

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2024



Kindertransport mit dem Rad

Kanalradeln in Frankreich

Erlass gegen Poller



Kostenloser Glasfaserhausanschluss für Ihr Zuhause!

Glasfaser-Vorteile:

- Glasfaser bis ins Haus
- Maximale Geschwindigkeit
- Wertsteigerung Ihrer Immobilie
- Zukunftssichere Technologie:
zuverlässig und hochleistungsfähig



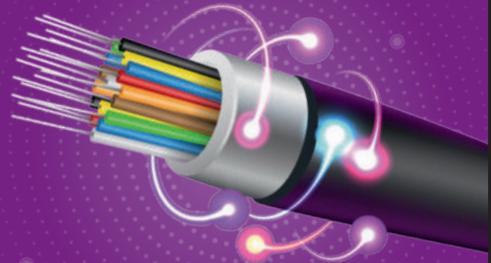
Schöpfen Sie mit unseren glaspower-Produkten die Möglichkeiten eines Glasfaserhausanschlusses voll aus:

- » Lichtschnelles Internet
- » Telefon mit bester Sprachqualität
- » HDTV mit waipu.tv



Stadtwerke
Unna

Unsere Energie.



Jetzt informieren
und direkt online
bestellen:



www.unna-glasfaser.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 **Mastodon**.



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0157 38211610

Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 258847

Kreisgeschäftsstelle (FIZe):

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

info@adfc-kreis-unna.de



Öffnungszeiten:

Mo.: 11:00-15:00 Uhr

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

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

Die Kinder im Blick

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde, sind unsere Kinder sicher, wenn Sie mit dem Fahrrad von A nach B transportiert werden? Diese Frage stellen sich wohl alle Eltern und begeben sich auf die Suche nach Antworten. Unsere Autor*innen, alle selbst Eltern, haben zum Thema recherchiert und beleuchten verschiedene Aspekte in dieser Ausgabe schwerpunktmäßig (S. 5 ff.).

Egal ob man mit dem Lastenrad oder dem Fahrradanhänger unterwegs ist, Poller und besonders sogenannte Umlaufsperrern sind ärgerliche Behinderungen auf Radwegen und zudem für alle Radfahrenden noch gefährlich. Das ist schon lange bekannt, aber in Deutschland muss alles erst „von oben“ verordnet werden, damit eine Erkenntnis auch umgesetzt wird. Das ist zumindest in NRW nun der Fall – ein entsprechender Erlass wurde veröffentlicht. Verschiedene Kommunen im Kreis haben bereits reagiert (S. 16 ff.).

Das Thema Sicherheit wird in diesem Heft nicht nur im Bereich Kindertransport und Poller adressiert, sondern auch zu den Themen Fahrtraining mit Pedelecs (S. 20), Codierungen (S. 21) und Fahrrad-Rückspiegel (S. 44) finden Sie Informationen.

Nicht fehlen dürfen natürlich Berichte von schönen Mehrtagestouren, die unsere Autor*innen in der letzten Zeit gefahren sind. Diesmal führen die Routen entlang von fünf bayerischen Flüssen mit integrierter Bierverkostung (S. 32 ff.) sowie entlang der pittoresken Kanäle Frankreichs (S. 37 ff.). Literaturtipps rund ums Fahrrad runden das Heft wie immer ab (S. 51 ff.).

Viel Spaß beim Lesen und eine entspannte und sichere Fahrt, wo immer Sie in die Pedalen treten.

Andreas Abels



Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	48
FahRad & Kindertransport	
Kindertransport mit dem Fahrrad	5
Lastenrad zum Kindertransport	9
Der Fall „Baboe“ – unsichere Lastenräder?	13
FahRad-Politik	
Ministererlass gegen Poller und Umlaufsperrern	16
FahRad vor Ort	
Fahrsicherheitstraining mit Pedelecs in Schwerte	20
Codierungen beim ADFC Unna	21
Mobilitätskonzepte im Kreis Unna	22
Europäische Mobilitätswoche 2024	24
Vortragsreihe: Lust auf Radreisen	26
FahRad-Tour	
Radtour zu UKBS-Wohnprojekten	28
Fünf Flüsse-Radweg für Einsteiger und Biergenießer	32
Kanalradeln in Frankreich	37
FahRad-Zubehör	
Rückspiegel fürs Fahrrad	44
FahRad & Internet	
Touren- und Termine-Portal	47
FahRad-Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	50
FahRad-Literatur	
„Zwei Reifen, eine Welt“ von Jody Rosen	51
„Iron Woman“ von Rebecca Maria Salentin	52
Buchrezension Asselborn	55

Kindertransport mit dem Fahrrad?

ABER SICHER!



Den Nachwuchs mit dem Fahrrad mitzunehmen – für viele Eltern ist das eine einfache und schnelle Alltagslösung. Das gute Gewissen, die Kleinen ökologisch und ressourcenschonend zum Kindergarten und Co. zu bringen, wurde jedoch durch den Babboe-Rückruf vom Frühjahr (siehe Seite 13) in Frage gestellt. **FahrRad** gibt einen Überblick über den aktuellen Diskussionsstand, erläutert Vor- und Nachteile unterschiedlicher Transportmöglichkeiten und gibt Tipps zum Kauf und Fahrverhalten.

Der Gesetzgeber macht derzeit wenige Vorgaben für den Kindertransport mit dem Fahrrad. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) besagt lediglich, dass Kinder im Alter bis zu sieben Jahren von Personen ab 16 Jahren auf einem Fahr-

rad transportiert werden dürfen. Konkrete Aussagen gibt es nur für den Kindersitz: Die Füße der Kinder dürfen nicht in die Speichen geraten. Ansonsten ist die Gesetzeslage vage. Deshalb fordert die Unfallforschung der Versicherer (UDV) Klarstellungen und Vorgaben für den sicheren Kindertransport durch den Gesetzgeber.¹

Fahrrad-Kindersitze – beliebt und günstig

Die Hälfte aller Kinder wird im Kindersitz transportiert.² Er ist in der Anschaffung preiswert und benötigt wenig Platz. Sie sind erst für Kinder ab etwa neun Monaten geeignet, da sie ihren Kopf selbstständig halten müssen. Besondere Vorsicht ist beim Einsetzen und Herausnehmen des Kindes geboten. Der sichere Stand des Fahrrads

1 <https://tinyurl.com/4pc67ncm>

2 <https://tinyurl.com/y9s6f75b>



kann durch die Verwendung eines „Zweibein“-Ständers erhöht werden. Für die Nutzung eines Kindersitzes gibt es eine Gewichtsgrenze von 22 Kilogramm. Insgesamt wird der Schwerpunkt des Fahrrads durch einen Kindersitz samt Kind erhöht, was zu einem Kontrollverlust in kritischen Fahrsituationen führen kann.

Fahrradanhänger – wetterfest und sicher

Kinderanhänger sind deutlich günstiger als ein Lastenrad und bieten viel Platz für Spielsachen und Gepäck. Sie bieten einen hohen Witterungsschutz und benötigen bei vielen faltbaren Modellen wenig Platz. Mit einer zweiten Kupplung sind sie flexibel von jedem (Groß-) Eltern teil nutzbar. Für mehr Si-

cherheit sollte man auf eine stabile Bauweise mit einem Überrollschutz achten. Viele dieser Anhänger haben eine Vorrichtung für die Anbringung einer Babyschale. Der Schwerpunkt ist relativ tief und die Sichtbarkeit im Straßenverkehr ist hinter Fahrzeugen oft schlecht. Der Hänger sollte daher mit einer Fahne, die nachts beleuchtet werden sollte, und einem selbstleuchtenden Rücklicht nachgerüstet werden. Ein weiterer Vorteil: Anhänger können oftmals zum Buggy oder Jogger umgebaut werden. Eine gute Federung dämpft Stöße ab. Die Reifen sollten aus Federungsgründen nicht prall bis zum Maximum aufgepumpt werden. Der UDV fordert vom Gesetzgeber, eine Auflaufbremse vorzuschreiben.

Lastenräder – kraftvoll und kommunikativ

Lastenräder bieten oft genügend Platz, um neben zwei Kindern auch Einkäufe zu transportieren. Jedes fünfte Kind wird mittlerweile mit einem Cargo-





Backpacker – Lastenrad mit zwei Kindersitzen

bike transportiert. Sie bieten den Kindern freie Sicht und eine direkte Kommunikation mit den Eltern. Abdeckungen schützen vor Nässe und Kälte. Hohe Beschaffungskosten und großer Raumbedarf für die Abstellmöglichkeit sind oft gehörte Argumente gegen diese Kinder-Kutschen. Allerdings gibt es Fördermöglichkeiten. So fördert unter anderem die Stadt Unna die Anschaffung von Lastenrädern und Anhängern mit maximal 800 Euro.³ Große Unterschiede gibt es bei den Transportboxen. Ungepolsterte Kisten mit scharfen Kanten sollten für den Kindertransport vermieden werden. Holzkisten können im Schadensfall splintern. Mittlerweile gibt es Räder mit

eingebauten Knautschzonen, Kopfstützen und Seitenaufprallschutz.⁴

Durch die Bauform bedingt, gibt es große Unterschiede im Fahrverhalten. Dreirädrige Velolaster haben die Transportbox zwischen den Vorderrädern und neigen zum Umkippen beim Kurvenfahren. Das Kurvenverhalten ist eher behäbig. Schräge oder schlaglochhaltige Oberflächen sind schwer fahrbar. Eine Neigetechnik mittels einer Achsschenkel-Lenkung verbessert das Kurvenverhalten und verhindert ein Umkippen. Einspurige „Long John“s haben eine Ladefläche zwischen Lenker und Vorderrad. Sie haben ein besseres Fahrverhalten, können aber zur Seite kippen. Als dritte Bauform seien hier noch die „Long Tail“s, auch „Backpacker“ genannt, erwähnt. Sie sind einspurig und haben hinter dem Fahrer eine Sitzbank für zwei Kinder. Durch diese Bauform sind sie kürzer als die „Long John“s, jedoch ist der Schwerpunkt etwas höher.

Eine Übersicht über die Fülle von Velotransportern liefert die Website von Cargobike.guide.⁵

Sicherheitstipps für Eltern

Alle Transportmöglichkeiten sollten vor einem Kauf auf Herz und Nieren getestet werden. Einige wenige Radhändler bieten Möglichkeiten für ausgiebige Testfahrten. Viele sind bei Lastenrädern allerdings zu zurückhaltend. Hier bietet der ADFC Kreisverband Unna kostenlose Ausleihmöglichkeiten über die ADFC-Ausleihplattform ULF & mehr an.⁶ Leider mussten wir einzelne Babboe-Räder wegen der unklaren Rechtslage derzeit aus dem Verleih nehmen.

3 <https://tinyurl.com/4y5bnxf5>

4 <https://tinyurl.com/rf5nt89v>

5 <https://cargobike.guide/>

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

Bei Probefahrten sollten Interessierte zunächst ohne Kinder – als Ersatz könnte eine Wasserkiste dienen – das Lenkverhalten auch mit einer Hand, das Bremsverhalten auf unterschiedlichen Untergründen und das Losfahren aus dem Stand üben. Auch das Einüben der Schiebehilfe am Berg sollte bekannt sein. Beim Kindertransport sollten die Eltern die Kinder immer straff mit einem Fünf-Punkt-Gurt anschnallen. Auch die Nutzung eines passenden Kinderhelms sollte Standard sein.

Vorausschauendes Fahren ist beim Transport der Liebsten besonders wichtig. Man sollte sich fragend auf dem Rad bewegen: Welche Radinfrastruktur ist besonders verkehrsarm und familienfreundlich? Wo werde ich von parkenden KFZ verdeckt? Durch welche Kurven muss ich besonders auf-

merksam fahren? An welchen Drängelgittern komme ich mit breiten Cargo-bikes noch gut vorbei? An welchen Kreuzungen habe ich bei einem Long John genügend Einsicht, ohne schon mit dem Vorderrad auf der Straße zu stehen?

Für welche Variante man sich zum Transport seiner Kinder letztlich entscheidet, hängt nicht nur von den individuellen Bedürfnissen ab. Auch die Verkehrslage vor Ort spielt eine entscheidende Rolle, um die eigenen Kinder sicher und komfortabel mit dem Fahrrad mitnehmen zu können. Hierfür braucht man den ADFC. Alle Ortsgruppen beraten gerne zum Thema. Ansprechpartner*innen und Termine finden Sie unter <https://kreis-unna.adfc.de/adfc-kreis-unna>.

