

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

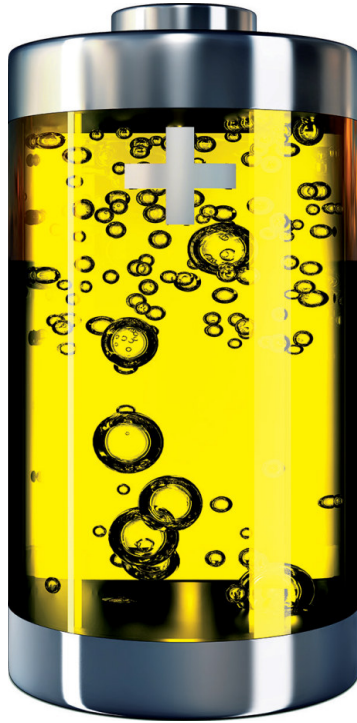
1. Halbjahr 2021



Touren & Termine
finden Sie auch unter
touren-termine.adfc-kreis-unna.de

Knackarsch statt Corona-Kilos
Camping ohne Ballast
Rennsteig-Radtour

Testen Sie die Zukunft. Bei uns schon heute!



NEU!

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

Zweirad Höni
E-Bike Center





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**.



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 / 258847

Öffnungszeiten der Kreisgeschäftsstelle:

Dienstag, 17:00 – 18:30 Uhr

Umweltberatungszentrum, 

Rathausplatz 21, 59423 Unna

Tel. 02303 / 5925 - 05

info@adfc-kreis-unna.de

Die neue, alte Alternative – das Radfahren

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde,

Wir sollten eigentlich sehr zufrieden sein. Das Radfahren boomt! Die Motive sind verschieden, aber immer mehr Menschen erkennen in der Krise, dass das Fahrrad für die eigene Mobilität eine echte Alternative darstellt. Von löblichen Ausnahmen abgesehen, kann die Infrastruktur für Radfahrende da leider noch nicht mithalten. Das lange mutlose Zögern in der Politik und vielen Verwaltungen rächt sich jetzt in einem Investitionsstau von hier bis Timbuktu. Neben den immer noch viel zu präsenten notorischen Bremsern in Sachen Verkehrswende fehlt in den Rathäusern oft modern ausgebildetes Fachpersonal, das den nötigen Aus- und Umbau der Radverkehrsinfrastruktur planen und umsetzen kann. An Geld fehlt es ausnahmsweise nicht: Förderprogramme von Bund und Land stellen gerade für den Radverkehr Millionen bereit (Seite 5 ff.).

Aber denken wir positiv und werfen einen Blick auf das vielfältige Serviceangebot, das Radfahrende im Kreis Unna vorfinden (Seite 50, 53). Auch der ADFC im Kreis spürt den Fahrradhype, denn die Mitgliederzahl steigt trotz Pandemie weiter deutlich. Da passen die neuen, modernen Internetauftritte des Clubs gut ins Bild (Seite 48).

Radfahren ist ganzjährig möglich, doch macht es wohl am meisten Spaß, wenn einem der warme Frühlingwind um die Nase weht. Besonders für solche Tage haben wir ein paar schöne Tourenvorschläge und nachfahrenswerte Reiseberichte im Heft (Seite 26 ff.). Wer lieber wohnortnah das Mountainbike auf und ab reitet, findet auf der Halde in Lünen-Gahmen ein neues, spannendes Ziel (Seite 20). Hoffen wir, dass die Vakzine bald ihre Wirkung entfalten und wir wieder unbeschwert und gemeinsam in die Pedale treten können. Alle, die das Radfahren neu für sich entdeckt haben, werden dies sicher auch weiter tun. Denn die schönste Art mit der eigenen Kraft zu reisen ist nun einmal das Radfahren.

Bleibt gesund und „negativ“,
Andreas Abels





Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	52
FahRad & Pandemie	
Radfahren in Coronazeiten	5
Reisen mit Fahrrad und Zelt	9
FahRad vor Ort	
Klimaschutzpreis für ADFC Selm	14
Neu in Unna: Stahlhaufen Rad-Café	15
Holzwickede: Emscher-Radweg erneuert	18
Neues Radmobiliar in Schwertes Fußgängerzone	19
Neuer Bikepark in Lünen-Gahmen	20
FahRad- Personalia	
Neuer Kreisvorstand	23
Bundesverdienstkreuz für Hermann Strahl	24
FahRad-Touren	
Rennsteig-Radweg	26
Havelradweg	31
Mecklenburgische Seenplatte	35
WestfalenWanderWeg als Radweg	40
Tremonia-Tour: Dortmunder Radgeschichte	42
FahRad-Wettbewerb	
Fahrradfreundlicher Einzelhandel gesucht	47
FahRad-Medien	
Moderne Webportale für den Club	48
Weg-li.de: Geh- und Radwege befreien	49
Digital und analog: A-Wege im Kreis Unna	50
Buchrezension: Emschertouren	55
FahRad-Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	56
FahRad & Radtechnik	
Langzeiterfahrung: Kette oder Riemen ?	58
Coldfinger: Beheizbare Handschuhe	61

Knackarsch statt Corona-Kilos

Wie Viren das Velofahren beschleunigen

„Das Fahrrad ist das neue Klopapier!“, fasste jüngst metaphorhaft ein Unnaer Radhändler seine Umsatzzahlen des letzten Jahres zusammen. Potenzielle Radkäufer*innen standen 2020 vor nahezu leergefegten Fahrradläden Schlange. Pedelecs waren im doppelten Wortsinn die Renner. Mittlerweile liegt der Anteil der Elektrischen bei fast 50 % aller verkauften Räder, so der Händler. „Das Fahrrad ist Profiteur der Coronakrise,“ meint auch David Eisenberger vom Zweirad-Industrie-Verband. Der Verband schätzt die Steigerung des Fahrradabsatzes im ersten Halbjahr 2020 trotz Lockdown und Engpässen in den Lieferketten auf 9,2 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum¹.

Den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club kann man zwar nicht als Profiteur der Pandemie bezeichnen, aber im Vergleich zu anderen Vereinen kam er zahlenmäßig bisher gut durch die Krise. Im Oktober konnte bundesweit das 200.000ste Mitglied aufgenommen werden. Dies bestätigt den Anspruch, der größte Radclub der Welt zu sein. Auch der Kreisverband Unna konnte nach einer Abflachung während des ersten Lockdowns weiter kräftig wachsen und freut sich derzeit über 1440 Mitglieder.

Viele liebgewonnene Radveranstaltungen wie die Drahteselmärkte in Lünen, Schwerte und Unna waren im vergangenen Jahr Opfer der Pandemie.



STADTRADELN, radKULT(O)UR und Sternfahrt Ruhr fielen aus. Die von den Aktiven mühevoll erstellten ADFC-Tourenpläne waren schon kurz nach Erscheinen Makulatur.

Fahrrad gefahren wurde dagegen reichlich. Das Fahrrad entpupperte sich als Glücksmaschine, um der Lockdown-Depression zu entfliehen. Allein oder in kleinen Teams, als Tagestouren oder Radreisen, oft als Ersatz für eine gecancelte Urlaubsreise oder aus dem Bedürfnis heraus, der Enge des Fitnesscenters zu entkommen.

Der ADFC Kreisverband stempfte den Wettbewerb „Pedal the pandemic“ aus dem Boden. Die Teilnehmenden waren aufgefordert, touristische neue Wege zu meiden und verwunschene neue Wege und Ziele zu suchen, und ihre Tour-Erfahrungen dann in einem Blog mit anderen Radfreund*innen zu teilen². Ein oft gehörtes Problem in Lockdown-Zeiten: es war schwierig Einkehrstätten zu finden, ebenso entsprechende Toilettenanlagen.

Nach einer Studie des SINUS-Institutes gaben 25% der Menschen in Deutschland an, das Fahrrad öfter und länger als im Vorjahreszeitraum genutzt zu haben³. Als Grund dafür wurde u. a. der Schutz vor Ansteckung (61%) geäußert. Noch häufiger genannt wurden der Erhalt der Fitness (85%) und der Ersatz für andere Freizeitaktivitäten (75%).

In etlichen großen Städten wurden kurzfristig breite, sogenannte Pop-Up-Radwege eingerichtet, um den vermehrten Radverkehrsanteil aufnehmen zu können und durch größere räumliche Distanz das Infektionsrisiko



Pop-Up-Radweg in Berlin

zu verringern. In Berlin kamen so 22 km neue Radwege zusammen, weitere Städte wie München, Leipzig, Düsseldorf und Stuttgart folgten. Paris plant gar 650 km neue Radverkehrsinfrastruktur⁴. Die aufgeplopten Wege wurde von einer großen Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland positiv bewertet (70%)⁵. Ein vergleichbar großer Anteil spricht sich in der gleichen Studie für den zumindest teilweisen Erhalt bzw. für eine bauliche Verstetigung der neuen Radwege aus.

Schmerzhaft waren für Velofreunde die Unfallzahlen. Nach Meldungen des Statistischen Bundesamtes stieg die Zahl verunglückter Radfahrer*innen im September mit 11.228 über den Wert des Vorjahres mit 9102; eine Steigerung um 23%. Die Dramatik wird noch größer, da die Zahlen für die restlichen Verkehrsträger im gleichen Zeitraum deutlich sanken. Für März bis Juni verzeichnete das Bundesamt einen Rückgang aller Verkehrsunfälle um 26%⁶.

Getrübter Blick über den Lenker

Wer sich in der näheren Zukunft ein neues Zweirad zulegen möchte, sollte wissen, dass die Fahrradindustrie durch Störungen in Produktion und Lieferketten, vor allem aus China, noch längere Zeit heftig unter Lieferproblemen zu leiden haben wird.

Der höhere Radverkehrsanteil aber wird weiter bestehen bleiben. Selbst nach der Pandemie wollen 18 % der Befragten das Fahrrad häufiger nutzen⁷. Dabei ist eine gut ausgebaute Infrastruktur besonders wichtig – 38 % der Menschen können sich vorstellen, häufiger Rad zu fahren, wenn es Pop-Up-Radwege im eigenen Wohnort gäbe.

Die hohen Unfallzahlen mahnen unsere Politiker*innen, sich in diesem Jahr vermehrt in allen unseren kreisangehörigen Kommunen für verzeichnende Radinfrastruktur einzusetzen, also eine Struktur, die potenzielle Fehler aller Verkehrsteilnehmenden in gewissem Maße tolerieren kann. Wir Radfahrende brauchen mehr Sicherheitsabstände zum parkenden und fließenden Verkehr. Die Verkehrsführung muss leicht verständlich sein. Und wir benötigen mehr physisch getrennte Wege und Aufstellflächen an Kreuzungen im Sichtbereich der Autofahrenden. Die Qualität der Wege muss dabei der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit der elektrischen Räder und dem geänderten Fahrverhalten der auch bei

uns stark aufkommenden Lastenräder Rechnung tragen. Der ADFC Kreisverband fordert den Kreis Unna auf, eine Mobilitätskonferenz mit dem Thema Verkehrssicherheit abzuhalten – und auch deren Ergebnisse in das neue Radverkehrskonzept einfließen zu lassen, an dem gerade gearbeitet wird. An der Finanzierung der nötigen Investitionen und Maßnahmen mangelt es nicht.



Aktive des ADFC werben fürs Radfahren

Gelder für Radwege könnten derzeit in breiten Strömen fließen. Für die Jahre 2020–2023 stehen insgesamt 1,46 Milliarden Euro zur Verfügung, davon 660 Millionen über das „Sonderprogramm Stadt und Land“. Es ist jetzt die Sache der Kommunen, zügig Projektanträge für die Errichtung von Qualitätsradwegen und Fahrradparkhäusern zu stellen. Der ADFC Kreisverband und die Ortsverbände werden alles tun, um entsprechende Initiativen mit Sachverstand und Ortskunde zu unterstützen.

Und wir tun natürlich auch weiterhin alles, um Menschen zu animieren, auf das Fahrrad zu steigen:

Viele unserer Ortsverbände haben trotz nebeliger Aussichten ihre Tourenprogramme wieder prall gefüllt, unter anderem zu finden im neuen Radtouren- und Veranstaltungsportal:

touren-termine.adfc-kreis-unna.de (siehe auch Seite 48). Ein besonderes Highlight wird dieses Jahr das kreisweite STADTRADELN voraussichtlich im

Zeitraum vom 22. Mai bis zum 11. Juni sein. Eine radKULT(O)UR wird es allerdings nicht geben.

Auf unseren Touren wird Covid 19 noch längere Zeit ein ungeliebter Begleiter sein. Das Virus ist in der Welt und wird es auch bleiben. Der Kampf kann nur in uns selbst gewonnen werden. Stärken wir unser Immunsystem – durch Impfung und Radfahren!

Werner Wülfing, Günther Klumpp,
Andreas Abels

¹ Zweirad-Industrie-Verband, Marktdaten 1. Halbjahr 2020

² <https://adfc-kreis-unna/blog/>

³ Fahrrad-Monitor Deutschland Corona Befragung 2020, Sinus-Institut

⁴ Corona Mobility Shift: Die Zukunft des

Radfahrens, Dr. Stefan Carsten

⁵ Fahrrad-Monitor Deutschland Corona Befragung 2020, Sinus-Institut

⁶ Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes Nr. 422

⁷ ebd.

Richtig verhalten: Tipps für Radler in der Corona-Krise

- Nicht in einer Gruppe fahren
- 1,5 Meter Abstand voneinander halten
- Überfüllte Plätze, Straßen oder Wege möglichst vermeiden
- An einer Ampel hintereinander und nicht nebeneinander warten
- Nach dem Radfahren gründlich die Hände waschen – vor allem, wenn etwa Knöpfe von Ampeln berührt wurden.



Online-Banking.
Einfach & sicher
von zu Hause.



sparkasse-unnakamen.de



Erledigen Sie Ihre Finanzgeschäfte im eigenen Wohnzimmer. Ganz bequem mit dem übersichtlichen Online-banking der Sparkasse.

 Sparkasse
UnnaKamen

Campen? Nicht in unserem Alter!

Immer wenn ich erzähle, dass ich in meinen Urlauben nicht nur Rad fahre sondern auch noch zelte, dann ernte ich meist fragende Blicke. In „unserem“ Alter – geht das noch? Ist das nicht zu unbequem? Vermisst du nicht den Komfort? Das sind die gängigen Fragen, die mir immer wieder begegnen. Und dann eben auch die Frage, was man denn alles mitnehmen müsse und wie das auf dem Rad unterzubringen sei. Ich möchte erstmal vorweg nehmen, 14 Tage zelten und jeden Morgen mit Rückenschmerzen wach werden und dann eine lange Tour mit dem Rad fahren, käme für mich nicht in Frage. Auch wenn ich sportlich unterwegs bin, so soll der Urlaub auch Erholung bieten.

Ich gehe erst einmal auf Radgepäck ohne Zelt und das dazugehörige Equipment ein. Danach kann ich hoffentlich einige Camper*innen überzeugen, es doch wieder mal zu versuchen. Gerade zurzeit eine Alternative zu Hotels und Pensionen, man hat immer sein eige-

nes Bett dabei. In diesem Artikel beziehe ich mich auf das Gepäck für einen Sommerurlaub in Deutschland, andere Jahreszeiten und Länder erfordern mitunter eine gänzlich andere Planung.

Das Radgepäck für das Radwandern besteht grob gesagt aus zwei Teilen. Einmal alles rund ums Rad und Rad fahren und dann das für den „Alltag“. Das Alltagsgepäck ist schnell und einfach zusammengestellt. Dabei handelt es sich um die persönlichen Dinge, die ich abseits vom Rad brauche. Kleidung, die ich abends nach dem Duschen, wenn ich mir noch die Stadt oder die Gegend anschau, benötige, alles rund um Körperpflege und Gesundheit, sowie weitere persönliche Dinge wie: ein Buch, Reader, Fotoapparat....

