vielfältig. Radurlaube sind Gehirnjogging pur – anregende, spannende Eindrücke bei perfekter Hirndurchblutung. Die Bewegung an der frischen Luft triggert Muskelauf- und Fettabbau, steigert Ausdauer, Konzentration und Motorik. Herz und Kreislauf frohlocken und das Immunsystem strotzt nach dem Radurlaub vor Kraft.

Von den körperlichen Vorteilen mal abgesehen: In Zeiten der Erderwärmung ist der Radurlaub ökologisch sinnreich und Kindern Zukunft gebend. Radfahren bedeutet Freiheit und Unabhängigkeit; es stärkt die Persönlichkeitsentwicklung und das Selbstvertrauen.

Aber...?!?...

„Das hab ich noch nie gewagt! Überfordert das nicht meine Kinder (und vor allem mich)? Was passiert, wenn ich unterwegs eine Panne habe? Ich kenne mich da doch nicht aus!“ ...

Zugegeben: Für nicht radaffine Aufsteiger sind die Hürden und Berge höher und die Zweifel und Schlaglöcher tiefer. Auf einige dieser Fragezeichen möchten wir in diesem Artikel näher eingehen.



Ich habe zwei linke Hände – Die Technikzweifel

Die technischen Sorgenfalten sind am schnellsten zu glätten, da Pannen heutzutage bei den guten Qualitäten der Zweiräder selten vorkommen. Wer vor der Radreise vom Fachbetrieb eine Wartung durchführen lässt, wird gut durch den Urlaub gleiten. Für den Platten sind eine Luftpumpe, zwei Mantelheber und drei selbstklebende Flecken eingepackt. Alle weiteren möglichen Defekte sollte man geistig ausklammern, wie meine langjährigen Erfahrungen nahelegen. ADFC-Mitgliedern bietet unser Radclub im Pannenfall eine Mobilitätsgarantie. Auf dem Mitgliedsausweis ist eine Telefonnummer angegeben, die deutschlandweit nutzbar ist und zuverlässige Hilfe liefert. Fährt man ins Ausland ist diese Pannenhilfe upgradierbar. Ist man in einem anderen Verkehrsclub Mitglied, sollte man sich nach einer Mobilitätsgarantie für Radfahren erkundigen.

Der richtige Weg – Die Gretchenfrage

Die perfekte Radreise mit Kindern beginnt bei der sorgfältigen und mit den Kindern gemeinsamen Auswahl der Strecke. Dabei spielt natürlich das Alter und die Zweiraderfahrung der Zöglinge eine Rolle.

Erfolgsfaktoren für eine gelungene Tour sind verkehrsarme und naturnahe Wege. Sie vermeiden Stress und bieten eine Fülle von anregenden Picknick-Pausenplätzen. Eine Rast zur Erholung und zur Nahrungsaufnahme sollten alle 30 bis 60 Minuten eingelegt werden. Wege entlang von Flüssen und Seen sind ideal. Neben einer in der Regel einfachen Topografie bieten diese Wege den Vorteil einer leichten Orientierung

selbst ohne ein Navigationsgerät. Vom ADFC ausgezeichnete Qualitätsradrouten bieten gut fahrbare Oberflächen, hilfreiche Ausschilderungen und reichlich Service auf der Strecke.

Faustregeln zur Tourenlänge – Die Leistungszweifel

Schon mit Kindergartenkindern kann man Tagestouren planen. Die Tagesleistungen sollten weniger als 15 Kilometer betragen. Ein Plan B mit einer alternativen Transportmöglichkeit schafft Sicherheit.

Für das Radfahren mit Kindern haben die Hersteller unterschiedliche Konzepte im Köcher. Als Alternativen für Kinderrädern werden auch Tandemstangen, Trailerbikes, Kinderanhänger und Kindersitze angeboten. Einen gesonderten Artikel hierzu finden Sie in diesem Heft auf Seite 64 ff.

Ein Grundschulkind mit Raderfahrung kann durchaus Etappen von 15 bis 30 Kilometer (oder mehr) fahren. Kinder, die nicht im Alltag radeln, brauchen etwa zwei Tage, bis sie richtig in Form sind. Mehrtagestouren sollten daher mit flachen und kürzeren Distanzen beginnen. Auch hier ist wichtig abzuschätzen, ob alternative Transportmöglichkeiten notwendig sein könnten.

Kinder ab 10 Jahren können nun auch im Verkehr mitfahren, was die Routenauswahlmöglichkeiten verdreifacht, aber auch vereinfacht. Kraft und Ausdauer sind in der Regel für längere Radtouren vorhanden. Konditionell sind die Kinder in diesem Alter den Eltern/Großeltern häufig überlegen.

Tipp: Sammeln Sie Erfahrungen bei einer Tagestour in der Nähe ihres Heimatortes. Beginnen Sie mit Kurztouren und tasten sich nach und nach an Ihre



Wohlfühlidistanz ran. Eine kleine Vorschlagsliste zu geeigneten Wegen für Testfahrten finden Sie auf Seite 18 ff.

Sieh es mal so – Die Motivationsfrage

Wenn es auf der Radtour hakt, liegt es nicht immer nur an der fehlenden Körperkraft. Blockaden sind oft Kopfsache. Klettern, Hüpfen, Toben und speziell Radfahren, jede Bewegung macht Kindern Spaß. Doch bei monotonen Strecken kann ein besonders attraktiver Zielort wie ein Badensee, Waldspielplatz, Klettergarten, Schiffshebewerk oder Dinomuseum den Antrieb fördern. Alle Highlights sollten vor der Tour gut recherchiert sein, um als Motivationshilfe den Helden in uns zu fördern.

Um die eigene Leistung erlebbar zu machen, ist ein Tachometer ein nützliches Instrument. In ein Reisetagebuch können die Leistungen, aber auch Kartenausschnitte, Bilder, Eintrittskarten etc. eingefügt werden. Die persönliche Ausrüstung wie zum Beispiel eine Trink-

flasche, Fahrradhandschuhe oder eine eigene Fahrradtasche geben der Tour eine besondere Wertigkeit.

Ein Berg ist nicht unbedingt als ein quälendes Hindernis zu betrachten. Berge sind auch Höhepunkte mit faszinierender Aussicht und die Bergankunft verspricht ein gepunktetes Trikot.

In der Regel bilden Erwachsene den Anfang und das Schlusslicht der Reisegruppe. Doch jedes Kind ist stolz, wenn es vorausfahren, den Weg erkunden und die Pausenplätze aussuchen darf. Dies ist auf gut ausgeschilderten autofreien Wegen leicht möglich. Jugendliche kann man auch schon mal allein vorausschicken – Treffpunkt klären, Smartphone und Karte mitgeben – und los.

Weniger ist mehr – Die Gepäckfrage

Auch kleine Kinder sollten unbedingt etwas Reisegepäck mitführen. Ein kleiner Lenkerkorb mit Puppe oder Teddy, die schon erwähnte Trinkflasche, ausreichend Verpflegung und Sonnencre-

me sind das Minimum. Die anderen Spielsachen bleiben zuhause, denn die sind bei einer Abenteuertour langweilig. Da die Mitnahmemöglichkeiten beim Radfahren beschränkt sind, sollte man das Gepäck stark reduzieren. Viele professionelle Reiseanbieter bieten einen Gepäcktransport an. Dann wird die Frage nach dem Verzicht minimiert. Auch Sterntouren von einem festen Standort (Jugendherberge/Hotel) aus ermöglichen Radfahren mit leichtem Gepäck.

Das Thema Radgepäck ist ein sehr weites Feld und würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Im Internet finden sich aber etliche Packlisten und Tipps, zum Beispiel unter

www.radschlag-info.de/2786.html

Auf keinen Fall – Absolute NO-Drives

Kinder unter acht Jahren dürfen rechtlich nicht auf der Straße fahren. Sollte sich dies nicht vermeiden lassen, empfiehlt sich die Mitnahme einer Tandemstange.

Unebene Oberflächen mit Geröll oder Löchern sollten unbedingt vermieden werden. Geometrisch bedingt haben kleine Räder bei Unebenheiten schlechtere Abrolleigenschaften als größere und erhöhen den Fahrwiderstand und damit den notwendigen Kraftaufwand enorm. Bedenken muss man weiterhin, dass Kinderräder im Vergleich zu den Erwachsenenrädern in Relation zur Muskelmasse erheblich schwerer sind.

Steiles Gefälle stellt besondere Anforderungen an die Fahreigenschaften der Kinder. Kinderradhersteller sparen häufig an guten Bremsen. Besonders ältere Bremsen sind oft schwergängig. Kinder haben dann nicht die Kraft in

den Händen, um langanhaltend zu bremsen. Rücktrittbremsen sind für Kinderräder von Vorteil.

Fahren ohne Helm ist rechtlich erlaubt, aber nicht vorbildhaft. Gerade bei Gruppenfahrten ist den Hintenfahrenden die Sicht durch die Vordermänner/frauen versperrt und sie sind besonders bei im Weg stehenden Pollern oder Wurzelaufbrüchen und Stöcken sturzgefährdet.

Tipp tipp tipp... Man kann sich in die Untiefen des World Wide Web verliehen. Viele weitere Ra(d)tgeber sind hier zu finden. Selbst große Automobilclubs stellen hilfreiche Anregungen zum Radfahren mit der Familie bereit. Leichter und authentischer ist eine persönliche Beratung durch langjährig Radfahrende. In den Fahrradberatungszeiten in unseren Geschäftsstellen (siehe Kästen) stehen erfahrene Tourguides für einen Gedankenaustausch zur Verfügung. Oft können auch spezielle Kontakte vermittelt werden, wenn es um die Bereisung bestimmter Regionen geht.

Gehen Sie ins Wagnis! Die gemeinsame Zeit auf den Rädern schweißt Eltern/ Großeltern und Kinder zusammen und ... macht glücklich. Es sind die schönsten Kindheitserinnerungen!

Tanja Bork, Werner Wülfing

Radberatungen finden statt in der **ADFC Geschäftsstelle Unna**

im Umweltberatungszentrum des Rathauses, Rathausplatz 21 jeden Dienstag von 17:00 bis 18:30 Uhr sowie in der

ADFC Kreisgeschäftsstelle FIZe in Lünen, Preußenstraße 90c, 44532 Lünen, Montag 11:00 bis 15:00 Uhr, Dienstag und Donnerstag 16:00 bis 19:00 Uhr, sowie jeden ersten Samstag im Monat von 10:00 bis 13:00 Uhr.

Auch bei Regen und Kälte: Das pustet den Kopf frei

Täglich mit Kindern auf Radtour zur Kita und Grundschule

Startklar morgens vor 7 Uhr im Königsborner Rosenweg. Auch bei winterlicher Kälte, bei Regen und Wind macht sich die vierköpfige Radlergruppe auf den Weg zur Innenstadt: Anne-Kristin Messner ist mit Sohn Finn (7), Tochter Lara (5) und Nachbarkind Malia (7) auf Tour zu Katharinenschule und Kita Kinderarche am Nordring. „Mit dem Auto dauert das viel zu lange“, sagt Anne-Kristin Messner. „Zweimal müsste ich um den Ring fahren, eine Katastrophe – das ist doch Unsinn und Zeitverschwendung“, erklärt die Mutter.

Die täglichen Wege konsequent zu radeln, das hat die Kinderkrankenschwester eigentlich erst wieder in Unna entdeckt – auch mit dem Nachwuchs. „Ich war eigentlich nie der große Fahrradfahrer“, sagt die gebürtige Münsterländerin. Damals als Kind war das Radeln zur Schule eine Selbstverständlichkeit – alles ebene Strecken in und rund um Wettringen. Später war dann das Auto bequem: Pendeln zur Arbeit nach Münster.

Das änderte sich mit dem Nachwuchs und dem Umzug nach Unna. Erst den



Sohn, dann zusätzlich die kleine Tochter zu fahren, über lange Umwege, zusätzliche Suche nach einem Parkplatz – das sah Anne-Kristin Messner nicht mehr ein. Anfangs beförderte sie die Kinder im doppelsitzigen Anhänger, dann ging der Sohn mit eigenem Rad und die Tochter auf dem Kindersitz mit auf Radtour, jetzt sind die längst auf ihren kleinen Rädern selbst mobil. Ob sie nicht neidisch auf die Mitschüler*innen sind, die immer mit dem Elterntaxi zu Schule und Kita gebracht werden? „Nein, ich mag Autofahren eigentlich nicht, da wird mir manchmal übel“, erklärt Finn. Und stolz fügt er hinzu: „Ich und meine Freundin Malia sind die einzigen aus unserer Klasse, die mit dem Rad kommen.“ Noch werden sie morgens von der Mutter begleitet, aber „zurück können wir manchmal schon allein fahren.“

Wobei das Radeln natürlich im Sommer mehr Spaß macht als im Winter: „Da muss man sich nicht so dick anziehen.“ Für Anne-Kristin Messner steht fest: Noch häufiger würden sie in den Sattel steigen, wenn es in Unna endlich bessere Radwege gebe. Auf dem morgendlichen Schul- und Kita-Weg nutzt sie mit den Kindern an der Hammer Straße immer den Gehweg. „Auf der Fahrbahn geht das doch gar nicht.“ Die aufgemalten „Schutzstreifen“ böten gerade den Kleinen keinen Schutz, würden von Autofahrern missachtet. In der Innenstadt ärgert sie sich zudem über fehlende Radparkplätze. Wenn sie morgens zur Arbeit in einer Kinderarzt-Praxis an der Morgenstraße angekommen ist, gibt es keine Anschließmöglichkeit mehr für das 21-Gang-Tourenrad. „Dann sind alle Laternen schon besetzt.“ Mehr komforta-



Mit dem Rad zur Arbeit

Aktiv sein lohnt sich doppelt: die Gesundheit fördern und gewinnen. Fahren Sie im Aktionszeitraum vom 1. Mai – 31. August 2022 an mindestens 20 Tagen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und gewinnen Sie attraktive Preise.

Mehr erfahren auf [mdrza.de](https://www.mdrza.de)

Mit dem
 **RAD**
zur Arbeit

ble Strecken für Radler*innen und komfortable Radparkplätze gerade in der City würden sicher noch mehr Menschen zum Umsteigen bewegen, meint die raderfahrene Mutter. Und: Wenn sie mal wieder donnerstagnachmittags die Tochter zum Tanztraining bei Kochtokrax geradelt hat, dann Einkäufe per Rad erledigt, bevor sie Lara wieder abholt, genießt sie auch bei kaltem Wetter die Tour: „Das pustet den Kopf frei“.

Mit Kindern täglich auf Radtour – das würde sie immer weiterempfehlen. Ihr

Ehemann Thomas Messner, vor der Kinderphase noch ein engagierter Rennradler, springt bei der Morgentour ein, wenn ihr die Zeit fehlt. Und über einen Urlaub mit Rädern denkt die Familie bereits nach.

Sohn Finn freut sich derweil darauf, wenn er vom Sieben-Gang-Kinderrad auf ein „richtiges mit 21 Gängen“ umsteigen wird. Dann wird auch die wöchentliche Tour zum Handballtraining beim KSV in der Kreissporthalle immer geradelt.

Günther Klumpp

Radfahren und Familie

Gedanken einer Frau, Mutter und begeisterten Radfahrerin

von Tanja Bork

Das Thema Rad fahren und Familie kam in unseren Redaktionssitzungen immer wieder ins Gespräch, doch wir waren uns einig, das Thema ist zu wichtig, als das man dies in nur einem Artikel abhakt. Da ich in unseren Sitzungen das weibliche Geschlecht vertrate, fühle ich mich direkt angesprochen.

Was fällt mir ein, wenn ich an Rad fahren und Familie denke? Als erstes kommen mir Bilder in den Sinn, wie: Sonntag, das Wetter ist herrlich, die Sonne scheint und die kleineren Kinder werden mit der Aussicht auf ein Eis auf das Rad gelockt, bzw. sicher im Kindersitz verstaut. Die glückliche, natürlich ausgeschlafene Familie bricht auf, um einen herrlichen Sonntag gut gelaunt zu verbringen. Ich gebe zu, die Ironie tropft förmlich aus diesen Worten. Um jetzt mal ein Lanze zu brechen, natürlich verbringen viele Familien herrliche Sonntagnachmittage gemeinsam mit

ihren Kindern. Doch ist das der Alltag?