Werner Wülfing

Lünen

**Ausflugstipp
in luftiger Höhe
LÜNTEC-Ufo**

**Einzigartiger
Panoramablick
über Lünen und
Umgebung in
37 Metern.**

**Öffnungszeiten
und Preise:**



Lastenrad zum Kindertransport

Ein aktuell heiß diskutiertes Thema



Gerade zurzeit entbrannt oftmals eine hitzige Diskussion zum Thema Kindertransport mit dem Lastenrad. Die einen sind stolze Besitzer eines solchen Rades und fahren täglich mit ihren Kindern von A nach B. Die anderen schauen skeptisch oder gar mit Unverständnis auf entsprechende Räder und Besitzer*innen.

Doch was steht dahinter? Welche Gründe gibt es, sich für ein Lastenrad als Kindertransportmittel zu entscheiden?

Da wäre einmal Monika mit ihrer Familie. Der ältere Sohn wurde bereits als Baby im Fahrradanhänger gefahren. Als

das zweite Kind da war, liehen Monika und ihr Mann sich während eines Urlaubs in Holland ein Lastenrad aus und waren so überzeugt, dass sie in Unna das Angebot des ADFC nutzen und sich ein Lastenrad für mehrere Tage liehen, um die Alltagstauglichkeit in der Heimatstadt zu testen. Für beide stand fest, dass es ein einspuriges Lastenrad werden sollte, da es sich fast wie ein „normales“ Rad fährt. Die beiden entschieden sich für ein Rad der Marke Carqon. Die Gangschaltung ist stufenlos, was gerade das Fahren mit Last erleichtert. Überzeugt waren Monika und ihr Mann auch von der Tür in der Trans-

portwanne, so dass die Kinder bequem ein- und aussteigen können.

Der für einige doch hohe Anschaffungspreis lohnt sich nur, wenn das Rad oft gefahren wird. Die beiden nutzen das Rad fast täglich, um die Kinder zu den Freunden oder deren Hobbies zu bringen. Auch Beutezüge in die Bücherei mit den Kindern bieten sich mit einem Lastenrad an, da die geliehenen Bücher direkt verstaut werden können. Monika berichtete mir auch, dass sie gerne Ausflüge in die Umgebung mit dem Lastenrad unternehmen. Damit zum Freibad zu fahren, hat den Vorteil, dass alle Sachen bequem mitgenommen werden können und kein Stress mit knappen Parkplätzen aufkommt. Hinzukommt, dass die Distanzen in Unna überschaubar sind und durch die elektrische Unterstützung werden auch die Anstiege mit Last nicht zu einer unmöglichen Herausforderung. Die beiden Söhne sind absolute Lastenradfans. Das Fahren in der Transportwanne macht ihnen Spaß und es kommt nie Langeweile auf. Die FahrerIn, der Fahrer sitzt nah bei den Kindern und ein unmittelbarer Austausch ist möglich. Sitzen die Kinder vorne im Lastenrad, hat die FahrerIn, der Fahrer Kinder und Straße gleichzeitig im Auge. Ein Umdrehen oder Anhalten, um nach den Kindern zu schauen, entfällt. Das Navigieren durch die Kinder zum anvisierten Spielplatz ist aus der vorderen Transportwanne besser möglich als aus dem Anhänger, der hinter dem Rad hergezogen wird, nicht mehr die Eltern sitzen in der vordersten Position, sondern die Kinder. Monika merkte an, dass beim Fahren im Auto und im Fahrradanhän-

ger die Distanz größer ist und die Kinder eine andere Perspektive auf die Strecke haben. Die Anschaffung des Rades stellt für die Familie eine sinnvolle Erweiterung der Mobilität dar und bringt nur Vorteile mit sich. Die Kinder lernen so auch für ihre eigene Mobilität Regeln und Gefahren im Straßenverkehr können direkt thematisiert werden. Der Umstieg auf das eigene Fahrrad hat bei dem 8-jährigen schon einmal gut geklappt.

Monika möchte noch hervorheben, dass, entgegen den Vorurteilen einiger autofahrender Nachbarn, die Familie Rad fährt, weil sie schlicht und ergreifend Freude am Radeln haben und nicht die Rettung der Welt im Vordergrund steht. Auf meine Frage, wie die Reaktionen der Menschen auf der Straße sind, sagte Monika mir, dass diese überwiegend positiv ausfallen, nach dem Motto: „Guck mal das ist so ein Lastenrad, das sieht ja interessant aus.“



Ähnliches berichtete mir Wilhelm aus Unna. Er wohnt mit seiner Familie in Unna und hat vier Kinder diese werden in unterschiedliche Kindereinrichtungen gebracht. Die Großen fahren selber mit dem Rad, die Jüngste sitzt im Lastenrad. So absolviert der Vater, der sich gerade um Haushalt und die Kinder kümmert, jeden Morgen seine Runde. Diese führt ihn bis nach Billmerich. Für ihn ist das



Fahrrad das beste Fortbewegungsmittel in Unna. Laut seiner Aussage hat er nie Probleme mit Parkplatzsuche und den entsprechenden Gebühren. Auch sei es sehr attraktiv, nicht mit dem Auto im Stau auf den doch meist vollen Straßen stehen zu müssen, mit dem Rad sei er viel schneller unterwegs und wie Monika weist auch er auf die kurzen Distanzen in Unna hin, die das Rad zum idealen Fortbewegungsmittel machen. Er ist überzeugter Lastenradfahrer und hat eines von Riese & Müller mit der entsprechenden Kindertransportwanne und ist sehr zufrieden mit dem Rad.

Eine Bekannte aus Unna-Mühlhausen fährt ihre Tochter und den Familienhund gerne in einem Lastenrad von Babboe spazieren. Die Kleine ist noch keine drei Jahre alt, so dass der Transport in eine Kindereinrichtung noch nicht anfällt. Ausflüge mit Hund und Kind sind aber ebenso alltäglich, wie eben zur Besorgung in die Stadt mit der Tochter im Lastenrad. Sie berichtete

mir, dass es wegen der Marke Babboe schon zu Kommentaren wie: „Schau mal, das ist doch das, was zurückgerufen wurde.“, gekommen ist (siehe Seite 13). Das Babboe, das von der Familie gefahren wird, ist allerdings gar nicht von der Rückrufaktion betroffen. Während wir uns bei strahlendem Sonnenschein unterhalten, wird es der Zweijährigen in der Transportwanne nicht langweilig, was auch daran liegen mag, dass der Hund gemütlich zu ihren Füßen liegt und sich gerne an den Ohren kraulen lässt.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Familien, die ein Lastenrad besitzen, dies nicht mehr hergeben wollen. Diese sind überzeugt davon, dass trotz des hohen Anschaffungspreises, sich die Investition gelohnt hat. Das was Kosten für das Auto eingespart wird, holt das Rad wieder raus. Sei es, dass es erst gar kein Auto gibt oder das vorhandene nur selten gefahren wird.

Tanja Bork

*Seid dabei,
wenn Unna feiert!*

Legendär
**STADTFEST
UNNA**
seit 1981

Mit dem Rad
zum Fest ?
Kein Problem!
Zahlreiche
Radstellplätze
stehen
bereit! 

**ÜBER 100 STUNDEN PROGRAMM
06.-08.09.2024**



www.unna-marketing.de

Der Fall „Babboe“ Versteckte Rahmenbrüche und lange Ausfallzeiten bei den beliebten Lastenrädern aus Holland

Lastenräder der niederländischen Firma Babboe sind im deutschen Nahverkehr ein vertrauter Anblick: Ca. 30.000 der hölzernen Transportkisten auf einheitlich schwarzen Fahrgestellen werden auf unseren Straßen bewegt, mal als Long John, mal dreirädrig, oft besetzt mit Kindern auf dem Weg zur Kita. Wegen ihrer günstigen Preise werden sie gerne mit Ikea-Produkten verglichen. Babboe hält in Deutschland einen Marktanteil von 15%. Entsprechend groß war die Aufregung unter den Babboe-Kunden als der niederländische Verbraucherschutz Anfang Februar diesen Jahres ein Verkaufsverbot für die beliebten Transporter aussprach und zudem strafrechtliche Schritte gegen die Firma in die Wege leitete. Hintergrund waren seit spätestens 2019 bestehende Hinweise auf Qualitätsprobleme, die Babboe aktiv vertuscht haben soll ohne Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Kunden. In einigen hundert Fällen sei es bei mehreren Modellen zu Brüchen an verschiedenen Stellen der Rahmen gekommen, ohne dass die Firma ihrer Informationspflicht gegenüber Behörden und Kunden nachgekommen sei. Babboe setzte Mitte Februar den Verkauf seiner Produkte in Deutschland aus; kurz darauf stufte das Bundesamt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin Babboe-Räder als „gefährliche Produkte“ ein. Betroffen sollen insgesamt 22.000 Lastenräder sein, davon ca. 4.500 in Deutschland. Mittlerweile hat die Firma die Qualitätsprobleme öffentlich eingeräumt und unter der

Netzadresse „kontrollieredeinlastenrad.de“ ein Entschädigungsangebot gemacht. Dieses Angebot sieht den Austausch eines betroffenen, nicht mehr als 5 Jahre alten Lastenrades gegen ein höherwertiges Modell vor (alternativ kann ein anderes Fahrrad gewählt werden). Für ältere Räder soll der Zeitwert beim Neukauf eines Lastenrads als Rabatt berücksichtigt werden, alternativ kann als Schadensersatz ein neues Fahrrad ohne elektrische Unterstützung gewählt werden. Allen Babboe-Kunden steht ein kostenloser Sicherheitscheck bei einem Fachhändler zu; versprochen wird zudem der „zukünftige Ersatz bestimmter Teile“. Eine vorsichtige Fahrweise auf dem Weg zur Inspektion wird empfohlen. Laut Einträgen auf dem „Cargobike-Forum“ werden erste Babboe-Lastenräder seit Ende April 2024 bei den Geschädigten abgeholt. Babboe selbst bereitet seine KundInnen allerdings auf eine längere Wartezeit bis zur endgültigen Schadensabwicklung vor. Für die Betroffenen ist der monatelange Ausfall ihres alltäglichen Transportmittels mehr als ärgerlich, denn er behindert wesentliche Alltagsabläufe. Eine Kompensation des Nutzungsausfall sieht das Entschädigungsangebot von Babboe nicht vor. Ein Beschreiten des Rechtsweges erscheint auf Grund der komplizierten Lage beim Gewährleistungs- und Produkthaftungsrecht nicht ohne fachliche Beratung angezeigt; zudem dürfte es zeit- und kostenintensiv sein. Während die Schadensabwicklung also Ge-

duld und Genügsamkeit der betroffenen KundInnen erfordert wird, ist für die Einordnung des „Falles Babboe“ ein Blick in die Wirtschaftsteile der Presse interessant:

Zu beobachten ist, dass der traditionell eher mittelständig organisierte Wachstumsmarkt „Fahrrad“ zunehmend für Investoren interessant geworden ist. Im Fall Babboe erfolgte im Jahr 2018 die Firmenübernahme durch die „Accell“-Holding, einer börsennotierten Gesellschaft unter deren Dach eine ganze Reihe renommierter Fahrradhersteller(Batavus, Ghost, Sparta, Koga etc.) firmierten und die sich dem Konzept der „Urban mobility“ verpflichtet fühlte. 2022 erfolgte die Übernahme aller Aktien von „Accell“ durch ein Investorenkonsortium unter der Leitung der Firma KKR zu einem Preis von 1,56 Milliarden €, der 26% höher als der damalige Börsenpreis lag. Interessanterweise wird dieser Deal in den Annalen der Firma Babboe nicht erwähnt, wäh-

rend die Übernahme durch Accell dort noch gefeiert wurde.

Die neuen Investoren hatten bislang wegen Lieferschwierigkeiten von Fahrradteilen und einer gewissen Marksättigung nach dem Coronaboom keine große Freude an ihrem Geschäft. Sie reagierten mit Umstrukturierungen im Management von Accell und Produktionsauslagerungen in Länder mit geringeren Lohnkosten. Die Vermutung liegt nahe, dass branchenfremde Investoren deutlich mehr Wert auf Aktiengewinne legen und keine Probleme damit haben, mit Traditionen (und Qualitätsstandards?) zu brechen. Vor diesem Hintergrund erscheinen auch die Rahmenbrüche von Babboe Lastenrädern und der Umgang damit nicht mehr ganz so schicksalhaft. Boeing lässt grüßen. Tröstlich, dass zumindest der niederländisch Verbraucherschutz aufgepasst hat.

Gerd Asselborn

Auch betroffen: das Lastenrad ELLa des ADFC Lünen. Die Inspektion durch eine Fachwerkstatt ist inzwischen abgeschlossen und das Rad wieder im Verleih.





Kommste mit?

Spannende Gästeführungen

Die Gästeführungen erfolgen zu Fuß oder mit dem Rad durch alle Stadtteile Bergkamens. Themengebiete wie unter anderem die Römer, der Nationalsozialismus, die Wasserstadt Aden sowie einige historische Herleitungen Bergkamens werden auf den Führungen erläutert.