An Kleidung nehme ich eine Garnitur zum Anziehen mit. Eine Zip-Off-Treckinghose, die trocknet schnell, ist platzsparend zusammen zu rollen und durch die Reißverschlüsse lang und kurz zu tragen. Bei den ersten Touren



hatte ich noch zwei Hosen mit, merkte aber, dass ich die zweite nicht brauche. Dazu packe ich ein Sweatshirt, zwei - drei T-Shirts, ein Langarmshirt und halt Wäsche, Socken und so weiter ein. Die Schuhe empfand ich lange als Problem. Sie nehmen Platz weg und wenn man ein Paar zu viel dabei hat, ist das sehr ärgerlich. Aber da muss jede*r schauen, was sie/er für nötig hält. Ich habe mittlerweile lediglich geschlossene und offene Trekkingsandalen sowie Flip Flops mit. Bei Letzteren achte ich darauf, dass es welche sind, die ich sowohl bei einem kurzen Stadtbummel aber auch unter der Dusche anziehen kann. Eine extra Jacke nehme ich nicht mit, das Sweatshirt mit Reißverschluss ersetzt diese.

In den Waschbeutel kommen die Dinge, die ich zur Körperpflege benötige. Um Müll zu vermeiden und Platz zu sparen vielleicht einige Tipps. Sehr platzsparend und auch noch müllvermeidend sind sogenannte „Shampoostücke“. Diese haben die Größe eines Seifenstücks, sind wie diese in Pappe verpackt und ein Stück reicht einen Urlaub lang. Ich benutze diese als Shampoo und Duschgel. Nach Benutzung packe ich das Stück in ein Sisalsäckchen und binde es an den Packsack, damit das Shampoostück trocknet. Sowohl die Shampoo- und Duschstücke (für alle die beides mitnehmen wollen) als auch die dazugehörigen Sisalsäckchen gibt es in allen bekannten Drogerien zu kaufen. Es gibt ebenfalls Zahncreme als Pulver oder „Stein“ zu kaufen, diese haben mich bisher noch nicht wirklich überzeugt, aber auch da tut sich ja viel und ich probiere weiter aus. Was dann weiter in den Waschbeutel und den

Erste Hilfe-Kasten kommt, muss jede*r für sich entscheiden, auch da zeigt die Erfahrung, was wirklich notwendig ist und was nicht.

Dann noch einiges an Technik: Ladekabel und Stecker, mindestens eine gute Powerbank, eventuell eine Solarpowerbank, das macht einen noch unabhängiger von Stromanschlüssen. Ansonsten sind auf Campingplätzen der Platzwart oder Wohnmobilcamper immer bereit mal, das Handy oder die Powerbank aufzuladen.

Dann müssen noch die „Radsachen“ gepackt werden. Zum Thema Werkzeug und Ersatzteile sei gesagt: Was mitgenommen wird, liegt natürlich daran, was man eigentlich selber reparieren kann und wo man fährt. Einen Ersatzschlauch und das dazugehörige Werkzeug sollte jede*r dabei haben und am besten zu Hause mal das Wechseln des Fahrradschlauches üben, damit man dies im „Ernstfall“ souverän meistern kann. Auf keinen Fall sollte an einer guten Luftpumpe gespart werden. Etwas bessere sind klein im Packmaß, lassen sich aber so „ausfahren“, dass mit dieser durchaus einige Bar mühelos in die Reifen gepumpt werden können.

Dazu kommt die Radkleidung, auch da habe ich anfangs zu viel eingepackt. Kurz gesagt: eine kurze Radlerhose, eine dreiviertel, wenn das Wetter wieder einen langen heißen Sommer verspricht, dann lasse ich auch die zu Hause, dann eher zwei kurze. Zwei kurze Radshirts und entsprechende Funktionswäsche. Erfahrene Radwanderer*innen schwören auf Merinoshirts. Diese werde ich noch ausprobieren, kann von daher nicht aus eigener Erfahrung berichten. Eine Regenhose sollte





Kaffeefilter



Kissen verpackt



Kissen ausgepackt



Isomatten verpackt



Rucksack



praktische Utensilien



Zelt verpackt



Küche verpackt



Küche ausgepackt



Zelt mit Überzelt



Blick in den Topf



Winter- und Sommerschlafsack



Isomatten aufgepumpt mit Laken und Packsack



Rucksack verpackt



Schampoo-Stück

ins Gepäck, genauso wie eine Regenjacke (die nutze ich dann auch als „normale“ Jacke). Ob man ein Cape nimmt, ist wieder individuell, bei starkem Regen finde ich es sehr angenehm, andere lehnen es ab. Ein gutes Paar Regenüberschuhe sollte immer mit, sie halten Füße und auch die Schuhe trocken.

Kommen wir zum Campen: Auch hier sind der Möglichkeiten und der Ausstattung keine Grenzen gesetzt, der Markt gibt so einiges her. Ich beschränke mich auf die Grundausstattung.

Zuerst einmal Zelt, Schlafsack und Iso- bzw. Luftmatratze. Das Zelt sollte schnell und leicht aufzubauen sein und vor allem ohne Probleme auch nach dem 10. Abbau wieder im Packsack verstaut werden können. Ein schneller Aufbau ist von Vorteil, bei Regen möchte man sich nicht mit kompliziertem Zeltaufbau herumschlagen. Ich habe das Einpersonenzelt MSR- Elixir 1 und bin mit Packmaß, Gewicht und Handhabung sehr zufrieden. Schön finde ich die unterschiedlichen Möglichkeiten

des Aufbaus. Ohne Überzelt liegt man recht luftig darin, für sehr warme Sommernächte gut geeignet. Mit dem Überzelt hat man noch ein kleines Vorzelt und ist auch bei Regen gut geschützt. Trotz der geringen Maße kann ich im Zelt sitzen, was mir beim Kauf recht wichtig war.

Schlafsäcke gibt es als Sommer- bzw. Wintermodell, je nach Wetterlage und eigenem Temperaturempfinden. Ein Sommerschlafsack lässt sich natürlich sehr klein verpacken und belastet das Gepäck recht wenig. Sinnvoll ist auch ein Inlett, dieses wärmt nach Material zusätzlich. Gerade in Daunenschlafsäcken sehr zu empfehlen, da diese nicht mal eben gewaschen werden können, das Inlett dagegen schon.

Isomatten und Luftmatratzen sind das A und O beim bequemen Campen; sie entscheiden darüber, wie man nachts liegt und eben auch schläft. Da hat sich auf dem Markt schon einiges getan. Schaut man sich Material und Packmaß an, so wird schnell klar: vorbei sind die Zeiten der großen zusammengerollten Isomatten. Wichtig finde ich,



dass egal ob Isomatte oder Luftmatratze, sie sollte aufblasbar sein, selbstaufblasend oder mit integrierter Pumpe. Die Luftschicht sorgt dafür, dass die Matratze eine gewisse Dicke erreicht und so ein bequemes Liegen gewährleistet.

Die Isomatte fürs Radwandern oder Trekking wird gefaltet und dann zusammengerollt und so auf ein geringes Volumen verkleinert. Je nach Modell sind die Matten mit Daunen, Fleece oder ähnlichem gefüllt, damit ist gewährleistet, dass die Kälte des Bodens nicht durchdringt. Diese Matte kann im Sommer zu warm sein.

Die Luftmatratze für Trekkingtouren hat ein noch geringeres Packmaß, wird aufgepumpt, isoliert aber nicht so gut und ist daher eher für den Sommer geeignet.

Es gibt ein großes Angebot an Matten, ich würde aber immer dazu raten, die Matte zu Hause auszuprobieren. Lieber einmal im Wohnzimmer mit der Matte übernachten, als zwei Wochen Urlaub mit einer Matte, die einem Rückenschmerzen beschert. Dazu am besten umhören und eine Matte ausleihen. Gute Outdoor oder Trekkingläden helfen einem da auch gerne weiter.

Für mich ist ein Kopfkissen recht wichtig. Auch hier gibt es recht unterschiedliche Varianten. Die gängigste ist wohl das aufblasbare Kopfkissen. Sehr klein zusammen zulegen und bei Benutzung einfach aufzupusten. Ich komme mit diesen allerdings nicht klar und habe eines von THERM-A-REST, dieses lässt sich recht klein zusammen rollen und ist sehr bequem. Aber auch hier am besten einmal ausprobieren, als ein Kissen zu kaufen und mitzunehmen, um dann festzustellen, dass man damit

nicht klar kommt.

Dann die „Küchenutensilien“: Zuerst der Kocher. Die gängigste Variante ist der Gaskocher, bestehend aus einer Kartusche und dem Aufsatz. Der Aufsatz ist faltbar und wird nach Benutzung in einem kleinen Beutel verstaut. Der Aufsatz kann entweder direkt auf die Kartusche gedreht werden oder er hat eine Zuleitung. Dabei wird diese auf die Kartusche gedreht und der Kocher steht neben dieser. Diese Variante hat den Vorteil, dass der Topf nicht so hoch steht und eben nicht so leicht umfallen kann. Auch wird hier ein nicht so hoher Windschutz benötigt. Der Windschutz besteht aus Aluplatten die auseinander gefaltet werden und um den Kocher und Topf gestellt werden. Die Flamme geht nicht aus und das Essen oder Wasser im Topf kocht schneller.

Topf, Pfanne und Teller gibt es als zusammenstellbare Sets zu kaufen und sind dann recht gut ineinander zu verstauen. Ich bin da recht sparsam unterwegs, Topf und Pfanne nutze ich gleichzeitig als Teller.

Der morgendliche Kaffee hat mich eine Weile beschäftigt. Ich mag guten Kaffee und konnte mich nie mit Instantprodukten anfreunden. Jetzt habe ich einen faltbaren Kaffeefilter aus Edelstahl, da ich auch hier auf Plastik verzichten wollte. Ein Baumwolltuch dient als „Filtertüte“ und vermeidet auch hier weiteren Müll.

An Dinge wie Feuerzeug, Tütenverschlüsse, Besteck, Geschirrtuch etc. sollte auch gedacht werden.

Noch im Gepäck befinden sich: ein Rucksack, der sich zusammenfalten und dann als Sitzkissen nutzen lässt, eine Wäscheleine mit integrierten „Wä-



scheklammern“, die zwischen die Bäume gespannt werden kann und ein paar Spanngurte.

Das ganze Gepäck verstau ich in meinen beiden hinteren Packtaschen und einem kleinen Packsack der quer darüber liegt. Dieses Jahr werde ich mir sogenannte Front-Roller anschaffen und hoffe, damit auch den Packsack nicht mehr zu brauchen.

Wer noch nicht Radwandern war, sollte es einfach mal an einem Wochenende ausprobieren, es muss nicht gleich der große Urlaub sein.

Für mich hat es sich als sehr hilfreich herausgestellt eine Packliste anzufertigen. Die habe ich unter anderem auf meinem Smartphone, im Urlaub kann ich direkt vergessene oder benötigte Dinge hinzufügen und Überflüssiges streichen. Meine Liste ist mittlerweile auf meine Ansprüche zusammengeschrumpft, so dass das Packen innerhalb einer Stunde erledigt ist.

Ich hoffe, ich konnte euch dazu bringen es einfach mal zu versuchen. Ich wünsche viel Spaß!

Tanja Bork (Text & Fotos)



Ausgezeichnet: Der ADFC Selm belegt den 1. Platz beim Klimaschutzpreis 2020

Ausgezeichnet für das Engagement im Klimaschutz: Die Verleihung des Klimaschutzpreises 2020 der Stadt Selm in Kooperation mit dem Energieunternehmen Westenergie bestätigt, welchen Stellenwert der Klimaschutz auch in Corona-Pandemie Zeiten beim ADFC Selm besitzt. Aus mehreren Bewerber*innen wählte die Jury, bestehend aus Mitarbeitern der Verwaltung, dem Rat der Stadt Selm und dem Energieunternehmen Westenergie, die Preisträger.

Den 1. Platz belegte der ADFC Selm ! Er erhält ein Preisgeld von 1250 Euro.

Der ADFC Selm bewarb sich mit zahlreichen kostenfrei zu nutzenden Aktionen, bei denen die Förderung der Mobilität im Vordergrund steht. Alle Bürger*innen sind dazu eingeladen. Eine große Anzahl geführter Radtouren, ob werktags morgens, zum Feierabend oder an den Wochenenden werden angeboten für alle, die mit dem Fahrrad, Natur und Kultur erleben wollen. Ver-

schiedene Schul- und Ferienaktionen, mit motorisch eingeschränkten Personen und kleinere Radtouren zum Kennenlernen und Ausprobieren, stehen im Programm. Alle diese Veranstaltungen tragen mit zum Klimaschutz bei.

Durchgeführt wurden gemeinsame Ortsbegehungen von ADFC und Stadtverwaltung. Ziel waren die Verbesserung und attraktive Aufwertung von vorhandenen Fuß- und Radwegen, die Unfallverhütung sowie der Ausbau von bisher unbefestigten Wegen zu attraktiven Fuß- und Radwegen.

Kontinuierlich werden gemeinsam weitere Verbesserungen der Infrastruktur und Attraktivität der Selmer Radwege aufgezeigt, es wird eine Dokumentation in Text und Bild erstellt, der Stadtverwaltung vorgestellt, diskutiert und durchgesprochen. Das Ziel ist, Lücken im Radwegenetz zu schließen, Fuß- und Radwege sowie die Verkehrssicherheit umfassend zu verbessern.

Sprecherteam ADFC Selm, Gerd Paduch

Die Stahlroß-Rast im STAHLHAUFEN

Radfahrer sind Wirtschaftsförderer. Ist doch das Schönste an Radtouren die Pause. Die Vorfreude auf Kalt- oder Heißgetränke lässt Herzen und Schrittfrequenz höher schlagen. Doch Corona ist Appetitverderber. Unnas Gastroszene ist bedroht.

Um so bewundernswerter ist der Mut der Familie Székely, in diesen Tagen ihr „Stahlhaufen Rad-Café“ in Unnas Gürtelstraße zu eröffnen. In Eigenarbeit haben sie das alte Ziegelmauerwerk und die Fachwerkbalken freigestemmt. Harmonisch dazu den Boden mit historischen Kacheln belegt. An den Wänden hängen Stahlrahmenräder, Radzubehör und malerische artgerechte Emailleschilder. Ein Café mit reizvollem Radwerkstattcharme, wo man sich als Radfahrer gleich heimisch fühlt.

Der Kaffee mit Bohnen aus der Hammer Barrista-Manufaktur spricht Augen, Nase und Zunge an. Torten, Kuchen und Spinatfeschnecken, von Mutter Monika meist nach ungarischen Familienrezepten gebacken, erzeugen Speichelfluß... aber es herrscht Corona-Rastverbot. Gegen den Trend hat sich das kleine Familienunternehmen inzwischen eine Nische aufgebacken. Mittwochs bis sonntags, von 10 bis 18 Uhr geöffnet, stehen vor dem Laden schonmal kleine Schlangen. Die geräderte Kundschaft sitzt dann gern genußschmausend auf Neumarktbänken oder im Mille-Fiori-Garten an der Schulstraße.



Man darf gespannt sein, wie voll der Laden nach Corona und bei Sonnenschein wird. Die Sitzkapazität ist begrenzt. Norbert Székely, einst mehrfacher deutscher Taekwondomeister, freut sich sportlich auf die Herausforderung. „Im fahrradfreundlichen Unna hoffe ich auf Radlerhaufen im Stahlhaufen! Das Alltagsradeln boomt durch Corona nochmal zusätzlich und meine Familie ist in der Radsportszene zuhause.“ Norbert ging mit Rick Zabel zur Schule, fährt Triathlon und hat schon mit den Radassen auf Mallorca trainiert. Vater Attila war Leistungsdegenfechter, fährt aber jetzt auch im Rückenwindschattenverbund der Fa-

milie und der 15jährige Bruder Csongor ist hoffnungsvolles U-17-Straßenrennentalent

„Wir setzen darauf, dass die eine oder andere Trainingstour bei uns Rast macht.“ Die Kunden-Mischung ist sicher für die Freizeitradler interessant. „Auch

beim Stadtradeln und beim Drahteselmarkt treten Unnas Alltags- und Sportradler*innen ja zusammen in die Pedalen.“

Hermann Strahl hofft, dass bis zum Drahteselmarkt am 8. Mai Unnas vielfältige Gastronomie wieder einrastet.