Zur Beantwortung dieser Frage hole ich jetzt ein wenig aus. Ich schreibe seit einiger Zeit regelmäßig für die Regionalausgabe der ADFC Zeitschrift, meine Beiträge handeln meist von meinen Reisen, ab und an schreibe ich über meine Erfahrungen mit der Fahrradnavigation oder Fahrradtechnik. Mir ist aufgefallen, dass immer, wenn ich erzähle, dass ich für den ADFC schreibe und versuche ebenfalls begeisterte Radfahrerinnen (ja *innen, die männliche Form lasse ich bewusst weg) dazu zu bringen, sich uns anzuschließen, Irritation hervorrufe. Im Allgemeinen höre ich dann etwas wie: Aber ich unternehme doch keine Radreisen, ich war noch nie im Ausland, ich fahre doch gar nicht so viel... Ist das so? Sind Radfahrer*innen für einen deutschlandweiten Verein nur interessant, wenn wir mit dem Rad, wenn nicht die Welt, dann zumindest Europa bereisen? Jetzt komme ich zu meiner Vorstellung des perfekten

Sonntags zurück. Wie sieht die Realität aus?

Die Realität ist weniger romantisch. In der Woche herrscht in eben diesen Haushalten eine geschäftige Hektik. Mütter und Väter stehen auf, wecken ihre Kinder und machen sich irgendwann auf den Weg zur Arbeit. Halt! Vorher gilt es noch, die Kinder in den Kindergarten oder die Schule zu bringen. Auch wenn sich in der klassischen Rollenverteilung schon viel getan hat, ist dies zumeist noch Aufgabe der Mutter. Diese setzt also das Kind in den Kindersitz oder auf das eigene Rad und auf geht es. Immer mit dem Blick auf die Uhr wird die Wohnung verlassen und los geht es. Alle Eltern kennen es, es darf jetzt bloß nichts passieren, das Ku-

scheltier vergessen, die falschen Schuhe an usw. Also hetzt die Frau (ja auch hier wieder bewusst alleinig das weibliche Geschlecht gewählt) sich ab, schnell die Kinder wegbringen, versichern, man würde pünktlich abholen und weiter geht es... direkt zur Arbeit oder zum Bahnhof, um hoffentlich den Zug zu erwischen. Nach getaner Arbeit alles wieder retour, von der Arbeit zum Kindergarten bzw. Schule, damit die Kinder pünktlich abgeholt werden. Halt, ich habe noch etwas vergessen, es muss noch eingekauft werden. Wenn Frau Glück hat, kann sie dies alleine erledigen, ansonsten wohl mit Anhang. Doch damit ist es nicht getan, denn Kinder haben Freizeitaktivitäten und wollen Freunde besuchen. In vielen

dovoba.de

Unser wichtigstes
Investment:
die nächste Generation.

Morgen
kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Wir finden, die Welt braucht mehr Zuversicht. Deshalb unterstützen wir alle, die den Mut haben, ihre Zukunft selbst in die Hand zu nehmen.

Familien ist auch dies Aufgabe der Frau, die dann nachmittags wieder aufs Rad steigt und die Kinder wegbringt.

Ich höre jetzt schon alle Kritiker aufschreien, die lautstark ihren Einwand einbringen und auf zwei Familienautos verweisen und das oft belächelte „Mama-Taxi“. Diese können auf einen Artikel in entsprechenden Zeitschriften hoffen, ich gehe auf das ein, was ich oft sehe. Mit Kindersitz und Einkäufen beladene Räder, Mütter und auch Väter, die versuchen, alles unter einen Hut zu bekommen. Fakt ist, dass viele Frauen der Meinung sind, sie würden nicht viel Rad fahren und ihr Alltag auf dem Rad wäre nicht interessant genug, als dass er Platz in einer Zeitschrift findet. Ich aber sehe das anders. Täglich sind viele Mütter und auch Väter auf dem Rad unterwegs, um den Spagat zwischen Familie, Arbeit und dem Anspruch nicht auf das Auto zurückgreifen zu wollen hinzubekommen. Diese Eltern zeichnen meist nicht ihre Kilometer mit einem

Radcomputer oder ähnlichem auf, ich glaube, sie wären erstaunt, wie viel sie in der Woche radeln.

Jetzt frage ich Sie, die Leser*innen, ist dies kein Artikel wert? Sollten diese Menschen nicht die Möglichkeit haben, darüber zu berichten? Genauso, wie ich berichte, was ich auf meinen Reisen erlebe. Nur nebenbei bemerkt, diese Reisen mache ich freiwillig in meinem Urlaub, also dann, wenn ich keinerlei Zeitdruck habe und ich nur für mich alleine plane.

Gehen oder fahren Sie einfach mal mit offenen Augen durch die Stadt und achten Sie auf all die Eltern, die dem SUV Boom zum Trotz auf das Rad zurückgreifen und ihren Kindern damit wichtiges mitgeben. Ich bin der Meinung, dass da bestimmt die ein oder andere interessante, witzige oder auch aufwühlende Geschichte geschrieben werden könnte. Also traut euch, berichtet aus eurem Fahrradalltag, wir freuen uns darauf.



Radfahren im Kreis Unna

Touren, Tipps und Infos: www.kreis-unna.de/radfahren



© radrevier.ruhr

Platz da für die nächste Generation Kidical Mass im Kreis Unna



„Wir wollen, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und eigenständig mit dem Fahrrad bewegen können“, so das Ziel vieler Eltern, denen klar ist, dass das Elterntaxi klimapolitisch und pädagogisch in die falsche Richtung fährt.

Um diesem Ziel Nachdruck zu verleihen, veranstalten mehrere Initiativen im Kreis Unna am 14. Mai 2022 (einen Tag vor der Landtagswahl) in Unna und in Werne eine Kidical Mass. Der ADFC, der VCD und die Initiative Radverkehr Werne unterstützen diese Aktionsform und rufen alle Kinder und deren Eltern zur Teilnahme auf.

Der Name leitet sich von der „Critical Mass“-Bewegung ab, die 1992 in San Francisco ihren Ausgang nahm. Die Idee dabei war, Gruppen von Radfahrer*innen kommen zusammen und erobern sich den Straßenraum, indem sie im Pulk durch die Stadt fahren. Inzwischen ist aus der „Critical Mass“ eine weltweite Bewegung geworden. Allein in Deutschland findet sie in etwa 160 Städten jeden letzten Freitag im Monat statt.

Im Gegensatz zur Critical Mass ist die Kidical Mass als Demonstration angemeldet. Die Kinderradtour ist deshalb besonders polizeilich abgesichert. Im Jahr 2021 wurde die Kidical Mass - Bewegung mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Zur Erreichung dieses Zieles fordern die Initiativen insbesondere vom Bund, Land und den Kommunen ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Dazu noch geschützte, breite Radwege an Hauptstraßen, die Einrichtung von Spielstraßen, Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr und eine stetige jährliche Finanzierung mit konkreten Zielvorgaben an die Kommunen sowie sichere Schulradwege-Netze bis 2030.

Die Kidical Mass will Kinder als Verkehrsteilnehmer*innen sichtbar machen und für eine nachhaltige Mobilität begeistern. Dafür erobern wir die Straßen.

Alle, die diese Ziele auf einer gemeinsamen Radtour unterstützen wollen, sind willkommen. Die Fahrraddemo ist für alle von 0 bis 99 Jahren geeignet. Das gemeinsame Tempo richtet sich nach den Langsamsten, so dass alle Kinder auf Laufrädern oder Fahrrädern locker

mithalten können. Wer möchte, kann sich aber auch gerne im Lastenrad, im Fahrradanhänger oder auf dem Kindersitz kutschieren lassen. Für Kinder ist es ein großartiges Erlebnis, die Straßen einmal mal ganz für sich zu haben.

In **Unna** startet die Kidical Mass am 14. Mai 2022 um 11:00 Uhr auf dem Rathausplatz. Ab 10:30 Uhr versammeln sich die Teilnehmenden. Die Strecke ist kinderfreundlich geplant, so dass auch Kinder im Kita-Alter sie gut bewältigen können. Die erste Unnaer Kidical Mass endet mit einem gemeinsamen Ausklang im Freibad Bornekamp.

Auch in **Werne** ist der Termin der Kidical Mass der 14. Mai, allerdings beginnt die Versammlung erst um 15:00 Uhr. Voraussichtlich treffen sich wieder alle am Marktplatz. Nähere Informationen findet ihr zu gegebener Zeit auf der Webseite der Initiative Radverkehr

www.radverkehr-werne.de



Gemeinsam zum Erfolg

Für den Erfolg der Kidical Mass benötigen wir Eure Unterstützung. Macht in Eurem Bekanntenkreis, Kitas und Schulen Werbung für die Kidical Mass. Plakate zum Selbstausdruck (und auch eins zum Selbstgestalten) findet Ihr unter folgender Webseite:

<https://unna.adfc.de/artikel/kidical-mass-2022>

Kinder können das Plakat ausdrucken, ausmalen und in ihrer Schule oder Kita aushängen lassen.

Für die Sicherheit der Kinder benötigen wir für die Kidical Mass Ordner*innen. Wer die Radtour in dieser Funktion begleiten möchte, melde sich bitte bei den Initiativen (siehe unten).

Die Durchführung der Kidical Mass ist mit einigen Kosten verbunden. Wer die Aktion finanziell unterstützen möchte, kann dies über das folgende Konto bei der Sparkasse UnnaKamen tun.

IBAN: DE37 4435 0060 0000 0615 23

Empfänger: ADFC Kreis Unna

Verwendungszweck:

Spende Kidical Mass Unna/Werne

Spenden bis zu 300 Euro können ohne amtliche Spendenquittung mit dem Einzahlungsbeleg der Überweisung beim Finanzamt eingereicht werden.

Wer Fragen hat oder die Kidical Mass schon in der Vorbereitungsphase aktiv unterstützen möchte, wende sich bitte in Unna an Monika Köpp unter der Telefonnummer 0160 2809222. In Werne ist Holger Bergemann unter der Telefonnummer 02389 9254558 der Ansprechpartner.

Weitere Informationen zur Kidical Mass und den teilnehmenden Städten finden Interessierte unter

<https://kinderaufsrad.org>



Besuchen Sie Werne an der Lippe.

Entlang der Radrouten optimal gelegen zwischen Ruhrgebiet und Münsterland lädt die historische Innenstadt zum Verweilen ein.

Tourist-Information, Markt 19, 59368 Werne, 02389 534080
Tourist-Info@werne.de, www.werne.de

Folgen Sie uns auch auf komoot unter Werne Marketing.



Die schönsten Familienradtouren im Kreis Unna und in der Region

Auch im dichtbesiedelten Kreis Unna gibt es reichlich Radwege, die sich fürs Familienradeln besonders gut eignen. Für die Auswahl der folgenden Tourenvorschläge waren die Länge, die gute Befahrbarkeit, ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen, sowie für Kinder interessante Zwischenziele die entscheidenden Kriterien.

Vorschlag 1: Der Lippeauenweg in Lünen

Der Lippeauenweg ist seit 2015 ein achzenh Kilometer langer ausgeschilderter Rundweg. Sechzehn abwechslungsreiche Stationen laden zum Verweilen und Erleben ein. Als Start und Ziel für Auswärtige bietet sich Lünens Hauptbahnhof an.

Im Stadtgebiet von Lünen gibt es viele Einkehrmöglichkeiten; außerhalb der Innenstadt sind die Wege sehr naturnah. Mit etwas Glück kann man in der Auenlandschaft die Bruthöhlen der Uferseeschwalbe finden oder den Eisvogel beobachten. Ein Frachtkahn aus der Römerzeit erinnert an die frühe Schiffbarmachung der Lippe. Die Wucht der Wasserkraft wird erlebbar, wenn man versucht, einen Mühlstein von Hand in Gang zu setzen. Und am Standort der ehemaligen Zeche Victoria oder der Eisenhütte Westfalia werden die Anfänge des Bergbaus und der Industrialisierung in dieser Region deutlich.

Einen Tourenplan, passende GPX-Daten sowie weitere Beschreibungen finden Sie unter <http://lüner-lippeaue.de>





Vorschlag 2: **Die Zabel-Route in Fröndenberg**

Die Zabel-Route ist benannt nach dem früher in Fröndenberg lebenden Radrennfahrer Erik Zabel. In der Familienversion ist der Rundkurs 17 Kilometer lang. Stramme Waden fahren die längere Version - mit Bergwertung sind es nun 21 Kilometer. Für die Anreise eignet sich der Bahnhof Fröndenberg.

Die Runde verläuft im ersten Teil entlang des Ruhrtalradweges nach Wickede/Ruhr. Spannend für Kinder ist der Besuch des Kettenschmiedemuseum. Einen großartigen Blick auf den Fluss mit seiner vielfältigen Fauna und Flora erhält man im Naturschutzgebiet Kiebitzwiese. Zu einem weiteren Halt lädt die Hofkäserei Wellie ein.

Einen Tourenfolder mit Beschreibungen weiterer Sehenswürdigkeiten fin-

det man unter <https://t1p.de/fzdr> (www.tourismus-froendenberg.de/.../folder_zabel.pdf).

Vorschlag 3: **Die Spielplatz-Fahrradroute in Unna**

Die Spielplatz-Fahrradroute ist 10 km lang und vollständig ausgeschildert. Eine Anfahrt per Bahn ist über den Bahnhof Königsborn oder den Bahnhof Unna möglich. Der Startpunkt kann beliebig gewählt werden.

Folgt man der Route, wird man zu fünf schön gestalteten Spielplätzen geführt. Am Wegesrand liegt im Kurpark Königsborn der Circus Travados. Oft sind die Cirkustiere im Freien zu beobachten. Im weiteren Routenverlauf streift man das Hellweg-Museum. Hier kann man einen Goldschatz besichtigen und mehr über die Salztradition von Unna-Königsborn erfahren.



Den Tourenplan samt GPX-File kann man auf der Homepage des ADFC Unna downloaden unter

<https://unna.adfc.de/artikel/spielplatzfahrradtour>

Vorschlag 4: Die SteverLandRoute

Die Steverlandroute bietet sich für eine Mehrtagestour mit Kindern an und ist in vorgeschlagenen vier Etappen zu fahren. Die ausgeschilderte Streckentour führt auf rund 70 Kilometern durch das Einzugsgebiet der Stever von der Quelle nahe Nottuln am Fuße der Baumberge bis zur Mündung in die Lippe bei Haltern am See.

Die Route ist mit 14 interaktiven Stationen versehen, an denen kindgerecht Aufgaben zu lösen und SteverMünzen zu sammeln sind. Hierzu erhalten Kinder eine Entdeckerkarte auf dem sie alle Fundstücke eintragen können.

In den zu durchfahrenden Orten Nottuln, Senden, Lüdinghausen, Selm, Olfen und Haltern finden sich eine Fülle von Rast- und Sehenswürdigkeiten

Finanziert wurde diese Familienradroute durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung. Neben der Entdeckerkarte für die Kinder ist für die Eltern oder Lehrer*innen kostenlos ein Begleitbuch erhältlich. Diese sind in den Tourismusbüros der anliegenden Städte oder in der Geschäftsstelle des ADFC Kreisverbandes, Preußenstraße 90c in 44532 Lünen sowie in der Geschäftsstelle Selm, Kirchplatz 2, 59379 Selm-Bork erhältlich.

Werner Wülfing

Sieben GPS Kinder-Routen im Münsterland

Das Münsterland ist ein Eldorado für Fahrradfreunde und aus dem Kreis Unna noch gut erreichbar. Für Familien werden sieben Kinder-Routen mit einer Länge zwischen 12,7 und 30,1 Kilometer angeboten. Ob Kletterwald, Sommerrodelbahn, Badesee, Wildpark oder Römermuseum, Mitmachmuseum, Kindermuseum, Pferdendomuseum: Jeder Routenvorschlag glänzt durch eigene Highlights.