In diesem Jahr wird es zudem erstmals eine Tour zum Mitfeiern geben: „Budenkult am Tag der Trinkhallen“.

Als weiteres Highlight wird auch der „SUNDOWNER auf der Halde“ wieder angeboten. Also sei dabei und komm mit!



Weitere Informationen: Stadt Bergkamen
Telefon: 0 23 07-965 357
E-Mail: tourismus@bergkamen.de
Homepage: www.bergkamen.de



Die aktuelle Broschüre liegt in allen öffentlichen Bergkamener Einrichtungen aus und ist jederzeit online einsehbar.

...natürlich
BERGKAMEN

Gästeführerring
BERGKAMEN

Verkehrsminister fordert per Erlass: Macht die Wege frei Überflüssige Poller und Sperrgitter schnell entfernen

Sperrgitter und Poller auf Rad- und Gehwegen sind nicht nur Hindernisse für Radler*innen. Die so genannten „Umlaufsperrungen“ und Sperrpfosten zwingen Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende und Menschen mit Behinderungen auf ihren E-Scootern zu weiten Umwegen. Damit soll jetzt Schluss sein, forderte NRW-Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer per Erlass an alle Kommunen: „Immer mehr Menschen greifen zum Rad und tragen dazu bei, dass der Radverkehr eine der tragenden Säulen der Mobilitätswende wird. Wenn wir die Menschen für diese klimafreundliche und gesunde Art der Fortbewegung gewinnen wollen, müssen wir die Radwege sicherer und barrierefreier machen. Poller und Sperrgitter stellen oftmals eine Gefahrenquelle dar und sollten nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt werden.“ Im Kreis Unna muss wohl der Großteil der Sperrungen abgebaut werden.

Der Landeserlass fordert alle Gemeinden und Straßenbaulastträger auf, dass sie den Bestand dieser Verkehrshindernisse prüfen und die überflüssigen Hindernisse entfernen. Nur bei einer besonderen Gefahrenlage sollen solche Sperrungen verbleiben – allerdings nicht als Hindernisse für Radfahrende, Menschen mit Behinderungen, Lastenfahrern oder Rädern mit Anhänger. Eine Umfahrung sei zu gewährleisten. Und bei Pollern gilt künftig: Nur die allernötigsten dürfen

stehen bleiben, müssen sauber rotweiß lackiert sein und der Radverkehr muss durch Längsmarkierungen an den Pfosten vorbeigeführt werden. Einfach Poller zu setzen, um den Autoverkehr auszusperren sei nicht die richtige Maßnahme, sagt der Erlass: „Es ist stets der Grundsatz der mildestmöglichen Maßnahme zu beachten. So ist immer zunächst zu prüfen, ob die qualifizierte Gefahrenlage durch mildere Maßnahmen hinreichend gemindert werden kann, wie zum Beispiel durch Anordnung von Gefahrzeichen, Vorfahrtregelungen mittels Verkehrszeichen, Markierungen oder sonstige bauliche Maßnahmen.“ Pfosten und Sperrungen allein als Durchfahrtshindernis zu setzen, ist nicht mehr zulässig: Da müssten Verkehrskontrollen entsprechende Verstöße stoppen.

Was machen die Kommunen im Kreis?

Wie setzen die Kommunen im Kreis Unna diese Maßnahmen um? Wir haben nachgefragt. Und bekamen sehr unterschiedliche Antworten. Die bereits einschlägig aktiven Städte Kamen, Lünen und Schwerte nehmen den Erlass als Anlass zur verschärften Prüfung und zum Handeln. Gemeinden wie Holzwickede erfassen aktuell erst den Bestand, Fröndenberg hat die Bestandsaufnahme an die Straßenverkehrsbehörde des Kreises weitergeleitet, Bergkamen will noch prüfen, wo

Hindernisse beseitigt werden können. In Werne besteht nach Einschätzung der ADFC-Ortsgruppe ein hoher Handlungsbedarf. In Folge der letzten Personalwechsel und Elternzeit der Mobilitätsmanagerin fehlen die aktiven Ansprechpartner. Die Kreisstadt Unna äußerte sich trotz mehrfacher Nachfrage nicht zum Thema.

Wo werden Ihre Wege unnötig versperrt?

Als ADFC-Kreisverband wollen wir mit dafür sorgen, dass unnötige Hindernisse schnellstmöglich entfernt werden. In Lünen z.B. beteiligt sich die Ortsgruppe schon an der Mängel-Erhebung. Deshalb die Bitte an alle Leserinnen und Leser: Melden Sie die Hindernisse auf Radwegen, Rad- und Gehwegen sowie auf den auch für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen wie auch weitere überflüssige Sperrungen auf Ihren Alltagswegen bei den Ansprechpartner*innen Ihrer ADFC-Ortsgruppe. Die Kontaktdaten finden Sie unter <https://kreis-unna.adfc.de/adfc-kreis-unna> oder direkt an die **FahrRad**-Redaktion:

guenther.klumpp@adfc-kreis-unna.de

Genauere Ortsbezeichnung und ein Bild wären dazu nötig, damit wir die Meldungen auch direkt an die zuständigen Stellen weitergeben können.



Dieckerhofsweg Schwerte
vorher (oben), nachher (unten)

Stellungnahme des Verkehrsministers:

<https://www.umwelt.nrw.de/mehr-sicherheit-auf-radwegen>

Der Erlass vom 17.01.2024 im Wortlaut steht zum Download unter [ogd.de/on61](https://www.umwelt.nrw.de/ogd/ogd-on61)

Stellungnahme Stadt Lünen, Fachbereichsleiter Albrecht Buscher:

„Wir haben als Straßenverkehrsbehörde alle im Stadtgebiet tätigen Straßenbaulastträger aufgefordert, auf ihren Flächen sämtliche Poller, Schranken, Umlaufsperrn etc. zu erfassen und uns diese bis Ende Mai zu melden (Tabelle mit Standort und Foto). Zur Meldung soll auch eine Begründung geliefert werden, warum der Poller dort errichtet worden ist. Der Fachbereich Straßenbau hat bereits die Erfassung durchgeführt, der Fachbereich Stadtgrün ist intensiv bei der Arbeit. Von den übrigen gibt es noch keine Rückmeldung.

Von unserer Seite dann werden die Meldungen geprüft und nur so weit eine stichhaltige Begründung vorliegt, dann auch bestätigt und angeordnet. Nicht notwendige Poller, Umlaufsperrn etc. sind dann unverzüglich zu entfernen. Schon jetzt ist erkennbar, dass eine Reihe von Pollern durch rot-weiße ersetzt werden müssen. Zudem müssen alle notwendigen Poller künftig mit einer rautenförmigen Markierung versehen werden.“

Stellungnahme Stadt Kamen, Fachbereichsleiter Matthias Breuer:

„Die Stadt Kamen hat sich vor einigen Jahren gemeinsam mit dem Kreis Unna intensiv mit den Umlaufsperrn beschäftigt. Ein Ergebnis war die Empfehlung des Kreises Unna für die Einrichtung und Ausgestaltung von Umlaufsperrn. In der Folge wurden einige Sperrn im Stadtgebiet abgebaut (z.B. Eilater Weg) oder für eine bessere Barrierefreiheit umgestaltet. Im Jahr 2020 wurden alle bekannten Umlaufsperrn im Verlauf von Radwegen betrachtet. Insgesamt wurden 27 Umlaufsperrn geprüft, davon sind 22 entfernt worden.

Aufgrund des aktuellen Erlasses hat die Stadt Kamen zunächst einen Weg gesucht vor allem Poller im Stadtgebiet aufzufinden, da es bislang keine Übersicht gab. Hierzu wurde der Datenbestand aus der Openstreetmap (OSM) ausgelesen und so 188 Poller im Stadtgebiet identifiziert. Aus dem Datenbestand wurden auch noch weitere Umlaufsperrn im Stadtgebiet ausgelesen, insgesamt 25 Stück (inklusive der 5 nicht zurückgebauten aus der Prüfung



Am Rathaus, Lünen-Mitte



Seilbahntrasse/Am Brambusch, Lünen-Brambauer

im Jahr 2020). Alle Poller und Umlaufsperrungen sind in einer Übersichtskarte erfasst und werden fotografiert. Bis heute liegen Bilder von allen Umlaufsperrungen und 90% der Poller vor. Durch weitere Poller, die nicht im OSM-Datenbestand sind, liegt die Anzahl der Poller im Stadtgebiet bei 222. Erfasst sind hier nur Poller, die in Verkehrswegen stehen.

Die Straßenverkehrsbehörde prüft nun alle Umlaufsperrungen und Poller, sofern diese aus verkehrlicher Sicht erforderlich sind, werden entsprechende begründete Anordnungen erstellt. Alle anderen wären dann zurückzubauen. Im ersten Schritt werden alle Umlaufsperrungen betrachtet und dann nach und nach alle erfassten Poller. Eine erste Sichtprüfung zeigt, dass ein Großteil der Umlaufsperrungen und eine Vielzahl der Poller im Sinne des Erlasses nicht angeordnet werden können und somit abzubauen sind.

Bei dem runderneuertem Eilater Weg hat die Stadt Kamen auf den Einsatz von Pollern verzichtet. Bereits nach wenigen Wochen wird durch Anwohner Kfz-Verkehr auf dem Radweg wahrgenommen. Der Stadt Kamen ist bewusst, dass dies eine unerwünschte Neben-

wirkung sein kann und entsprechend die Polizei informiert, dass hier ein neuer Umgang erforderlich wird. Gerne kann dies auch von den anderen Kollegen im Kreis Unna und dem ADFC unterstützt werden.“

Stellungnahme der Stadt Schwerte, Verkehrsplaner Niklas Hardenacke:

„Die Stadt Schwerte konnte in den letzten Jahren erfreulicherweise sukzessive einige Poller und Umlaufsperrungen zurückbauen oder neugestalten. Angehängtes Foto ist ein Beispiel mit der schon in verschiedenen Runden positiv aufgefallenen Ausgestaltung von Ummantelungen. Den Erlass nehmen wir zum Anlass, das Thema bei Planungsamt und Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung der personellen Kapazitäten erneut auf Aktualität zu prüfen. Dabei möchten wir von der Möglichkeit Gebrauch machen, die teilweise sehr detailliert erfassten Poller/Umlaufsperrungen aus OpenStreetMap zu exportieren umso eine Datengrundlage nutzen zu können. Sofern Straßenbaulastträger neben der Stadt relevant sind, werden wir diese involvieren.“

Die Gefahr durch Poller und andere feste Einbauten auf Radwegen waren schon mehrfach Thema in der **FahrRad**, zuletzt in der Herbstausgabe 2018, am ausführlichsten in der Frühlingsausgabe 2014 im Artikel „*Pollermania – lichtet den Pollerwald*“. 

Fahrsicherheitstraining für E-Bike-Fahrer*innen in Schwerte

Auch in diesem Jahr bietet der ADFC Schwerte wieder ein Fahrsicherheitstraining für E-Bike-Fahrer*innen an. Diese Veranstaltung wendet sich an Neuein-, Wiederein- und Umsteiger aufs E-Bike, sowie alle, die sich nicht ganz sicher auf ihrem Rad fühlen.

Das Training beginnt mit „freiem Fahren“, um mögliche Unstimmigkeiten (Sattelhöhe / Lenkereinstellung / u. ä.) bei den Radeinstellungen zu erkennen und möglichst zu beheben. Inhalte des Trainings sind: fahren durch eine Slalomstrecke; fahren über Hindernisse, Kurven fahren (viele Teilnehmer können dies nur in eine Richtung ohne Schwierigkeiten), einhändiges Fahren mit links und rechts und die Vollbremsung. Gegen Ende des Trainings gibt es eine kleine Ausfahrt, bei der die Straßenverkehrsordnung thematisiert wird. Zudem werden Streckenabschnitte ausgewählt, an denen das „Anfahren an Steigungen“ und somit der sinnvolle Einsatz der Schaltung/Motorunterstützung geübt werden kann.

Eine Feedback-Runde bildet dann nach etwa drei Stunden den Abschluss des Trainings.

In diesem Jahr findet das Training noch am 31. August statt. Anmeldungen erfolgen über die Homepage des ADFC-Schwerte (<https://schwerte.adfc.de/neuigkeit/sicherheitstraining-fuer-pedelec-fahrer-neue-termine-im-jahr-2024>). Der Teilnahmebeitrag beträgt 30,00 € (für ADFC-Mitglieder: 20,00 €). Ebenfalls



ist eine Anmeldung auch über die VHS Schwerte möglich, die Kooperationspartner der Maßnahme ist. Für eine erfolgreiche Teilnahme ist es erforderlich, dass die Teilnehmer ihre eigenen Räder mitbringen.