Besuchen Sie auch unseren **Online-Shop**



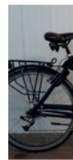
Top Angebote unter shop.radstation.ruhr



Canoga Silber 21 Gang Kettenschaltung
125,00 € *



Giant Blau/Weiß 21 Gang Kettenschaltung



Manufaktur B

Full-Service für Ihr Rad

– auch online und per Smartphone –

Meine **Radstation**



Bönen Bahnhof* • Kamen Bahnhof* • Lünen Hauptbahnhof* • Lünen Markt
Schwerte Hauptbahnhof* • 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



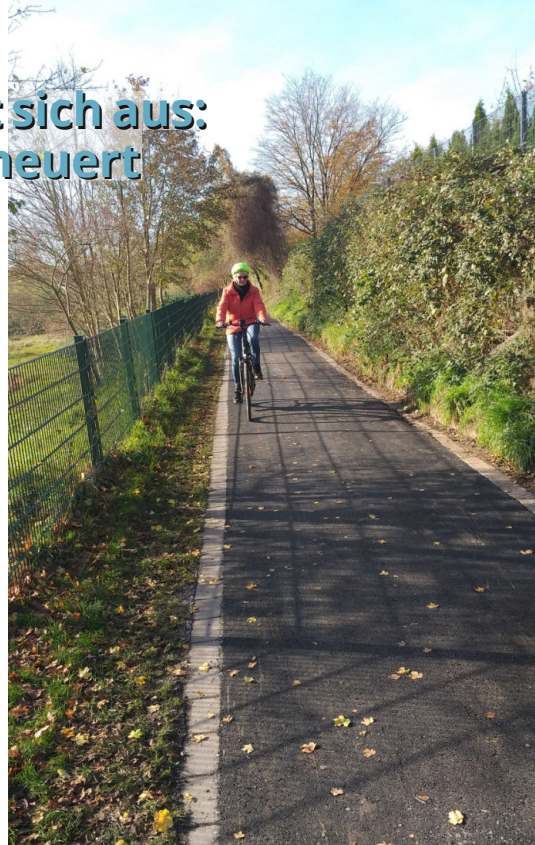
Gepäckservice

Hartnäckigkeit zahlt sich aus: Emscher-Radweg erneuert

Hartnäckigkeit zahlt sich aus. Nach unermüdlichem Einsatz von Hermann Volke vom ADFC Holzwickedede gegenüber der Stadt Dortmund wurde nun endlich ein beschädigter Abschnitt des Emscher-Radweges erneuert. Zwischen Aplerbeck und dem Phoenixsee bremste eine sehr holprige Strecke die Tourenfreude. Diese wurde endlich geteert und lässt sich nun wunderbar befahren.

Doris und Hermann Volke führen den Emscherweg immer gerne. Doch zwischen Aplerbeck und Schüren war aus ihrer Sicht der Name Radweg fehl am Platz. „An diesen Stellen ist der Weg sehr schmal und holperig, so dass es keinen Spaß macht dort zu fahren. Wir nutzen dann sehr oft die Weiterfahrt über die Straße, was sicher nicht im Sinn eines Radweges sein sollte. Die Stellen die ich meine, sind die Abschnitte zwischen Dortmund-Aplerbeck und Dortmund-Schüren. An beiden Seiten des Weges Wildwuchs, so dass der Weg noch enger wird, hochstehende Kanaldeckel bedeuten eine große Unfallgefahr, nach Regen große Wasserlachen und Schlamm.“ So schrieb Hermann Volke an die Stadt Dortmund. Viele weitere Briefe folgten. Er wurde immer wieder vertröstet und hingehalten. Aber letztendlich hat sich seine Ausdauer ausgezahlt und die Teilstücke sind „jetzt in einem klasse Zustand“, freut sich der ADFCler. Wir bedanken uns bei den Beiden ganz herzlich für das Engagement gegen den Mangel – und natürlich auch bei der Stadt Dortmund.

Ulrich Lohenstein (Text & Fotos)



Es tut sich was in Schwerte Radparken und E-Bike-Laden in der Fußgängerzone

Bald kann man in Schwerte auch im öffentlichen Raum sein e-Bike wieder mit Strom aufladen - eine Fahrradparkanlage mit drei Schließfächern für jeweils zwei Akkus entsteht gerade am Werner-Steinem-Platz, direkt am Anfang der Fußgängerzone. Man benötigt lediglich eine 1-Euro- oder 2-Euro-Münze als Pfand, dann kann man einen oder zwei Akkus (oder auch ein Handyladegerät) in einem Fach in die Steckdosen stecken, die Münze einwerfen, abschließen und das Fahrrad daneben abstellen. Der Fahrradständer daneben bietet Platz für 12 Fahrräder und ist sogar überdacht.

In den Schließfächern ist auch noch Platz für Satteltaschen, Helme, Brillen und Tachos. So können Fahrradtourist

*innen und natürlich auch Schwertener*innen dann unbeschwert ohne Ballast und mit sicherem Gefühl ein bisschen in Schwerte schlendern und wenn es wieder erlaubt ist, in einer der Eisdielen oder in einem Lokal einkehren. Die Ladezeit ist nicht begrenzt und zudem kostenlos für den/die Radfahrer*in, denn den Strom spendieren die Schwertener Stadtwerke. Das System heißt: BETA-EnergySafe und ist von der Firma Orion-Bausysteme.

Diese Radparkstation mit E-Bike-Lader ist jetzt die zweite in Schwerte – die erste steht in Ergste, direkt am Bahnhof.

Nachmachen ausdrücklich erwünscht!

Monika Rosenthal (Text & Foto)



Pumptrack und Dirtline in Lünen-Gahmen

Einfach gelungen! Das muss man schon sagen, wenn man die neue Bikeanlage auf der früheren Bergehalde Victoria 3/4 im Lünen Stadtteil Gahmen beurteilt. Das Gelände wird unglaublich gut angenommen und die Unterhaltung scheint nachhaltig geregelt zu sein.



Lünen-Gahmen, ein im Altersdurchschnitt sehr junger und kulturell vielfältiger Stadtteil, wurde 2009 in das Förderprogramm des Landes NRW „Soziale Stadt“ aufgenommen. Im Rahmen eines „Integrierten Handlungskonzepts“ der Stadt Lünen zur Aufwertung des Stadtteils konnte nun der Umbau der etwa 30 m hohen und 17 ha großen Halde in Angriff genommen werden. 80 % der Finanzierung übernahm das Land, 20 % die Stadt selbst. 2018 konnten weitere Mittel aus dem Bundesprogramm „Zukunft Stadtgrün“ akquiriert werden.

Im ersten Bauabschnitt 2017/18 begannen die Rodungsarbeiten sowie der Neu- und Umbau des Wegenetzes. 2019/20 entstand dann die neue Bikeanlage etwa im Zentrum des Haldenplateaus: ein asphaltierter Pumptrack (Rundkurs mit Hügeln) und daneben eine aus verfestigtem Boden aufgeschüttete, mehrspurige Dirtline (Strecke mit Sprunghügeln). Ein 500 m langer Single-Trail, ein schmaler, gewundener Pfad, wurde in den östlichen Haldenhang ge-

legt. Durch kleine Einbauten, sog. Anlieger (leichte Steilkurven) und Kicker (flache Sprungkanten) wird die Abfahrt noch interessanter. Der Pumptrack ist auch für normale Fahrräder, Inlineskates oder Scooter befahrbar. Ein kleiner Teil der Strecke ist bewusst einfacher gehalten, um es Kindern und Anfänger*innen zu ermöglichen, sich auszuprobieren.

Das Bikerareal umfasst nur einen knapp 2 ha großen Teil der Bergehalde. Der schon vor dem Umbau existierende Weg rund um das Haldenplateau wurde befestigt und kann für den Schul- und Breitensport genutzt werden. Am Südrand des Plateaus entstanden zwei „Ruhepunkte“ mit Sitzgelegenheiten für Erholungssuchende. Ein „Fitnessaufstieg“ animiert zum sportlichen Erklimmen des östlichen Haldenhangs. Der weitaus größte Teil der Halde ist nach wie vor bewaldet.

Die Stadtverwaltung hatte das Projekt gut vorbereitet. In mehreren Workshops 2017 und 2019 konnten alle Interessierten ihre Ideen einbringen.

Lünen



Bild: Römer-Lippe-Route

LÜNEN PER RAD ENTDECKEN!

**Besuchen Sie die fahrrad-
freundliche Stadt an der Lippe
zwischen Metropole Ruhr und
Münsterland.**

Rad(fern)wege wie die Römer-Lippe-Route, der Lippeauen-Rundweg, der Seseke-Weg oder die LandesGartenSchau-Route laden Sie ein, Sehenswürdigkeiten, Wälder und Parks sowie Flüsse und Seen zu erkunden.

Wir beraten Sie gerne!

T +49 (0)2306 104-1778
M tourismus@luenen.de
W www.luenen.de/tourismus

Was ist einen Besuch wert?

**Mein
Lünen!**

Externe Experten waren eingeladen, ihre Erfahrungen aus der Planung und zur Zusammenarbeit zwischen Eigentümern (hier Regionalverband Ruhr), Kommune und Nutzern bei bereits bestehenden Bikeanlagen vorzustellen. Landschaftsplaner aus Dorsten, auch verantwortlich für die Gestaltung der bekannten Großhalde Hohe Ward, und ein erfahrener Bikeanlagen-Bauer aus Augsburg sorgten schließlich für die endgültige Ausgestaltung.

Als Glücksfall erwies es sich, dass unmittelbar östlich der Halde die Käthe-Kollwitz-Gesamtschule (KKG) liegt. Die neue Anlage direkt vor Augen, wurden und werden viele der Schüler*innen animiert, das Biken auszuprobieren und als Hobby zu entdecken. Zudem waren Vertreter der Schule direkt in die Planungen eingebunden. Im Sommer 2020 gründete die Schulleitung eine Mountainbike AG, deren Aktivitäten in einen Sport-Leistungskurs eingebunden sind. Dafür wurden extra 24 neue Mountainbikes angeschafft. Das nötige

Know-How wird auch durch Kooperationen mit den lokalen Radsport-Vereinen und anderen Radsportexperten gewährleistet. Die neuen Mountainbikes und andere Fahrräder können in einer schuleigenen Werkstatt gewartet und gegebenenfalls repariert werden. Nach Aussage des Schulleiters der KKG, Reinhold Bauhus, soll später dieses Serviceangebot einmal dem ganzen Stadtteil zu Gute kommen, in dem es weder eine Radstation noch Fahrradeinzelhandel gibt.

Von Anfang an war es Teil des Konzepts, alle Nutzergruppen in die Pflege der Anlage einzubinden. Bisher scheint dies gut zu funktionieren. Auch die freie Bikerszene kümmert sich bisher um „ihre“ Anlage. Da macht sich bezahlt, dass jeder der wollte während sog. Shape-Days auch selbst die Schubkarre beladen und unter Anleitung aktiv beim Bau mithelfen konnte. Am 18. August 2020 wurde die Anlage mit einem öffentlichen Fest offiziell eröffnet.

Andreas Abels (Text & Fotos)

Video zur Eröffnung des Bikeparks:
https://youtu.be/Dx8R0sA2-_I

Bikeanlage Lünen
 „Halde Viktoria 3/4“

Asphalt - Pumptrack
 Auenthaltsbereich
 Trail
 Dirt Lines

Helmpflicht
Notruf 112

Adresse für Rettungseinsätze:
 Karl-Kiehn-Weg,
 zwischen Bahnstraße
 und dem VTB 08 Lünen e.V.

Nutzungsbedingungen:

- Eltern haften für ihre Kinder.
- Nutzung auf eigene Gefahr
- Anlagen nur befahren wenn eine zweite Person anwesend ist!
- Geeignete Schutzausrüstung verwenden
- Geeignete Fahrräder (BMX, Dirtbike) oder taugliche Rollsportgeräte verwenden
- Zugang nur am Einstiegsbereich / Startpunkt
- Einheitliche Fahrtrichtung und Sicherheitsabstände beachten!
- Rücksicht auf jüngere, ungeübte Fahrer und andere Benutzer nehmen!
- Die Fahrbahn ist keine Auenthaltsfläche!

- Anlage nur bei Tageslicht und trockener Fahrbahn benutzen!
- Die Rundkurse werden im Winter weder geräumt noch gestreut.
- Nach einem Sturz ist die Strecke sofort zu verlassen.
- Gegenstände auf der Fahrbahn sind umgehend zu entfernen.
- Die Anlage ist sauber zu halten!
- Rauchfreie Sportanlage

Kontakt für Schadensmeldungen:
 Stadt Lünen
 Willy-Brandt-Platz 1
 44532 Lünen
 02309 104-0
 E-Mail: stadtverwaltung@luenen.de

Kreisvorstand neu aufgestellt

Neues Team auch in Selm

Anfang Oktober 2020 wurde ein neuer Vereinsvorstand für den ADFC Kreisverband Unna gewählt. Bewährtes zuerst: Norbert Lanvermann war und bleibt unser Schatzmeister, eine Tätigkeit, die bei zehn Orts- und einem Kreisverband gar nicht hoch genug wertgeschätzt werden kann. Neuer zweiter Vorsitzender ist Dirk Schumann, ebenfalls langjähriger ADFC'ler mit viel Erfahrung unter anderem als Ortsverbandssprecher in Lünen. Dr. Andreas Abels, seit 2011 im ADFC und seit 2018 zweiter Vorsitzender, übernahm nun den ersten Vorsitz. Der gesamte geschäftsführende Vorstand kommt aus Lünen, erstmals in der fast dreißigjährigen Geschichte unseres Vereins. Wir

danken Werner Wülfing, der durch seine achtjährige Arbeit als 1. Vorsitzender den Verein entscheidend nach vorne gebracht hat und auf eigenen Wunsch ausgeschieden ist. Er geht uns im Vorstand aber zum Glück nicht ganz verloren, bleibt er doch Beisitzer.

Als weitere Beisitzer (wieder) gewählt wurden Udo Breda (Unna), Christian Kruthoff (Bergkamen), Jürgen Heidenreich (Lünen), Frank Sponheuer (Fröndenberg) und Lothar Wolf (Holzwickede).

Im Ortsverband Selm hat neben Gerd Paduch nun zusätzlich seit Januar 2021 Peter Cortner das Ruder als Sprecher mit übernommen. Neuer Kassenwart ist Helmut Rasche.



Jetzt 3 x 80 kWh
Ökostrom sichern!

Umsatteln lohnt sich
**Förderprogramm
E-Bike**

www.stadtwerke-unna.de

Da strahlt der Hermann: Bundesverdienstkreuz für Mitbegründer des ADFC Kreisverbandes

Ein Orden für Hermann Strahl: Für sein langjähriges Wirken in Unna verlieh der Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier unserem Vereinsmitglied und Mitbegründer des ADFC Kreisverbandes Hermann Strahl das Bundesverdienstkreuz. Landrat Michael Makiolla überreichte die Auszeichnung am 16. Oktober 2020 in einer kleinen Feierstunde im Kreishaus Unna. Fahrradfreund*innen ehrten ihn im Anschluss der Feier mit einem Spalier aus Fahrrädern vor dem Kreishaus.

Um Hermanns Engagement für eine umweltfreundliche Mobilität nachzuzeichnen muss man weit in die Vergangenheit zurückblicken. Bereits im Jahr 1984 engagierte er sich in Zusammenarbeit mit weiteren Sozial- und Umweltengagierten um den damaligen Paul-

Gerhardt-Pfarrer und späteren Präses der Evangelischen Kirche von Westfalen i.R. Alfred Buß beim Aufbau der Drahtesel-Königsborn-Werkstatt hinter dem Taubenschlag-Jugendhaus. Hierzu wurde eine alte Autowerkstatt von Südkaemen nach Königsborn umgesiedelt. Für finanzschwache Personen und soziale Einrichtungen wurden hier gebrauchte Räder gesammelt und repariert. Der Drahtesel Königsborn und dessen Trägerverein Rad und Tat war u.a. auch Startrampe für den heute erfolgreichen Radhändler Stefan Hübner mit dem gleichnamigen Geschäft in Kamen.

Heute knüpft Hermann an diese Erfahrungen an, wenn er in Zusammenarbeit mit Caritas- und ADFC-Aktiven seit 2015 in einer Werkstatt an der Wasserstraße, die die Grünen in Unna zur Ver-



fügung stellen, Fahrräder für Asylsuchende und Migranten aufbereitet. Mittlerweile konnten über 550 Flüchtlingen ein Rad zur Verfügung gestellt werden.

Aus der Drahtesel-Königsborn-Initiative entwickelte Hermann weitere Projekte. So initiierte er im Jahr 1986 die Unnaer Drahteselmärkte. Der Drahteselmarkt, eine Informations- und Werbeveranstaltung für das Fahrrad als ökologisches Verkehrsmittel, ist inzwischen Tradition. Seit dem Jahr 1993 ehrt er im Rahmen dieser Veranstaltung Bürger und Institutionen für ihre Verdienste für das Fahrrad als „Drahtesel des Jahres“.