Karte, GPX-Daten und nähere Beschreibungen herunterladbar unter

<https://t1p.de/yyw8>

(www.muensterland.com/.../gps-kinder-routen)

Ein sommerliches Fahrradfest für Familien



Nun soll es endlich soweit sein. Nachdem das „ADFC-Fahrrad-Familien-Fest mit der Familienbande“ schon zweimal wegen der Pandemie ausfallen musste, sind wir fest entschlossen, es dieses Jahr zu feiern. Auch wenn natürlich keiner weiß, wie sich die Pandemie entwickeln wird, denken wir demonstrativ positiv.

Am **Sonntag, 26. Juni**, wird das Gelände der Familienbande (Familienetzwerk Kamen e.V.) in Kamen (Bahnhofstr. 46) der Treffpunkt für Spaß, Spiel und Informationen rund ums Radfahren für die ganze Familie.

Gemeinsam mit der Familienbande werden spannende und informative Angebote für junge Familien und Kinder geboten: der URmel-Fahrrad-Parcours, verschiedene Lastenfahrräder und Juxräder zum Ausprobieren, das Fahrrad-

Puzzle und eine Fahrrad-Torwand, ein Glücksrad, Bastel- und Malangebote, Infostand und Beratung zu Kinderrädern und kindgerechten Fahrradtouren und anderes mehr. Kaffee, Kuchen und Kaltgetränke dürfen natürlich auch nicht fehlen. Hinzu kommt unser Infostand mit Codierungsmöglichkeit und vielen Infos zur Fahrradtechnik und zum Radtourismus. Einige Zubringertouren aus den Städten und Gemeinden des Kreises werden ebenfalls organisiert. Markieren Sie sich diesen Termin im Kalender – es wird sich lohnen.

Andreas Abels

Ständig aktualisierte Infos:
adfc.kreis-unna.de/artikel/fahrrad-familien-fest-2022
 Infos zur Familienbande:
www.familienbande-kamen.de



**10 K-Routen
Radrevier Ruhr
Seseke-Radweg**

**Fahren
Sehen
Staunen
Genießen**



Bilder:
Stadt Kamen, Mobilitat.de, Luftbild-blossey.de

www.fahrrad-kamen.de

Kamen bringt Sie auf Touren

Wenn der Opa mit dem Enkel...

Weser-Radtour mit einem 8-jährigen Jungen

Eine Radreise mit dem Enkel? Kein Problem, wenn die Vorbereitung stimmt. Im Jahr 2018 haben wir das erste Mal mit unserem Enkel eine längere und mehrtägige Radreise unternommen. Er war im Radfahren schon ganz sicher, durfte aber als Kind nicht auf der Fahrbahn fahren und nutzte, wenn kein Radweg vorhanden war, den Bürgersteig. Zu diesem Zeitpunkt hatte er noch ein kleines Kinderrad, mit dem er aber ganz flott unterwegs war. Wie für Kinder dieses Alters typisch, legte er am Start immer ein ordentliches Tempo hin, aber nach einigen Minuten wurde die Geschwindigkeit deutlich geringer. Generell ist bei Kindern dieses Alters die Langfristigkeit und die Ausdauer das Problem. Wir hatten vorher noch nie etwas ähnliches unternommen, und wir wollten auf keinen Fall, dass der Junge bei dieser ersten Fahrt die Lust am Fahrradfahren verlieren könnte.

Deshalb die Vorüberlegungen:

Als Radstrecke kam nur ein Weg in Frage, der möglichst eben und ohne Verkehr verläuft. Wir entschieden uns für den Weser-Radweg von Hannoversch-Münden bis Hessisch-Oldendorf. Die Strecke war mir bekannt und erfüllte die Voraussetzungen. An der Strecke mussten in kürzeren Abständen (ca. 10-15 km) immer wieder kleinere Pausenmöglichkeiten vorhanden sein, z.B. ein Spielplatz, eine Anlegestelle an der Weser, an der Stöcke und Blätter ins Wasser geworfen

werden konnten, ein Freibad, ein Wassertretbecken, ein Städtchen mit Spielgerät in der Fußgängerzone, eine Gierseilfähre, usw. Wir mussten die Umgebung mit den Augen eines 8-jährigen sehen und nicht mit den Augen eines Erwachsenen. Bei der Planung war es sehr hilfreich, vorher mit Google-Maps und Google-Earth die Strecke „abzufahren“ und sich entsprechende Punkte zu merken.

Eine Tagesstrecke war ungefähr 30 bis 40 km lang. Die Unterkünfte hatten wir vorher gebucht, da man mit einem 8-jährigen nicht mal eben 15 km weiterfahren kann, wenn man sonst keine Übernachtungsmöglichkeit findet. Als „Luxus“ haben wir uns eine weitere erwachsene Person geleistet, die selbst kein Fahrrad fuhr und mit dem Auto als „Begleitfahrzeug“ an Pausenstellen auf uns wartete und uns mit frischem Obst, Getränken, usw. bewirtete. Das war auch der



„Notnagel“, falls das Kind nicht mehr weiterfahren konnte.

Zum Weser-Radweg möchte ich nicht viel sagen, der Weg ist mehrfach im Internet sehr gut beschrieben. Ich gehe nur auf die Punkte ein, die für die Fahrt mit Kindern interessant sind.

1. Etappe (ca. 42 km): Hannoversch-Münden bis Bad Karlshafen

Einen Tag vorher, am Anreisetag, haben wir noch den Weser-Stein besichtigt. In der Nähe befindet sich ein schöner Spielplatz. Auf der Strecke nach Bad Karlshafen gibt es in Reinhardshagen und Gieselwerder Freibäder, die wir aber nicht genutzt haben. Stattdessen besuchten wir am Zielort die Weser-Therme.

2. Etappe (ca. 35 km): Bad Karlshafen bis Holzminden

Auf der Hälfte der Strecke kamen wir an der Freizeitanlage Höxter-Godelheim vorbei, ein Baggersee mit Strand und vielen Spielmöglichkeiten. Trotz der Fahrradfahrt tobte der Junge am Strand und schwamm im See. Die Unterkunft in Holzminden lag auf einem Berg und mein Enkel war bei der Ankunft dann doch rechtschaffen müde.

3. Etappe (ca. 40 km): Holzminden bis Bodenwerder

Auf der Strecke gibt es in Heinsen eine sehr kleine Gierseilfähre nur für Personen. Hier lohnte es sich, einfach mit der Fähre die Weser zweimal zu überqueren. Der Zielort Bodenwerder ist als Münchhausen-Stadt bekannt. Im Ortskern finden sich zahlreiche Spielplätze, Münchhausen-Skulpturen und ein Schiffsanleger.

4. Etappe (ca. 42 km): Bodenwerder bis Fischbeck

Die letzte Etappe führte über die Rattenfänger-Stadt Hameln. Dreimal täglich wird in einem Glockenspiel die Geschichte des Rattenfängers vorgeführt.

In Fischbeck haben wir unseren Enkel seinen Eltern übergeben, die dann mit dem Wohnmobil weitergezogen sind. Er war sehr stolz, dass er am Ende 156 km mit dem Fahrrad geschafft hatte.



Fazit:

Die vorsichtige Herangehensweise hat sich als sehr vorteilhaft erwiesen. Spätestens nach einer Stunde war eine Pause notwendig. Besonders schön, wenn es dort etwas zu sehen oder zu spielen gab. Als ebenfalls hilfreich hat sich ein einfacher Kilometerzähler herausgestellt. Mein Enkel war stolz, wenn er wieder 10 km geschafft hatte oder wenn er – bergab – eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreichte.

Inzwischen haben wir weitere Fahrten mit ihm unternommen. Er hat jetzt ein „großes“ Rad, und man kann mit ihm nun längere Strecken fahren.

Hans-Martin Müller

STADTRADELN 2022

Auch dieses Jahr findet STADTRADELN im Kreis Unna wieder statt, vom 7. – 27. Mai 2022. Wieder gilt es in den drei Wochen so viele Kilometer zu radeln wie möglich. Im bundesweiten Wettstreit können Preise errungen werden, aber vorrangig gilt die Freude am Radfahren. Und der Wunsch, dass sich manches (Radfahrwege, Fahrradstreifen, Wegenetz, RS1, Sicherheit ...) für den Radfahrer verbessert. Ab dem 1. April ist die Anmeldung möglich:

www.stadtradeln.de

Der diesjährige Start ist verknüpft mit dem Drahteselmarkt in Unna. Die fünfte Bike Night bildet den Abschluss, an einem Freitag, so dass am nächsten Morgen weniger Personen zur Arbeit müssen. Somit hoffen wir auf eine sehr große Anzahl an Teilnehmern. Ab 22:00 Uhr wird wieder mit beleuchteten Fahrrädern eine Stunde durch Unna geradelt. Ob es beim üblichen Start- und Zielort vor dem zib in Unna bleibt, ist offen. Denn zur gleichen Zeit ist nach mehreren Jahren wieder die „fiesta italiana“ angedacht. Und ob die stattfindet / stattfinden darf? Dies alles wird sich zeigen müssen. Hoffentlich besteht Klarheit darüber bevor der STADTRADELN-Flyer in Druck und Umlauf gebracht wird, und nicht erst die Tagespresse informieren muss. Wie immer, bietet der ADFC innerhalb des STADTRADELN-Zeitraumes Touren an, die auf den Homepages und in den „Touren & Termine 2022“-Faltblättern beschrieben sind. In Un-

na zum Beispiel geht es am 15. Mai zur „Kaffeerösterei nach Lünen“, am 21. Mai begibt man sich „Auf den Spuren der Annette von Droste-Hülshoff“ und am 22. Mai ist die „23. Unnaer Neubürger*innen Tour“ (nicht nur für Neubürger*innen) sowie die „Törtchentour zum Hof Sümmermann“. Zu hoffen ist, dass weitere Vereine, politische Parteien und sonstige Organisationen wie in den Jahren zuvor weitere öffentliche Touren anbieten. Vieles wird sich sicherlich kurzfristig ergeben. Corona lässt grüßen! Auf geht's! Lasst uns radeln – was das Zeug hält!

Klaus Caspari

31. Drahteselmarkt

7. Mai 2022



10-16 Uhr
Unna City



Für das Klima in die Pedale treten

Schwerte. Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Die Aktion STADTRADELN gehört dazu. Vom 7. bis zum 27. Mai 2022 können alle Personen, die in der Stadt Schwerte leben, arbeiten oder zur Schule gehen, mitmachen und möglichst viele Radkilometer sammeln. Gesucht wird in diesem Zusammenhang auch wieder der STADTRADELN-Star. Und auch der Drahteselmarkt soll nach seinen coronabedingten Absagen in den letzten beiden Jahren endlich mal wieder stattfinden.

519 Menschen haben im vergangenen Jahr beim Stadtradeln in die Pedalen getreten und dabei 110.000 Kilometer zurückgelegt. Das ergab eine Einsparung von Kohlendioxid von 16 Tonnen. Jeder ist in den drei Wochen rund 210 Kilometer gefahren. Bürgermeister Dimitrios Axourgos hatte seinerzeit in diesem Ergebnis „einen Ansporn für die Aktion im nächsten Jahr“ gesehen – und setzt dabei auch auf den Klimaschutz. „Mit den erradelten Kilometern können alle bewusst einen Beitrag für den Klimaschutz leisten“, sagt das Stadtoberhaupt.

Eine Anmeldung ist voraussichtlich ab dem 1. April unter www.stadtradeln.de/schwerte möglich. Die Stadt Schwerte lobt attraktive Preise für die aktivsten Teilnehmer in verschiedenen Kategorien aus. Wer Interesse daran hat, in diesem Jahr der STADTRADELN-Star zu sein und drei Wochen lang alle Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, erhält weitergehende Informationen bei **Sofia König (02304/104601)** oder **Niklas Hardenacke (02304/104621)**. Beide arbeiten im Planungsamt der Stadt Schwerte.

Dort erfährt man auch alles Wissenswerte zum **Drahteselmarkt**, der **am 8. Mai 2022** über die Bühne gehen soll. An dem

verkaufsoffenen Sonntag lockt die Schwelter Innenstadt wieder mit zahlreichen Attraktionen viele Besucher*innen; neben dem Autofrühling findet rund um das Rathaus die Schwelter Maikirmes statt. Und mittendrin: Der Drahteselmarkt in der Rathausstraße. In bester Lage soll es wieder ein breites Angebot rund ums Fahrrad geben. Die Werbegemeinschaft Schwerte und die Stadt Schwerte freuen sich auf diesen Tag.



Natürlich Schwerte

Losfahren & Genießen

Bergkamen ist dabei!

STADTRADELN

vom 7. - 27. Mai 2022



Anmeldung ab 1. April 2022 unter
www.stadtradeln.de/bergkamen

Eine Kampagne des



Klima-Bündnis

...natürlich
BERGKAMEN

Stadt Bergkamen · Zentrale Dienste · Stadtmarketing und Tourismus
Telefon: 0 23 07-965 234 · E-Mail: stadtmarketing@bergkamen.de
Homepage: www.bergkamen.de

ES WIRD HEIß IM MAI!

Verkehrswende-Demo, Sternfahrt und Kidical Mass erhöhen Druck auf Politik vor der Landtagswahl in NRW

Der ADFC im Kreis Unna ruft auch in diesem Jahr wieder zur Teilnahme an der traditionellen ADFC Sternfahrt NRW auf, die diesmal am 8. Mai 2022 stattfindet. Die Sternfahrt führt Radfahrende aus ganz NRW über verschiedene Zubringer nach Düsseldorf. In diesem Jahr wird die Sternfahrt erweitert zu einer großen Verkehrswende-Demonstration, an der sich immer mehr Bündnispartner beteiligen. Schon jetzt sind folgende Vereine, Organisationen

oder Landesverbände beigetreten: BUND, NABU, VCD, Greenpeace, Fridays for Future, RADKOMM und Kinder aufs Rad (Kidical Mass).

Kundgebung vor dem Düsseldorf Landtag am 8. Mai

Gemeinsam werden wir nach Düsseldorf radeln um an der zentralen Kundgebung auf der Landtagswiese teilzunehmen. Dabei werden wir uns eine Woche vor der Landtagswahl in Nord-

rhein-Westfalen noch einmal bei den Parteien ein deutliches Signal setzen. Wir fordern eine zukunftsfähige Verkehrswende, in deren Mittelpunkt nicht das Auto steht, sondern Rad-, Fußverkehr und ÖPNV. Den Teilnehmer*innen geht es um eine sozial gerechte und nachhaltige Verkehrswende, die allen Menschen eine klimaschonende Mobilität ermöglicht. Anschließend ist eine etwa 18 Kilometer lange Fahrraddemo durch Düsseldorf geplant.

Erste Informationen zu den Zubringern:
www.adfc-sternfahrt.org

Termin:

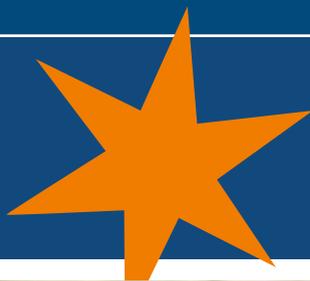
8. Mai 2022, Start verschiedener Zubringer zu verschiedenen Zeiten, zentrale Kundgebung auf der Landtagswiese in Düsseldorf

Ludger Vortmann



Fahrrad Sternfahrt NRW

SONNTAG, 8. MAI



Echt **Heimat** Genuss erleben im Katharinen Hof
restaurant-camillo.de | Tel 02303 9200

Wo bleibt der RS1 ?

Erst war der Radschnellweg Ruhr (RS1) ein international bewundertes Zukunftsprojekt, nach acht Jahren kriecht der RS1 immer noch im Schneckentempo und in Bruchstücken durch das Ruhrgebiet. Im Kreis Unna ist noch nicht mal die Linienführung klar.