Andreas Osterkamp



Schutz gegen Fahrradklau

ADFC codiert nun auch dienstags in Unna Fahrräder

Gib dem Fahrradklau keine Chance: Neben einem stabilen Fahrrad Schloss ist die Codierung ein effektiver Diebstahlschutz. Codierte Fahrräder sind als Diebesgut schwerer zu verkaufen. Die Codierung zeigt, wer Eigentümer*in des Fahrrads ist und macht es der Polizei leicht, aufgefundene Fahrräder ihren Besitzer*innen zuzuordnen. Die ADFC-Ortsgruppe Unna bietet ab 25. Juni 2024 jeden zweiten und vierten Dienstag im Monat von 17:00 bis 18:00 Uhr am Umweltberatungszentrum im Rathaus (Ostseite zum Katharinenhof) eine Fahrradcodierung an. Die Codiertermine aller Ortsgruppen stehen auf unserer Homepage in der Rubrik Service, Kurzlink: ogy.de/zcn5

Interessierte, die ihr Rad codieren lassen wollen, werden gebeten:

- Melden Sie sich bitte an bei martin.bass@adfc-kreis-unna.de
Bitte mitbringen:
- Das eigene Fahrrad (oder einen Fahrradanhänger oder einen Akku)
- Eigentumsnachweis (Kaufvertrag, Rechnung, Quittung). Bei Fehlen eines Eigentumsnachweises besteht der ADFC auf einer Eigentumserklärung, die der Polizei zur Überprüfung zugesandt wird. Das Formular steht auch der Webseite des ADFC zum Download: (<https://unna.adfc.de/service-verleih>, Rubrik Codierung) es ist auch am Samstag erhältlich.
- Etwas Zeit. Eine Codierung dauert etwa 10 Minuten.
- Personalausweis oder Reisepass



- Codierauftrag, wenn möglich schon ausgefüllt mitbringen. Das Auftragsformular steht auch auf der ADFC-Homepage. Der Auftrag kann per Hand oder in einem PDF-Reader sowie im Browser direkt ausgefüllt, ggf. heruntergeladen und zur Unterschrift ausgedruckt werden. Das Formular ist aber auch vor Ort beim Codiertermin erhältlich.

Mit einer Fahrrad-Codierung sinkt der Verkaufswert eines gestohlenen Fahrrads enorm. Sie wirkt deshalb abschreckend und hilft, dass die Zahl der Fahrraddiebstähle sinkt. Die Aufklärungsquote hingegen steigt, weil aufgefundene und als gestohlen gemeldete Fahrräder ihren Besitzer*innen zugeordnet werden können.

ADFC-Mitglieder zahlen 5 € für die Codierung des Rades und 7,5 € für die Codierung von Rad und Akku. 10 € zahlen Nicht-ADFC-Mitglieder. Für die Codierung von Rad und Akku werden 15 € berechnet. Beim Codiertermin ist auch eine Checkliste mit Tipps zum Anschließen des Fahrrades erhältlich.

Mobilitätskonzepte dürfen nicht in der Ablage landen

Viele Kreiskommunen haben bereits ein umfangreiches Mobilitätskonzept beschlossen oder sind bereits in der Erarbeitungsphase. Daneben gibt es Klimaschutzkonzepte, die alle auch dem Mobilitätssektor und dem Radverkehr Priorität bei der Vermeidung von Emissionen einräumen. Doch wie bei vielen anderen Konzepten ist hier festzustellen: Die Erkenntnis ist da, die Perspektive ist mehrheitlich beschlossen. Doch die Umsetzung fehlt oder bleibt zum größten Teil auf der Strecke. Weil es in den Kommunalverwaltungen an Kümmerer*innen mit Durchschlagskraft oder schlicht und einfach am Personal fehlt. Oder: Weil die Kommunalpolitik dann doch vor unbequemen Einzelentscheidungen zurückzuckt.

So erklärt zum Beispiel die ADFC-Ortsgruppe Unna nach der Auseinandersetzung mit dem Entwurf des Masterplans Mobilität für die Kreisstadt:

„Frust und Freude beim ADFC zum Masterplan Mobilität“

Das aufwendig erarbeitete Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Unna darf nicht in der Ablage enden, sondern muss in Verwaltung und Politik einen Strategiewechsel einleiten. Das fordert der Unnaer Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC). Das nun zur Abstimmung stehende Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Unna ist in seinen Aussagen von Seiten des ADFC sehr zu begrüßen. Darin heißt es zum Radverkehr:

„Ein sicheres und komfortables Netz ohne Lücken ist die Basis des Radverkehrs.“ (S. 37). In zahlreichen Beiratssitzungen wurden der Ist-Zustand ermittelt und sich daraus ergebende Verbesserungsbedarfe abgeleitet. Dies fand in enger Begleitung eines Planungsbüros, mit den zuständigen Kräften der Stadtverwaltung sowie politischen Vertreter*innen und weiteren Institutionen statt. Erstmals wurden im vorliegenden Masterplan nun verbindliche Regeln aufgestellt, wie die Verkehrsräume in unserer Stadt zukünftig geordnet werden sollen. Dem Umweltverbund wird dabei der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Das ist aus Sicht des ADFC eine gute und richtige Entwicklung hinsichtlich der im Prozess identifizierten Probleme die eine autozentrierte Stadt mit sich bringt. Dennoch hat der ADFC mit der Finalisierung des Konzepts die Sorge, dass sich der Masterplan Mobilität neben andere Konzeptpapiere einreicht, die vor allem eines blieben: Konzepte statt Realität mit Radwegen. Ähnliche Aussagen zu notwendiger lückenloser Fahrradinfrastruktur machte nämlich auch schon das Konzept zum Radzielnetz aus dem Jahr 2016: „Radfahrer brauchen sichere und komfortable Verbindungen ... Den Aspekten Verkehrssicherheit, Unterbrechungsfreiheit, Direktheit der Führung und Attraktivität kommen dabei besondere Bedeutung zu.“ Und sogar der Verkehrsentwicklungsplan von 1990 forderte bereits ein lückenloses Radnetz.

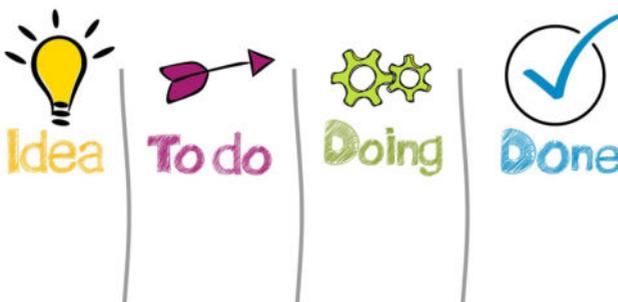


Das Potenzial ist riesig

Neue Studien legen nahe, dass ein Radanteil von bis zu 45 % möglich wäre (Studie des Fraunhofer Instituts vom Mai 2024 auf www.adfc.de). Auch andere Studien (Mobilität in Deutschland von 2017) zeigen, dass die Bereitschaft der Deutschen, das Fahrrad zu benutzen sehr groß ist (2/3 der Deutschen sagen, dass sie gerne Rad fahren), aber nur dann, wenn man Ihnen die Möglichkeit gibt, sicher Radfahren zu können. Tanja Bork, ebenfalls im Sprecherinnenteam schöpft daher Hoffnung aus dem nun vorliegenden Papier: „Wir wollen die politischen Ebenen und auch die Verwaltung mit Kräften dabei unterstützen, mutig voranzuschreiten damit zukünftig alle von den Vorzügen des Konzepts profitieren. Dafür erwarten wir entschlossenes Handeln und Verbindlichkeit bei der Umsetzung.“ Das Mobilitätskonzept muss daher zwingend mit einem Organigramm hinterlegt werden, das festlegt, welche Verwaltungsmitarbeitenden bis wann welche Maßnahmen bearbeitet und abgeschlossen haben. Der ADFC wird diesen Prozess kritisch und konstruktiv begleiten und freut sich auf zahlreiche neue, sichere und lückenlose Radwegverbindungen.

Tanja Bork, Carsten Hellmann

„Der vorliegende Masterplan ist gut, aber wir müssen darauf achten, dass er auch in die Umsetzung kommt. Dafür braucht es auf Seiten der Verwaltung einen konkreten Ablaufplan wie die vorgeschlagenen Maßnahmen schlussendlich auch Realität werden können.“ so Carsten Hellmann, Teil des Sprecher*innenteams vom ADFC Unna zum vorliegenden Masterplan. Zahlreiche Maßnahmen und Steckbriefe im Konzept sind zur Durchführung für den Zeitraum bis 2030 avisiert. Wir müssen also zügig die Schippe in die Hand nehmen, damit wir uns in ein paar Jahren nicht wieder fragen müssen, warum es mit dem neuen Konzept wieder nicht geklappt hat.



Europäische Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September 2024

Lastenrad-Parade, Touren, Spielstraßen, kostenlos Bus, Bahn und E-Bikes testen

Der Kreis Unna lädt nach den Sommerferien zum Umsteigen ein: Viele Aktionen, Veranstaltungen und Angebote für die umweltfreundliche Mobilität bieten der Kreis und seine Kommunen gemeinsam mit der VKU, den Radstationen und dem ADFC in der Europäischen Mobilitätswoche. „Straßenraum gemeinsam nutzen“ ist vom 16. bis 22. September das Motto.

Schon mal vormerken: Die Lastenradparade des ADFC führt am 21. September von Unna über den Bönener Förderturm und die Bergehalde „Großes Holz“ zum Horstmarer See. In der gesamten Woche beteiligen sich auch alle Ortsgruppen mit Touren, Infoveranstaltungen und Codierterminen. Details finden Interessierte unter

<https://touren-termine.adfc.de>. Mehrere Gemeinden des Kreises werden vorübergehend Spielstraßen einrichten, auf denen sich der Nachwuchs autofrei tummeln kann. Erwachsene können mit kostenlosen Bus- und Bahnticket in der Woche den öffentlichen Nahverkehr erproben, am Weltkindertag 20. September haben alle Sprösslinge kostenfreie Fahrt. Der Kreis lädt zusammen mit der VKU und dem Zukunftsnetz Mobilität am 20. September auch zu einer Kinderuni ab 17 Uhr ins Kreishaus ein. Die VKU bietet Rollatortrainings an Seniorenwohneinrichtungen und eine Hundebusschule. Die Radstationen verlosen E-Bikes für eine Woche Testfahren. Sie sind mit ihrer Fahrradwaschanlage zudem die

Wir sind dabei!

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE

16. BIS 22. SEPTEMBER



WOHNEN, WO DAS SCHLÄGT

www.vivawest.de

 VIVAWEST

ganze Woche unterwegs. In Selm findet auf dem Campus ein großer Mobilitätstag statt. Infos zu allen Mobilitätsthemen werden zudem auf den Wochenmärkten serviert.

Ins gesamte Ruhrgebiet spannt sich jetzt das größte E-Bike-Ladenetz, das in der Mobilitätswoche 2023 im Kreis Unna entstand. Über 100 kommunale Einrichtungen, Einzelhändler, Gastronomen, Kirchen oder Dienstleister laden E-Bike-Fahrer*innen seitdem dauerhaft zu kostenlosen „Ladepäuschen“ ein. Der Regionalverband Ruhr wirbt jetzt bei allen seinen Kommunen für die Einrichtung weiterer Ladepäuschen. Eine Liste der E-Bike-Gastgeber*innen findet sich inzwischen nicht nur beim Kreis Unna unter www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche, sondern auch auf mobil.nrw.



Maskottchen Edgar on Tour



Auch die VKU ist dabei, hier auf dem Wochenmarkt in Bergkamen

Rund 40.000 Menschen, fast ein Zehntel der Kreisbevölkerung, wurden in der Europäischen Mobilitätswoche 2023 im Kreis Unna für die umweltbewusste Fortbewegung angesprochen. In diesem Jahr sollen noch weitere Menschen begeistert werden. Wer mit eigenen Aktionen und Angeboten beitragen will, kann sich beim Mobilitätsmanager des Kreises Unna, Lukas Ossenbrink (lukas.ossenbrink@kreis-unna.de), oder beim Mobilitätsmanager der VKU, Jan Mówis (jan.moewis@vku-online.de), melden. EMW-Ansprechpartner beim ADFC sind Andreas Abels, andreas.abels@adfc-kreis-unna.de oder Günther Klumpp, guenther.klumpp@adfc-kreis-unna.de. Impressionen zur und aus der Mobilitätswoche gibt es auf der Projektseite www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche

Günther Klumpp

Die Lastenradparade ist wieder zentraler Bestandteil der Europäischen Mobilitätswoche im Kreis Unna



Vom hessischen Bergland bis zum Ostsee-Radweg – Lust auf Radreisen

Vorfreude beim Planen und dann vielfältige Erlebnisse auf den Radtouren – hierzu lädt im Herbst wieder eine Veranstaltung des ADFC Unna in Kooperation mit der VHS Unna-Fröndenberg-Holzwickede ein. Unter dem Motto „Gerade erlebt und im Herbst darüber berichtet“ werden Liebhaber und Liebhaberinnen des Urlaubs-Radelns ihre mehrtägigen Touren vorstellen. Also kann sich jeder darauf verlassen, dass die Tour vor kurzem erprobt worden ist und – ein besonderer Vorteil gegenüber Berichten in Zeitschriften, im Internet oder im TV – direkt nachgefragt werden kann, wenn noch Fragen offengeblieben sind. Die konkreten Radtouren, meist 3 bis 4, werden aktualisiert auf der Homepage der VHS bekannt gegeben. Außerdem gibt es zusätzlich Tipps zur Planung, zum Reisegepäck, zu Fahrten mit der Bahn und anderes mehr.