Im November 1991 gründete er mit Gleichgesinnten in Kamen-Methler den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreisverband Unna e.V.. Als erster Kreisvorsitzender wurde damals Detlef Knop aus Kamen gewählt. Im Ortsverband Unna engagierte er sich seitdem durch Organisation von Touren und öffentlichkeitswirksamen Aktionen. Seit dem Jahr 2004 führte er jährlich Unnaer Neubürger per Rad zu Sehenswürdigkeiten unserer Stadt und sorgt hierdurch für eine bessere Integration von Unnas Neubürgern.

Auf seine Initiative hin wurde es seit 1991 dem ADFC Unna ermöglicht, das Umweltberatungszentrum im Rathaus Unna wöchentlich für Beratungen rund ums Fahrrad zu nutzen. Besonders in den Anfangsjahren beteiligte er sich regelmäßig an diesen Beratungszeiten. In dieser Zeit organisierte er in Zusammenarbeit mit der Verbraucherberatung, damals unter Leitung von Frau Dörthe Strübli, die UNnah-steigt-um-Kampagne im Rahmen eines landesweiten Mobilitätsprojektes, die landes-

weit Beachtung fand und ausgezeichnet wurde.

Im Jahr 1992 wurde die Stadt Unna in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte (AGFS) aufgenommen. Den Bewerbungsprozess förderte und unterstützte Hermann vielfältig vor und während der Bereisung Unnas durch die Antragskommission. Von 1995 bis zum 2004 hatte er den Vorsitz des Arbeitskreises „Fahrradfreundliches Unna“ inne. In diesem Rahmen begleitete er wichtige Entwicklungen in Richtung der Fahrradfreundlichkeit Unnas wie die Öffnung der Einbahnstraßen, den Fahrrad-Stadtplan, die Verbesserung der Schulwegsicherheit und die Radstation am Bahnhof Unna, sowie die mehrere Radverkehrskonferenzen.

Ab dem Jahr 2006 brachte er seine Sachkenntnis in den BYPAD Prozess der Stadt Unna ein. Dieser Auditierungsprozess führte im Frühjahr 2008 zur Übergabe des „Bicycle Policy Audit“ an die Stadt Unna.

Seit dem Jahr 2014 beteiligte sich die Stadt Unna jährlich an der Aktion „STADTRADELN. Radeln für ein gutes Klima“. Hermann ist seit Beginn an der Organisation und Durchführung involviert.

Hermann Strahl hat sich sein Leben lang kreativ und engagiert für die umweltfreundliche Mobilität in Unna eingesetzt. Er hat durch sein Tun die Mobilität und Lebensqualität viele Bürger verbessert. Er hat sichtbare Radspuren in unserer Stadt hinterlassen. Hierfür dankt ihm der Vorstand des ADFC Kreisverbandes Unna ganz herzlich.

Werner Wülfing

Das kleine Abenteuer in Thüringen: Von Eisenach nach Blankenstein auf d



Jeden Sommer fahre ich mit meinem ältesten Freund aus Studienzeiten für 1 bis 2 Wochen eine Radtour. Die besondere Coronasituation des ersten Lockdowns im Frühling 2020 machte die Planung, welche ausländischen Reiseziele möglich wären, schwierig.

Nach einer Tour durch die nördlichen Masuren in Polen 2019 war eigentlich der westliche Nachbar Frankreich dran. So entschieden wir uns für Ende Juli notgedrungen für das „kleine Abenteuer“ einer Rennsteig-Überquerung in Thüringen.

em Rennsteig-Radweg



Vom Wohnort meines Freundes im „tiefsten Nordhessen“ nahe Eschwege ging es direkt aus seiner Haustür heraus durch die wunderbar abwechslungsreiche Landschaft und Geschichte (ehemals deutsch-deutsche Grenzregion mit noch vielen wahrnehmbaren

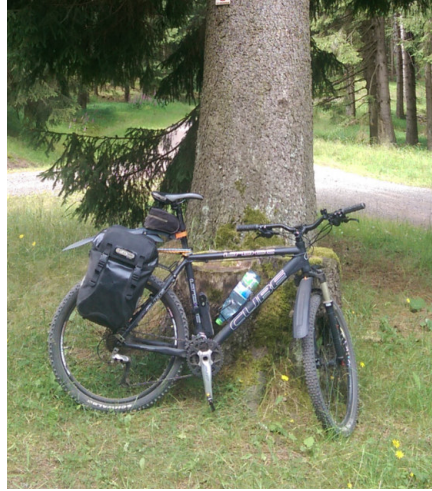
Details der Teilung) nach Eisenach. Hier war unsere erste Übernachtung gebucht und wir machten uns nach dem Einchecken zu einem guten Abendessen nahe des großen Kirchplatzes auf, sowie anschließend zu einer Besichtigung dieser eindrucksvollen Stadt

per pedes. Es fügte sich – Radlerglück muss man haben – ganz gut, dass ich noch kurz vor Geschäftsschluss in einem Fahrradladen ein paar neue Pedale erhalten konnte und montiert bekam. Denn genau an diesem ersten Reisetag hatte unterwegs ein Pedal angefangen zu „eiern“, das Lager war hinüber. Oben auf dem Rennsteig wäre das Problem ein ungleich Größeres geworden.

Am nächsten Morgen ging es frisch gestärkt vom reichhaltigen Frühstück hoch auf den mit „R“ ausgezeichneten Radweg und die Höhentour auf dem Bergrücken begann. Die Tour ist mit annähernd 200 km ausgewiesen. Wir mussten im Verlauf der nun vor uns liegenden Tage feststellen, dass der Radweg in weiten Streckenabschnitten leider die Anmutung eines Forst- und Holzabfuhrweges hatte. Er war ultrabreit und häufig sehr unangenehm geschottert, teilweise von durchdringenden natürlichen Felsvorkommen regelrecht verblockt.

Unsere Wahl von guten MTB (nein, kein Motor...) mit genügend Profil und Teilfederung war hier absolut geboten. Mit normalen 28'er Trekkingrädern ist diese Streckenführung definitiv nicht zu empfehlen. Gelegentlich schielten wir etwas „neidisch“ auf die den Rennsteig ebenfalls bevölkernden Wanderer, die die eher verschwiegen geführte Parallele des Weges auf angenehmem Untergrund entlang liefen. Insgesamt war es trotz der Befürchtung „Im Corona-Sommer machen alle Leute Urlaub in Deutschland“ aber nicht sehr voll. Wir trafen nur wenige andere Radler.

Der erste Tag brachte uns vielfaches Staunen über die eindrucksvolle Waldlandschaft des Gebirgszuges und gran-



diose Fernsichten in die Täler. Aber auch Steigerung der Pulsfrequenz und Schwitzen, denn immer wieder verlangten kleine „fiese“ Anstiege weitere Höhenmeter. Zum frühen Abend kehrten wir beeindruckt und „durchgerüttelt“ in unserem Hotel in Tambach ein, wobei wir in rasanter Talfahrt im Wald leider etliche Höhenmeter einbüßten, die am nächsten Morgen Richtung Kammweg erstmal wieder draufgeschafft werden mussten.

In den Hotels, die wir als Etappenorte auf Anraten eines Bekannten, der die Tour schon einmal gefahren war, vorgebucht hatten, herrschten natürlich „Corona-Bedingungen“: Maske tragen, Abstand halten und Einmal-Handschuhe am Büfett bzw. bedient werden durch das Personal hinter den Glasscheiben der Lebensmittel. Aber: es war nirgendwo voll, die Menschen waren zuvorkommend und hilfsbereit, mit etwas Geduld und Witz wurde alles gemeistert und vieles ermöglicht. Unsere Räder konnten wir immer in gut verschließbaren Kellerräumen oder Fluren über Nacht abstellen. Und nicht zu vergessen, was im März und April ja so niemand geahnt hätte, wir waren im Urlaub! Alles war gut!

Der Wegeverlauf stellte uns aber immer wieder – das war schon vorhergesagt worden – vor Orientierungsschwierigkeiten, die wir per Karte und GoogleMaps lösen mussten, denn die „R“-Route war im Gelände nicht immer optimal und „verirrungsfrei“ beschildert. Nichtsdestotrotz, das Wetter blieb alle Tage trocken, mitunter sogar sonnig, aber die Temperaturen waren durch Windchill und die permanente Höhenlage recht „schattig“. Immerhin mussten die Regenklamotten kein einziges Mal ausgepackt werden und das ist doch auf einer mehrtägigen Radreise schon mal die „halbe Miete“!

Man kommt durch die Höhenlage dieses Radweges selten in Dörfer oder Kleinstädte, erwähnt sei hier aber trotzdem Oberhof, das Thüringer Skisportzentrum par excellence. Ebenso unsere dritte Übernachtung in Neustadt, wobei „Stadt“ hier mehr als geschmeichelt zu verstehen ist, Masserberg, ein Wanderer- und Touristenörtchen mit phänomenalen Ausblicken ins Umland, und Neuhaus a. R.. Nahe dieses Ortes liegen die 2 Quellen der Werra und dort beginnt der gleichnamige Radweg, den wir 2 Jahre zuvor von hier oben aus bis Hannoversch-Münden und dann abbiegend nach Kassel erkundet hatten.

An diesem Abend landeten wir in einem Hotel mit sehr guter Küche in Steinbach im fränkischen Bayern (ja-wohl!), da die Rennsteigroute hier einen Schlenker ins „westliche“ Bundesland macht. Der folgende und leider schon letzte Rennsteig-Tag brachte uns über verwunschene Waldwege bis nach Blankenstein. Auf der letzten Anhöhe vor der Abfahrt ins Tal, wo wir den Ort weit unten liegend schon erahnen konnten, war eindrucklich klar, wo all die Höhenmeter der letzten Tage hergekommen waren. Die rasende Abfahrt auf der Straße dem Bahnhof entgegen war super! Wer mehr vorhätte, kann in Blankenstein übrigens beidseitig, sowohl Nord wie Süd, in den Saale-Radweg einsteigen. Für uns war aber Rückkehr angesagt und wir wurden zu guter Letzt tatsächlich noch mit einem heftigen Regenschauer in den Zug verabschiedet. Dieser brachte uns etwas umständlich, aber passabel via Leipzig und Göttingen zurück nach Eschwege.

Frank Sponheuer (Text & Fotos)

Etappen

Anreise: Waldkappel – Eisenach, 64 km

Eisenach – Tambach, 56 km

Tambach – Neustadt, 57 km

Neustadt – Steinbach (Bayern), 57 km

Steinbach – Blankenstein, 32 km

NEU:

**RADPARKEN
und
E-BIKE-
VERLEIH**
per
**fahrtwind-
App**



**Kamen bringt Sie auf Touren
www.fahrrad-kamen.de**

Ein Fluss, vier Bundesländer – Der Havelradweg

Das Jahr 2020 wird allen wohl noch lange in Erinnerung bleiben. Vieles war gar nicht möglich, vieles musste anders laufen als geplant. Mir war schnell klar, dass meine geplante Südenglandtour nicht stattfinden wird und ich meine Fahrkarten nach Harwich nicht brauche. Also suchte ich nach einer Tour durch Deutschland. Da mich die Havel und das Havelland schon lange reizten, wurde aus der Bahnfahrt nach Hoek van Holland eine Fahrt nach Waren an der Müritz.

Diese Tour habe ich entgegen meiner sonstigen Gewohnheiten gut durchgeplant. Was daran lag, dass ich einem Fluss folgen wollte und somit Start und Ziel vorgegeben waren. Einzig ein Abstecher nach Ribbeck führte mich von der Havel weg und ins Havelland hinein. Aber erst einmal musste ich von Waren an Müritz die etwa 33 km bis zur Havelquelle fahren. Die Havel hat keine eigentliche Quelle. Der Fluss bildet sich aus unzähligen kleinen Zuflüssen zum Strom.

Bei Ankershagen unweit des Eingangs zum Müritz-Nationalpark wurde die Havelquelle errichtet, seit 2007 befindet sie sich an diesem Ort. Rund um die Quelle wurden an Findlingen die Wappen der Städte angebracht, durch die die Havel fließt.

Die Havel ist, was die Fließrichtung anbelangt, ein besonderer Fluss. Während die meisten Flüsse gen Norden fließen, sucht die Havel sich ihren Weg in südliche Richtung, um dann bei Potsdam in östliche Richtung abzudrehen und bei Brandenburg ihre letzte Etappe gen Norden fortzusetzen. Bei Havelberg mündet der Fluss dann in die Elbe, auch hier ist es ähnlich wie bei der Quelle. Es gibt nicht eine Mündung. Die Havel besteht aus vielen Flussarmen, die an unterschiedlichen Stellen in die Elbe fließen.

Ich folge also mit dem Rad dem Havelradweg und werde auf dieser Tour vier Bundesländer durchfahren. Was in Anbetracht der unterschiedlichen Corona-Auflagen manchmal eine Herausforderung ist.

Schnell stelle ich zwei wichtige Punkte fest. Zum einen sind die Havel und das Umland einfach wunderschön, zum anderen muss ich mit meinen westdeutschen Gewohnheiten brechen.

Ortschaften, die hier im Westen auf Grund ihrer Größe über eine gewisse Infrastruktur verfügen, bieten diese im Osten eben nicht. Also war Aufpassen angesagt: Essen und Getränke kaufen, wenn die Gelegenheit da ist und nicht wie es am besten in die Tour passt. Normalerweise decke ich mich mit Proviant möglichst kurz vor dem Campingplatz ein, damit ich nicht alles, womöglich noch bei Hitze, mitschleppen muss.

Viele Dörfer/Kleinstädte sind förmlich ausgestorben. Zum Teil habe ich mich gefragt, wie insbesondere die alte Bevölkerung an ihre Lebensmittel kommt? Gespräche mit den Menschen bestätigten dies. Oft erfuhr ich, was vor Jahren die Orte noch zu bieten hatten, vom Bäcker über Gastronomie zu Supermärkten. Heute sind die Orte was das angeht leer. Ich war daher froh, dass ich nicht noch nach Pensionen suchen musste und einfach auf Campingplätzen mein Lager aufschlagen konnte. Diese sind ausreichend vorhanden. Es sind nicht immer die Luxusplätze, eher kleine, aber, wie ich finde, sehr gemütliche Plätze. Das liegt auch daran, dass die Havel vom Land- und Wasserweg her bereist wird.

Es sind so einige Radwanderer*innen unterwegs, einzelne Personen und Familien mit zum Teil auch kleinen Kin-

dern. Auf dem Fluss tummeln sich die Kanuten und andere Bootsfahrer, so dass es ausreichend Kanuplätze gibt, auf denen wir Radfahrer*innen auch unsere Zelte aufschlagen konnten.

Diese Plätze bieten meist wenig Komfort. Es gibt ein WC- und ein Duschhaus und dann eben eine große Wiese, auf der jede*r sich seinen Platz sucht, immer schön nah am Fluss. Dafür zahlt man für eine Übernachtung unter 10 Euro.



Campingplatz Rathenow

Nachdem mich meine erste Etappe von Waren an der Müritz über die Havelquelle nach Fürstenberg an der Havel führte, ging es am zweiten Tag Richtung Berlin. Zuerst kam ich durch das Weihnachtsdorf Himmelpfort. Hier wird die Weihnachtspost gewissenhaft von hilfsbereiten Wichteln beantwortet, dafür gibt es extra Schreibstuben.

Zeitweise führt der Havelradweg entlang des alten Mauerstreifens. Informationstafeln erinnern an diese Zeit. Das schöne Wetter an dem Tag, unbe-



schwerte Touristen und gleichzeitig die Erinnerung an die Todesopfer des Mauerstreifens riefen sehr unterschiedliche Gefühle bei mir hervor. Ich nahm mir viel Zeit, die Informationstafeln zu lesen und mich mit diesem Teil der deutschen Geschichte zu beschäftigen. Da ich mit meinem gepackten Rad sofort als Ur-

lauberin zu erkennen war, ergaben sich einige sehr gute Gespräche mit „Einheimischen“. Wer also dort entlang fährt, sollte auf jeden Fall Zeit einplanen, es lohnt sich. Bei Oranienburg konnte ich mein Zelt bei einem Bootsklub mit Anleger aufschlagen.

