

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2021



Die Jugend fährt Rad – und wie!

Die Lust mit den Lastenrädern

Sattelgeschichten

RIESIGE AUSWAHL und bester Service



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



Hochmodernes Service-Center



TÜV-zertifizierte Werkstatt



Erfahrene, kompetente Mitarbeiter

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

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



MARKGRAF

Das Zweirad-Center

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

www.fahrrad-sale.de

HAIBIKE RIESE & MÜLLER

ROTWILD

KTM

FLYER

PEGASUS

BULLS



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**.



Die Zukunft gehört der Jugend

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde, die Naturgesetze lassen sich nicht überlisten, nicht was den Klimawandel betrifft und auch nicht was die menschliche Lebenszeit angeht. Diejenigen, die heute die wichtigen Entscheidungen treffen, haben in der Regel die Hälfte ihres Lebens bereits (lange) hinter sich. Sie bestimmen dennoch, unter welchen Bedingungen die junge Generation wird leben müssen. Doch reichen Lebenserfahrung und Qualifikation offenbar nicht aus, um die Probleme in den Griff zu kriegen. Viele junge Menschen haben es daher satt, den alten Rezepten zu folgen und verlassen die Komfortzone. Sie haben erkannt, dass ökologische Nachhaltigkeit nur global und gemeinwohl-orientiert erreicht werden kann. Mobilität, und damit auch das Fahrrad, ist ein sehr wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang. In dieser Ausgabe wollen wir daher die Rollen des Fahrrads für junge Leute thematisieren, politisch motivierte, aber auch solche, bei denen Spaß und Sport im Vordergrund stehen (S. 5 ff.).



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 / 258847

Kreisgeschäftsstelle:

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

info@adfc-kreis-unna.de



Öffnungszeiten:

gs.adfc-kreis-unna.de

Verändert hat oder wird sich auch die Struktur unseres Vereins. Das betrifft sowohl die Zusammensetzung der Vorstände und der Mitgliedschaft, als auch die Arbeitsweisen, vor allem bei all dem, was online organisiert werden kann - fraglos corona-beschleunigt. Auch hierbei versuchen wir, jungen Menschen attraktive Angebote und Foren zu bieten, sich zu organisieren, Ideen zu entwickeln und Projekte umzusetzen. Noch schwierig, aber möglich, wie diese Fahrrad-Ausgabe und andere Beispiele zeigen (S. 20). Um eine gute Zukunft zu haben, brauchen wir diese Veränderungen, das gilt sowohl für den Radclub als auch für die Menschheit auf dem Planeten Erde.

Bleibt aktiv und motiviert,
Andreas Abels



Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	68
Fahrrad-Jugend	
FridaysForFuture away – Verkehrswende	5
Kindheit ohne Auto	12
Downhill im Sauerland	10
Firmlinge fahren Rad	12
Als Jugendlicher mit dem Rad auf dem Jakobsweg	14
Jugendarbeit beim RSV	16
Fahrrad & ADFC	
ADFC im Wandel	20
ADFC-Stellungnahme zum Radkonzept Kreis Unna	23
Fahrrad & Lastenräder	
Erfahrungsbericht mit Lastenrad Ulf	25
Cargobikehype im Kreis Unna	27
Mikrodepots und Lastenräder	29
Warum ich Lastenrad fahre	32
Fahrrad vor Ort	
Stadtradeln 2021 - Abschlussveranstaltung in Unna	35
Klimaschutz und Mobilität in Unna	36
Neu und noch besser - Radstationen im Kreis Unna	39
Neue Mobilstation für Selm-Beifang	42
Volksradfahren in Fröndenberg	45
Mehr Platz fürs Rad durch Einbahnstraßen in Unna	48
Nachruf auf Gerd Paduch, ADFC Selm	49
Fahrrad-Technik	
Sattelfragen	51
Selfies: Erfahrungen mit dem Fahrradsattel	51
Fahrrad & Gedrucktes	
Buchbesprechung: Mont Ventoux	56
Tourenführer: 6 Fahrradtouren durch Bergkamen	58
Fahrrad-Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	61
Fahrrad & Internet	
Erfahrungen mit Komoot	62
ADFC-Touren- und Veranstaltungsportal kurz erklärt	69