Zum Sachstand: 2014 veröffentlichte der Regionalverband Ruhr (RVR) die Machbarkeitsstudie mit einem Trassenvorschlag für den 110 km langen Radschnellweg RS 1 von Duisburg nach Hamm. Das Land NRW übernimmt die Finanzierung für diese Radschnellverbindung, verlangt aber die Einhaltung der Standards wie zum Beispiel den Regelquerschnitt von 6 m zuzüglich 2,5 m Gehweg im zugehörigen Leitfaden¹. Im Kreis Unna ist der zuständige Projektträger „Landesbetrieb Straßenbau NRW“ mit der Planung der 20 km langen Strecke bisher nur schleppend vorangekommen. Nachdem im Bereich der Klöcknerbahntrasse in Kamen eine gesetzliche Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt wurde, begann 2019 eine umweltfachliche Voruntersuchung für den gesamten 20 km langen Trassenkorridor, also auch in Unna und Bergkamen. Diese Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird bis zum Frühjahr 2022 noch auf die Lippeaue in Werne und Hamm als Variante zur Trasse am Datteln-Hamm-Kanal ausgedehnt. Erst ein Jahr später könnte dann die Linienführung des RS1 endgültig festgelegt und vom Ministerium für Verkehr NRW bestätigt werden. Mit den weiteren Planungsschritten einschließlich Planfeststellung (zur Baurechtserlangung) wäre der Baubeginn dann im Jahr 2026 möglich².

Es geht aber schneller: Die Behörden einschließlich Bezirks- und Landesregierung müssen alle Mittel der Planung und Genehmigung ausschöpfen, um den RS 1 auch im Kreis Unna zu beschleunigen. Wenn geeignete Teilschnitte mit eigenständiger Netzfunktion von maximal 6 km Länge gebildet werden, lässt das UVP-Gesetz für NRW eine schnellere Einzelfallprüfung statt einer UVP zu. Entscheidet sich der Landesbetrieb dann zum Verzicht auf eine langwierige Planfeststellung, kann das Baurecht durch den sogenannten „Fall unwesentlicher Bedeutung“ viel schneller erlangt werden. Voraussetzungen sind erforderliche Behördenentscheidungen zum Wasserrecht, Naturschutz usw., sowie keine Beeinflussung der Rechte anderer oder noch nötige Vereinbarungen (zum Beispiel Grundstückskauf). Außerdem darf auf bis zu 10 % der Abschnittslänge ein vorgeschriebener Standard für Radschnellverbindungen unterschritten werden. Damit ist der RS1 auch an Engstellen mit Grunderwerbsproblemen wie in Unna-Königsborn realisierbar. Auf der Klöcknerbahntrasse oder auf dem nördlichen Kanaldamm zwischen Bergkamen-Rünthe und Hamm lassen die Anforderungen einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit 5 m Regelbreite (Untergrenze von 3,5 m) zu, wenn der Fußverkehr gering ist. Vielleicht können separate



Darüber hinaus sind Erleichterungen für die langwierige Bearbeitung landschaftsplanerischer Fachbeiträge für Radwege gefordert:

Fußwege parallel zum Radschnellweg angelegt werden, wenn dafür später die Flächen zur Verfügung stehen.

Die politische Dimension: Landtag und Landesregierung müssen die Voraussetzungen schaffen, um das vielgerühmte Leuchtturmprojekt Radschnellweg 1 im Ruhrgebiet auch im Kreis Unna voranzubringen. Mit dem Infrastrukturpaket II hat das Verkehrsministerium in Düsseldorf am 10. September 2021 unter anderem angekündigt: „Für Radwege von bis sechs Kilometern Länge, die durch kein geschütztes Gebiet führen, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr nötig. Auch diese neuen Maßnahmen sorgen für mehr Beschleunigung der Radinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.“

Die Linienführung für den RS1 ist jetzt schnellstmöglich mit dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen. Für die weitere Planung und Genehmigung ist mehr Fachpersonal abzustellen.

- kleinerer Untersuchungsraum, wegen geringerer Wirkreichweite auf die Schutzgüter
- Verzicht auf Untersuchung von nicht betroffenen Schutzgütern wie z. B. Mensch und insbesondere die menschliche Gesundheit etc.
- Gesetzliche Regelung zum vereinfachten Zugang zu ehemaligen Bahntrassen

Die Ausgestaltung einer Radschnellverbindung muss nicht nur umweltfachlich vertretbar, sondern auch technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar sein. Wenn sich alle Beteiligten intensiv, flexibel und kreativ für das Leuchtturmprojekt Radschnellweg RS1 einsetzen, ist im Kreis Unna eine weitgehende Fertigstellung bis zur Internationalen Gartenausstellung (IGA) im Jahr 2027 machbar. Dann könnte gleich der IGA-Radweg von Lünen nach Bergkamen-Rünthe angeschlossen werden.

Jürgen Heidenreich

1 <https://t1p.de/08lr> (www.radschnellwege.nrw)

2 <https://t1p.de/2cmgq> (Sachstand vom Landesbetrieb Straßenbau im Dokument, Anlage 4)

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

Erfolg einer großen Bürgerinitiative: Nordrhein-Westfalen hat ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Was bringt es an Verbesserungen, startet jetzt der „Aufbruch Fahrrad“?

Berlin hatte es 2018 geschafft und vorgemacht. Die Förderung der Nahmobilität und damit des Radverkehrs gegossen in ein Gesetz¹. Keine Leitlinie, Empfehlung oder Hinweise – nein, ein verbindliches, vom Parlament beschlossenes Gesetz. Spätere Verordnungen der Verwaltungen müssen im Rahmen dieses Gesetzes bleiben.

Inspiriert durch Berlin begannen in Nordrhein-Westfalen ähnliche Bestrebungen 2016, initiiert durch den gemeinnützigen Verein Radkomm² in Köln. Im Rahmen einer Kampagne pro Radverkehr für NRW wurden neun Forderungen formuliert, die später die Grundlage für die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad bildeten. 2017 begann Radkomm e.V. damit, das Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad³ zu schmieden, dem sich 217 Vereine, Verbände und Bürgerinitiativen anschlossen. Noch im gleichen Jahr war auch der ADFC NRW dabei und übernahm gemeinsam mit Radkomm die Projektsteuerung. Genau 206.687 Unterschriften kamen

schließlich zusammen, über 3,1 mal mehr als für die Annahme der Volksinitiative nötig gewesen wären (siehe FahrRad 2/2018, 2/2019). Der Landtag musste sich nun mit der Initiative befassen. Die Sinnhaftigkeit wurde er-

kannt und am 18. Dezember 2019 hat der Landtag der Volksinitiative in allen Punkten zugestimmt. Die Landesregierung war beauftragt, ein entsprechendes Gesetz ausarbeiten zu lassen. Nach Beschluss des Referententwurfs (2. März 2021) und den folgenden Verbandsanhörungen wurde das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) NRW schließlich am 4. November 2021 im Landtag beschlossen¹. Es trat am 1. Januar 2022 in Kraft.

Was sagt der ADFC Nordrhein-Westfalen zum Gesetz?

Grundsätzlich begrüßt der ADFC Landesverband das Gesetz als erstes seiner Art in einem Flächenland der Bunderepublik. An vielen Stellen bleibt es aber deutlich hinter den Erwartungen zurück. Es ist „unzureichend, um die Ziele eines Radverkehrsanteils von 25 % am Modal Split bis zum Jahr 2025, der Vision Zero sowie die Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu erfüllen.“⁴ Vieles was nun in Paragraphen gegossen ist, war bereits gängige Praxis. Was an vielen Stellen weiterhin fehlt sind konkrete Daten, Termine und Richtwerte. Vieles bleibt unverbindlich im Konjunktiv. „Es fehlt eine verbindliche Festschreibung von Zielen und konkreten Maßnahmen, sowie Regelungen zu zentralen Inhalten systematischer Radverkehrsförderung.“⁴ Zum Beispiel soll laut Präambel des Gesetzes zwar „ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im

**25%
BIS
2025**

**AUFBRUCH
FAHRAD**

Modal Split der Wege erreicht werden“, aber ein konkreter Paragraph dazu fehlt und es bleibt völlig offen, bis wann dies erreicht werden soll. Andere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, etwa Fahrradstraßen oder Tempo-30-Zonen, bleiben gänzlich unerwähnt. Konkrete Aussagen zur Höhe von Finanzmitteln fehlen ebenfalls. Ein anderes Beispiel ist die völlige Aussparung von Regelungen, die die Zusammenarbeit zwischen den Behörden für die Radverkehrsförderung verbessern. Die Defizite an dieser Stelle wurden in der Vergangenheit sehr deutlich. Die Liste der viel zu unverbindlichen Paragraphen ist lang. Die Vertrauensleute der Initiative, wie auch jene anderer Verbände, haben in der Verbandsanhörung im Verkehrsausschuss (25. August 2021) zahlreiche Verbesserungsvorschläge präsentiert⁴. Diese blieben allesamt unberücksichtigt.

Fazit:

In der jetzigen Form ist das Gesetz ein Papiertiger. Ein dekoratives „nice to have“, aber viel zu unverbindlich, unkonkret, schlicht unzureichend. So

besteht weiterhin die Notwendigkeit Druck auf die Verantwortlichen zu erzeugen, um Verbesserungen durchzusetzen.

Aktionen dazu sind die große ADFC-Sternfahrt nach Düsseldorf am 8. Mai, eine Woche vor der Landtagswahl (siehe S. 27/28), und die Kidical Masses am 14. Mai, einen Tag vor der Landtagswahl (siehe S. 15 ff.). Auch im Kreis Unna wird der ADFC in Kooperation mit anderen Initiativen und Verbänden entsprechende Zubringertouren und Veranstaltungen organisieren.

Andreas Abels

¹ Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW: <https://t1p.de/s419>

² <https://www.radkomm.de>

³ <https://www.aufbruch-fahrrad.de>

⁴ Ausführliche Stellungnahmen des ADFC NRW zum Referentenentwurf und zum späteren Gesetz: <https://t1p.de/81wny>

Pressemeldung der Landesregierung zum Gesetz: <https://t1p.de/2l6o>

Viele waren dabei: Übergabe der Unterschriften in Düsseldorf



Lastenradförderung 2022 in Unna und Lünen

In den beiden Städten Unna und Lünen wurden in den Ratssitzungen im Dezember 2021 auf Anträge der Grünen eine Lastenradförderung für das Jahr 2022 verabschiedet. Gefördert werden die Lastenräder mit 20 % des Anschaffungspreises, maximal 800 € pro Rad, sowohl mit und ohne E-Unterstützung. Dazu stehen in Unna 25.000 €, zur Verfügung, in Lünen sogar 50.000 €.

Im Laufe dieses Jahres werden die Verwaltungen die genauen Antragsformalitäten ausarbeiten. Dann heißt es schnell sein und mit einem Kostenvorschlag eines Fahrradhändlers den Antrag stellen. Natürlich hoffen wir,

dass sich möglichst viele Menschen für ein Lastenrad entscheiden und häufiger das Auto stehen lassen, im besten Fall sogar ganz aufs Auto verzichten. Sollte der Fördertopf komplett ausgeschöpft werden, wird es sicherlich einen Weg geben, um diesen wieder aufzufüllen.

Wer schon jetzt spontan Lust hat ein Lastenrad auszuprobieren, kann beim ADFC im Kreis Unna kostenfrei ein Lastenrad ausleihen. Verschiedene Modelle stehen unter

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

Marc Frieling



**Jetzt 3 x 80 kWh
Ökostrom sichern!**

**Umsatteln lohnt sich
Förderprogramm
E-Bike**

www.stadtwerke-unna.de

Auf der „Green Velo Route“ von Danzig in die östlichen Masuren

von Frank Sponheuer

Unglaubliche Weiten in der Natur, großzügige Horizonte über den Feldern und einsame Waldstücke, verschwiegene Seen: Im Sommer 2019 fuhren mein Freund und ich eine 12-tägige Tour durch den Norden Polens. Die Anregung dazu kam aus einem Bike-Magazin, in dem die „Green Velo Route“ beschrieben war. Den Einstieg in die Tour begannen wir mit einem 2-tägigen Aufenthalt in Danzig, wohin wir aus verschiedenen Teilen Deutschlands über Berlin als Treffpunkt per Bahn angereist waren.

Doch bis es so weit war, hatte ich schon ein kleines Bahnabenteuer hinter mir. Und das ging so: leider hatte sich gleich zu Beginn meiner Fahrt zwischen Dortmund und Hamm „ein Notfalleinsatz im Gleis“ ereignet (ihr wisst alle, was das Unsägliches heißt), so dass wg. einer notwendigen Umleitung der

gebuchte IC nach Berlin inklusive Radstellplatz futsch war. Dort musste ich in den polnischen Zug nach Gdansk umsteigen. Weil dadurch die Zugbindung aufgehoben war, versuchte ich es auf die dreiste Art und stieg in einen älteren ICE (ohne Radabteil), mein Rad im Gangabteil zwischen 2 Waggons parkend. Das ging bis knapp hinter Minden auch gut. Doch dann erschien eine (zuerst) unnachgiebige Zugbegleiterin, die mir den sofortigen Ausstieg in Hannover verordnete. Irgendwie schaffte ich es aber, ihr meine Not HEUTE noch bis Danzig kommen zu müssen zu vermitteln. Nach einiger Zeit der Debatte gab sie mir ein WC (!) zum Abstellen des Rades frei. Ich hätte sie knutschen können! Also Packtaschen ab, das Rad hochkant und senkrecht ins „Klo“ geparkt, mit Spanngummis befestigt (siehe Foto) und weiter ging es.



Doch es kam noch neuerliches Ungemach. Der ICE „dachte“ gar nicht daran, in Wolfsburg zu halten, auch wenn nicht zu übersehende Ansammlungen von VW-Mitarbeitern zu ihrer Schicht wollten. Der Zug rauschte durch und kam nach einer Vollbremsung gefühlte 1000 Meter hinter dem Bahnhof auf freier Strecke zum Halten. Die VW'ler grölten „Nein, nicht schon wieder...“ Vielleicht ist es gar nicht die Stadt Bielefeld, die es nicht gibt, sondern Wolfsburg: das Malheur passierte offensichtlich nicht zum ersten Mal. Bis der Zugführer per Funk die Freigabe fürs Rückwärtsfahren erhielt vergingen sicherlich 20 Minuten, ehe es retour zum Bahnsteig ging. Die Zeit schmolz dahin, die nunmehr ganz lockere Dame gab mir noch mit auf den Weg, in Berlin Hauptbahnhof bloß

nicht die Aufzüge zu nutzen, da würde man ewig warten, sondern gleich mit Sack und Pack die Rolltreppen zu wählen. So erreichte ich letzten Endes mit äußerst knappem „timing“ den Anschlusszug nach Polen doch noch. Am Berliner Ostbahnhof stieß mein Freund, aus Kassel kommend, dazu und das Abenteuer konnte beginnen.

Bestes Sommerwetter empfing uns in Danzig und eine angenehme kleine Pension, die wir über booking.com gefunden hatten (sowie nachfolgend die meisten Übernachtungen, um uns etappenweise von Ort zu Ort zu bewegen). Die bezaubernde (wiederaufgebaute!) Altstadt und der herrliche Ostseestrand, der am nächsten Tag zum Baden einlud, ließ die Reise gut anfangen. Die eigentliche Tour begann in Elblag, wohin wir nochmals mit einem Kurzzug fuhren (Bahnfahrkarten in Polen kaufen ist auch noch mal speziell...), und führte uns bis in die Nähe der litauischen Grenze mit dem Zielort Suwalki. Dies (etwa 600 km) war für eine 10 Tages Tour mit Zwischenpausen – wir fuhren nicht jeden Tag – auch erst mal genug. Der „Green Velo“ (wer das tiefer

Bischofsburg in Lidzbark-Warmiński



nachverfolgen möchte - es gibt eine ausführliche und empfehlenswerte Internetseite dazu) führt von unserem Ziel aus auch noch sehr viel weiter südlich, dann entlang der weißrussischen Grenze durch Naturschutzgebiete und biegt irgendwann auf der Höhe Krakau wieder nach Westen ab.

Die Etappen waren jeweils etwa 50-80 km lang, hatten sehr verschiedene Wegequalitäten von Landstraßen, Wald- und Feldwegen mit längeren Sandpassagen und mörderischem „Ostsee-Kopfsteinpflaster“ – gerundete Steine, die den Radfahrer nach einer Vollfederung (die wir nicht hatten) lechzen ließen. Und dann waren da noch die Weggabelungen, an denen wir uns fragten: „wo sind wir hier eigentlich und wann haben die Beschilderungen aufgehört...?“ Nicht zu unterschätzen war zu Beginn die „eiszeitliche Topografie“, denn es gab so manchen Anstieg zu erklimmen. Die Route führte uns immer leicht südlich der russischen Grenze an der Exklave Kaliningrad entlang in die nordmasureische Seenplatte. Wie wir erfahren, war dieser Routenverlauf mit den nicht so bekannten Ortschaften von den Planungsbehörden absichtlich in diese entlegeneren Gegenden gelegt worden, um den ländlichen Tourismus anzukurbeln. Das bekanntere südliche Masuren hat schon ohne besondere Werbung genug Besucherzuspruch.