Der dritte Tag führte nach Potsdam. Zuvor fuhr ich aber mit einem Boot über den Wannensee und besuchte das Grab von Heinrich von Kleist und Henriette Vogel. In Potsdam campete ich auf einem großen Platz mit allen Annehmlichkeiten. Shop, Gastronomie und Brötchenservice – diese musste ich mit totaler Enge, mit Überfüllung und entsprechender Lautstärke bezahlen. Ich war recht froh, am nächsten Morgen wieder aufbrechen zu können.

Ich verbinde, wie viele andere auch, mit dem Havelland unweigerlich die aus der Schulzeit bekannte Ballade vom Birnenbaum des Herrn von Ribbeck. Also war klar,

dass ich den Fluss verlasse und einen Abstecher in das Havelland mache. Hier wurden die Unterschiede Ost – West besonders deutlich. Eine Unterkunft in Ribbeck gab es nicht und mein Anruf bei der Touristeninformation ergab nur Erstaunen über mein Ansinnen, in Ribbeck übernachten zu wollen. Ich buchte in Nauen ein Hotelzimmer. Einen Campingplatz gab es im Umkreis nicht, ich war als einziger Gast im Hotel. Abends essen gehen wurde dadurch vereinfacht, dass sich letztendlich jedes „Restaurant“ am Ende als bessere Imbissbude herausstellte.

Ribbeck an sich hat neben dem Schloss und einigen touristischen Sehenswürdigkeiten rund um den berühmten Herrn von Ribbeck wenig zu bieten. Man sollte aber unbedingt ein Stück Birnentorte mit selbstgemachter Birnenlimonade probieren – sehr lecker. Den Birnenlikör genoss ich als Urlaubsmittbringsel zu Hause. Nett ist, dass rund um das Schloss Ribbeck Birnenbäume wachsen, je einer gestiftet von jedem Bundesland.

Nach zwei Nächten verließ ich Nauen und fand am Abend einen Campingplatz, der am Hohennauener See liegt.



Schloss Ribbeck

Dort schlug ich mein Zelt auf. Meinen Abend genoss ich mit Seeblick inmitten der Natur. Auch hier traf ich, wie so oft auf der Tour andere Radwanderer*innen, die das Campen für sich entdeckt hatten. Diesmal waren es zwei junge Frauen, die schon länger gerne radwandern, aber sonst in Pensionen und Hotels einkehrten. Die beiden berichteten mir, wie so einige andere auf der Tour, dass sie aufgrund der Corona-Pandemie Hotels und Pensionen meiden wollten. Also, entweder zelten oder gar nicht in den Urlaub. Diese Aussage hörte ich von sehr vielen Radwanderer*innen, die ich traf, sei es Familien oder Einzelwanderer. Es haben wohl viele Leute ihren gewohnten Urlaub überdacht, um für sich neue Wege zu suchen und zu finden. So gesehen hat die Pandemie einigen Menschen die Natur sowie den Urlaub ohne Auto und Flieger nähergebracht. Ich würde mir wünschen, dass diese Leute auch später darüber nachdenken, ob es immer die Flug- oder Schiffsreise sein muss....

Ich hatte noch eine Etappe bis zur Heimfahrt mit dem Zug vor mir. Es ging nach Wittenberge, nicht zu verwechseln mit Wittenberg. Von da kommt man mit dem Zug über Hamburg gut nach Unna. Meine letzte Etappe führte mich durch das Storchendorf Rühstädt. Ich konnte auf Anhieb sieben Storchennester zählen, diese Tiere bescheren dem Dorf einen guten Tourismus, was sich im Dorfbild widerspiegelt. Hier sieht man keine verfallenen Häuser oder kaputte Straßen. Hier möchte man einkehren und die Gemütlichkeit genießen. Dies wird dadurch unterstützt, dass im Dorf an Zäunen Storchtafeln angebracht sind. Auf diesen wird



Fassade in Wittenberge

vermerkt, wann die jeweiligen Paare im Dorf ankamen, wie viele Junge schlüpfen, welches Geschlecht diese hatten und wann sie wieder Richtung Afrika aufbrechen.

Nach etwa 56 km erreichte ich so etwas wie die Havelmündung in die Elbe wie gesagt, DIE eine Mündung gibt es nicht. Noch knappe 30 km und ich erreichte Wittenberge.

Diese Stadt hat zwei Gesichter, es finden sich gut erhaltene Straßenzüge aber auch ein seit Jahren andauernder Verfall. Zum Teil ist eine Straßenseite aufwendig saniert, die andere dem Leerstand und Verfall überlassen. Mit einer gewissen Faszination schaute ich mir die Stadt an, die aber trotz der guten Anbindung durch den Bahnhof wenig zu bieten hat. Mein Campingplatz lag innenstadtnah, aber doch mitten im Grünen am Friedensteich. Neben der Zeltwiese konnten dort kleine, sparta-

nisch eingerichtete Hütten bezogen werden. Ruhe fand man dort auf jeden Fall. Am nächsten Tag bestieg ich den IC und fuhr über Hamburg zurück nach Unna, so endete eine Tour mit viele unterschiedlichen Eindrücken.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass das Havelland landschaftlich viel zu bieten hat. Manchmal wusste ich gar nicht, wo ich überall hinschauen sollte. Um nicht ständig anzuhalten, um wieder Fotos zu machen, beschloss ich, die meisten Eindrücke für mich mitzunehmen und aus der Erinnerung zu schöpfen.

Die Tour ist abwechslungsreich. Der Radweg führt durch kleine Ortschaften, Wälder, Flussauen man ist immer irgendwo am Wasser, sei es die Havel oder einer der unzähligen Seen. Ich habe es irgendwann aufgegeben, mir alle Namen merken zu wollen. Andererseits könnte man, wenn man wollte, einen kurzen Abstecher nach Berlin machen, der Radweg streift die Hauptstadt nur. Ich durchfuhr Potsdam, lernte das „Havel-Innenland“ kennen, als ich den Fluss verließ, um nach Ribbeck zu fahren. Viele, viele Eindrücke, die ich am Ende erst einmal verarbeiten musste. Zumal ich wieder feststellte, dass der Aufschwung Ost eben doch nicht alle Gegenden er-

reicht. Dies war nicht die erste Tour durch die ostdeutschen Bundesländer und ich finde es schade, dass die Ortschaften jenseits der Touristenziele wie eben Berlin, Potsdam, Leipzig, Dresden... und dem Küstenstreifen an der Ostsee immer noch sehr vernachlässigt sind. Mit vollem Gepäck über kaputte Straßen zu holpern ist einfach keine Freude, an so etwas wie Radwege gar nicht zu denken. Viele Leute berichteten mir von der Perspektivlosigkeit und die Überalterung der Bewohner, da die „Jungen“ in die Städte ziehen.

Gelohnt hat sich der Urlaub aber allemal – wunderschöne Landschaften, sehr nette und hilfsbereite Menschen und viel Erholung und Ruhe.

Wer den Radweg für seinen nächsten Urlaub ins Auge fasst, wird eine schöne Tour genießen können. Das Höhenprofil ist auch für Familien mit Kindern geeignet. Lediglich am ersten Tourentag gibt es einige Anstiege, danach fährt man recht entspannt seinen Weg. Der Beschilderung war gut zu folgen.

Ich hoffe, dass die Fahrradfreude, die durch die Pandemie so richtig in Schwung kam, anhält und die Menschen erkennen, dass Deutschland durchaus einiges zu bieten hat.

Tanja Bork (Text & Fotos)



Die Mecklenburgische Seenplatte

Radelparadies mit Schönheitsfehlern ?!

Lohnt sich die Tour durch die Mecklenburgische Seenplatte? Mit dieser Aussage musste sich „meine“ seit gut 15 Jahren bestehende Radelgruppe – erst fünf, dann bis zu zwölf, seit ein paar Jahren konstant zehn Personen – anlässlich des letzten einwöchigen Rad-Jahresurlaubs auseinandersetzen. Am Ende des Radurlaubs im Spätsommer 2019 im niederländischen Drenthe wurde Mecklenburg für das folgende Jahr ausgewählt. Kurz darauf war ein Hotel für Ende August 2020 gebucht.

Vorab: Trotz der Pandemie hat unser Radurlaub logistisch hervorragend geklappt, in der Richtung gab es absolut

keine Herausforderung. Die ergab sich eher wegen der bei einigen Mitreisenden vorherrschenden Mentalität – „Ich fahr’ ja nur mit“ – und der sich daraus ergebenden Unkenntnis über das Urlaubsgebiet.

Seenplatte heißt zwar „See“ und daher auch Wasser, aber nicht zwangsläufig „platt“. Der Großteil des direkt an die deutsche Ostseeküste anschließenden Gebiets besteht aus Endmoränen. Die sind zum Ende der letzten Eiszeit beim Rückzug der Gletscher entstanden und können sehr „puckelig“ sein. Das heißt, ein Endmoränengebiet ist niemals flach oder „platt“. Das gilt für die Mecklen-



burgische Seenplatte genauso wie z. B. die Holsteinische oder die Märkische Schweiz. Dort aber warnt schon das Wort „Schweiz“ Radreisende. Aber Seenplatte? Die ist sehr hügelig.

Das könnte ein „Flachlandei“ als Schönheitsfehler bezeichnen. Die Moränen bestehen aber nicht nur aus Hügeln, sondern teilweise auch aus Sand. Das könnte der zweite Fehler sein. Aber: Bei entsprechender Ausrüstung ist dieses Gebiet

– nicht fürs Rennrad und schon gar nicht ohne Schaltung – ein Radelparadies; kein Frage-, sondern ein Ausrüstungszeichen!

Die Mecklenburgische Seenplatte ist rund 230 km lang und etwa 30 km breit, sie erstreckt sich nach Südosten gebogen vom Ostrand Lübecks über Schwerin, das Großseengebiet um die Müritz und das Kleinseengebiet um Neustrelitz bis Eberswalde.

Wir waren im Großseengebiet in Malchow am gleichnamigen See, etwa 20 km westlich der Müritz und gut 10 km östlich des Plauer Sees. Von dort konnten wir Touren um oder an mehrere Seen (Fleesen-, Kölpinsee, Jabelscher und Plauer See, Müritz) starten. Andere Highlights sollte man direkt dort beginnen: Eine Rundfahrt um die Müritz (ca. 90 km, ein Teil kann problemlos mit dem Schiff zurückgelegt werden) am besten in Waren, die Rundfahrt um den Tolensesee bei Neubrandenburg (sehr sehenswert) ist zwar nur gut 40 km



lang, hat es aber steigungsmäßig (bis 18 Prozent) in sich. Diese Strecke ist mein absoluter Liebling – auch wegen Neubrandenburg.

An der Infrastruktur gibt es wenig zu mäkeln. Verpflegung – ob Gastronomie, Einkäufe, „Fischbuden“ – kein Problem; es kann nur außerhalb der Städte mittags Schließungen geben. Die Ausschilderung für Radfahrer ist zwar gut, ich empfehle aber Radkarten mitzuführen (Maßstab nicht größer als 1:50.000); die elektronische Navigation fällt meist dann aus, wenn sie dringend gebraucht wird.

Sollte auf einer Karte ein Weg als „Nicht zum Radfahren geeignet“ ausgewiesen sein, glauben Sie es! Dasselbe gilt für eine entsprechende Beschilderung. Versuch macht dann nicht klug! Ist ein Weg – vor allem am Seeufer – als Fußweg beschildert, auch dem empfiehlt es sich zu glauben. Sackgassen sind übrigens sehr häufig solche – auch für Fußgänger – sie können ziemlich lang und sandig sein.



Die Mecklenburgische Seenplatte ist ein Radfahrparadies, und ein Paradies für alle Naturliebhaber. Eine Herausforderung ist, dass dies mittlerweile auch Menschen zu wissen glauben, für die Natur nur dazu da ist, ihnen zu „dienen“. „Man kann gar nicht so viel fressen, wie man kotzen möchte“ sagte der Maler Max Liebermann anno 1935 auf Nazideutschland bezogen, heute gilt das leider für viele „Ego-Trippler“.

Es ist einfach „Wunderschön“ (WDR-Fernsehen) hier, man kommt mit Bahn (Reservierung) oder Auto vom Ruhrgebiet in ca. sechs Stunden an. Trauen Sie sich! Ich war mehrfach dort (Schwerin, Malchow oder Rheinsberg). Ob Familien, Senioren – die Seenplatte eignet sich für viele Radurlauber*innen. Das Wegenetz ist prima, die wenigen Sandpassagen lassen sich schieben oder umgehen. Zur Hauptreisezeit kann es in den Touristenmagneten sehr voll sein, aber: fünf oder zehn Kilometer weiter denkt man wieder an Theodor Fontane – himmlische Ruhe!

Ich hoffe, ich konnte Sie zum Radfahren im genannten Bereich animieren. Er ist so groß, dort kann jede*r Ruhe finden, etwa beim Sonnenuntergang am Wasser!

Ihr Wilfried Prenger (Text & Fotos)





Fröndenberg per Rad entdecken

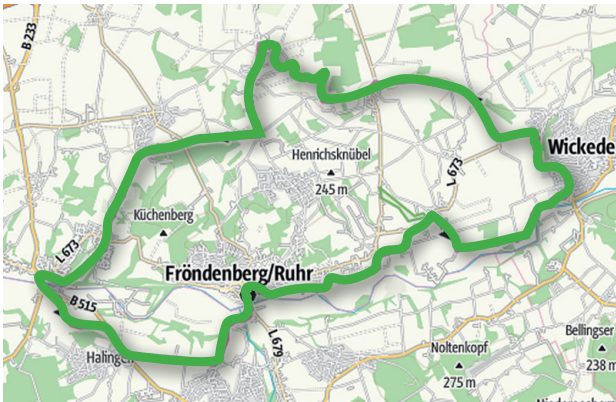
Tour entwickelt mit dem ADFC

Strecke: 31,5 km
Höhenmeter: 179 m
Zeit: ca. 2:14 Stunden

„Shop mal
heimisch“

ist eine Tour zu
lokalen Hofläden in
Fröndenbergs
Osten.

Die Einkaufs-Tour
führt durch das
landschaftlich
schöne Ruhrtal und
aussichtsreich über
den Haarstrang.



Diese und weitere Touren finden Sie unter:



Radwandern mit Aussicht

WestfalenRadWanderweg über die Höhen des Haarstrangs

Schön wär's: Ein Radwanderweg mit grandiosen Ausblicken in die Soester Börde und ins Sauerland. Doch es gibt ihn. Allerdings als Fußwanderweg ausgeschildert. Im Internet und dem zugehörigen Leporello heißt es: „Zwischen der Westfälischen Bucht und dem Sauerland erwartet Sie auf 216 km Länge ein Fernwanderweg mit einem einmaligen landes- und regionaltypischen Landschaftserlebnis. Der WestfalenWanderweg (WWW) führt Sie mit einer einzigartigen Wegführung auf den Kämmen von Ardey und Haarstrang, den nördlichen Ausläufern des Sauerlandes, den Talauen von Möhne und Alme bis zum Kamm des Eggegebirges.“

Ich bin der guten Ausschilderung des WWW von Unna bis Rüthen mit dem Rad gefolgt und konnte feststellen, dass bis auf wenige kurze Abschnitte man diesen Wanderweg sehr gut mit dem Rad fahren kann. Meist verläuft der WWW auf asphaltierten Straßen. Eigentlich ein Weg, den man besser mit dem Rad als zu Fuß genießen kann. Wir sind eben im Kreis Unna und in der Soester Börde eher ein Fahrrad- als ein Fußwandergebiet.

Ich begann meine Tour am Schloss Opherdicke und bin der Ausschilde-

rung mit dem weißen X und W auf schwarzem Grund gefolgt: Wilhelmshöhe (hier verläuft der Wanderweg durch einen schmalen Hohlweg und man fährt besser etwa 700 m weit über die Hubert-Biernat-Straße und Im Loh) – Frömer – Bausenhagen – Werler Stadtwald – Ruhne – Oberense und dann am Möhnesee entlang. Am Ende des Möhnesees trifft man auf den Bahntrassen-Radweg, der bis nach Soest führt.

Der WWW führt aber weiter am Möhnefluss entlang und ist hier identisch mit dem MöhnetalRadweg bis Rüthen. Von hier geht es – immer noch fast ausschließlich über asphaltierte Straßen – nach Büren und Wewelsburg über das Eggegebirge an Driburg vorbei bis nach Altenbeken.