Details zur Veranstaltung:
Dienstag, 8. Oktober 2024 im ZIB in Unna

Hans-Martin Müller



Energieautark, mit mehreren Generationen und Fullservice leben

Radtour entlang der modernen Wohnprojekte

Kreis Unna. Einmal beispielhafte moderne Wohnprojekte erfahren: Ausgebucht war die Radtour, zu der der ADFC Unna und die Unnaer Kreis- Bau- & Siedlungsgesellschaft mbH (UKBS) am Sonntag, 28. April, eingeladen hatten. Fachkundig begleitet von UKBS-Geschäftsführer Matthias Fischer, UKBS-Kommunikationsleiter Michael Heimsath und UKBS-Aufsichtsrätin Anke Schneider stiegen 42 Mitfahrende in die Pedale. Begleitet und geleitet wurden sie von den ADFC-Tourguides.

Erste Station waren in Unna an der Döbelner Straße neun moderne Rei-

henhäuser, davon fünf öffentlich gefördert für MieterInnen mit kleinem Budget. Moderner Energiestandard mit Luft-Wärmepumpen, Gründach und Photovoltaik, direkt neben einer Kita, die auch die UKBS gebaut hatte. Auf die nächste Station war UKBS-Chef Fischer besonders stolz: In der Unnaer Heinrichstraße, früher ein Quartier mit Notunterkünften, hat das Unternehmen fünf energieautarke Mehrfamilienhäuser mit 35 Wohnungen errichtet. Selbst Landesbauministerin Scharrenbach lobt sie als Vorzeigeprojekt. Die Mieterinnen beziehen Wärme wie Strom von



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

UKBS
Ihr guter Nachbar

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

Dein **Leben.**

Deine **Stadt.**

Dein **Zuhause.**



Foto: Robert Kreschke/stock.adobe.com



UKBS | Unnaer Kreis-Bau- und Siedlungsgesellschaft mbH



Friedrich-Ebert-Straße 32
59425 Unna



+49 2303 2827-0



www.ukbs.de



info@ukbs.de



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

den Solaranlagen auf dem eigenen Dach. In der Miete ist eine Energieflut für Strom, Heizung und Warmwasser enthalten, Carsharing ebenso.

Über grüne Radwege erreichte die Exkursion eine Senioren-Wohnanlage in Bönen, die gerade erst ihr 10jähriges Bestehen feierte. Unweit der Gemeindegemeinde genießen hier 42 MieterInnen hier Fullservice-Komfort: Haushaltsnahe Dienstleistungen wie Putzen oder Einkaufen können nach Bedarf in Anspruch genommen werden, ein Pflegedienst ist bei Bedarf auch im Haus präsent. Den MieterInnen möglichst lange das Wohnen in ihren gewohnten und gewünschten Umgebungen garantieren zu können, sei Ziel der UKBS, sagte Matthias Fischer. Entlang einer weiteren Kita und dann dem Kamener Severins-Ärztelhaus erreichte die Tour über den Seseke-Radweg ein modernes Holz-Hybrid-Gebäude am Kamener Kalthof. Ausgestattet mit moderner Energietechnik hatte die UKBS hier eine ressourcen- und kostensparende Bauweise realisiert: Die Module der elf Wohnungen sind vorgefertigt, nur der Kern des Gebäudes und die Decken bestehen aus Beton, Außenwände und Raumteiler aus Holz. Die Stellplätze für Autos sind mit E-Lademöglichkeiten ausgestattet, Fahrradparkplätze bestehen im direkt zugänglichen Keller wie im Außenbereich.

Wärmeautarkes Mietwohnen bietet das Kamener Solarhaus mit 30 Wohnungen direkt am Seseke-Lauf und am Eilater Radweg. Die Wohnungen, wieder zu 60 Prozent in Holzbauweise rund um ein Beton-Treppenhaus errichtet, haben großen Balkone, für Radler steht das Radparkhaus bereit. Wie mehrere Generationen in einem Quartier zu-

sammenleben, das erfuhren die Mitradelnden dann zum Abschluss in dem Mietwohn-Projekt der UKBS an der Unnaer Sybil-Westendorp- und Mozart-Straße. Im Gemeinschaftsraum und Gemeinschaftsgarten sowie bei Hausführungen standen Mieterinnen und Mieter gerne für die Tour-TeilnehmerInnen Rede und Antwort. Bei Kaffee und Kuchen, Snacks und kühlen Getränken wurden Erfahrungen ausgetauscht. Ein Lob gab es für die Gastgeber ADFC und UKBS: Sehr informativ und auf jeden Fall wiederholens wert sei die Tour.

Für alle, die nicht mitfahren konnten: Unter ukbs.de gibt es alle Informationen zum kommunalen Wohnungsbauunternehmen, Informationen über die Tour und Erläuterungen zu den Projekten hat der ADFC zum Download gestellt:

[ogy.de/2vez](https://ukbs.de/2vez)

Passwort: ADFC_ukbs24

Informationen zu den aktuellen Tourenangeboten des ADFC Unna gibt es auf der Website unna.adfc.de, das gesamte Jahresangebot unter **<https://unna.adfc.de/artikel/das-fahrradjahr-2024-in-unna>**

Günther Klumpp





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

Fullservice für Ihr Rad

Top-Angebote unter shop.radstation.ruhr

Meine Radstation



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

* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN Helispot



Gepäckservice



Fünf Flüsse Radweg – Eine ideale Radrunde für Einsteiger und Biergenießer

Sagen Sie nicht „bayrisches Bier“! Wir sind hier im Frankenland. Und das fränkische Bier ist das beste!“ sagte die Frau auf der Bank auf dem Marktplatz von Lauf an der Pegnitz etwas zurechtweisend aber mit viel Heimatstolz. Und hier sind wir auch schon beim Thema: Neben Kirchen, denkwürdigen Klöstern, wunderschönen historischen Städten und Ortschaften hat zumindest mich die fränkische (und bayrische) Ess- und Trinkkultur für diesen Radweg eingenommen.

Aber zuerst zum Fünf Flüsse Radweg. Dieser verbindet auf über etwas mehr als 300 km die Städte Nürnberg und Regensburg in einem Kreis, den wir links herum gefahren sind. Wie der Name schon sagt, verläuft der Radweg im Wesentlichen an Wasserläufen, weshalb die Steigungen gering sind und wir auch überwiegend Radfahrer mit Biobike angetroffen haben. Sehr empfehlenswert für Radurlauber, die sich zum ersten Mal für eine Woche auf den Weg ma-

chen wollen. Allerdings sind die Hälfte der Radwege „wassergebunden“ und bei Regenwetter schlecht befahrbar.

Meine Frau und ich starten in Neumarkt in der Oberpfalz südlich von Nürnberg. Das Auto bleibt auf einem Parkplatz des Klosters St. Josef, wo wir auch die erste Nacht in klösterlicher Einfachheit verbringen.

Der erste Tag der Tour führt über unbefestigte (der Fachmann sagt „wassergebundene Oberfläche“) und manchmal etwas holprige Wege immer am historischen Ludwig-Donau-Main-Kanal entlang bis Beilngries. In Berching und Beilngries scheint die Zeit stillgestanden zu haben, die Ortszentren mit viel Fachwerk, Stadtmauern und Kopfsteinpflaster sind sehenswert. Ab Beilngries fahren wir in wunderschöner Landschaft durch das Altmühltal. Sehenswert sind Riedenburg und Essing, dort wurde der Ort direkt an eine karstige und senkrechte Felswand gebaut. Nach der ersten und längsten Etappe landen wir in Kehlheim.

Kehlheim ist der Sitz der Schneider Brauerei und wir besuchen am Abend natürlich die Brauereigaststätte. Diese Brauerei gewann im letzten Jahr für drei Biere die Auszeichnung Gold der European Beer Star Awards. Und einige der ausgezeichneten Biere kennen wir jetzt. Der zusätzliche Abstecher abseits unserer Tour zum Kloster Weltenburg ist nur Radfahrern zu empfehlen, die keine Angst vor starken Steigungen haben. Ab jetzt beginnt es zu regnen.

Regensburg ist eine wunderbare Stadt. Sie ist völlig verwinkelt, hat viele unübersichtliche kleine Gassen, eine historische steinerne Donau-Brücke und Vieles mehr zu bieten. Im St. Peter Dom können wir nicht nur die riesige Orgel ansehen, sondern bekommen sie auch zu hören. Ein Organist spielt während unseres Rundganges ruhige Melodien, die aber das breite Spektrum der Pfeifen erklingen lassen und Gänsehaut verursachen.

Der „Tatzelwurm“. Fußgängerbrücke über die Altmühl bei Essing. Radfahrer müssen schieben.

Weiter geht es auf einsamen Radwegen immer der Naab entlang bis Kallmüntz, dann entlang der Vils bis Amberg. Die ruhige Natur (Ausnahme nur Vogelgezwitscher, Kuckuckrufe, Spechtgehämmer) ist im Mai hier so schön, dass wir diese sogar beim Nieselregen genießen können. Ärgerlich sind jedoch die „wassergebundenen“ Radwege in den Farben weiß, gelb und rot, die bei Regenwetter nachteilig sind. Die weißen, kalkigen Beläge kleben und verlangsamen die Fahrt, insbesondere auf dem roten Belag schlingert das Rad auch manchmal. Dass unsere Kettenschaltungen mit dem hochgeworfenen Schmutz klarkommen, ist erstaunlich.

Nach einem Aufenthalt in Amberg fahren wir jetzt in der Sonne völlig entspannt auf schönen Radwegen im Grünen immer der Pegnitz entlang bis mitten in die Altstadt von Nürnberg. Besser geht es nicht. Wir sind von Amberg jetzt nur 2 h gefahren, das Hotel hat unser Zimmer trotz der frühen Stunde schon bereit und wir haben Zeit



für einen ausgiebigen Stadtrundgang. Der Abend klingt im Biergarten des „Gulden Stern“, einer historischen Bratwurstküche aus. Die Nürnberger Bratwürste werden hier auf offener Buchenholzflamme gebraten und sind besonders lecker.

Zurück geht es wieder südwärts am schon bekannten Ludwig-Main-Donau Kanal entlang nach Neumarkt, wo unser Auto im Klostergelände uns auch schon erwartet.

Wolfgang Maas



Oben: Kloster Weltenburg an der Donau, Unten: Die „Stadtbrille in Amberg“: Ein Wassertorbau über die Vils



Station	Unterkunft	Bier (subjektive Beurteilung des Autors)
Neumarkt	Kloster Sankt Josef, ruhig, und günstig. Genug Platz für Radfahrgruppen.	<ul style="list-style-type: none"> • Glossner Helles alkoholfrei: Rund und guter Pilsgeschmack • Glossner Edel Pils: Etwas fahl, überzeugt mich nicht • Glossner Gold: Übertrieben fruchtig
Kehlheim	Altstadtpension Dietz. Zuvorkommende Inhaber.	<ul style="list-style-type: none"> • Schneider helles Weizenbier: Für Weißbierliebhaber • Schneider Aventinus: Absolut super, für mich die Entdeckung. Wurde schon viermal mit Gold ausgezeichnet. Eins muss aber reichen: Doppelbock
Regensburg	Münchener Hof. Absolute Innenstadtlage.	<ul style="list-style-type: none"> • Gutmann Weizen hell und alkoholfrei: Beides gut trinkbar, hefebetont • Weltenburger Barock: Malziges Dunkel aus dem Kloster, süffig
Amberg	Mariandl am Berg. Ganz neu, super Zimmer in historischem Gemäuer, etwas exklusiv. Die Skybar muss man besucht haben.	<ul style="list-style-type: none"> • Schloderer Helles: In Ordnung, aber mehr als eins braucht man nicht. • Kuchlbauer helles Weizenbier, auch alkoholfrei. Beides gut trinkbar
Lauf an der Pegnitz	Gasthof zur Post. Von außen unscheinbar, aber bestes Frühstück.	<ul style="list-style-type: none"> • Tucher Helles: Mild süffig, gut trinkbar. Bonsai heißt das kleine Glas.
Nürnberg	Holiday Inn. Gutes Zimmer, Super Frühstück. Zentral an der Stadtmauer.	<ul style="list-style-type: none"> • Nürnberger Rotbier: Hat mir nicht geschmeckt, leicht trübes rotes Kellerbier



Die aufgeführten Hotels liegen in der Innenstadt (Ausnahme Kloster Sankt Josef) und werden auch vom Bikeline als Radfahrer-Hotel empfohlen.



i:SY WALDBIKE hamax



E-BIKES AUS DEM AUTOHAUS

WALDBIKE



UPE € 4.500,-

WALDBIKE
TREKKING E-BIKE
SORBUS

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



i:SY



UPE € 3.599,-

i:SY BIKE
E-KOMPAKTRAD
S8 ZR F

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



hamax



HAMAX
FAHRRADANHÄNGER
BREEZE
AB UPE € 949,-



AUTOHAUS TROMPETER
FAHRRADSERVICE

ALLE MARKEN & TYPEN
WILLKOMMEN!