FridaysForFuture unterwegs für die Verkehrswende



FridaysForFuture: das sind alle, die für unser Klima auf die Straße gehen oder radeln. FridaysForFuture Unna hat sich im September 2019 gegründet. Das Thema des anstehenden Streiks war #allefürsKlima. Kurz vor dem globalen Streik am 20. September 2019 beschlossen wir, eine FridaysForFuture Demo zu veranstalten. Um 12 Uhr ging es auf dem Rathausplatz los. Wir können uns noch gut daran erinnern, wie wir mit maximal 200 bis 300 Teilnehmenden rechneten und letztendlich mit unglaublichen 1100 Teilnehmenden da standen. 1100 in Unna und 1,4 Millionen deutschlandweit die am 20. September für unser Klima auf die Straße gingen. Es war ein unglaubliches Gefühl dabei gewesen zu sein!

Auch beim globalen Streik am 29. November 2019 waren wir mit ungefähr 500 Teilnehmenden dabei.

Der als nächstes anstehende Streik am 24. April 2020 konnte leider nicht auf der Straße stattfinden, wurde dann aber zum #netzstreikfürsKlima. Am 29. August 2020 haben wir unsere erste Critical Mass veranstaltet. Gemeinsam mit vielen anderen haben wir dort unter anderem für bessere Fahrradwege „demonstriert“. Die erste richtige Demo während der Pandemie war am 25. September 2020, auch bei diesem Streik waren wir, mit Abstand und Maske, dabei!

Pandemie-bedingt und um Hygiene-maßnahmen besser einhalten zu können, haben wir am 19. März 2021 dann

unsere erste Fahrraddemo in und durch Unna veranstaltet. Gemeinsam mit ca. 80 Teilnehmenden haben wir für die Verkehrs- und Mobilitätswende und Klimaschutz demonstriert.

Wir fordern die Einhaltung des 1,5° Ziels. Konkret für Deutschland fordern wir also den Kohleausstieg bis 2035 und 100 % erneuerbare Energieversorgung bis 2035. Außerdem das sofortige Ende der Subventionen für fossile Energieträger.

Um nachhaltigen Klimaschutz zu betreiben, ist eine Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätswende essenziell. Daher müssen wir weg von der Auto-lobby und hin zu fahrradfreundlichen Städten. Das heißt sichere Radwege und Fahrradstellplätze, unkompliziertes Bikesharing und den Vorrang des

Fahrrades. Genauso wichtig wird barrierefreier, praktischer und bezahlbarer ÖPNV. Das wird uns unter anderem bessere Luft und eine höhere Lebensqualität bringen. Gerade für junge Menschen ist das Fahrrad praktisch. Es bringt uns ohne Altersbeschränkung und teuren Führerschein von A nach B. Jetzt heißt es, das Fahrradfahren sicherer zu machen, für alle noch attraktiver und zeitsparender zu gestalten.

FridaysForFuture Unna

<https://fridaysforfuture.de>
Unter diesem URL sind auch alle Regionalgruppen verlinkt, im Kreis Unna bisher Kamen, Lünen, Unna und Selm.



Aufwachsen ohne Auto: Urlaube und Alltag mit dem Fahrrad waren der Knaller

Mit dem Lastenrad zum Einkaufen, mit dem Fahrrad zum Schwimmen und mit dem Zug in den Urlaub: Ich heiße Lina Merkord, bin 19 Jahre alt und die meiste Zeit meines Lebens hatte meine Familie kein Auto.

Das Fahrrad spielte in meiner Kindheit immer eine große Rolle – sowohl im Alltag als auch in den Ferien war es immer dabei. Während meine Mitschüler*innen oft nur im Sommer, wenn es morgens schon hell und warm war, mit dem Fahrrad zur Schule gefahren sind,

sind meine Schwestern und ich bei Wind und Wetter, also auch in der Dunkelheit und im Schneeregen, zur Schule geradelt.