Die Ausschilderung ist gut, aber eben für Wanderer und daher etwas klein. Es wäre sicher lohnend, wenn man – am WWW orientiert – einen WRW = WestfalenRadWanderweg ausschildern würde. Dieser sollte dann aber ab Büren weiter nach Osten bis zur Weser führen, um ganz Westfalen zu durchqueren.

Also macht Euch auf! Es lohnt sich heute schon, auch ohne Radwanderwegweisung.

Helmut Papenberg (Text & Fotos)



Sichtigvor



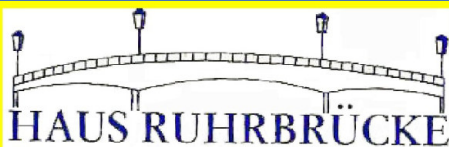
Hohenheide



Strandbad am Möhnesee



Wewelsburg



Inh. Eicken Schneidersmann
Hotel Haus Ruhrbrücke

Ruhrstraße 20

58730 Fröndenberg/Ruhr

Telefon: 0 23 73 / 7 21 69

Telefax: 0 23 73 / 7 02 83

www.hotel-haus-ruhrbruecke.de

info@hotel-haus-ruhrbruecke.de

Essen vom heißen Stein
 Gesellschaftsräume
 gemütliche Hotelzimmer
 großer Biergarten
 Partyservice

Sonntagmittag

Buffet
"Omas Küche lebt"

Donnerstagabend

Schnitzelbuffet
und mehr

Neu - jeden Freitag und Samstag ab 18.00 Uhr

Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinesteak

100 g Hähnchenbrust

vom heißen Stein

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

TREMONIA

Eine Radtour in die Dortmunder Fahrrad-Geschichte

In den mittelalterlichen Anfängen wurde Dortmund mit „civitas nostra Tremoniensis imperialis“, kurz „Tremonia“ bezeichnet. Der ursprüngliche Stadtname Dortmunds war in späteren Zeiten Namensgeber einer Dortmunder Schachtanlage, einer Zeitung (heute Ruhr-Nachrichten) sowie mehrerer Dortmunder Fahrradmarken. Dortmund kann auf eine im Vergleich zu anderen Städten sehr frühe und vielfältige Fahrradgeschichte zurückblicken. Auf einer 35 km langen Rundtour rund um Dortmund können Sie die spannende Velo-Historie erfahren. Die GPX-Daten finden Sie im Internet beim ADFC-Kreisverband.¹

Tourstart unter der Vehmlinde

Unter der Vehmlinde am Dortmunder Freistuhl trafen sich Fahrradfreunde zu einer Ausfahrt vermutlich schon vor über 130 Jahren. Im Jahr 1885 schlossen sich Freunde des Zweirades zum Radfahrer-Verein „Vehmlinde“ zusammen. Fünf Jahre zuvor hatte sich bereits der Radfahrer-Verein „Vorwärts“ gegründet. Die meisten Mitglieder waren Männer, meist wohlhabende Kaufleute, die damals noch Hochräder fuhren. Mit der Erfindung des Sicherheits-Niederrades 1885 wurde das Fahrrad massentauglich. Im Jahr 1897 gab es in Dortmund bereits neun Radvereine: RC Blitz, RC Eilrad, RV Germania, RV Nicht zu knapp, RC Oskar Balla, RV Rothe Erde, RV Vehmlinde 1885 und RV Vorwärts 1880/90.² Dem neunten Verein „Männer RV“ durften satzungsgemäß nur Männer beitreten.

Der Freistuhl mit seiner Vehmlinde war eine mittelalterliche Richtstätte, die zunächst vor den Toren der Stadt lag.³ Hier wurde Gericht gehalten und je nach Urteil wurden die Gesetzesbrecher gleich am oder unter dem Baum gerichtet. Die ehemalige Stadtmauer verlief auf dem heutigen Königswall. Die Vehmlinde stand ursprünglich weiter nördlich. Durch den Bau des Bahnhofes im Jahr 1847 und den Neubau 1910 musste der Freistuhl samt Vehmlinde mehrfach in südlicher Richtung weichen.



Hauptbahnhof mit Vehmlinde-Bastei

Alte Dortmunder Fahrradmarken

An der Nordseite des heutigen Karstadt Sport - Kaufhauses stand bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges das Rathaus von Dortmund. Zur Erinnerung findet man hier noch eine Tafel. Erbaut nach dem Stadtbrand 1232 wurde es 1897–1899 umgebaut und erhielt nun einen treppenförmigen Giebel. Diesen Giebel findet man auf dem Steuerkopfschild der Fahrradmarke „Tremonia“, die ab 1955 von Walter Gräwe vertrieben wurde. Im Handbuch der deut-



Steuerkopfschild

schen Fahrradmarken⁴ werden insgesamt 40 Fahrradmarken gelistet, die in Dortmund produziert worden sind.

Radrennbahnen

Rennen waren in Dortmund schon immer sehr beliebt. Unser Tourenvorschlag führt Sie an allen vier historischen Radrennbahnen vorbei. Lediglich von der letzten Bahn, die ab dem Jahr 1937 von der Deutschen Arbeitsfront im Hoeschpark errichtet worden war, sind noch Reste erhalten. Der Park diente vorwiegend zur Naherholung der Industriearbeiter und als grüne Lunge des Stadtviertels. Der Hoeschpark wurde im Zweiten Weltkrieg 1941 eröffnet.



Reste der Radrennbahn im Hoeschpark

Radfahren auf Trümmern von Dortmund

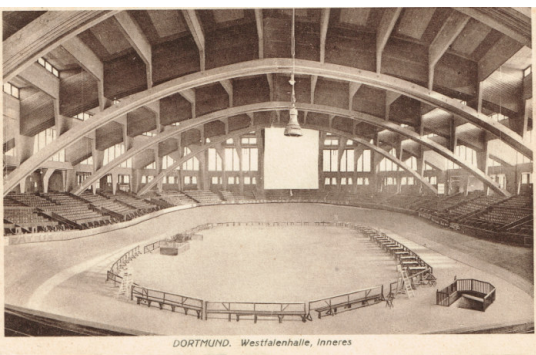
Zwar existiert heute in Dortmund keine Radrennbahn mehr, dafür gibt es aber eine Trainingsstrecke: Die Dortmunder Niere. Der Name bezeichnet die nierenförmige Form des 798 m langen asphaltierten Rundkurses, der 1980 auf einer Brachfläche südlich des Westfalenparks zwischen Bahnlinie und Emscher auf einer Aufschüttung der Weltkriegstrümmer angelegt wurde.

Das Emschertal hieß vor dem ersten Weltkrieg „Kaiser Wilhelm Thal“, ein damals sehr beliebtes Ausflugsziel für die Dortmunder Bevölkerung. Hier lag die zweite Radpiste, die 1894 von den beiden Radfahrer-Vereinen „Vehmlinde“ und „Vorwärts“ erbaut wurde



Dortmunds Velodrom

Um auch bei widrigen Witterungen Radrennen und andere Großveranstaltungen zu ermöglichen, wurde im Jahr 1925 die Westfalenhalle als Holzkonstruktion gebaut. Mit einem Fassungsvermögen von 15.000 Besuchern galt sie damals als größte Halle Europas. Von 1926 bis 2008 fanden hier insgesamt 67 Sechstagerrennen statt. Zwi-



DORTMUND. Westfalenhalle, Inneres

Westfalenhalle

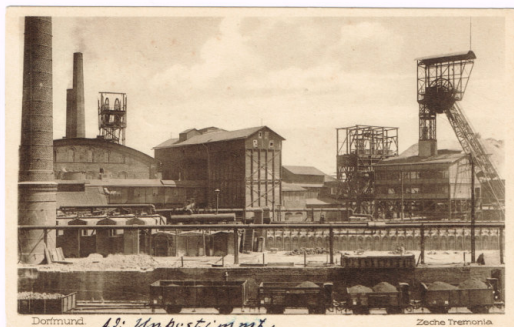
schon 1935 und 1951 wurden keine Rennen durchgeführt, da kommerzieller Rennsport von den Nationalsozialisten nicht gewünscht war. Verboten wurden die Radrennen zwar nicht, aber sie wurden durch Verordnungen und Auflagen derart erschwert, dass sich die Austragung von Rennen in Deutschland nicht mehr lohnte. Mit Kriegsbeginn wurde die Halle beschlagnahmt und als Kriegsgefangenenlager genutzt. Am 23. Mai 1944 starben tausende Kriegsgefangene bei einem Bombenangriff in der zerstörten Halle.

Im Jahr 1952 wurde ein Neubau errichtet, der wieder eine Radrennbahn enthielt. Der letzte Sieger im Sechstagerennen 2008 war der Fröndenberger Erik Zabel. Nach Doping-Skandalen zog sich der Sponsor des Dortmunder Sechstagerennens „Rewe“ zurück. Die Westfalenhalle wurde umgebaut und die Radrennbahn aus der Halle entfernt.

Pausieren im Park

Auf dem ehemaligen Gelände der Zeche Tremonia entstand neben Wohnungen und Gewerbeansiedlungen ab dem Jahre 2000 der 10 ha große Tremoniapark, der zu einer Tour-Unterbrechung einlädt. In einer Kleingartenanlage liegt hier die Gaststätte

Tremonia. Auf der Zeche Tremonia wurde ab 1861 bis zum Jahr 1953 Kohle abgebaut. Als ein Versuchsbergwerk wurde sie bis zum Jahr 1996 weitergeführt.



Dortmund. A. B. Unbestimmte.

Zeche Tremonia

Zeche Tremonia

Fahrräder made in Dortmund

Als älteste Fabrik in Deutschland produzierte die Velocipedfabrik Dissel & Proll ab dem Jahr 1879 Hochräder. Die Fabrik stand an der Schützenstraße 12 westlich des heutigen Hauptbahnhofes. Wie damals üblich, besaß Dissel & Proll eine eigene Fahrschule, da das Fahren eines Hochrades wegen seiner Gefährlichkeit viel Anweisung und Übung erforderte. Neben Bicycles (Zweiräder) wurden in Dortmund auch Tricycles (Dreiräder) produziert. Diese hatten zwar einen höheren Rollwiderstand und die Fahrt war auf holprigen Straßen unbequem. Dafür war die Fahrt ungefährlich und auch für weniger sportliche Menschen möglich.

F. H. Dissel & Proll, Dortmund

Älteste und größte Velocipedfabrik Deutschlands
mit Dampftrieb, Hammerwerk, Vernickelungs-Anstalt
— Vielfach höchst prämiert —
fabricieren

alle Arten Bicycles und Tricycles,
auch vorzügliche Sicherheits-Bicycles, solide, elegant, billigst.

Ausrüstungsstücke:
Sättel, Glocken, Lampen etc. in grösster Auswahl.

Für Mechaniker:
Rohtheile, Gummireifen, Stahlkugeln etc. nur in bester Qualität (nach besonderer Preisliste.)
Preislisten gratis.

Wilhelm Stutznäcker aus Dortmund gründete 1872 eine Maschinenfabrik. Sie lag zunächst am Westenhellweg 64 und später in der Schützenstraße 81. Seit 1886 produzierte Stutznäcker Fahrräder, unter anderem seit 1890 die berühmten „Vehmlinde-Fahrräder“. Später wurde dann der Markenname Regent verwandt. In dieser Fabrik arbeitete auch Heinrich Horstmann aus Hamm-Heessen, der 1895 als 17-jähriger auf einem Regent-Fahrrad in Dortmund



Heinrich Horstmann



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.

startete, um in zwei Jahren die Welt zu umrunden.⁵

Der Fredenbaumpark

Die erste Rennbahn erstellte der Radfahrer-Verein „Vehmlinde“ im Fredenbaum-Park. Schon im Herbst 1886 gab es hier ein Herbst-Wettfahren. Am 17. Mai 1893 wurde über ein Zwölf-Stunden-Rennen am Fredenbaum in Dortmund berichtet. Es war als eine Vorprüfung für eine Fernfahrt Wien-Berlin geplant. Während des Rennens wurde den Teilnehmenden Speisen und Getränke auf dem Rade gereicht. Der Sieger war ein Herr Kux aus Dortmund. Er legte in zwölf Stunden 317 km zurück.

Im August 1898 hielt der Deutsche Radfahrer-Bund seinen 15. Bundestag in Dortmund ab.

Ein besonderes Highlight fand hierzu im Fredenbaum-Park statt – eine „Fahrad-Ballonfahrt“. Die Luftschifferin Käthchen Paulus aus Frankfurt stieg mit ihrem Ballon, der die Form „einer großen Leberwurst“ hatte, vor 10.000 Zuschauern auf. Sie saß auf einem eisernen Gestell mit einem durch Muskelkraft über Ketten angetriebenen Propeller (siehe Grafik rechts). Lenkbar soll dieser Ballon wohl nicht gewesen sein. Sie fuhr mit ihrem Luftschiff bis Havixbeck bei Münster.⁶

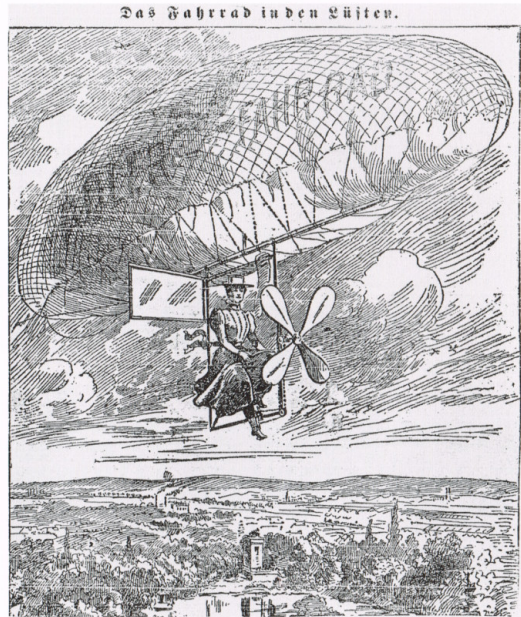
Heute beherbergt der Fredenbaum-Park die Jugendverkehrsschule, wo unter anderem der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Radfahrtraining für Grundschüler*innen durchführt.

Selbsthilfwerkstatt und vegane Küche – Die VeloKitchen Dortmund

Unser Tourenvorschlag endet in der Jetztzeit in der VeloKitchen Dortmund

in der Bornstraße 138. Seit 2011 gibt es diese Selbsthilfefahrradwerkstattküche. Fahrradverrückte schrauben und kochen seit nun 10 Jahren jeden Montag ab 18:00 Uhr. Sie freuen sich auf Euren Besuch, bekämpfen Euren Hungerast und hauchen Euren Drahteseln eine neue Leichtigkeit ein.

Werner Wülfig



¹ <https://kreis-unna.adfc.de/artikel/tremonia-eine-radtour-in-die-dortmunder-fahrradgeschichte>

² Jahrbuch der Radfahrer-Vereine 1897/98

³ <https://www.zur-alten-linde.de/vom-lindenbaum-am-koenigshof/>

⁴ Frank Papperitz, Handbuch der Deutschen Fahrradmarken 1817-1965

⁵ Hans-Erhard Lessing, Meine Radreise um die Erde, Maxime Verlag, 2007, Reprint von Heinrich Horstmann, Auf dem Zweirad um die Erde

⁶ Ellerbrock, Högl, Horizonte – Zur Wirtschafts- und Kulturgeschichte des westfälischen Luftverkehrs

Fahrradfreundlicher Einzelhandel gesucht

Wer mit dem Fahrrad zum Einkaufen fährt und das Auto stehen lässt, tut sich und der Umwelt was Gutes. Doch leider findet man noch viel zu selten sichere und komfortable Möglichkeiten vor, sein mitunter teures Zweirad anzuschließen. Aber es gibt Ausnahmen und die wollen wir 2021 und dann jedes Jahr mit einer kleinen Auszeichnung würdigen. Wo sind Sie der Meinung, kann man besonders gut sein Fahrrad abstellen und sicher ab- und anschließen? Wo gibt es angemessen viele kantenfreie Anlehnbügel in ausreichendem Abstand, gut erreichbar und möglicherweise überdacht? Das kann ihr Tante-Emma-Laden an der nächsten Ecke sein, aber auch ihr Bau- oder Supermarkt etwas außerhalb. Wo ist alles so, wie es sein muss?