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

TROMPETER
autohaus

FLÖZ-SONNENSCHIN-STR. 12
44536 LÜNEN BRAMBAUER



0231 9994400



WWW.TROMPETER24.DE
BIKE@TROMPETER24.DE

Kanalradeln in Frankreich: Der komfortable Weg durch die Regionen



Ob Bretagne oder Burgund: Die langen Kanäle durch die Regionen bieten komfortable und schnelle Möglichkeiten autofrei die französischen Landschaften zu entdecken. Entlang der Kanäle, die meist schon im 19. Jahrhundert ihre wirtschaftliche Bedeutung an die Eisenbahnen verloren, ziehen sich meist asphaltierte Treidelpfade. Wo einst Menschen, Pferde und später Zugmaschinen die Schiffe zogen, sind heute Radlerinnen und Radler auf meist asphaltierten, breiten Strecken unterwegs. Nachdem wir im vergangenen Jahr die Bretagne am Kanal durchquert hatten, war in diesem Mai das Burgund unser Ziel.

Als Ausgangspunkt wählten wir eine „Gite“ in einem Schleusenwärterhäus-

chen in Gisse-sur-Ouche, 20 Kilometer hinter Dijon. „Hütte“ ist für das kleine romantische Tiny-Häuschen eigentlich nicht der richtige Begriff: Ein quicklebendiger 80jähriger Basler hat den Anbau zu einem voll ausgestatteten 22 qm-Urlaubsdomizil mit zwei Etagen verwandelt. Wir reisten mit dem Auto und den Rädern auf dem Träger an, wer den Zug bevorzugt, hat ab Köln die schnellsten TGV-Anschlüsse inklusive Radmitnahme direkt nach Dijon.

Als erstes Ziel bietet sich direkt zwei Kilometer entfernt Barbirey-sur-Ouche an: Flott erreicht man auf dem Treidelpfad zwischen dem Fluss Ouche und dem Kanal das Dorf, das mit einem Gartenparadies in einem Schlossgelände aufwartet. Gerade zu Pfingsten lädt

dort auch noch ein Markt mit Pflanzen und Burgunder Spezialitäten zum Bum-meln ein. Das Café im Dorf ist zudem ganzjährig geöffnet, mit Getränken und heimischen Snacks von Weinberg-schnecken bis zu Käsespezialitäten an frisch gebackenem Holzofenbrot. Lei-der eine Ausnahme: In vielen Dörfern fehlen Gastronomie-Angebote, die klei-nen Bäckereien (Boulangerie) oder Le-bensmittelläden (Epicerie) haben die Konkurrenz durch große Supermarkt-zentren nicht überlebt. Deshalb gilt: Vorräte mitnehmen und die gast-freundlichen Franzosen frühzeitig fra-gen, wo der nächste Ernährungsstopp möglich ist.

Weitere attraktive Ziele liegen dann links und rechts des Kanals: Nur 12 Kilo-meter ist die Strecke etwa zum Schloss

von Commarin, 16 Kilometer zum Dorf Châteauneuf, das neben einer weiteren Schlossanlage mit einem historischen Kern und gleich vier Restaurants neben Künstlerateliers aufwartet. Vorsicht bei Zeitangaben aus Komoot oder Google Maps: Das Burgund und gerade die Bergstrecken zu Schlössern und Burgen warten mit langen Steigungen von 7 bis 10 Prozent auf. Selbst für E-Biker*innen gilt da: Nicht nur Akku, sondern auch die Waden laden.

Entspannt lässt sich die Tour entlang des Kanals bis zum Scheitelpunkt Pouilly-en-Auxois in zwei Stunden radeln – einfach Landschaft und Dörfer genie-ßen. In Pouilly, einem netten Städtchen, kann man dann ein besonderes Bau-werk erkunden: Über drei Kilometer wurde hier in über 30 Meter Tiefe der



Kanaldurchstich gegraben. Acht Stunden dauerte einst die Durchfahrt, bei der die Schiffer ihre Kähne mit Staken oder per Hand voranzogen. Das kleine Dampfschiff, das ebenso wie seine elektrische Nachfolgerin dann mehrere Kähne durch den Engpass schleppte, ist im Hafen von Pouilly ausgestellt. Schade: Das Kanalmuseum in einem Glasbau eines japanischen Stararchitekten ist seit Jahren geschlossen. Bei der Eröffnung wurde festgestellt, dass die Innentemperatur über 40 Grad lag – unzumutbar für Bedienstete und Besucher*innen. Eine Lösung gab es bisher nicht.

Sehenswert am Kanal auch: Montbard. Die Stadt, in der Georges-Louis Leclerc, Comte de Buffon, geboren wurde, liegt auf einem Hügel, der von dem weitläufigen Park umrandet wird, der im 18. Jahrhundert von diesem Buffon angelegt wurde. Umgeben von den Überresten des ehemaligen Schlosses der Herzöge von Burgund aus dem 14. Jahrhundert, das heute als "historisches Monument" eingestuft ist, ist der Parc Buffon Teil der von der Stadt angestrebten umweltfreundlichen Zukunftsgestaltung. In der Stadt selbst lohnt sich Freitagmorgen von 7:00 bis 12:30 Uhr der Wochenmarkt. In und zwischen den Markthallen gibt es Produkte aus der Region und aus aller Welt – von Lebensmitteln, Kleidung bis Accessoires.

Für Genussmenschen und Marktfans ein Muss: Die Markthallen von Dijon sind der „Bauch“ der Stadt und ein riesiges Schlemmerreich. Unter Arkaden und Säulen der Belle Époque finden sich vier große Pailons um zwei Kreuzachsen gebaut. An den Ständen stapelt sich das Gemüse der Saison. Käsehändler schneiden große Laibe auf



und reichen Kostproben. Schlachter präsentieren stolz ihren Jambon persillé und andere Spezialitäten. Und an der Buvette im Herzen des Marktes wird das erste Glas Wein eingeschenkt. Dijon als Sitz der Herzöge von Burgund beeindruckt zudem mit einer Fülle von historischen Gebäuden, Plätzen und breiten Boulevards. Wer sich weniger für die Fürsten, sondern mehr für die Alltagsgeschichte interessiert, wird im Bernhardinerkloster von Dijon (Musée de la vie bourguignonne Perrin de Puy-cousin) fündig. Die Sammlung zeigt traditionelles burgundisches Leben im 18. und 19. Jahrhundert, Handwerk, Industrie und die Geschichte des Dijon-Senfs. Für Radtouristen angenehm: Von

der Kanalroute aus führen durchgehende und ausgeschilderte Radwege direkt ins Zentrum der Stadt.

Wir sind noch bei zwei Tagestouren dem Kanal untreu geworden: Über rund 40 Kilometer und zweieinhalb Stunden lohnt sich die Fahrt nach Flavigny-sur-Ozerain. Flavigny-sur-Ozerain ist als eines der „Schönsten Dörfer Frankreichs“ klassifiziert, und auf einem Rundgang versteht man warum. Das auf einer Anhöhe gelegene, uralte Dorf besticht durch seine mittelalterlichen Befestigungen, seine verwinkelten Gassen, die von gepflegten Häusern gesäumt sind, eine kleine Kirche mit einem Innenraum im gotischen Stil.

2001 war Flavigny der Schauplatz für den wohl teuersten Filmdreh in der Ge-

schichte Burgunds. Das Dorf diente nämlich als Kulisse für den Film „Chocolat“ mit Johnny Depp und Juliette Binoche. 8 Wochen Dreharbeiten, 150 bis 300 Schauspieler pro Tag, Techniker, Statisten, Dutzende Telefonleitungen bestimmten das Dorfleben. Der Film war fünfmal für den Oscar nominiert, wodurch die ganze Welt auf das kleine burgundische Städtchen aufmerksam wurde.

Noch ein lohnender Tagesausflug ging zum Château Bussy-Rabutin, 45 Kilometer von unserem Ausgangspunkt entfernt. Das im Herzen Burgunds gelegene Schloss zeichnet sich durch die Qualität seiner Architektur (Mittelalter, Renaissance und 17. Jahrhundert), die Originalität seiner Innenausstattung,



die vom Grafen Roger de Bussy-Rabutin entworfen wurde, und durch einen französischen Garten auf einem 34 ha großen Gelände aus. Der schelmische Höfling des Sonnenkönigs, Großoffizier der königlichen Armeen und genialer Schriftsteller schrieb Pamphlete, die Histoire Amoureuse des Gaules, die seinen Sturz verursachten: Unter dem Vorwand, sich über die Abenteuer der Hofdamen lustig zu machen, kritisierte er die aristokratische Gesellschaft und ihre ausschweifenden Sitten. Im Schloss ist die Skandalgeschichte mit Videos, Bildern und Texten auch in deutscher Sprache aufbereitet.

Für einen weiteren Tagesausflug bietet sich das wiederum 40 Kilometer entfernte Beaune an. Während rund um Dijon weite Getreidefelder und Rinderweiden zwischen Wäldern die Sinne streicheln, sind es hier die Weinberge. Wir hatten leider nur neun Tage Zeit, deshalb musste hier das Auto für den Abstecher dienen.

Günther Klumpp



Anreise:

Mit dem Auto in rund sieben Stunden über die A1, B51 und A31 bis Dijon, dann Abfahrt Pont de Pany.

Mit dem Zug: TGV ab Köln in rund sechs Stunden direkt nach Dijon. Vorher Radmitnahme klären und buchen. Infos: <https://www.sncf-connect.com/de-de/bahn/strecke/dijon/koln>

Informationen zum Kanal:

Einen guten Überblick über den Kanal des Burgund liefert Wikipedia:

https://de.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Bourgogne

Unterkünfte:

Einen guten Überblick bietet <https://www.burgund-tourismus.com/> und speziell für Radler*innen <https://www.francevelotourisme.com/accueil-velo/hebergement>. Viele Adressen findet man auch auf airbnb.

Immer empfehlen können wir unser Domizil bei Urs Gysin in Gisse-sur-Ouche, La34S Ecluse du Banet, Ansicht auf <https://www.la34s.fr/de-DE/>

Wetter:

Das Frühjahr ist meist schon sonnig, wir genossen Temperaturen bis 23 Grad über Pfingsten. Im Sommer ist es erfreulich-erweise fast nie zu heiß. Und: Vergesst die Wettervorhersagen. Wir hatten über mehrere Tage einen Mix aus Sonne und kurzen Regenspauzen. Der Wetterwechsel ging schnell. Und bei Regen lohnt sich der Stopp in der örtlichen Gastronomie oder in der Patisserie.

Sprache:

Wer kein Französisch spricht, sollte auf jeden Fall sein Handy mit dem Google Translator oder noch besser mit der DeepL-App ausrüsten. Bei entsprechenden Sprach- und Verständigungsmühen helfen Französ*innen gerne weiter, Ansprache auf Englisch oder Deutsch wird nicht goutiert, entsprechende Fremdsprachenkenntnisse sind abseits der Großstadt rar vorhanden.



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

Dienstag
HeimatGenussBuffet
ab 18:00 Uhr

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

Donnerstag
Vital Buffet
ab 18:00 Uhr

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

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

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



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



Tourenvorschläge:

Gibt es reichlich auf Komoot, aber auch auf

<https://de.francevelotourisme.com/rad-routen>

Neben den Kanalpfaden radelt es sich auch auf den Nebenstraßen zumindest im Frühjahr und Frühsommer entspannt. Wenig Verkehr und vor allem rücksichtsvolle Autofahrer geben Platz für schöne Touren.