Entlang der Wegeführung gab es in unregelmäßigen Abständen immer wieder ganz neu errichtete Rastplätze, die an Solidität und Anmutung nichts zu wünschen übrig ließen: stabile offene Holzhütten zum Wetterschutz bzw. um seine Brotzeit auszupacken und häufig anbei auch ein „Örtchen“; hier war rich-

tig EU-Fördergeld in die ländliche Region geflossen. Die Unterkünfte incl. Frühstück waren ebenso unterschiedlich wie die Sehenswürdigkeiten in den Städten (Frombork, Bartoszyce, Ketrzyn, Wegorzewo, Goldap, Suwalki): mal eher eine kleine Pension, auch gehobeneres Hotel-Ambiente mit ein wenig „Ostcharme“ und letztendlich ganz schlichte Bauernhofzimmer auf dem „platten Land“, dann allerdings mit einem unglaublich reichhaltigen Essensangebot („Warnung“: dies ist kein Land für Vegetarier...). Das ländliche Polen bietet dem „West-Besucher“ natürlich einen ganz anderen Flair als unsere eigenen Landschaften: Bauerngärten mit Gemüse und Stockrosen, mitunter für unseren Blick „heruntergekommene“ Häuser, Storchennester auf den Dächern en gros, Sandstraßen in den Dörfern, aber häufig auch einen kleinen Supermarkt („Sklep“), in dem es für den Radler alles Nötige zu kaufen gibt.





Unglaubliche Weiten in der Natur begleiteten unsere Reise, großzügige Horizonte über den Feldern und einsame Waldstücke, verschwegene Seen, die teilweise zum Baden einluden, ein grandios offener Himmel und viele Tiere, die zu sehen oder zu hören waren: wunderbare Momente der Naturerfahrung in einem eben nicht durchindustrialisierten Landesteil. Im gruseligen Kontrast dazu stand aber auch unser Besuch im heutigen Museum der ehemaligen „Wolfsschanze“, das östliche „Führerhauptquartier“, bekannt geworden durch das gescheiterte Attentat der Offiziere um Stauffenberg. Der Ort, mitten in der Wildnis gelegen, wirkt zum einen als Mahnmal gegen die Zeit des 3. Reiches und der Hitlerdiktatur, auf der anderen Seite in seiner internationalen Besucherfrequentierung mit Wagenladungen von Reisebussen aber auch etwas „Jahrmarkthaft“ mit Kiosken und Essensbuden.

Ein Highlight war eine 3-tägige Übernachtung an einem kleinen See in der Nähe von Węgorzewo mit eigenem Badesteg und der Möglichkeit für Tagesausflüge ohne Gepäck, bis wir die letzten Etappen unter die Räder nahmen. Alles in allem hat uns der besondere Charme der Landschaften sehr verzaubert und auch die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der polnischen Landsleute beeindruckt – nach all dem, was unsere Väter und Großväter dort angerichtet haben.

Und wie so oft am Ende einer Reise denkt man: wir kommen wieder, vor allem, weil noch so viel Unentdecktes und Ursprüngliches weiterhin vor uns läge. Am Abreisetag ging unser Zug ab Sulwaki um kurz nach 6:00 via Białystok, Warschau und Posen nach Berlin. Ich war nach 18 Stunden Fahrzeit, immerhin datumsgleich am selben Tag, um kurz vor 24:00 zurück in Fröndenberg. Noch einmal den „heimischen Eiszeit-hügel“ der Eule hinauf und schon war ich zu Hause...

Grüß di – Hallo – Dobrý deň – Szia

Zwei Radwege – drei Flüsse und Hauptstädte – vier Länder

von Tanja Bork



Die Räder sind bepackt und stehen bereit an Gleis 1, Bahnhof Unna - auf zur ersten Zugetappe mit dem Ziel Zell am See. Und ja, es ist richtig... die Räder, diesmal fahre ich nicht allein, zumindest nicht den ersten Teil der Reise. Begleitet werde ich von zwei frisch gebackenen Abiturienten. Den Abschluss in der Tasche und einige Wochen Zeit, bis es in die Ausbildung bzw. FSJ geht, klang mein Vorhaben den Tauernradweg zu radeln wohl attraktiv genug, um beide auf die Räder zu locken. Die Rede ist von meinem 20jährigem Sohn und einem Freund.

Der Radweg führt von Krimml nach Passau, meist der Salzach und nördlich der Hohentauern entlang, von denen er seinen Namen hat. Da die Anreise mit dem Zug problemlos bis Zell am See möglich ist, ist hier die erste Campingstation. Am nächsten Tag soll es mit dem Rad hoch nach Krimml gehen.

Für alle, die ebenfalls den Radweg befahren wollen: Üblich ist es, mit der Pinzgauer Lokalbahn bis nach Unterkrimml zu fahren und dann nur die letzte Etappe hoch nach Krimml in die Pedale zu treten. Aber Achtung! Das letzte Stück hat es in sich. Wir sind ge-



gen den Strom geschwommen und sind den Tauernradwegschildern gefolgt, statt auf der Straße weiter hoch nach Krimml zu fahren. Ein Tipp: lassen Sie es. Der Weg ist landschaftlich wunderschön, hat aber über längere Etappen nichts mit einem Radweg gemein. Streckenweise war wegen der schlechten Wege nur schieben möglich, was mit vollbeladenen Rädern bei einer Steigung von 20% nicht schön ist. Sehenswert sind auf jeden Fall die Krimmler Wasserfälle, die natürlich ein Touristenmagnet sind. Da sich das Gelände über ein großes Areal erstreckt, entzerrt sich der Besucherstrom.

Wir sind von Krimml aus der Salzach gefolgt. Dieser Fluss ist nicht schiffbar und fließt mit einer doch beachtlichen Strömung Richtung Inn. Auf Baden oder Schwimmen sollte von daher verzichtet werden, zumal das Wasser sehr kalt ist, mal eben kurz die Füße rein, das reicht schon.

Entgegen der Werbung einer Internetseite: „Bis zu dreitausend Meter hohe Alpenriesen bestaunen und dennoch nicht aus der Puste kommen?“ hatten wir doch mit so einigen Anstiegen zu kämpfen und all unsere Kraft

und Kondition war gefordert. Etappen zwischen 10 und 20% Anstieg waren keine Seltenheit und das Gepäck tat sein Übriges dazu bei. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass wir immer den ausreichend vorhandenen Tauernradwegschildern gefolgt sind. Auch die Route, die ich in Komoot gespeichert hatte, stammt nicht von einem/ einer privaten Fahrradfahrer*in, die habe ich mittels QR Code aus der Fahrradkarte „Tauernradweg“ von Bikeline übernommen. Die heutigen Radkarten bieten diesen Service an, so dass einzelne Etappen recht einfach in alle gängigen Geräte übernommen werden können, ohne dass man selber aufwendig die Tour abspeichern muss.

Über St. Johann ging es für uns erst einmal nach Salzburg, dort wollten wir einen Tag pausieren, um uns die Mozartstadt anzuschauen. Bei knappen 30°C und strahlendem Sonnenschein genossen wir den Ausblick über die



Stadt von der Festung Hohensalzburg, wandelten auf den Spuren Mozarts und ließen das Flair der Stadt auf uns wirken.

Nach einem Tag Sightseeing rief aber wieder der Sattel und über Braunau am Inn wurde Passau, das Ende des Radeweges angesteuert. Die Sonne begleitete uns auf unserer Tour ebenso wie Regenschauer und nächtliche Gewitter. Den Campingplatz in St. Johann erreichten wir bei strömendem Regen. In der Nacht hing ein Gewitter direkt über uns fest, so dass wir Schutz in dem Sanitärhaus suchten und abwarteten, bis es endlich weiter zog. Zu unserem Glück war das Gebäude neu und sehr modern eingerichtet, mit Sesseln im Eingangsbereich und Schlagermusik rund um die Uhr – wer es mag;-). Auf dieser Tour habe ich zum ersten Mal alle mitgenommenen Radsachen benötigt, die Regenkleidung ebenso wie die Sonnencreme. Als wir am letzten Radtag auch noch einen Plattfuß zu beklagen hatten, kamen noch das Reparaturset und die Luftpumpe zum Einsatz. Ich würde mal sagen, dass auf dieser Fahrt den beiden Mitreisenden alles geboten wurde und jeder Tag auf Neue etwas zu bieten hatte.

Der Tauernradweg bietet für trainierte Radler*innen eine herrliche und abwechslungsreiche Landschaft. Da die Sprachbarriere recht gering ist und man mit dem Euro bezahlt, muss man nicht seine Fremdsprachenkenntnisse bemühen und lästiges Umrechnen entfällt. Ich würde diese Tour allerdings nur erfahrenen Radfahrer*innen

empfehlen, da doch einige recht starke Steigungen den Weg kennzeichnen. Viele nutzen hier natürlich das E-Bike und greifen auf Tourangebote zurück und profitieren vom Gepäcktransport.

Zu den Campingplätzen in Österreich: Ich kenne es auch aus anderen Ländern, dass Radwanderer*innen einen eigenen Bereich auf dem Platz haben, zu dem gehört auch irgendeine Art von Sitzgelegenheit mit Bänken und Tischen, diese oft überdacht. Nicht so in Österreich, eigene Zeltwiesen gab es meist gar nicht, die Zelte stranden zwischen den Wohnmobilen. Gekocht und gegessen wurde auf der Wiese, sitzend vor dem Zelt. Als ich meine Beobachtung später einem österreichischen Radwanderer erzählte, bestätigte dieser dies. Auch er fand es schade, dass für Radwanderer*innen wenig geboten wird und ich denke da ja nur an einen Tisch mit Bänken.

Ansonsten wurden wir auf unserer Tour immer freundlich von Jung und Alt begrüßt, das „Grüß euch“ begleitet uns den ganzen Tag.

An der Salzach



Nach sechs Tagen Radurlaub fuhren wir über die Grenze und erreichten Passau. Für uns der letzte Abend zu dritt auf einem kleinen Campingplatz an der Ilz. Ein paar Tage später war dieser, wie eben auch Passau überflutet, da auch hier die Flüsse Inn, Ilz und Donau über die Ufer traten.

Am Dienstagmorgen hieß es dann Abschied nehmen. Für die beiden Mitreisenden ging es mit dem Zug zurück nach Unna und für mich zum Donauweg, den zweiten Teil meiner Reise.

Donau – Dunaj – Duna Teil 2 der Sommertour

Nachdem wir uns voneinander verabschiedet hatten, ging es für mich von der Ilz Richtung Donau. Die ersten Kilometer waren so alleine erstmal komisch. Aber schnell kam ich wieder in meinen eigenen Rhythmus und genoss es, alleine unterwegs zu sein. Die Donau trug ihr Übriges dazu bei. Nach der doch sehr „wildem“ und „unruhigen“ Salzach war die Donau die reinste Erholung für meine Augen. Sehr breit und ruhig fließt sie unbeirrbar dahin und selbst das Hochwasser kann diesen Fluss scheinbar nicht aus seinem Trott bringen. Auch das Gelände brachte nach der recht anstrengenden Tour eine Erholung mit sich. Gemütlich durch die Landschaft radeln und alles in Ruhe aufnehmen können, einfach durchatmen. Zum Glück blieb ich von dem viel gefürchteten Ostwind verschont, der so manch einen trainierten Radler an seine Grenzen bringt, aber man muss ja auch mal Glück haben. Spät abends und nachts frischte der Wind zwar immer ordentlich auf, aber da lag ich sicher in meinem Zelt.

Eine besonders schöne Etappe ist die Strecke zwischen Schönbühel und Wien, auf der rechten Donauseite fährt man durch die Weinberge und passiert wunderschöne Weingüter. Da gerade Marillenernte war, konnte ich mich am Wegesrand mit frischen Früchten eindecken – sehr lecker!

Nach Wien passierte ich die Grenze in die Slowakei. Vorher bekam ich aber von einem älteren Ehepaar, das ich während einer Rast traf und mit denen ich ein kleines Gespräch führte, noch einen guten Rat. Ich erwähnte, dass dies nicht mein bester Radtag war und ich einen kleinen Hänger verspürte. Die Frau riet mir in etwa drei Kilometern bei Schorsch ein Eis zu kaufen. „Schorschis Eis ist ein Eis für die Seele“, so die Frau. Und sie hatte Recht, nach dem Eis konnte ich gestärkt wieder in die Pedale treten.

Ich war gespannt auf die Radwege in der Slowakei und fragte mich, wie es weiter geht. Aber alle Bedenken waren umsonst, die Wege in der Slowakei sind gut zu fahren, oftmals auf dem Deich, was landschaftlich nicht so viel Abwechslung bietet, aber gut zu fahren ist. Mit dem Rad durch Bratislava zum Campingplatz wurden meine Nerven dann doch beansprucht. Die Straßen waren gespickt mit Schlaglöchern, die schon beachtlich waren. Das bedeutet immer den Blick auf die Straße richten, gleichzeitig möglichst rechts fahren, da die Auto- und auch LKW-Fahrer von Mindestabstand scheinbar noch nichts gehört haben. Schweißgebadet erreichte ich den Campingplatz. Zum Glück verstanden die Frauen in der Anmeldung zumindest etwas Englisch, so dass ich den Platz buchen konnte. Die Gebäude auf dem Platz stammen noch aus der

Zeit des eisernen Vorhangs. Von außen war der Eindruck erstmal gewöhnungsbedürftig. Innen waren sie aber modern saniert und machten einen sehr gepflegten Eindruck. Nach einer regnerischen Gewitternacht packte ich im Regen ein und weiter ging es. Ein Highlight auf meinem Weg durch Bratislava zurück zur „Dunaj“ war die Garagenprobe einer Volksmusikgruppe. Ich durfte ein wenig zuhören und die Musik genießen. Die Musiker waren sehr freundlich und wollten natürlich wissen, wohin ich mit meinem Rad unterwegs bin, woher ich komme – ein sehr freundliches Gespräch. Nach Bratislava fand ich einen sehr schönen Campingplatz in Ostrov – Ekofarma Ostrov. Bei diesem Platz handelt es sich um einen Öko-Bauernhof (die Übersetzung von Ekofarma).

Ich habe mit einigen Mitarbeitern dort gesprochen. Vor etwa 14 Jahren kauften einige engagierte Naturschützer*innen das Gelände und setzen sich seitdem aktiv für den Umweltschutz ein. Was insbesondere in der Slowakei eine Seltenheit sei. Bei meinem Spaziergang durch das Gelände und den Ort konnte ich sehen, dass dort viele Bauernhoftiere leben. Es werden Workshops angeboten und Kindern und Jugendlichen Naturschutz näher gebracht. Dazu werden oft Zeltlager und andere Aktivitäten angeboten, sehr interessant. Der Zeltplatz enthielt alles, was das Camperherz begehrt. Sitzgelegenheiten mit Tischen, eine kleine Küche, saubere Sanitäranlagen und sehr leckeres frisch gezapftes Bier, auch das leibliche Wohl darf nicht zu kurz kommen. Am nächsten Tag passierte ich dann die Grenze nach Ungarn. Über Dömös wollte ich dann nach Budapest fahren.



In Ungarn konnte ich mich dann von den guten Radwegen verabschieden. Zum Teil hatten die so genannten Radwege nichts mit denen gemein. Oftmals konnte ich nur noch schieben. Die Alternative auf der oft parallel verlaufenden Straße zu fahren, war nicht attraktiv. Ich hatte manchmal das Gefühl, dass ich für die ungarischen Autofahrer unsichtbar war, so wie diese an mir vorbei fuhren. Also dann doch lieber die nicht befestigten Wege nutzen. Meine Ankunft auf den Campingplätzen rief jedes Mal einen Seufzer der Erleichterung in mir hervor. Wieder ein Tag geschafft, ohne von einem Auto angefahren zu werden. Meine letzte Etappe nach Budapest hielt dann doch einige positive Überraschungen bereit. Zwischendurch gab es tatsächlich gut ausgebaut Radfernwege. Welch eine Wohltat – sicheres Fahren auf gut ausgebauten Wegen, leider immer nur für ein paar Kilometer, aber man nimmt, was man bekommt und freut sich.