Schicken Sie uns dazu bitte bis zum **31. Mai 2021** eine E-Mail an

radfreundlich@adfc-kreis-unna.de

oder einen Brief per Post (Adresse auf Seite 2), nennen Sie darin ihren Favoriten mit genauer Standortangabe und warum Sie dieser Meinung sind. Auch über ein Foto freuen wir uns.

Eine fachkundige Jury wird die vorgeschlagenen Standorte anonym in Augenschein nehmen und unter den Einsendungen den Preisträger auswählen, dessen Repräsentat*in eine repräsentative Urkunde erhält. Die Preisverleihung wird vor Ort noch im Laufe dieses Jahres erfolgen und über die Presse und die Sozialen Medien publiziert.



Besuchen Sie Werne an der Lippe.

Die historische Innenstadt zwischen Metropole Ruhr und Münsterland lädt 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.



Moderne Webportale für den Club

Wer in den letzten Monaten auf den Webseiten des ADFC unterwegs war, wird bemerkt haben, dass fast alles neu ist. Auch der Kreisverband und einige Ortsverbände im Kreis Unna haben bereits umgestellt (Fröndenberg, Holzwickede, Selm, Werne) oder sind auf dem Weg dahin. Die neuen Seiten sind responsiv, das heißt, sie passen sich automatisch an alle Bildschirmgrößen an. Die Adressen sind neu: **ortsname.adfc.de**, aber auch die alten Adressen **adfc-ortsname.de** – mit oder ohne www. davor – können weiter genutzt werden. Radtouren und andere Veranstaltungen werden jetzt in eine zentrale Datenbank eingegeben und auf den Webseiten präsentiert, können aber

auch über ein bundesweites Portal gesucht und gefunden werden:

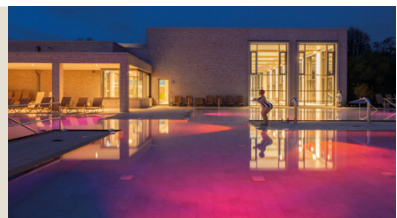
<https://touren-termine.adfc.de>

Durch eine Reihe von Filtern lässt sich die Suche zielgenau eingrenzen.

Zweck der Umstellung ist es, den Webauftritt des ADFC bundesweit einheitlich zu gestalten, zu modernisieren und die Außenwirkung unseres Clubs damit zu professionalisieren. Bisher war dies nur für einzelne Bundesländer der Fall und das Erscheinungsbild ansonsten sehr unterschiedlich.

Im Kreis Unna sollen bis Ende März alle Ortsverbände umgestellt haben, da dann die alten, beim ADFC NRW gehörenden Websites abgeschaltet werden.

Andreas Abels



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

SOLEBAD
WERNE

**6 % SOLE –
100 % ENTSPANNUNG**

Gehwege und Radwege einfach befreien

- Lebensräume für Menschen statt Blech -

Autos dürfen nur auf Gehwegen parken, wenn dies mit einem Schild ausdrücklich erlaubt wird. Ansonsten ist es verboten. Wussten Sie das? Die Realität zeigt: Falschparkende Autos versperren dem Rad- und Fußverkehr ständig den Weg. Man muss um Autos herumlaufen oder fahren und oftmals in den fließenden Verkehr ausweichen. Begründet durch den hohen Parkdruck, wird der ohnehin knappe Raum für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen immer weiter eingeschränkt. Immer größer werdende Autos tragen ihren Teil dazu bei. Spricht man Falschparkende darauf an, ist ihnen ein Fehlverhalten oftmals gar nicht bewusst. „Ich parke hier immer so“ und „Wo soll ich denn sonst parken?“ sind bekannte Antworten auf den Hinweis, dass es nicht erlaubt ist ein fast 10 m² großes Stück Blech auf dem Geh- oder Radweg zu platzieren.

Seit einem Jahr zeige ich deshalb Falschparkende über die Website weg-li (www.weg-li.de) an. Weg-li hilft dabei, eine Anzeige an das jeweilige Ordnungsamt zu verfassen. Ein Smartpho-

ne reicht aus: Einfach ein Foto des Fahrzeugs hochzuladen, weg-li erkennt automatisch das Kennzeichen, Hersteller und den Ort. In nur einer Minute sind alle notwendigen Angaben gemacht und die E-Mail wird an das zuständige Ordnungsamt verschickt.

Mit dem Anzeigen beabsichtige ich nicht, die Stadtkasse aufzubessern oder Nachbarn zu ärgern. Mir geht es darum, den Falschparkenden klarzumachen, dass der öffentliche Raum uns allen gehört. Alle Verkehrsteilnehmer*innen sollen sich schnell und sicher fortbewegen können. Das Blockieren von Geh- und Radwegen mit tonnenschweren Blechdosen ist eine Zumutung. Es offenbart fehlendes Verantwortungsbewusstsein und gesellschaftlich akzeptiertes Falschparken. Doch die Straßenverkehrsordnung gilt für alle Verkehrsteilnehmer*innen und bietet nützliche Werkzeuge und klare Regeln mit denen man sich erfolgreich wehren kann – auf dass alle in Zukunft wieder mehr aufeinander Acht geben und sich gegenseitig respektieren.

Carsten Hellmann



Radparken und -ausleihe und noch viel mehr easy per Smartphone

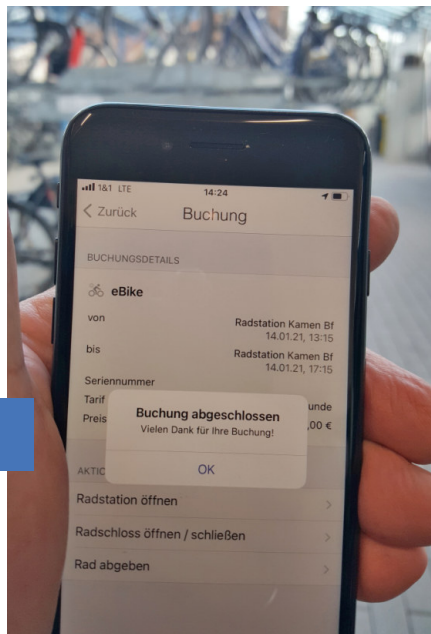
Komfort für den Rad-Alltag: Die Radstationen im Kreis Unna erweitern ab Frühjahr ihr Angebot. Künftig ist der Zugang zum Radparken und zu Leihrädern rund um die Uhr auch per Smartphone möglich. Serviceaufträge können zudem ebenfalls rund um die Uhr online abgegeben werden.

Fahrtwind macht den Weg frei. Das Projekt war schwieriger als geplant, doch jetzt ist es endlich soweit: Den Zugang zum Radparken und Radverleih in den Radstationen und Radparkhäusern des Kreises Unna gibt es ab März 2021 auch rund um die Uhr per Smartphone. Interessent*innen müssen sich nur über die kostenlose fahrtwind-App des Kreises Unna und seiner Verkehrsgesellschaft registrieren. Dann können neben den Tickets für Bus und Bahn, für Carsharing oder Taxibus auch direkt die Angebote der acht Radstationen und dazu der sechs Radparkhäuser gebucht werden. Die fahrtwind-App zeigt zudem für jede Wunschstrecke sofort alle Alternativen: Bus und Bahn – alle in oder in Kombination mit dem Leihrad, Fahrt mit dem eigenen Rad oder auch mit dem Carsharing. Echtzeitinformationen für die Ankunft von Bus und Bahn sind integriert, Preise werden genannt und wer sich entschieden hat, kann sofort reservieren, fest buchen und bezahlen. Weitere Informationen:

www.fahrtwind-online.de oder www.die-radstationen.de

überwacht bieten die Radstationen und Radparkhäuser in Bergkamen, Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte, Unna und Werne schon länger. Das Netz der Stationen, die registrierte Nutzer*innen flexibel ansteuern können, wächst in 2021: In Werne am Zentralen Busbahnhof Stadthaus ist das Radparkhaus jetzt sichtbar aufgewertet, in Kamen-Methler am Bahnhof bietet die überdachte Radparkanlage jetzt auch einen geschlossenen Bereich mit Chip- und Smartphone-Zugang sowie Videokontrolle. In Unna-Königsborn am S-Bahnhof soll im Frühjahr die Radparkanlage ebenfalls gesichert und aufgewertet werden, in Selm-Beifang am Bahnhof entsteht jetzt ein Radparkhaus, im Bahnhofsgebäude soll die Radstation neu belebt werden. Entsprechende Mobilstationen sind zudem in Bönen-Nordböge und in Unna-Lünern geplant.

Günther Klumpp



Sicheres Radparken in den Mobilstationen

Sicheres und witterungsgeschütztes Radparken, rund um die Uhr video-

Radfahren im Kreis Unna

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



© radrevierruhr

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Umweltberatungszentrum
Rathausplatz 21, 59423 Unna

OSM

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, Burglind Schulte

Anzeigen:

Günther Klumpp, Andreas Abels

An dieser Ausgabe wirkten mit:

Gerd Asselborn, Tanja Bork, Carsten Hellmann,
Ulrich Lohenstein, Gerd Paduch, Helmut Papenberg,
Wilfried Prenger, Monika Rosenthal, Frank Sponheuer, Hermann Strahl

Internet: www.adfc-fahrrad.de

Auflage: 6000

Bildnachweis:

Titelbild: © Stadt Bonn

S. 3 links: © www.fahrer-berlin.de | pd-f

S. 5: © www.pd-f.de / Luka Gorjup | Lux Fotowerk

S. 7: © ADFC | Deckbar

S. 55: © Ars Vivendi-Verlag, München

S. 60: © www.gatescarbondrive.com | pd-f

S. 62: © www.cosmicports.de | pd-f

Ein KLICK zur Mitgliedschaft



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club



Bitte einschicken an ADFC e. V.,
Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50,
oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf.
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | **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

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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

Einzelmitglied ab 27 J. (56 €) 18–26 J. (33 €)
 unter 18 J. (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende:

€

Datum

Unterschrift

Sagenhafte A-Wege: Rundtouren im Kreis Unna

Kennen Sie die Sehenswürdigkeiten und schönsten Wege in Ihrer Gemeinde? Wie wär's mit einem Ausflug in die Nachbarkommune? Lust auf den Ausflug und Kurzurlaub im Kreis Unna macht ein neues Tourenpaket, das die Radverkehrsfachleute der Kreisverwaltung in einen handlichen Schubler gepackt haben. „Sagenhafte A-Wege“ nennt sich das Bündel mit elf Rundtouren. Jede Stadt und Gemeinde hat eine eigene Geschichte, eine unverwechselbare Landschaft und ihre besonderen Highlights. Auf den A-Weegen können Sie diese ganz einfach mit dem Rad erfahren. Sie haben die Wahl zwischen Rundtouren um die einzelnen Gemeinden mit unterschiedlichen Längen und Schwierigkeitsstufen. Die handlichen Kartenblätter im A4 Format, gefaltet auf A5, enthalten alle Informationen zu Länge, ungefähre Fahrzeit und zu bewältigenden Höhenmetern. Dazu gibt es Informationen zu Sehens-

würdigkeiten und Gastronomie an der Strecke. Über den QR-Code auf dem Kartenblatt können Sie sich auch die Routenführung als GPX-Daten auf Ihr Handy bzw. Smartphone oder Navi laden.

Die Kartenblätter sind abwaschbar und regengeschützt veredelt. Das Tourenpaket gibt es kostenlos in den Bürgerämtern/Tourismusbüros der Kommunen sowie in allen Radstationen des Kreises Unna in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte, Unna und Werne sowie in den ADFC Geschäftsstellen in Unna, Rathausplatz 21 und Selm, Kirchplatz 1.



Online sind die A-Wege zu finden unter www.kreis-unna.de in der Rubrik Verkehr/Radverkehr. Dort und in der Rubrik Broschüren und Karten gibt es noch zusätzliche Anregungen:

Fahrradkarte Kreis Unna

Die Karte beinhaltet alle Radrouten des Kreises Unna. Neben den überregionalen Themenrouten wie Römer-

Lippe-Route, RuhrtalRadweg oder Westfälische Salzroute, ist die regionale Route „RadKreisUnna“ als Nord-Süd-Verbindung durch den Kreis Unna wichtiger Bestandteil. Fehlen dürfen nicht der Seseke-Weg mit seinen Kunstwerken, der neue Alleen-Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Königsborn-Welver und die lokalen A-Wege, die um

jede Stadt und Gemeinde führenden Rundkurse. Ergänzt wird die Karte durch die Darstellung der Knotenpunkte inklusive Tourentipps auf deren Basis.

Bahn & Bike im Kreis Unna

Der Kreis Unna mit seinen Bahnstrecken und einem attraktiven Schienenangebot bietet beste Chancen Bahn&Bike für Urlaube in der Region zu kombinieren. So sind auch in einem Tag schnelle Sprünge vom Ruhrtal-Radweg auf die Lipperoute oder ins Münsterland möglich, ebenso lange Touren gen Osten und Westen, bei denen die An- und Rückreise mit dem Zug viele Reisende lockt.

Alleen-Radweg

Die Karte bietet nicht nur eine schnelle Übersicht über die attraktiv ausgebaute Radtrasse auf der alten Bahnlinie von Unna-Königsborn nach Welver. Dazu enthält sie drei Entdeckertouren rund um den Alleenradweg inklusive Knotenpunktübersicht für den Kreis Unna:

Tour 1 – Flussläufe und Zechenrelikte,
Tour 2 – Historische Wege,
Tour 3 – Alte Bahntrassen.

In der Rubrik Verkehr/Radverkehr gibt es zudem alle Hinweise zu den meisten Themenrouten, die den Kreis Unna durchqueren oder hier einen Startpunkt haben.

Günther Klumpp



BÜCHER BECKMANN

Bei uns bekommen Sie zu jeder Tour den passenden Führer.

Reiseführer
Campingführer

Karten
Stadtpläne

Ratgeber
Fachbücher

„Emscher-Touren“: In fünf Tagen mit dem Rad durch den Pott

Ein Rad-Reisebericht

von Johannes Wilkes und Rainer Götzfried

„Zwei waschechte Ruhris, geboren als der Pott noch rauchte, schwingen sich aufs Rad, um den Fluss ihrer Kindheit und seine Umgebung neu zu entdecken“, so heißt es im Vorwort. In fünf Etappen geht es von der Emscherquelle bei Holzwickede über Dortmund, Castrop, Gelsenkirchen, Oberhausen bis zur Mündung in den Rhein, entlang eines kleinen Flusses, der das Herz des Ruhrgebiets durchfließt, lange Zeit als „Köttelbecke“ erhalten musste und nun mit viel Aufwand renaturiert wird.

In leichtem Ton, mit vielen Hintergrundinformationen, zahlreichen Fotos und interessanten kleinen Geschichten, graphisch liebevoll gestaltet, erschließen sich Vergangenheit und Gegenwart einer Industrieregion im Wandel, ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung, aber auch ihr besonderer multi-kultureller Menschenschlag, der durch die gemeinsame, harte und gefährliche Arbeit unter und über Tage zusammengefunden hat.

101 km in fünf Tagen: das klingt nach sehr überschaubaren Etappen. Möchte man sich jedoch einen intensiveren Eindruck vom Ruhrgebiet mit all seinen historischen Baudenkmalern, Industriebauten, Kulturstätten, Sporttempeln, gewagten Brückenkonstruktionen und schönen Landschaftsstrecken verschaffen und hier und dort einen kleinen Abstecher machen, dann braucht es einfach Zeit – auch für kleine Unterhaltungen am Weg mit durchweg aufgeschlossenen und hilfsbereiten Passant*innen.

Nach der Lektüre der „Emscher-Touren“ weiß der/die Leser*in, was eine „Köttelbecke“ ist, wem ein „Stößchen“ die Wartezeit verkürzt, welche Suppe der „Feurige Elias“ transportierte, wo die „weiße Seite“ der Kokerei liegt, wie Täuberiche zu besonderen Flugleistungen motiviert werden, wer „Eisenstein“ rettete und vieles mehr. Und am Ende der Tour, an der Mündung der Emscher in den Rhein, wartet ein vorzüglicher Kuchen auf den Reisenden.

Die Autoren sind sich gewiss: „Die Emscher ist was für Entdecker“ und dass es zu zweit viel mehr Spaß macht, den Fluss entlang zu radeln, frei nach der Fußballerweisheit: „Allein bist Du eine Pflaume!“ Und wer noch ein paar Körner über hat – so schlagen sie vor –, der kann über Rhein und Ruhr den Emscherradweg zu einer Rundtour ausbauen.