Empfehlenswert zur Planung ist das „Vélibook“ für den Canal de Bourgogne, das es in allen Touristeninformationen kostenlos gibt, oder hier zum Download:

<https://chateauneuf.bourgognefranche-comte.eu/wp-content/uploads/2023/04/ve-libook-version-2022-1.pdf>



Spieglein, Spieglein Vorsicht durch Rücksicht

Spiegel teilen eitlen Königinnen unangenehm aufgeregt schmerzhaft Wahrheiten mit und zeigen verkaternten Spätaufstehern gnadenlos das Übermaß ihrer nächtlichen Lebensfreude. Radfahrenden erweitern die Reflexionsflächen den Blick aufs turbulente Verkehrsgeschehen. Beim Radfahren gibt es, ähnlich wie beim Autofahren, Bereiche, die als „Toter Winkel“ bezeichnet werden. Durch den Einsatz eines Spiegels können Radfahrer potenzielle Gefahren frühzeitig erkennen und angemessen reagieren. Ein Rückspiegel erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch das Sicherheitsgefühl und somit die Freude am Radfahren.

Insbesondere für Personen, die eine Radgruppe führen, ist es wichtig, Informationen über die nachfolgenden Mitfahrenden zu haben. Ein Tourguide benötigt oft den Blick auf den „letzten Mann“, um sicherzustellen, dass die Gruppe zum Beispiel nach Kreuzungen noch vollständig ist. Ein schneller Schulterblick reicht hierzu oftmals nicht aus. Auch für Liegeradfahrer*innen ist ein Spiegel unerlässlich, da die liegende Position den Blick über die Schulter einschränkt. Eltern, die Kinderanhänger oder -trailer ziehen, möchten während der Fahrt ein Auge auf ihren Nachwuchs werfen können. Nicht nur ältere Radfahrende haben oft eine eingeschränkte Beweglichkeit der Halsmuskulatur und reißen schnell den Lenker, wenn Blickrichtung und Fahrtrichtung nicht gleichgerichtet sind.

In Deutschland ist die Verwendung eines Rückspiegels ähnlich wie die eines

Helms nicht gesetzlich vorgeschrieben, außer bei S-Pedelecs und E-Bikes, wo sie obligatorisch ist. Der Blick über die Schulter bleibt gesetzlich vorgeschrieben.



Die Verwendung eines Spiegels ist jedoch nicht ohne Risiko. Radfahrer*innen sollten sich bewusst sein, dass Spiegel nur ein begrenztes Sichtfeld bieten. Der Blick in den Spiegel erfordert eine erhöhte Konzentration und kann von der Verkehrssituation vor einem ablenken. Spiegel können auch die Breite des Lenkers erhöhen, was das Risiko erhöht, an Hindernissen oder parallel Fahrenden hängen zu bleiben. Zudem erhöhen sie die Masse und den Luftwiderstand, was für Radrennfahrer ein wichtiger Aspekt sein kann.

Auf dem Fahrrad-Markt gibt es eine Vielzahl von Spiegeln, jedoch fehlt ein Test von Stiftung Warentest. Wenn Sie sich für die Verwendung eines Spiegels entscheiden, ist es wichtig, zunächst die Art des Spiegels und den Befestigungs-ort zu klären. Spiegel können am Lenker, am Helm oder an einer Brille angebracht werden. Helm- und brillen-

DIENSTAG - FREITAG:
9.00 - 18.30 UHR

SAMSTAG:
9.00 - 14.00 UHR

MEGABIKE

IHR

**FAHRRADSPEZIALIST
IN UNNA-MASSEN**



MASSENER HELLWEG 23
59427 UNNA

RÄDER&SERVICE HOTLINE:
02303/51948

**E-BIKE TESTCENTER
FAHRRAD LEASING**



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

montierte Spiegel bieten Nutzern eine sehr flexible Sicht, da sie den Spiegel mit dem Kopf drehen können. Sie sind besonders leicht und werden häufig im Rennrad- oder Mountainbikebereich verwendet. Allerdings ist ihr Sichtfeld im Vergleich zu größeren Spiegelarten etwas eingeschränkt.

Lenkerspiegel können am Ende des Lenkers (Bar End) oder auf ihm montiert werden. Lenkerendspiegel sind sehr stabil und bieten eine vibrationsfreie Sicht. Sie sind jedoch nicht für gebogene Lenkerformen geeignet. Da sie die Lenkerbreite deutlich erhöhen, sollten sie abklappbar sein. Billige Spiegelarten verwenden oft eine Spiegelfolie, die im Gegensatz zum Glasspiegel nicht zerspringen kann, dafür sich ablösen, leichter verkratzt und ein nicht so klares Bild liefern kann.

Es wird empfohlen, den Spiegel in einem Fachgeschäft und nicht online zu kaufen. Nur im Fachhandel können Sie die Qualität und Robustheit des Produkts beurteilen. Zudem können Sie dort das Sichtfeld und die Klarheit des Bildes direkt prüfen und die Justierbarkeit ausprobieren.

Bevor Sie zum Fahrradgeschäft gehen, sind einige Vorarbeiten notwendig. Ist am Lenker neben Bremsen, Schaltelelementen und Navigationsgeräten genügend Platz? Erlauben die Griffe die Anbringung eines Lenkerendspiegels? Messen sie die Außen- oder Innendurchmesser der Lenkstange.

Die Anschaffung eines Fahrradspiegels ist nach Sicht des Autors eine lohnende Investition. Fragen nach der eigenen Schönheit muss man ihm nicht stellen und nach durchgemachten Nächten hilft ein seitliches Wegklappen.

Werner Wülfling

Einen weiteren Artikel zum Thema Fahrradspiegel finden Sie in der **FahrRad**-Ausgabe 1/2016. 



Inh. Eicken Schneidersmann
Hotel Haus Ruhrbrücke

Ruhrstraße 20

58730 Fröndenberg/Ruhr

Telefon: 0 23 73 / 7 21 69

Telefax: 0 23 73 / 7 02 83

www.hotel-haus-ruhrbruecke.de

info@hotel-haus-ruhrbruecke.de

Essen vom heißen Stein
Gesellschaftsräume
gemütliche Hotelzimmer
großer Biergarten
Partyservice

Sonntagmittag

Buffet

"Omas Küche lebt"

Donnerstagabend

**Schnitzelbuffet
und mehr**

Nur Freitags und Samstags

Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinesteak

100 g Hähnchenbrust

vom heißen Stein

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

Tourentipps für Deutschland: Tausendfach in unserem Portal

Über 100 Touren bietet die Unnaer ADFC-Ortsgruppe in diesem Jahr. Wer da noch nicht fündig wird, hat in unserem Tourenportal die riesige Auswahl: Unter „Alle Touren“ oder direkt unter <https://touren-terme.adfc.de> den gewünschten Ort eingeben und schon erscheint eine große Auswahl von Angeboten. Im Menü links kann neben dem Ort nicht nur die Region über die Umkreis-Auswahl vergrößert oder verkleinert werden. Interessierte können neben den aktuellen und künftigen Tourenangeboten auch über die Datumssteuerung bereits absolvierte und bewährte Angebote aller ADFC-Ortsgruppen finden. Von Feierabend-Fahrten, Mehrtages-Ausflügen, Rennrad- oder Biobike-Touren gibt es eine riesige Auswahl, alle mit Karte und Beschreibung, meist sogar mit GPX-Daten für Handy und Navi. Und wer in der Nähe oder Ferne auch an-

dere ADFC-ler*innen kennenlernen will: Die Termine für Radler-Stammtische und Treffs sind ebenfalls über das Portal zu finden.

Interesse geweckt? Gerne zeigen wir die Vorteile des Touren- und Termine-Portals auch bei der dienstäglichen Beratung ab 17 Uhr im Umweltberatungszentrum im Unnaer Rathaus. Oder in gemütlicher Runde jeden Dienstag ab 19 Uhr im Hotel Katharinenhof beim ADFC-Stammtisch.

Günther Klumpp

Das Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC

138 Ergebnisse nahe Heidelberg

Heidelberg

Umkreis (km)

Datum

Von: 01.10.2023

Bis: 31.09.2024

Typ

Tourenleiter

Merkmale

138 Ergebnisse

Besucherbergwerk Grube Anna Elisabeth
 Familienradtour (Kinder ab 8 Jahre) zum historischen Bergwerk in Schrafheim mit Gelegenheit zur Einkauf- und Beschäftigung (Zwisch- & 3) / Dauer: 70 min / nicht barrierefrei, Anmeldefrist bis 30.9.2024
 ADFC Ortsgruppe Heidelberg 1.80 € pro Teilnehmer, Tourleitung, kein Sachtransport

Radtour "Murales" im Mannheimer
 Wir werden die Murale von Stadt Nordturm in Mannheim erkunden. Die Wandgemälde sind eine der größten europäischen Sammlungen von Freizeitskulptur.
 ADFC Mannheim Museum für Stadtkunst, Freizeitskulptur, ADFC Mannheim Tourleitung, kein Sachtransport

Weinstraße im Herbst (1)
 ADFC Landesverband Baden-Württemberg, ADFC Ortsgruppe Mannheim, ADFC Ortsgruppe Heidelberg, ADFC Ortsgruppe Ludwigshafen, ADFC Ortsgruppe Speyer, ADFC Ortsgruppe Worms, ADFC Ortsgruppe Zweibrücken

Benjental
 Wir fahren vom Mannheimer nach Gimmeldingen und durch das Gimmeldinger Tal auf die Rotteck. Vom dort geht es weiter nach Heimbach und weiter über Schifferstadt nach Mannheim.
 ADFC Ortsgruppe Birkhof Mannheim, Heidelberg, Bismarckstraße 80/81 Mannheim Tourleitung, kein Sachtransport

Zur ADFC-Website

Das Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC



Zur ADFC-Website

I want to ride my bicycle...

Wo? Finde geführte Radtouren oder Veranstaltungen des ADFC in Deiner Nähe:

München

Suchen

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Preußenstraße 90c
44536 Lünen



Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Gerd Asselborn,
Günther Klumpp, Tanja Bork,
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: 5000

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:
Carsten Hellmann, Wolfgang Maas, Hans-Martin
Müller, Andreas Osterkamp, Frank Sponheuer

Bildnachweis:

Titelbild: © Stefanie Haake
S. 2 oben: © UKBS/Michael Heimsath
S. 3 links: © Kasper Tyre,
copenhagenmediacenter.com
S. 4 links: © tookapic, pixabay
S. 5 © www.r-m.de | pd-f
S. 6 oben: © www.messingschlager.com | pd-f
S. 6 unten: © www.pd-f.de / Luka Gorjup
S. 7: © www.r-m.de | pd-f
S. 9: © www.brose-ebike.com | pd-f
S. 11: © www.croozr.de | pd-f
S. 23: Ro Ma (oben), Gerd Altmann (unten), Pixabay
S. 28, 30: © UKBS/Michael Heimsath
S. 52: © Hoffmann und Campe-Verlag
S. 53: © Voland & Quist-Verlag
S. 55: © Stiftung Warentest

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: DE36ADFO0000266847 | 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

DE
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.

GELEBTE MOBILITÄTSWENDE



Begleite auch Du Emil auf
seiner Klimaschutzmission



Emil und der Klimaschutz

Routen und weitere Infos unter
www.fahrrad-kamen.de

KÄTHCHEN PAULUS
FRANKFURT a. M.

ADLER RAD

Sonntag
18. Juni 1899
Auffahrt
des Fräulein **K. Paulus**
mit ihrem verheirateten
Fahrrad-
Luftballon.
Anfang der Füllung um 2 Uhr.
Aufahrt um 1/27 Uhr.

Eintrittspreis (während des ganzen Tages): **50 Pfg.** (Kinder 25 Pfg.) Aquarium **20 Pfg.**
Abonnenten frei.

Nachmittag und Abend
Doppel-Concert.

Veranstaltung des Zoologischen Gartens in Frankfurt a. M.



Rudis Ritzel Rätsel

Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Im August 1898 hielt der Deutsche Radfahrer-Bund seinen 15. Bundestag in Dortmund ab. Zu dieser Zeit hatte der Radfahrer-Bund über 42.000 Mitglieder. Im Fredenbaumpark fand mit der damals sehr bekannten Luftschifferin Käthchen Paulus aus Frankfurt ein Spektakel statt. Rund 10.000 Menschen waren gekommen, um die Luftschifferin bei ihrem Aufstieg zu bewundern. Das Bild oben ist ein Plakat aus dem Folgejahr einer ähnlichen Veranstaltung in Frankfurt. Der General-Anzeiger aus Dortmund bescheinigte

Käthchen Paulus „Originalität und Aktualität“. Ihr Ballon hatte die Form „einer großen Leberwurst“ und Paulus selbst saß in einem eisernen Rahmen, an dessen einer vertikalen Stange der Sitz angebracht war, während sich an der anderen die Lenkvorrichtung befand. Hinten wackelte das sogenannte Steuer, vorn eine propellerartige Vorrichtung. Doch lenkbar war dieser Ballon nicht und fuhr „frisch und fröhlich dahin“ bis Havixbeck bei Münster.