So kam ich dann am 19:07 Uhr abends auf dem Campingplatz in Budapest an und das Ende meiner Tour war

nach vielen Eindrücken und Begegnungen erreicht. Der Platz überraschte mich äußerst positiv. Nachdem ich durch eine laute und überfüllte Stadtfuhr, fairerweise muss ich sagen, dass innerhalb von Budapest tatsächlich Radwege vorhanden waren, ist der Platz eine grüne Oase inmitten der großen Stadt - eine wahre Erholung als Abschluss der Tour.

Ich schlug mein kleines Zelt neben einem weiteren Ein-Personen-Zelt auf, dies gehörte einem Mann aus Regensburg, der mit seinem Motorrad eine dreimonatige Auszeit nahm und den Balkan bereiste. Mittlerweile ist auch er wieder bei seiner Familie angekommen und zehrt ebenfalls noch von den ganzen Eindrücken. Am nächsten Tag erkundeten wir gemeinsam die Stadt. Auffällig ist, dass rund um das Parlament, einem imposanten Gebäude, die Straßen und auch die Gebäude wie

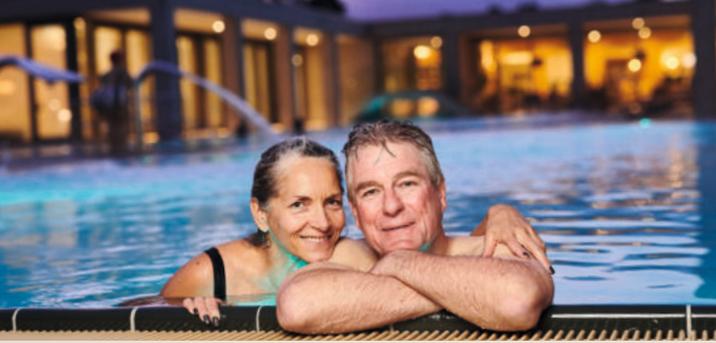
frisch geputzt wirken. Alles erstrahlt in einem reinen Weiß, keinerlei Dreck zu finden. Sobald man allerdings weiter in Umland kommt, sieht es natürlich anders aus. Das Regime lässt grüßen. Ich gebe zu, dass ich nach den ganzen Vorfällen im Vorfeld mir schon überlegte, ob ich überhaupt nach Ungarn fahre und als Touristin ein Land bereise, das unter anderem Homosexualität unter Strafe stellt. Aber während meiner Tour merkte ich, dass die meisten Ungarn gerne ein kritisches Gespräch führten und sich über alle Touristen freuten, die dafür sorgen, dass wenigstens etwas Geld in den Tourismus fließt und so die Arbeitsplätze sichert. So dass ich dann doch froh war, Budapest als Ziel meiner Tour zu belassen zu haben. Es begegneten mir natürlich auch andere Menschen. Einige Ungarn sind sehr Anti-EU eingestellt und stolz darauf, nicht den Euro zu haben. Zum Glück begegneten diese mir recht selten.

Und wie soll es anderes sein, ich gönnte mir in Budapest in einem kleinen Familienrestaurant – es gibt nur 4 Tische - eine Gulaschsuppe nach Familienrezept zubereitet. Das war dann tatsächlich ein guter Abschluss einer sehr abwechslungsreichen Tour. Am nächsten Tag machte ich mich auf, die Heimreise mit dem Zug anzutreten, ich wollte es erst gar nicht glauben, aber man steigt tatsächlich nur zweimal um, sehr komfortabel.

Zur Tour: Der Donauradweg speziell die Etappe in Österreich ist für alle Radfahrer zu empfehlen, das Gelände birgt keine nennenswerten Steigungen, also auch familieneeignet. Wer auf Nummer sicher gehen will, startet im Osten und fährt gen Westen, dann hat man im Zweifelsfall Rückenwind.

Budapest





Entspannung pur

Erleben Sie nach Ihrer Radtour die gesundheitsfördernde Wirkung der Sole und genießen Sie die Leichtigkeit des Badens. Gute Erholung ganzjährig unter freiem Himmel.

www.solebad-werne.de



6 % SOLE –
100 % ENTSPANNUNG

Solebad Werne | Am Hagen 2 | 59368 Werne | info@solebad-werne.de

Eine Familie, zwei Räder und das Abenteuer unseres Lebens

Fast ein Fotobuch geworden ist die Beschreibung einer Radreise des anderthalbjährigen Jungen Unai mit seinen Eltern von seinem Zuhause in Babelin, einem kleinen Dorf an der Ostsee, zu den Großeltern in Pamplona. Wunderbare Bilder illustrieren die Fahrt aus dem deutschen Nordosten entlang von Elbe und Moldau, durch den Böhmerwald, das Salzkammergut, über die Tauern und die Dolomiten, entlang der oberitalienischen Seen, durch das Piemont und die Provence, über die Cevennen und die Pyrenäen bis ins Baskenland. Vier Monate dauerte die Reise in Etappen von 8 bis über 50 km pro Tag, mit mehrtägigen

Pausen, ganz den Bedürfnissen des kleinen Jungen angepasst, der sich in seiner kleinen Lastenradkabine, ausgestattet mit Dinosaurier, Malkreiden, Bausteinen und Jonglierbällen, meist gutgelaunt durch sechs europäische Länder kutschieren ließ.

Dabei waren Etappen wie die Großglockner Hochalpenstrasse mit ihren 27 Kehren und 2000 Höhenmetern auf 30 km Länge zu bewältigen, und das mit einem Lastenrad mit einem Systemgewicht von über 200 kg !!, eine sportliche Sonderleistung!! Am beeindruckendsten aber fand ich die Beschreibung der vielen herzlichen Begegnungen mit hilfsberei-

ten und großzügigen Menschen während der ganzen Reise, von der Mitnahme auf einem Frachtschiff auf der Elbe bis hin zu zahlreichen Einladungen zum Essen, Übernachten und Erzählen.

Eine Reise ohne strikte Planung, ohne Zeitdruck und mit Offenheit für alles Interessante am Wegesrand wird in diesem Buch beschrieben. Das Buch macht Lust, auch einmal auf diese kindergerechte Art zu verreisen. Es muss ja nicht gleich bis Pamplona sein.

Gerd Asselborn

André Schumacher: Eine Familie, zwei Räder und das Abenteuer unseres Lebens, Holiday-Verlag, 192 Seiten, 16,90 €



Corona-Radler und Schlimmere

RADikaler Wimmelroman um Verkehrswendeversuche

In Aachen hatten 38.185 Bürger*innen den Radentscheid für Fahrradfreundlichkeit unterschrieben. Danach beschloss der Rat im November 2019 mit 72 von 76 Stimmen, die RADikalen Ziele umzusetzen. Bernd Müllender, Autor, Journalist und Aachener Alltagsabstrampler, schildert realistisch und vieldimensional erhitzt-ermüdenden Kämpfe und Krämpfe einige Jahre später.

Da inszenieren Autogläubige eine Critical-Automasse als Gegenangriff, da resigniert eine gutwillige Verwaltung vor sich hin, da frusten Hoffnungsgepäckträger... und ein Psychiater verdient an den Neurosen der unterschiedlich Verkehrenden. Alles sehr realistisch. Einige Kommunen in unserem Kreis haben schönklingende Fahrradbeschlüsse gefasst, die meist kleinmütig-kleinkariert in Kleckerteilen wenig Mut machen.

Wer sollte sich solch Alltagselend nochmal auf gut 300 Seiten reinziehen? Alle,

die bornierten Fahrradaktivismus freundlich überwinden wollen, finden sicher am selbstironischen Humor des Autors Freude. Auch die Hassquellen mancher Autoautisten vom Turboliniensbusfahrer bis zum halbsenilen SUVvi werden einfühlsam geschildert. Leider spielt der Autor wenig Heilungshoffnungsbilder ein. Die getrennten Soziotope bleiben miefig in sich geschlossen.

Selbst der längliche Flirt des angeschüchterten Radhelden mit einer Sportwagenfahrerin endet final doch nur mit Sturz im Straßen-Verkehr. Aber das hat feinen Witz. Printenfreund*innen und andere Aachen-Orientierte, inkl. Laschet-Lacher, kommen auf ihre Kosten. Wenn der Autor in drei Jahren eine Fortsetzung schriebe, würde ich mich über etwas weniger Kleinklein sowohl in der Erzählung als auch in der Wirklichkeit freuen. Die zertrümmerten Knochen und Träume des Helden haben eine Wende verdient.

Literatur

Und wenn nicht in Aachen dann in UNtopia?! Mehr und Fortspiel:

<https://radentscheid-aachen.de/>

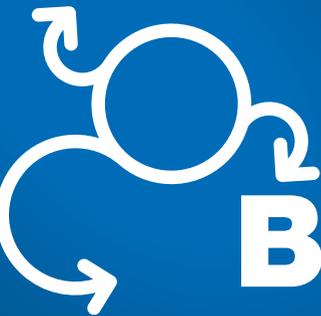
Hermann Strahl

Hermann Strahl, hatte in Unnas Alternativblättchen duz (die Unnaer Zeitung) gegen 1984 in der nach 2 Folgen abgebrochenen Serie UNtopia die Rekulktivierung der A1 besungen, inzwischen hofft er utopistisch, auf dem RS1 noch in diesem Leben nach Dortmund radeln zu können.

Zum Aachener Debakel, das auch viele Ähnlichkeiten mit Unnas Bremsspuren in der Verkehrswende aufweist, gibt es aktuell auch einen informativen taz-Artikel unter dem schönen Titel „Rad ab in Aachen“: <https://taz.de/Verkehrswende-in-Deutschland/!5826192/>



Bernd Müllender, Die Zahl 38.185, Eifeler Literaturverlag, Aachen, 2021, 336 Seiten, ISBN-10: 3-96123-018-8, 15,00 €



fahrtwind 

BEWEGUNGS KÜNSTLER

Sie haben Ihr Ziel. Wir finden den Weg.



www.fahrtwind-online.de

Die kleinen oder auch großen Ärgernisse auf dem Weg melden

Einige kennen ihn vielleicht schon, einige haben ihn bereits genutzt und alle anderen fragen sich jetzt, worüber ich hier schreibe.

Die Rede ist vom Mängelmelder der Kreisstadt Unna. Alle, die mit offenen Augen durch Unna radeln oder auch gehen, treffen irgendwann auf etwas, was den Weg stört oder einen hindert weiter zu kommen. Doch was tun? Die wilde Müllkippe selber entsorgen? Den verdrehten Radwegweiser selber gerade rücken? Wohl kaum! Dafür gibt es jetzt den praktischen Mängelmelder. Wie er funktioniert, werden Sie hier lesen können.

Zuerst: diesen Service kann jeder über die Website oder mit dem Smartphone per App benutzen. Zur Website: Zu finden ist diese über folgende Adresse: <https://mein.unna.de> oder als Suchbegriff „Mängelmelder Unna“ in die Suchmaschine eingeben. Scrollt man auf der Seite nach unten sieht man zuerst eine Karte auf der mit entsprechenden Symbolen die bereits gemeldeten Mängel angezeigt werden. Darunter befinden sich zwei Felder: „Neue Meldung“ und „Meldung suchen“. Hier können aufmerksame Bürger aufgefallene Mängel eingeben. Man wird durch das Programm geleitet und kann so recht einfach Mängel melden oder bereits eingegebene Meldungen suchen. Unter dem Punkt „Häufige Fragen“ weiter oben, werden die Bedeutungen der Statusmeldungen erklärt.

Einfacher ist natürlich die App. In der heutigen Zeit haben die meisten ihr Smartphone dabei und dies verfügt ja auch über eine Kamera. Der Vorteil ist,



MÄNGELMELDER.de
WER | DENKT | WAS



man muss seinen Standort nicht hinterher auf der Karte suchen, da die Position direkt markiert werden kann. Im zweiten Schritt wird dann ein Foto gemacht oder hochgeladen, danach gibt man die Kategorie ein. Folgende stehen zur Auswahl: Grünschnitt, Müll, Straßen- und Wegeschäden, Straßenbeleuchtung und Straßenschilder. Als letztes kann eine Beschreibung eingegeben werden und der entdeckte Mangel wird hochgeladen und wenn alles gut geht, schnell bearbeitet. Jede*r kann sich überzeugen, dass dieser Service von uns Bürgern*innen gut angenommen wird und viele Mängel gemeldet werden.

In diesem Sinne wünsche ich eine gute Zusammenarbeit von aufmerksamen Bürgern und der Kreisstadt Unna sowie den weiteren Zuständigen wie zum Beispiel dem Kreis Unna oder Straßen.NRW.

Tanja Bork



Gehen oder Radeln Sie auf Entdeckungstour im schönen Fröndenberger Land!

Erkunden Sie die wunderschönen Rad- und Wanderwege der Ruhrstadt. Nutzen Sie unsere Mietfahräder direkt im Rathaus und machen eine Einkaufstour über die zahlreichen Bauernhöfe, oder erleben Sie samstags eine Stadtrundfahrt mit dem Bürgerbus. In Fröndenberg und Umgebung gibt es immer was zu entdecken!



www.tourismus-froendenberg.de/aktiv

Die „Fahrradkirche“ St. Josef in Fröndenberg am Ruhrtal-Radweg

Seit letztem Sommer existiert durch eine inhaltliche „Umwidmung“ im katholischen „Pastoralen Raum Unna-Fröndenberg-Holzwickede“ eine „Fahrradkirche“ in Fröndenberg-Westick, direkt am Ruhrtal-Radweg gelegen. Wie kam es dazu?



Schon länger lag dieses architektonisch sehr besondere Gotteshaus, in der keine klassischen Sonntags-Messen mehr stattfanden, ein wenig brach. Man befürchtete eine mögliche Schließung. Anfang 2020 machte sich eine Gruppe aus Ehrenamtlichen und Gemeindemitarbeiter*innen in einem „brainstorming“ daran, innovative Nutzungsideen zu erörtern, um den Standort zu retten: das Konzept der Fahrradkirche wurde geboren.

Nach überörtlichen Sondierungen im zuständigen Erzbistum Paderborn und lokal im oben genannten Pastoralen Raum wurden Gelder bereitgestellt und erste Umbauten am Gotteshaus begonnen. Im Außenbereich entstanden wetterfeste Sitzgelegenheiten für eine Radelpause, eine Elektroinstallation von Ladepunkten für E-Bikes, ein fest verankertes Reparaturmodul mit dem nötigen Werkzeug für kleine Pannen einschließlich Luftpumpe und auch robuste Abstellbügel, um die Räder anzuschließen. Denn die Radler*innen sollen und können die Kirche auch besuchen und sich für eine Pause mit einer Meditation oder einem persönlichen Gebet dort aufhalten. Es ist im wahrsten Sinn des Wortes eine „offene Kirche“: Sie ist in der Regel von morgens 09:00 bis abends gegen 19:00 Uhr (im Winterhalbjahr bis Einbruch der Dunkelheit) durchgehend an allen Tagen geöffnet und lädt so zum Verweilen ein.

Im Kircheninneren wurde ein spezielles und qualitativ hochwertiges Licht- und Audiosystem installiert, mit dem die Besucher*innen an einer Art Touchscreen spirituelle Texte und Lieder zu einer kleinen Andacht selbst auswählen können. Es gibt ein „analoges“ Gäste-



buch und eine Infowand, an der etliche Postkarten und anderes Infomaterial inklusive einem QR-Code die interessierten Besucher*innen ansprechen. Darüber hinaus hat man auch an „menschliche Bedürfnisse“ der Radtouristen gedacht und „himmlisch-irdisch“ die Möglichkeit für einen WC-Besuch eröffnet. Wer schon häufiger auf Radtouren unterwegs war, weiß dies sicherlich sehr zu schätzen.