Insgesamt ein sehr gelungener, unterhaltsamer und praktischer Reisebericht, der Lust auf eigene Entdeckungen und Begegnungen entlang der Emscher macht, vielleicht schon in diesem Jahr?

Gerd Asselborn



Ars vivendi Verlag, 2020
ISBN: 978-3-7472-0198-5
14,00 €



**Rudis
Ritzel
Rätsel**



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!
 Mit den Worten „All Heil!“ begrüßten sich vor über 120 Jahren die Radfahrenden. Besonders in Zeiten des Hochrades endeten Stürze oft mit Schädel- oder Genickbrüchen. Aber auch das sich bald durchsetzende Sicherheit-Niederrad war nicht ungefährlich. Es hatte nur eine Stempelbremse am Vorderrad, mit der der Radler über ein

Gestänge einen Gummi-block auf den Reifen drückte. Besonders bei Nässe war eine Bremsverzögerung kaum wahrnehmbar.



Eine Rücktrittsbremse und einen Freilauf oder gar eine Gangschaltung wurde erst 1903 durch Hans Sachs erfunden. Die Pedale waren zuvor über die Kette fest mit dem drehenden Hinterrad gekoppelt. Bergab musste man schnell mitreten. Mutigen nahmen die Füße hoch und setzten sie auf Rasten an der Gabel ab. Beim Versuch, die Füße wieder auf die schnell-drehenden Pedale aufzusetzen, holte man sich schnell blutige Hacken.

Und nun zur Ritzel-Rätsel-Frage:
**Schaut Euch die Postkarte aus dem Jahr 1897 genau an.
 In welchem der drei Kreisabschnitte ist kein Fehler versteckt?**

Schickt eure Lösung an:

**ADFC Kreis Unna
 Umweltberatungszentrum
 Rathausplatz 21
 59423 Unna**

Oder schickt eine E-Mail an

ritzelaetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Emscher-Touren“ von Johannes Wilkes und Rainer Götzfried (siehe Seite 55).

Euer

Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

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



Warum mit dem Rad zur Arbeit?
„Weil meine Gesundheit Vorfahrt hat“

Los geht's! Fahren Sie im Aktionszeitraum ab Mai an mindestens 20 Tagen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und gewinnen Sie attraktive Preise. Alles zur Aktion unter **www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de** oder bei der AOK in Ihrer Nähe.

Eine Gemeinschaftsaktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs und Ihrer AOK – Die Gesundheitskasse.

Mit dem Rad zur Arbeit 2021
 Eine Initiative von ADFC und AOK



mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Im Langzeittest: Kette oder Riemen ?

Riemen oder Kette ? Ein Erfahrungsbericht nach dem dreijährigen Langstreckentest. Tanja Bork plädiert für den wartungsarmen Antrieb – auch aus Kostengründen.

Zum Thema habe ich bereits in der **FahrRad** 2/2017 Stellung bezogen. Grund dafür war, dass ich mir ein neues Rad mit einer Rohloff-Nabenschaltung angeschafft habe, ein Modell mit einem Riemen statt einer Kette. Damals hatte ich 2000 km auf dem Radcomputer. Jetzt, etwa drei Jahre später und 24.000 km mehr, habe ich das Thema für die diesjährige Frühjahrsausgabe noch einmal aufgegriffen. In der Zwischenzeit habe ich mein Rad einige Male warten lassen und bin neben meinen ganzen „Alltagskilometern“ einige größere Touren und etliche Anstiege und Berge gefahren, so dass ich eine genauere Einschätzung abgeben kann.



In der Zwischenzeit ist im Bereich der Fahrräder viel passiert. Der E-Bike-Boom wurde durch die Pandemie und damit verbundenen Einschränkungen gefördert. Viele Menschen wollen nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln

fahren oder suchen sich ein Hobby, das Bewegung verspricht, und das man trotz diverser Auflagen ausführen kann. Gerade bei der Anschaffung eines E-Bikes kommt immer öfter die Frage nach Riemen oder Kette auf. Wie im ersten Artikel schon erwähnt, eignet sich der Riemen bei einer Nabenschaltung oder eben bei E-Bikes.

Ich möchte in dem Artikel auf die gängigen Fragen bzw. Ängste eingehen, die in Verbindung mit dem Riemen auftauchen.

Kosten:

Neben den höheren Anschaffungskosten, interessieren sich die Leute natürlich für die laufenden Kosten. Laut Herstellerangaben soll ein Riemen etwa 20.000 km halten. Meine Ketten musste ich immer nach etwa 2500–3000 km wechseln, wenn ich mir ein „geschmeidiges“ Schalten erhalten wollte. Bei jedem zweiten Kettenwechsel waren die Ritzel fällig, was die Kosten noch einmal erhöht.

Ich fahre das Rad jetzt seit etwa 26.000 km und habe noch den ersten Riemen drauf! Bei jeder Wartung frage ich nach, ob der Riemen auch gewechselt werden müsse. Nein, musste er bisher nicht. Das bedeutet für mich: Statt alle 2500–3000 km eine neue Kette – ich wäre da bei etwa 9–10 Ketten plus etwa 4–5 neuen Ritzelkassetten – bisher keine laufenden Kosten. Was wahrscheinlich daran liegt, dass eine Kette beim

Schalten von Ritzel zu Ritzel transportiert wird und dadurch abnutzt. Der Riemen läuft lediglich „rund“ und nutzt von daher nicht ab.

Zu den Anschaffungskosten: Die liegen bei einem Rad mit Riemen natürlich höher, da das Rad mit einem anderen Rahmen ausgestattet ist. Da der Riemen im Gegensatz zur Kette nicht geöffnet werden kann, muss der Rahmen teilbar sein. Mein Beispiel: Die Kosten des Trekkingrades Sovereign light von Stevens ausgestattet mit einer Rohloff-Nabenschaltung und Kette liegen bei 2599 Euro, das Stevens Sovereign ebenfalls mit Rohloffschaltung aber Riemenantrieb hält mit stolzen 3399 Euro dagegen.

Ein Preisvergleich:

- Riemen „GATES CDX“, das ist ein solider Riemen: 80 Euro
- Kette, da bevorzuge ich regionale Produkte z. B. aus Hagen: 35 – 40 Euro
- Ritzelkassette: 35 – 40 Euro¹

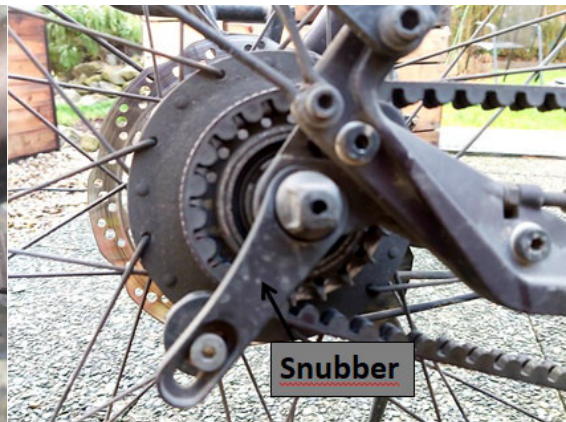
Da muss man gar nicht groß nachrechnen, was am Ende preiswerter ist. Lässt man den Wechsel noch von einem Fachhändler oder Reparaturservice vornehmen kommen noch die Arbeitskosten dazu.

Wartung und Pflege:

Jeder der Kette fährt, weiß: Einmal einen matschigen Weg entlang oder im Sommer über staubige Straßen und man muss säubern, wenn man nicht mit knirschender Kette fahren will. Gerade im Sommer kann das schon mal nerven. Nachmittags die staubigen Straßen, abends säubern, nach dem Säubern fetten und schon steckt man in dem Kreislauf fest. Durch das Fett haftet der Staub besonders gut und die ganze Prozedur wiederholt sich. Besonders nervig fand ich das immer auf meinen Touren: abends auf dem Campingplatz erstmal Kettenpflege.

Meinen Riemen spüle ich mit Wasser ab und bei weitem nicht so oft, wie ich die Kette säubern musste. Verölte Dreckklumpen in den Kettengliedern gehören der Vergangenheit an. Ein Einfetten des Riemens sollte man unterlassen. Lediglich der Snubber, wenn vorhanden, muss, wenn er quietschende Geräusche von sich gibt, mit einem Tropfen Öl gepflegt werden. Das mache ich ein- bis zweimal pro Jahr.

¹ Angaben von Fahrrad Munderloh, Ostbüren, Januar 2021



Eine rostige Kette gehört ebenfalls der Vergangenheit an, gerade im Winter können Schnee und Eis der Kette doch sehr zusetzen. Dem Riemen kann diese Witterung nichts anhaben.

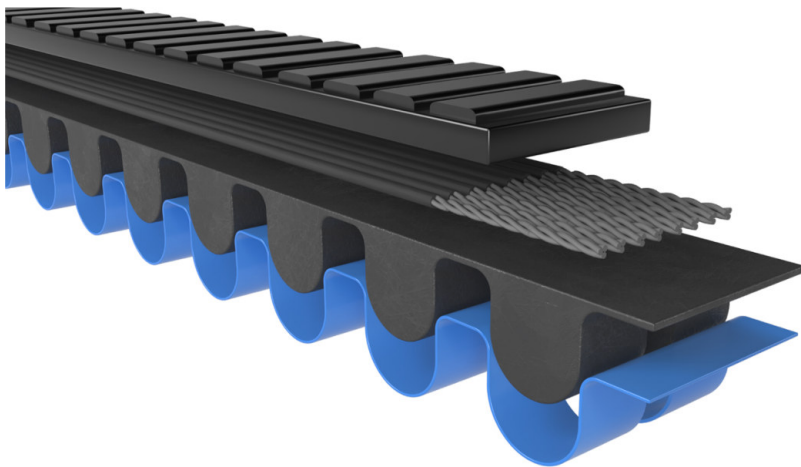
Ich habe an meinem Riemen vor der Riemenscheibe eine Schutzscheibe. Da kann es passieren, wenn ich das Rad im Auto transportiere, dass diese Scheibe sich an den Riemen drückt und ebenfalls schleifende Geräusche erzeugt. Dieser Schutz lässt sich aber mit leichtem Druck wegbiegen. Aber diese ist nicht bei jedem Fahrrad vorhanden, so dass der Punkt dann wegfällt. Übrig bleibt also nur gelegentliches Reinigen mit etwas Wasser. Ein Nachspannen des Riemens war in der gesamten Zeit zweimal nötig und wurde bei den jährlichen Inspektionen vorgenommen.

Der Riemen reißt

Das ist die größte Sorge, der Riemen könnte reißen und dann muss das ganze Rad auseinander gebaut werden, da er nicht wie eine Kette gewechselt werden kann. Mein Riemen hat bisher weit über 20.000 km gehalten. Ich hatte anfangs Bedenken, dass er reißen könnte. Aber alle Fahrradmechaniker, die sich mit Riemenantrieb auskennen, versicherten mir, dass ihnen bisher kein gerissener Riemen begegnet sei. Mittlerweile habe ich die Sorge nicht mehr und freue mich darüber, dass ich einfach das Fahren genießen kann.

Ich denke, am Ende des Artikels erübrigt es sich, zu sagen, dass ich mehr als zufrieden mit dem Riemen bin. In Kombination mit der Rohloffschaltung habe ich einfach ein sehr gutes wartungsarmes Fahrrad.

Tanja Bork (Text & Fotos S. 58-59)



Antriebsriemen bestehen aus mehreren sehr belastbaren Schichten. Unter anderem Carbon sorgt für Abriebfestigkeit und verhindert eine Dehnung.

COLDFINGER

Erwärmende Gedanken zum Handschuh

Was schützt die Hände bei kaltem Wetter. Erfahrungstipps von Hermann Strahl.

Ab U-10-Grad radele ich schon immer behandschuht. Nach einer Neuroborreliose schmerzen meine Finger jetzt nach Minuten am Lenker trotz Lammfellfutter-Handschuhen. Holzkohle-Heizstäbchen von Jägern, chemische Heizkissen, E-Mini-Heizstäbe? Das Mitgefühl meines Freundeskreises erwärmte nicht nur mein Herz. Leider hielten die diversen kleinen Flämmchen nur bis zu einer halben Stunde.

Und dann hörte ich von beheizbaren Handschuhen. Im Internet werden tatsächlich diverse Modelle für 40 bis 200 € angeboten. Leider gibt es wohl keine seriösen Tests. So orderte ich solide scheinende 50 €-Fingerhandschuhe mit 3 Wärmestufen, von denen die höchste vier Stunden mit 55 bis 60 Grad aufheizen sollte – laut Minigebruuchsanweisungszettel ohne Zeichnungen und nur auf Englisch, eine Frechheit.

Vier Wochen lang mit täglichen Tests bestätigen sich die Versprechen nicht. Die Höchsthitze hält nur eine gute Stunde und fühlt sich eher warm als heiß an. Die Ladezeit der einfach handhabbaren 7V-Lithium-Akkus beträgt gut sieben Stunden. Die Heizdrähte liegen über dem Handrücken und die Wärme erreicht kaum die Finger. Trotz dieser Enttäuschungen hat sich mein Radius erfreulich erweitert. Reserveladung für die Rücktour darf ich nicht vergessen, wenn ich Fingererstarung vermeiden will. Allerdings sind die Handschuhe ganz ordentlich gefüttert. Das USB-Ladekabel



kann man auch mitnehmen, doch das Laden dauert.

Im nächsten Winter oder im Winterschlussverkauf werde ich mir neue Handschuhe kaufen. Da hoffe ich auf Angebote und Beratung vor Ort in Fachgeschäften, ob Fahrrad-, Sport- oder Orthopädie-Ausstatter. Die Nachfrage könnte groß werden. Fast alle Vielradler*innen in meinem Bekanntenkreis äußern beim Thema Eigeninteresse. Rheuma-, Arthrose-, Raynaud-Syndrom-Kranke brauchen solche Hilfen nicht nur im Winter. E-Bikes haben viele Ältere wieder aufsatteln lassen und die Fingerdurchblutung lässt im Alter nach...

Worauf ich achten werde: Die Fingerbeweglichkeit muss Bremsen und Schalten ermöglichen. Es soll sogar Filigranmodelle geben, die Handytippen erlauben. Heizdrähte sollten die Finger erreichen. Die Nähte der ca. 40 Handschuhteile sollen dicht und druckfrei

sein. Drei-Stunden-Heizungs-Option mit schneller Ladezeit und Option für Reserveakkus müssen drin sein. Und auch die Kollateralnutzen vom Handschuhtragen sollten nicht mangeln: Handfederung, Nervenschonung und Sturzschutz.

Heizhandschuhe sind kaum öko. Je länger sie leben, desto weniger leidet die Umwelt. Die Auswahl von Normalhandschuhen hat interessante Warmhalter im Angebot. Dabei schwärmen einige Wintertreter auch auf Doppelpackungen.

Der einfühlsamste Artikel:

[https://warmup-cooldown.de/frieren-beheizbare-handschuhe-
ablauf-der-tests/](https://warmup-cooldown.de/frieren-beheizbare-handschuhe-ablauf-der-tests/)

ist fast fünf Jahre alt. Vor dem nächsten Winter sollten ADFC-Radwelt, Stiftung-Warentest oder Öko-Test ihr Herz für Coldfinger erwärmen!

Hermann Strahl sehnt sich trotz und wegen alledem nach dem Frühling

Eine Alternative zur elektrischen Lösung sind fest am Lenker montierte Handwärmer oder Lenkerstulpen, auch Pogies genannt. Beispiele finden man u.a. hier:

<https://fat-bike.com/2012/01/pogies-keeping-the-digits-warm/>

Ein Beispiel für praktische und warme Pogies:

Die "Williwaw-Pogies" von Hersteller Revelate Designs. Sind sie zu warm, lassen sich vorn kleine Belüftungsreißverschlüsse öffnen.





**Die Zukunft kann
keiner vorhersehen, aber
jeder kann sie wagen.**

**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. Anpacker und Frühaufsteher, die Familien oder Start-ups gründen, Hausbauer, Pläneschmieder – gemeinsam schauen wir nach vorn und sagen:
Morgen kann kommen.
Wir machen den Weg frei.



**Volksbank
Kamen-Werne eG**

Ihre Bank - seit 1888

fahrtwind



WEG FINDER

**Sie haben Ihr Ziel.
Wir finden den Weg.**



www.fahrtwind-online.de