Im Rahmen des Festprogrammes der Radfahrer war neben der „Fahrrad-Ballonfahrt“ auch ein Aufstieg mit dem Fesselballon einschließlich Mitfahrern sowie eine Wettfahrt zwischen Käthchen Paulus und dem Luftschiffer Bessiro-Zecker vorgesehen.

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

Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna

Preußenstr. 90c, 44532 Lünen

Oder schickt eine E-Mail an

ritzelaetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Iron Woman“ von Rebecca Maria Salentin (siehe Seite 52/53).

Euer

Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt A war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Ursula Pardemann aus Holzwickede. Herzlichen Glückwunsch!

„Zwei Reifen, eine Welt“ von Jody Rosen

Buchtipps

Was würden Sie von einem 400 Seiten-Buch mit 573 Literaturhinweisen auf 43 Seiten Anhang erwarten? Gut recherchiert aber wahrscheinlich langweilig, das war meine erste Reaktion; vielleicht eine trockene wissenschaftliche Abhandlung? Pflichtbewusst – schließlich hatte ich das Buch ja zur Rezension übernommen – habe ich aber doch angefangen zu lesen. Laut Klappentext erzählt der US-amerikanische Autor Jody Rosen, Fahrradkurier und Journalist, aus Brooklyn, auf 400 Seiten von Geschichte und Gegenwart des Fahrrads. Der Blick ins Inhaltsverzeichnis lässt keinen roten Faden erahnen: zu unzusammenhängend erscheinen Überschriften wie „Die Reise zum Mond“, „Dandy Pferd“, „Winter“, „Bergauf“ oder „Persönliches“. Wer sich aber davon nicht stören lässt, der wird mit einer Fülle von höchst interessanten Daten, Fakten und Geschichten rund ums

Fahrrad und seine Entwicklung belohnt. Eine kleine Auswahl gefälltig?

- Stammt der erste Entwurf eines Fahrrads tatsächlich von Leonardo da Vinci?
- Können Sie sich etwas unter dem Begriff „Dandy-Pferd“ vorstellen?
- Wissen Sie, welchen Einfluss der ehemalige König von Bhutan (das Land mit dem Brutto - Nationalglücksindex) auf das Radfahren in seinem Land hatte?
- Welche Rolle spielte das Fahrrad in der Chinesischen Revolution, welche im Vietnam-Krieg?
- Welche Vorstellungen haben Sie vom Leben der „999.999“ Rikscha-Fahrer im chaotischen Verkehr der 20 Millionenstadt Dhaka, der Hauptstadt von Bangladesch?
- Welche Ängste befielen Männer, deren Frauen Ende des 19. Jahrhunderts das Radfahren für sich entdeckten?
- Welche Rolle spielen Fahrräder in der zeitgenössischen Kunst?

- Haben Sie sich schon einmal mit dem Thema „Radfahren und Feminismus“ beschäftigt oder mit „Fahrraderotik“?
- Schon mal was von Danny MacAskill gehört (3,5 Millionen Social Media Follower)?

Höchst unterhaltsam und gar nicht langweilig versteht es der Autor dem Leser die sozialen, kulturellen, politischen und technischen Aspekte des Radfahrens nahe zu bringen. Man ist am Ende ganz erstaunt, welche große Bedeutung die geniale Erfindung des Fahrrads in der Geschichte hatte und in der Zukunft der Verkehrswende noch haben könnte. Lässt man sich von der Lektüre zusätzlich noch zu eigenen Internet-Recherchen anregen, und sucht nach Fotos und Hintergrundgeschichten (und Danny MacAskill Videos), dann vergeht die Zeit wie im Flug und am Ende hat man sich von der Begeisterung des Autors vom Fahrrad anstecken lassen und startet die nächste Radtour mit ganz neuen Gedanken und Bildern im Kopf.

Gerd Asselborn



**Jody Rosen: Zwei Reifen,
Hoffmann und Campe-Verlag,
ISBN: 978-3.455-01574-4,
26 € , gebundene Ausgabe**

„Iron Woman“ von Rebecca Maria Salentin

Vorgestellt wird hier das Buch der Reisejournalistin Rebecca Maria Salentin, die in annähernd 6 Monaten den sog. „Iron Curtain Trail“ mit fast 10.000 km Länge alleinreisend mit dem Fahrrad gefahren ist. Aufgrund ihrer ausführlichen Reisebeschreibung (das Buch hat fast 400 Seiten) mit unzähligen Abenteuern verschiedenster Art, krassen klimatischen Strapazen sowie körperlichen Zumutungen und Widrig-

keiten der Topographie könnte man auch sagen: bezwungen hat.

Der Iron Curtain Trail – „Weg des eisernen Vorhangs“ – orientiert sich tatsächlich an der Grenzziehung der damaligen (und leider heute wieder anders aktuellen) politischen Systeme Westeuropa vs. Ostblock. Diese Grenzlinie, die zumindest für die Älteren unter uns ein regelrecht symbolischer unverrückbarer Geschichtsfakt war, fiel im

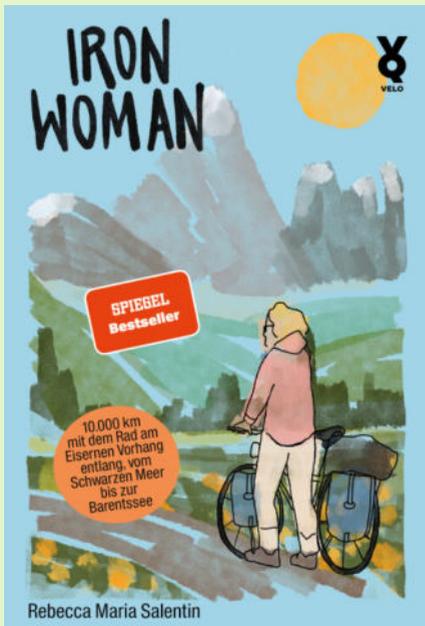
Rahmen von Glasnost und dem Mauerfall in der damaligen DDR auch in den anderen Ostblockländern zunehmend in sich zusammen und gipfelte letztendlich im EU Beitritt verschiedener - nicht aller - Länder des ehemaligen Ostens.

In sehr ausführlichen Beschreibungen von „Land und Leuten“ durchstreift die Autorin die Mitte Europas vom norwegischen Eismeer bei Kirkenes bis zum türkischen Strand am schwarzen Meer. Ich fragte mich beim Lesen, wie sie bei all den Eindrücken, Strapazen und Begegnungen mit den verschiedensten Menschen und Situationen auf dieser „Monsterreise“ die Zeit fand für so detaillierte Aufzeichnungen. Aus jahreszeitlichen und wettertechnischen Erwägungen fuhr sie die Strecke allerdings nicht strikt in einer Himmelsrichtung ab, sondern entwickelt ein eigenes

Vorgehen, das zuerst im Südosten beginnt. So heißen die 3 großen Kapitel ihres Reisebuches: von Bratislava ans Schwarze Meer/ von Bratislava bis Kaliningrad/ von Kaliningrad bis zur Barentsee.

Gleichzeitig verwebt sie diese Fahrt mit einer inneren Forschungsreise zu ihren familiären Wurzeln, auf Spurensuche zu den Herkunft und Biographien ihrer vier Großeltern. Dies ist, da es sich um Vorgänge auch in der Zeit des zweiten Weltkriegs handelt und ein Großelternanteil jüdischen Ursprungs ist, fast „ein Buch im Buch“. Soweit dies historische Belange betrifft, ist das auch ein erweiterter spannender Blickwinkel für den Lesenden auf diese grausame Epoche des „Dritten Reichs“, mir wurde es mit der inneren „Seelensuche“ aber zu oft subjektiv und langatmig.

Leider liegt dem Buch keine genaue Karte der Reise bei, um die Fahrt detaillierter zu verfolgen, der einzige Anhaltspunkt ist eine handgemalte Karte der Reiselinie im Klappencover. Das ist schade, weil es doch interessant wäre zu verfolgen, wo denn nun all die erwähnten Städtchen und Ländergrenzen liegen – Google Maps ist also ein wenig Pflicht bei der Lektüre. Darüber hinaus habe ich eingestreute Fotos ver-



Rebecca Maria Salentin: *Iron Woman*,
Voland & Quist Verlag, 2023,
ISBN: 3863913736,
22 € , 392 Seiten, Klappenbroschur

misst, es gibt leider kein einziges, das einzelne Blickwinkel dieser Fahrt oder die Autorin selbst auf ihrer Reise zeigt, das fand ich sehr schade.

Resümierend ist das vorliegende Buch ein faszinierendes Tagebuch einer wirklich außergewöhnlichen „Radreise“, die man/frau so kaum antreten würde. Die mentale und körperliche

Leistung, all dies durchzustehen bzw. durchzufahren ist wirklich beachtlich und ringt enormen Respekt ab. Ein Buch, das es lohnt zu lesen, aber keines zum „ins-Regal-stellen“, also vielleicht mal in den Bibliotheken nachfragen und eine Anschaffung zur Ausleihe anregen.

Frank Sponheuer



Wenn meine Karte einfach mehr kann.

S-Cashback – das Vorteilsprogramm Ihrer Sparkasse. Einfach mit Karte* bei teilnehmenden Händlern zahlen und Geld-zurück-Vorteile erhalten.



Bei Ihren Händlern vor Ort – oder online unter www.s-vorteilswelt.de

*gilt für Karten registrierter Kunden



Weil's um mehr als Geld geht.

Fahrradreparaturen

Eine nützliche Anleitung zur Pflege, Wartung und Reparatur von Fahrrädern

Die Stiftung Warentest, bekannt durch ihre öffentlichkeitswirksamen Testungen aller möglichen Konsumartikel, ist auch Herausgeberin verschiedenster Handreichungen, von Haushaltsputztipps bis zum hier besprochenen, 368-seitigen Fahrradhandbuch. Wer ein klein wenig Interesse für sein Rad aufbringt, es nicht nur nutzen möchte bis es nicht mehr fährt, dann auf Hilfe angewiesen und auf Touren bei kleinsten Störungen aufgeschmissen ist, für den sind die 29,90 € eine lohnenswerte Investition, die zudem das Gefühl der Selbstwirksamkeit steigern kann.

Man lernt die Teile seines Rades kennen, bekommt Hinweise auf sinnvolles Werkzeug und kann sich - kompetent angeleitet durch detaillierte Fließdiagramme bei Funktionsproblemen auf Fehlersuche begeben.

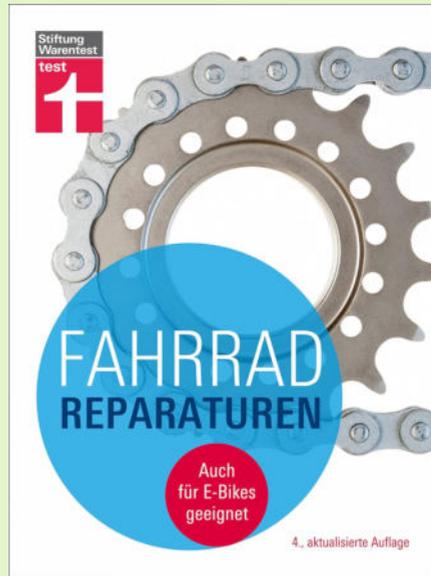
Geordnet nach Teilegruppen (Felgen und Bremsen, Schaltungen etc.) gibt der Ratgeber genaue, mit Fotos illustrierte Anleitungen zur Wartung und Fehlerbehebung. Zeitangaben fehlen nicht, das benötigte Werkzeug wird aufgelistet und die mitunter erheblichen finanziellen (und zeitlichen) Einsparungen gegenüber einem Werkstattbesuch werden dargestellt.

Gegenüber den vielen, zum Teil durchaus empfehlenswerten Videotutorials auf Youtube, hat das Buch den Vorteil einer Gesamtdarstellung der Technik am Rad. Sehr interessant und

aktuell auch das Kapitel über Pedelecs und E-Bikes.

Insgesamt ein sehr empfehlenswertes Buch, das auch Schraubnoviz*innen Mut macht, sich näher mit ihrem Fahrrad zu beschäftigen.

Gerd Asselborn



Ulf Hoffmann: Fahrradreparaturen,
Stiftung Warentest,
2022, 4. aktualisierte Auflage,
ISBN 978-3-7471-0391-3,
29,90 € , 368 Seiten, Einband

UNVERHOFFT VIELSEITIG

RADFAHREN IM KREIS UNNA

Seseke Radweg - Kamen

Eine von vielen Strecken im
fahrradfreundlichen Kreis Unna

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