Wie auf den Fotos zu sehen ist, hat sich das Fahrradkirchen-Team auch im Design auf neue Wege begeben: außen legt sich ein waagerechtes „Regenbogenband“ um die Kirche herum und schon von weitem kündigt ein senkrecht großes Banner am Glockenturm von dem ungewöhnlichen Gotteshaus. Im Inneren fällt das große und eigenwillig geformte Dach ins Auge, das von dem Lichtsystem noch einmal besonders eindrucksvoll in Szene gesetzt wird. So lässt sich gut innehalten und vielleicht dem „lieben Gott“ für eine



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"**

Erwachsene 15,90 €

Donnerstagabend

Schnitzelbuffet und mehr

Erwachsene 13,90 €

Neu - jeden Freitag und Samstag ab 18.00 Uhr

Steinzeitparty

100 g Rindersteak
100 g Schweinesteak
100 g Hähnchenbrust
vom heißen Stein
16,90 € pro Person

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



schöne Radreise, für einen wunderbaren Ausflug danken, bevor es auf dem Ruhrtal-Radweg in die nahegelegene Innenstadt weitergeht, wo noch eine „weltliche“ Kaffeepause eingelegt werden kann. Das Motto des so entstandenen „Gesamtkunstwerks“ ist:

- „Fahrrad geladen“
- „Flasche gefüllt“
- „Seele erfrischt“

Herzliche Einladung an alle Leser*innen dieser Zeitschrift, hier zu einem Besuch vorbeizukommen. Die „offene Fahrradkirche“ und ihr Team freuen sich über eine rege Nutzung des Angebots in der nun startenden Saison!

Frank Sponheuer



Fahrräder müssen nicht verrost

Nein, das müssen sie nicht! Denn die Fahrradwerkstatt „Räder für Flüchtlinge und sozial Bedürftige“, eine Gemeinschaftsinitiative von ADFC, Bündnisgrünen, Caritas – WeltOffen, ist auch unter Corona aktiv. Trotz der widrigen Umstände wurden in den vergangenen beiden Jahren alte Fahrräder wieder flott gemacht: Bremsen, Licht, Gangschaltung, Luft, Reifenmantel werden geprüft und instandgesetzt. Und manch ein Sonderproblem. Und wenn das Putzen nicht vergessen wird, dann strahlt wieder ein Fahrrad beim nächsten Ausgabetermin, und sucht einen neuen Besitzer. Ist die - oder derjenige gefunden, dann wird zudem ein Fahrradpass, nach Möglichkeit mit der Registrierungsnummer des Herstellers, auf ihn ausgestellt. Ein selbstgemachtes Foto dazu ist bei einer Diebstahlanzeige bei der Polizei sehr hilfreich. Eine Broschüre mit den wichtigsten Fahrrad-Verkehrsregeln gibt es in der Muttersprache der Geflüchteten, die den Hauptanteil der neuen Besitzer ausmachen, auch dazu. Dazu ein Fahrradschloss, und für die Jüngeren einen Fahrradhelm, dessen Kauf finanziell durch eine Spende der Bürgerstiftung ermöglicht wird. Aber auch andere sozial Bedürftige, die uns gemeldet werden, erhalten gegen einen geringen Betrag ein Fahrrad. Und wenn etwas am Rad kaputt geht, dann kann man sich zu einer Reparatur anmelden.

Das in dieser Corona-Zeit Flexibilität gefordert war, das wurde von den rund 11 ehrenamtlich Helfenden mitgetragen. Zum Bei-

spiel wurden kleine Arbeitsgruppen von nur drei Personen an unterschiedlichen Tagen gebildet. Auch privat zu Hause wurden Fahrräder fertig gemacht. Bei der Ausgabe der Fahrräder wurden weniger Personen vorgesehen, und damit der zeitliche Abstand an Abholtagen, wann jemand kommen soll, vergrößert. Im Frühjahr, Sommer und Herbst des letzten Jahres wurde alles nach Außen verlegt. Seit Ende November 2021 wird unter der 2G+ Regel gearbeitet. Neben geimpft oder genesen bedarf es eines tagesaktuellen Tests. Auch die potenziellen neuen Besitzer müssen nun diese Regel erfüllen. Stets fanden Anpassungen wegen Corona statt. Dies erschwert die Arbeit erheblich, macht sie aber nicht unmöglich.

Im Team sind aktuell auch drei Geflüchtete, die neben ihrer technischen Bewandnis auch mittels der Sprache bei der Vermittlung und Übergabe helfen. Momentan ist zusätzlich ein Geflüchteter aus Holzwickede bei uns im Team. Er übernimmt, da der bisherige Fahrradschrauber in Holzwickede





Holzwickede und Frönden-berg. Weitere Fahrräder wurden von den Spendern direkt in die Fahrradwerkstatt im SpontUN geliefert.

Diese Menge an Fahrrädern stellte in der Folge nun auch eine Herausforderung an die Unterbringung der Räder dar. Der größte Teil der Fahrräder (ca.

krankheitsbedingt ausfällt, die Fahrradwerkstatt dort, und möchte noch einiges dazu lernen.

Nach der Bundestagswahl im letzten Jahr rief das Team mit einem Artikel im Hellweger Anzeiger zu Fahrradspenden auf, da der Bestand und die großemäßige Auswahl keine zielgerichtete Ver- gabe mehr ermöglichten. Die Resonanz war riesig, und es wurden weit mehr Fahrräder gespendet als erwartet! Bis Mitte Dezember wurden über 100 Fahrräder im Umkreis von Unna abgeholt. Neben Unna selbst gab es Angebote aus den Gemeinden Kamen, Bergkamen,

50) konnte in einem Keller einer Firma untergebracht werden. Die Bremerich Immobilien als Vermieter der Räumlichkeit erklärte sich bereit, dass dort Fahrräder kostenlos zwischengelagert werden dürfen. Die übrigen Räder verteilen sich auf drei weitere Lagerorte.

Einige der neuen Fahrräder konnten bereits – nach ihrer fahrtüchtigen Auf- arbeitung – an neue Besitzer übergeben werden. Und mit unermüdlichem Elan wird die Arbeit fortgesetzt. Wir hoffen, dass bald wieder mehr möglich ist, oder dass wir uns ab dem Frühjahr wieder mit mehr Personen verteilt im Hof bei wärmeren Temperaturen etwas ausbreiten können. Und auch, dass wir alle zusammen endlich den gespendeten Verzehrgutschein, den wir bei der Über- gabe des 500. Fahrrades im Sommer 2020 von den GRÜNEN erhalten haben, einlösen können. Dass sich die ehren- amtliche Arbeit lohnt, dass zeigen immer wieder manch strahlende Augen beim Erhalt eines Fahrrades.

In all den Jahren wurden nicht nur ein- zelne Personen, mittlerweile über 600, sondern oft ganze Familien mit je einem Fahrrad versorgt.

Klaus Caspari



Willkommen FIZe: Ein Heim für den ADFC

Der ADFC im Kreis Unna hat ein neues Aktions- und Treffzentrum: Am 23. April wird das FahrradInfoZentrum FIZe mit einem kleinen Fest für alle Vereinsmitglieder und die Nachbarschaft in Lünen offiziell eröffnet.

Eine eigene Kreisgeschäftsstelle für den ADFC im Kreis Unna war schon lange unser Wunsch. Obwohl ideal gelegen, litt die bisherige Geschäftsstelle am Rathausplatz in Unna chronisch unter Platzmangel. Denn in dem bisher genutzten städtischen Umweltberatungszentrum ist in einem Einraumlokal auch die Verbraucherzentrale NRW untergebracht. Vor allem um das umfangreiche Aktionsmaterial des ADFC problemlos unterzubringen und um für Sitzungen mit größeren Gruppen nicht ständig in Gaststätten ausweichen zu müssen, musste eine Alternative her.

Eigentlich war der Plan, eine zentral im Kreis gelegene Immobilie zu mieten, etwa in Kamen. Doch die Suche blieb erfolglos. Anfang 2021 wurden wir dann auf ein Gebäude in Lünen-Horstmar aufmerksam, das zur Vermietung stand. Eine Fahrschule wurde aufgegeben und das freistehende, in den 1980er Jahren errichtete Gebäude war ungenutzt. Die Raumaufteilung erwies sich als ideal für unsere Zwecke: ein Büro mit Anschlüssen für eine Küchenzeile, ein Flur, ein großer Seminarraum, ein kleines Bad und eine Garage. Besonders die Garage ist ein Glücksfall. Waren unser Fahrradtransportanhänger und unsere Radfahrschulräder bisher in einer angemieteten Garage in Unna-Massen untergebracht, können wir diese und einiges anderes Material nun direkt in unserem neuen Zentrum

abstellen. Die Mietkonditionen relativ zum Zustand des Gebäudes sind in Ordnung; im Mai 2021 wurde der Vertrag unterschrieben. Nicht unerwähnt bleiben soll ein Mietkostenzuschuss des ADFC-Landesverbandes, der uns besonders in den ersten Jahren helfen wird.

Wir begannen im Gebäudeinneren mit umfangreichen Sanierungsarbeiten, die im Herbst weitgehend abgeschlossen waren. Viele Einrichtungsgegenstände konnten wir kostenfrei übernehmen, anderes bekamen wir von und über Vereinsmitglieder. Einiges musste gekauft werden, zuletzt ein langer Anlehnbügel an der Außenwand, um Fahrräder sicher parken zu können.



Die Geschäftsstelle ist nun seit einiger Zeit schon für den Publikumsverkehr und das Vereinsleben geöffnet, auch wenn die Pandemie noch vieles einschränkt. Da „Kreisgeschäftsstelle“ etwas trocken klingt, haben wir unser neues Domizil FiZe getauft. **FiZe** steht für **F**ahrrad**I**nformations**Z**entrum, denn das soll es sein und immer mehr werden, eine Anlaufstelle für alle Fragen rund ums Radfahren. Neben dem ADFC-Kreisverband hat nun auch die Ortsgruppe Lünen hier ihren festen Treffpunkt. Die alte Geschäftsstelle in Unna geht uns nicht verloren. Die Ortsgruppe Unna wird hier weiterhin ihre regelmäßigen Termine anbieten.

Wie geht es weiter? Zukünftig soll noch ein Container neben dem Gebäude aufgestellt werden, um weiteres Material unterbringen zu können. Derzeit stehen die Radfahrerschulräder noch auf

dem Anhänger, was während des Verleihbetriebs sehr unpraktisch ist. Möglichkeiten zur Erweiterung im Umfeld des Gebäudes sind vorhanden, zum Beispiel zur Einrichtung einer Selbsthilfefahrradwerkstatt, doch hängt dies von verschiedenen Faktoren ab, die sich noch nicht seriös prognostizieren lassen.

Andreas Abels

Anschrift:

Preußenstraße 90c
44532 Lünen



Telefon: 02306 9126050

Öffnungszeiten:

Montag: 11:00 - 15:00 Uhr

Dienstag und Donnerstag: 16:00 - 19:00 Uhr

Samstag: 10:00 - 13:00 Uhr



Weniger Parker*innen, mehr Service-Nachfrage, Online-Shop

Radstationen: Mit neuem Schwung aus dem Corona-Tal

Die Corona-Pandemie hat in den Radstationen des Kreises deutliche Defizite hinterlassen: Durch Lockdown, Homeoffice und zeitweise Schließung von Schulen und Universitäten brachen die Pendler- und damit Parkerzahlen ein. Zählten die acht Radstationen und sechs angeschlossenen Radparkhäuser im Jahr 2019 noch weit über 74.000 Parker*innen, so waren es in 2020 noch etwas über 50.000, in 2021 auch nur 71.500. Sehen lässt sich trotzdem die Umweltbilanz: Geht man davon aus, dass die sichere, videoüberwachte und wettergeschützte Infrastruktur dafür sorgt, dass gerade Pendler*innen nicht mit dem Auto zum Bahnhof fahren, dann ersparen die Radpendler*innen, die hier parken, dem Klima jährlich rund 430 Tonnen CO₂ jährlich.¹

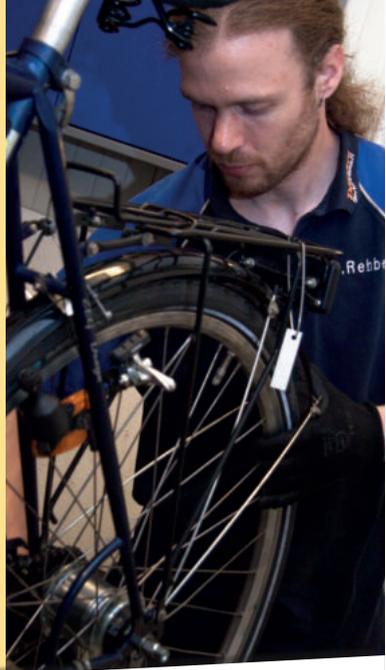
Die andere Seite der Pandemie: Gerade im Jahr 2020 gefragt war der Hol- und Bringdienst, den die Radstationen als Service einrichteten. Weit über 500 Kund*innen nutzten das Angebot. Zudem entdeckten viele Menschen das Rad als tägliches Verkehrsmittel (neu oder wieder): Aufbereitete Gebrauchträder, die die Radstationen auch in einem Online-Shop unter **shop.radstation.ruhr** anbieten waren gefragt. Und die Zahl der Kund*innen, die den schnellen Reparatur- und Wartungsservice der Stationen nutzen, stieg: Um über 62 Prozent im Jahr 2020, im Jahr 2021 nochmal um 18,6 Prozent auf 23.774.

Die Radstationen bauen in diesem Jahr ihren Service aus: Am Bahnhof Selm-Beifang eröffnet neben dem neuen Backbistro die neunte





Besuchen Sie auch unseren Online-Shop



Top Angebote unter shop.radstation.ruhr



3 Dinger Silber 7 Gang Ketterschaltung
50,00 €*

Contura Grau 21-Gang Ketterschaltung
1.500,00 €*

Corwey grau, gelb 12-Gang SHAM "Zür" Mix
2.900,00 €*

Cycle Wolf Blau-Grün 21 Gang Ketterschaltung
85,00 €*

Full-Service für Ihr Rad

- auch online und per Smartphone -

Meine **Radstation**



Bönen Bahnhof* • Kamen Bahnhof* • Lünen Hauptbahnhof* • Lünen Markt
Schwerte Hauptbahnhof* • Selm Beifang Bahnhof *
Unna Bahnhof* • Unna Lindenbrauerei Parkhaus* • Werne Bahnhof*

* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung

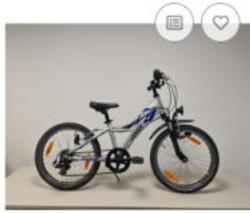


WLAN HelisPOT



Gepäckservice

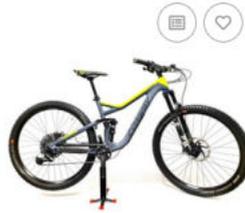
Radstationen



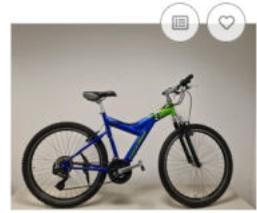
2 Dancer Silber 7 Gang Kettenschaltung
50,00 €*



Contura Grau 22-Gang Kettenschaltung
1.500,00 €*



Conway grau, gelb 12-Gang SRAM "X01" Mix
2.900,00 €*



Cycle Wolf Blau-Grün 21 Gang Kettenschaltung
85,00 €*

Radstation des Kreises Unna. Der Kreis hat damit weiterhin das dichteste Netz von Radstationen bundesweit. Stolz präsentieren die Radstationen auch die neue E-Bikeflotte. 80 Pedelecs mit antriebsstarkem Bosch-Motor und 625 Wh-Akku stehen bereit. Der Mietpreis von 1,50 Euro/Stunde ist konkurrenzlos günstig.

Wer die roten Flitzer Probe fahren will: Die Radstationen präsentieren ihr Komplettangebot auf den Drahteselmärkten in Lünen (30. April), in Unna (7. Mai) und in Schwerte (8. Mai) sowie natürlich in allen Radstationen des Kreises. Öffnungszeiten und Ansprech-

partner*innen finden Interessent*innen unter

www.die-radstationen.de

Zusatzangebot: Radparken und Mieträder können jetzt auch per fahrtwind-App gebucht werden. Wer sich als „friendly User“ am Test des digitalen Angebotes und damit an der Weiterentwicklung der APP beteiligen will, meldet sich bitte per Mail bei **guenther.klumpp@mobilitat.de**

Günther Klumpp

¹ <https://t1p.de/4kdi>
(www.umweltbundesamt.de)



Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Preußenstraße 90c
44536 Lünen



Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Günther Klumpp,
Werner Wülfing V.i.S.d.P.

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

Layout, Satz: Andreas Abels

Lektorat: Günther Klumpp

Anzeigen: Kernredaktion

Internet: www.adfc-fahrrad.de

Auflage: 6000

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:

Gerd Asselborn, Tanja Bork, Marc Frieling,
Jürgen Heidenreich, Hans-Martin Müller,
Helmut Papenberg, Ingo Rous, Frank Sponheuer,
Hermann Strahl, Ludger Vortmann

Bildnachweis:

Titelbild: © www.ortlieb.com | pd-f
S. 3: © links: Roland Werk GmbH/Garrel | pd-f
S. 4: © Skeeze (Pixabay)
S. 5: © Monkey Business Images | Fotolia
S. 7: © www.brose-ebike.com | triobike | pd-f
S. 13: © ADFC / Gerhard Westrich
S. 15: © Volksentscheid Fahrrad/Norbert Michalke
S. 16: © Katrin Storsberg (Kidical Mass Flensburg)
S. 32: © Ludger Vortmann (ADFC NRW)
S. 44: © Holiday-Verlag
S. 45: © Eifeler Literaturverlag
S. 46: © wer denkt was GmbH
S. 64, S. 65 rechts: © www.pd-f.de / Christian Mang
S. 65 links: © www.r-m.de | pd-f
S. 66: © www.puky.de | pd-f

Ein Klick direkt zur Beitrittserklärung



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 einsenden 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.

Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Wir Fahrradfreunde empfinden Hochgenuss an der Schnelligkeit und Leichtigkeit des zweirädrigen Fahrzeugs. Aber das Rad hat auch bewundernswerte Steher-Qualitäten. Oft sieht man sie am Straßenrand an Laterne festgekettet als schicke Werbevelos oder als blühende Blumen-Drahtesel in Vorgärten dauerparkend. Vor der schrillbunten Bar Wilde Mathilde in Ost-Berlin erfüllten verrückt blinkende Stehzeuge die Funktion eines Stra-

ßenraumteilers, der den Verkehrsraum von der Außengastronomie trennte und in mir gleichzeitig Vorfreude auf die nächste Unnaer BikeNight am 27. Mai aufkeimen ließ.

Und nun zur Ritzel-Rätsel-Frage:

In welchem Ausschnitt ist kein Fehler versteckt?



Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna
FahrradInfoZentrum
Preußenstr. 90c
44532 Lünen

Oder schickt eine E-Mail an

ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen
verlosen wir den Roman „Die Zahl 38.185“
von Bernd Müllender
(siehe Seiten 45/46).

Euer

Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt B war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Klaus Sobbe aus Selm. Herzlichen Glückwunsch!

Schnell oder schneller Vergleich zwischen Pedelec und S-Pedelec

Im Januar 2016 entschloss ich mich, mir ein Elektrofahrrad zuzulegen. Ich fuhr Probe mit einem normalen Pedelec, bei dem der Motor seine Unterstützung bei 25 km/h einstellt. Dann probierte ich ein schnelles Pedelec = S-Pedelec aus. Der Motor schob mich problemlos bis 35 oder 40 km/h und schaltete erst bei 45 km/h ab. Damit zählt es nicht zu den Fahrrädern, sondern zu den Leichtkrafträdern, braucht ein Versicherungskennzeichen und ist nicht für offizielle Radwege zugelassen.

Es war schon faszinierend, wie zügig ich mit dem S-Pedelec vorankam. Ich fuhr in den nächsten Jahren fast jede Woche einmal von Unna nach Hohenlimburg. Es geht auf der 30 km Strecke ständig bergauf und bergab und ich brauchte dafür etwa eine Stunde Fahrzeit. Unter günstigen Bedingungen schaffte ich das auch mal in 53 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,2 km/h. Mit dem Zug brauchte ich von Haustür zu Haustür etwa 1:15 Stunde. Mit

dem PKW ist die Strecke etwa 3 km länger als mit dem Rad und hat zahlreiche Ampeln. So braucht man bei freier Strecke über die Autobahn etwa 30 Minuten, bei Stau auch gern mal 40 Minuten oder mehr. Das S-Pedelec war für mich also eine echte Alternative zu Auto und Zug.

Dieses schnelle E-Bike hat seine Stärken vor allem auf ebenen Strecken mit wenig Ampeln und Kreuzungen. Einmal habe ich auf einer Länge von 12 km einen Durchschnitt von 40 km/h ge-





heit. Heute habe ich ein 25er E-Bike mit dickeren Reifen und einem tiefen Durchstieg, was auch mehr Verkehrssicherheit mit sich bringt.

Radschnellwege wären günstigsten Strecken für S-Pedelec. Eine Strecke von 30 km braucht dem schnellen E-Bike etwa 50 Minuten mit einem normalen Pedelec Minuten. Mal abgesehen davon, man darf auf Radschnellwegen (noch)

nicht mit dem S-Pedelec fahren darf, ist der Zeitgewinn auf einer 30-km-Strecke auch nicht so gravierend. Ich jedenfalls habe mich für das langsamere Pedelec entschieden und bin sehr zufrieden damit.

Helmut Papenberg

schafft, fand das aber schon recht anstrengend. In gut 5,5 Jahren fuhr ich bis Oktober 2021 mit dem S-Pedelec 32.000 km, dabei auch häufig und in letzter Zeit immer mehr auf Wegen, die nur für Fahrräder zugelassen waren. Trotz des Nummernschildes hat das nie jemand moniert, aber ich fühlte mich doch nicht ganz wohl dabei. Bei einem Unfall – auch wenn ich ihn nicht verschuldet hätte – hätte ich vermutlich eine Mitschuld bekommen, weil ich diese Wege nicht benutzen durfte.

Im Oktober 2021 stieg ich dann also auf ein normales Pedelec um und verkaufte das alte. Für die Strecke nach Hohenlimburg brauche ich nun 1:15 Stunde und komme auf einen Durchschnitt von 26 km/h. Bergauf schiebt das normale Pedelec genauso stark wie das S-Pedelec, weil man die 25 km/h kaum überschreitet. Bergab kann man mit jedem Rad – auch solchen ohne Motor – je nach Gefälle auf 50 oder sogar 60 km/h kommen. Das S-Pedelec spielt seine Schnelligkeit also vor allem in der Ebene aus. Den Zeitgewinn von 15 Minuten auf einer Strecke von 30 km empfinde ich aber nicht als einen so gravierenden Vorteil. Die geringere Geschwindigkeit bringt auch mehr Sicher-



sparkasse-unnakamen.de

Erledigen Sie Ihre Finanzgeschäfte im eigenen Wohnzimmer. Ganz bequem mit dem übersichtlichen Onlinebanking der Sparkasse.



 Sparkasse UnnaKamen



MONTAG - FREITAG:
9.30 - 18.30 UHR

SAMSTAG:
9.30 - 14.00 UHR

MEGABIKE



**IHR
FAHRRADSPEZIALIST
IN UNNA-MASSEN**



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



**E-BIKE TESTCENTER
FAHRRAD LEASING**



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

„Hardware“ fürs Radfahren mit Kindern

Die gute Botschaft zuerst: Radfahren ist möglich und macht Freude mit Kindern jeden Alters. Nach Untersuchungen der Sporthochschule Köln können sogar Schwangere ohne Einschränkungen auf dem Rad unterwegs sein.

Je nach Alter der Kinder bieten sich unterschiedliche Möglichkeiten gemeinsamen Radelns an:

Für die ganz Kleinen sind Anhänger die richtige Wahl. Möglichst gefedert und mit Babyschale oder Hängematte ausgerüstet erlauben sie den sicheren Transport von Babys und berücksichtigen dabei deren noch nicht ausgebildete Haltemuskulatur. Mit der Wahl eines Modells mit Schiebevorrichtung und drittem Rad kann man den Radanhänger als sogar Kinderwagen benutzen, spart damit Geld und Platz. Über ein zu-

sätzliches, leicht zu montierendes und preisgünstiges Kupplungsteil ist der Fahrradanhänger sowohl an Papas als auch an Mamas Rad nutzbar.

Kann ein Kind selbständig sitzen kommt neben dem Kinderanhänger auch ein Kindersitz in Frage. Bis zu einem Gewicht von sieben Kilo dürfen Kinder vor dem Fahrer Platz nehmen, bei höherem Gewicht (bis 12 kg) müssen sie hinten sitzen. Gurtsysteme sorgen für sichere Fahrt.

Lastenräder mit einer Ausrüstung zur Mitnahme von Kindern verschiedenen Alters sind eine weitere attraktive Möglichkeit des Radelns mit dem Nachwuchs: Verschiedenste Modelle mit zwei oder drei Rädern, auf denen auch mehrere Kinder vorne oder hinten sitzen, elektrifiziert, um das zusätzliche Gewicht leicht bewegen zu können, zu-



dem geeignet, den Familieneinkauf zu bewältigen stehen bereit. Diese Möglichkeit findet zunehmend Zuspruch und wird von den Grünen auch politisch unterstützt. So stehen im in Unna und Lünen bald Zuschüsse bis zu 800 € für die Anschaffung eines solchen Rades bereit. Diese Förderung erscheint bei Preisen von über 5000 € für elektrifizierte Modelle auch nötig. Kann man durch den Kauf eines Lastenrades allerdings ein Auto einsparen, dann ergeben sich erhebliche Kostenvorteile.

Ab einem Alter von zwei Jahren können Eltern damit beginnen, ihre Kinder an eigenständiges Fahren heranzuführen, zunächst mit einem Laufrad, das das Gleichgewichtsgefühl trainiert und später den Umstieg auf ein „richtiges“ Fahrrad gut vorbereitet.

Im Alter zwischen 4 und 5 Jahren können Kinder lernen, auf einem eigenen Fahrrad zu radeln. Dabei ist darauf zu achten, dass die Größe stimmt. Denn nur auf einem passenden Rad macht das Fahren Freude. Grundsätzlich sind Kinderräder in engen Grenzen auf die

individuellen Maße anpassbar. Circa alle zwei Jahre ist allerdings der Umstieg auf ein größeres Rad notwendig, von zunächst 18 Zoll für eine Körpergröße ab 105 cm, über 20 Zoll (Körpergröße ab 125 cm) auf 24 Zoll (Körpergröße ab 135 cm); die Kinder sollen mit beiden Füßen sicher den Boden erreichen können und beim Treten die Beine nahezu durchstrecken können. Der Kauf eines qualitativ guten Rades garantiert eine leichte Bedienbarkeit und die Möglichkeit, es an Geschwister weiterzugeben (oder es später zu einem guten Preis wieder zu verkaufen).

Eine Zwischenlösung für Ausflüge mit Kindern, die schon selbständig auf einem Rad sitzen können, aber noch nicht genug Kraft für längere Strecken haben, sind Trailerbikes und Tandemkupplungen. Sie stellen eine feste Verbindung des Kinderrades zum Rad eines vorausfahrenden Erwachsenen dar.





Eine Untersuchung des ADAC zur Sicherheit der verschiedenen Möglichkeiten ergab insgesamt ein positives Votum. Dringend angeraten wurde die Ausrüstung der Kinder mit einem Helm, sobald sie dem Babyalter entwachsen sind.

Hingewiesen werden soll noch auf die Möglichkeit, verschiedene Kindertransportmittel beim ADFC im Kreis Unna auszuprobieren

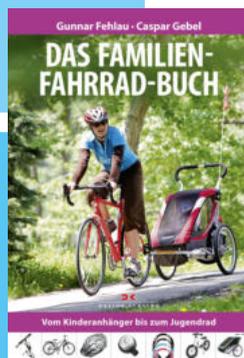
<https://adfc-kreis-unna.de/ausleihe/>

Gerd Asselborn

Weiterführende Links und Literatur:

- <https://www.radfahren-mit-baby.de/babys-im-fahrradanhaenger/>
- <https://t1p.de/wwf95> (www.adfc.de/.../ADFC-Flyer_Kinder_an_Bord.pdf)
- <https://www.adfc.de/artikel/kindertransport-mit-trailerbikes>
- <https://t1p.de/yrtf> (<https://www.adac.de/.../kinder-fahrradfahren-strassenverkehr/>)
- <https://t1p.de/lbbe> (<https://www.adfc.de/.../kindertransport>)
- <https://t1p.de/xfce> (https://www.adfc.de/.../Flyer_Kinderrad.pdf)
- <http://www.followme-cycling.de/followme-funktionsweise.html>

G.Fehlau/C.Gebel: „Das Familien-Fahrrad-Buch - vom Kinderanhänger zum Jugendrad“, ISBN-103768853187, 2011, 120 Seiten, Verlag: Delius und Klasing



Ihr seid gefragt – Erfahrungen mit Radcomputern

Die meisten Radfahrer*innen, zumindest die, die noch ohne „E“ fahren, haben sie, die kleinen „Dinger“ am Lenker. Zu sehen, wie viele Kilometer habe ich heute geschafft, welche Maximalgeschwindigkeit habe ich erreicht und wie sieht es übers Jahr gesehen aus? Was dein Radcomputer dir anzeigt, liegt am Modell, am Preis und auf was die/der Einzelne Wert legt. So weit so gut.

Ich meinerseits ärgere mich sehr oft über diese kleinen Dinger. An meinem Rad befanden sich schon einige Modelle, aber DAS Modell, was mich rundum zufrieden gestellt hat, habe ich noch nicht gefunden. Erwähnen möchte ich noch, dass ich bis auf wenige Ausnahmen immer Markenprodukte ausprobiert habe. Auf die wenigen Ausnahmen der preisgünstigeren will ich nicht eingehen, da diese keine Erwähnung wert sind.

Was erwarte ich von einem Radcomputer?

Es gibt ja grob betrachtet zwei Arten von Radcomputern: mit oder ohne Kabel. Die mit Kabel haben den Vorteil, dass die Übertragung der Daten recht stabil verläuft und Batterien nur im Computer am Lenker ausgetauscht werden müssen. Leider kommt es bei diesen Modellen oft zu Kabelbrüchen direkt am Lenkercomputer, da die recht dünnen Kabel da schnell abknicken und auch Bewegungen ausgesetzt sind. Zu reparieren ist das natürlich nicht.

Also gut, dann doch kabellose Datenübertragung per Funk oder Bluetooth. Mein erstes Modell hat nach nur einem Jahr einfach seinen Geist aufgegeben und war ein Fall für den Elektromüll.

Der zweite scheint zwar länger zu halten, zeigt zwischendurch aber sehr kreative Daten an. Ich fahre viel Rad und trete auch schon mal gerne in die Pedale aber bei einem leicht ansteigenden Gelände 89 km/h hinzubekommen, scheint mir doch ein wenig zu ambitioniert und das ohne „E“! Zudem kann ich als regelmäßige Radlerin mehrfach im Jahr die Batterien austauschen. Ach erwähnt sei noch, dass sobald sich der Sender um ein paar Millimeter verschiebt, keine Daten übertragen werden, also fange ich an die gewünschte Position des Senders zu suchen, in der er sich bereit erklärt, für mich zu arbeiten, manchmal eine Geduldssprobe.

Jetzt seid ihr gefragt, teilt mir eure Erfahrungen mit. Positives wie auch negatives, auch gerne unterhaltsame Schmankekerl. Vielleicht finde ich und eventuell auch andere Leser*innen endlich DEN Radcomputer, der uns alle rundum zufrieden stellt.

Also schreibt, entweder ein Email an tanja.bork@adfc-kreis-unna.de oder über unsere Facebook-Seite: facebook.com/adfcunna/



Testen Sie die Zukunft. Bei uns schon heute!



NEU!

- +** *E-Bikes kostenlos testen.*
- +** *Kompetente Beratung.*
- +** *Neue Ausstellungsfläche.*

Zweirad Höni
E-Bike Center