Ich würde lgen, würde ich sagen, dass es schön gewesen wäre, nass in der Schule anzukommen oder auf den Straßen Angst davor gehabt zu haben, dass ein Auto mich übersehen könnte. Aber: Ich war niemals abhängig von Busfahrplnen oder davon, dass meine Eltern mich von der Schule abholten – ich fühlte mich immer frei und konnte

spontan entscheiden, ob ich nach Schulschluss noch ein paar Minuten mit einer Freundin quatsche, in die Stadt fahre oder über Feldwege nach Hause sause. Das habe ich sehr genossen.

„Wie fahrt ihr denn ohne Auto in den Urlaub?“, ist mit Sicherheit die meistgestellte Frage vor den Sommerferien gewesen. Meine Kindheit ist geprägt von vielen tollen Urlaubserinnerungen in Dänemark, den Niederlanden oder Schweden, aber auch in Deutschland. Alle unsere Urlaube begannen an einem frischen, sehr frühen Sommermorgen mit der ersten Etappe von Uelzen bis zum Bahnhof in Unna. Von dort aus ging es mit dem Regionalzug nach Hamm, Münster oder

Lina (damals 10 Jahre alt) mit ihrem bepackten Rad am Bahnhof in Unna, Aufbruch nach Bornholm (3 Wochen Radtour mit Zelt, 2011).



Rheine und dann weiter mit dem IC.

Ich erinnere mich gut an die Reaktionen der anderen Reisenden, wenn sie uns sechs mit vollbepackten Rädern in den Zug einsteigen sahen. Neben Bewunderung und Anerkennung reagierten viele skeptisch. Die Reisenden, die wir im Fahrradabteil trafen, waren weniger davon verwirrt, dass wir einen Urlaub mit dem Rad machten, aber doch davon, dass meine Eltern das mit ihren vier kleinen Kindern wagten.

Für viele war unsere Art zu reisen irgendwie ungewöhnlich, besonders, für mich war sie völlig normal. Mir ist als Kind gar nicht bewusst aufgefallen, dass wir etwas, das andere Kinder für normal halten, also das Auto, nicht haben. Für mich waren das Fahrrad und später zunehmend auch der ÖPNV so normal wie für andere Kinder in meinem Alter das Autofahren. Ich habe nicht das Gefühl, etwas verpasst zu haben, im Gegenteil: Unser Alltag und unsere Urlaube mit dem Fahrrad waren der Knaller schlechthin.

Lina Merkord



Linus Schwester Maja (damals 5) im Fahrradabteil des Regionalzugs nach Münster. Ebenfalls Aufbruch nach Bornholm mit 27 Gepäckstücken, verteilt auf 5 Räder und 1 Anhänger, in dem noch die einjährige Emilia saß.

Lina (3. von links) mit ihren 3 Schwestern auf der Wilhelmshöhe vor der Abfahrt ins Ruhrtal zum Ruhrtal-Radweg 2017.



Radfahren im Kreis Unna

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



© radrevier.ruhr



Einladung: Zum Downhillfahren ins schöne Sauerland

Zu einem Mountainbike-Ausflug laden Kids die Gleichaltrigen aus dem Kreis Unna ein. Hier kommt das Angebot:

Mein Name ist Jannes Bathe und ich bin 14 Jahre alt.

Und ich heiße Matti Bathe und bin 10 Jahre alt.

Wir wohnen mit unseren Eltern in Warstein im Sauerland und fahren gerne Mountainbike. Vor allem unser Vater hat uns zu dem Hobby gebracht. Er fährt selbst Mountainbike, seit er ein Kind ist und hatte immer schon tolle Bikes. Die Touren mit unseren Eltern finden wir zu langweilig, deshalb sind wir zum Downhillfahren

gekommen. Beim Downhillfahren werdet ihr mit einem Lift den Berg hoch transportiert und braucht ihn „nur noch“ hinunter zu sausen. Das macht riesengroßen Spaß, ist aber auch anstrengend und erfordert Geschicklichkeit und Kondition.

Am liebsten fahren wir in Willingen oder in Kallenhardt. In Willingen gibt es eine Gondel und einen Sessellift, die euch auf den Berg bringen. Oben angekommen gibt es verschiedene Trails, so nennt

man die schmalen Wege, auf denen ihr zurück ins Tal fahrt. Diese Trails haben unterschiedliche Schwierigkeitsgrade. Auf den einfachen „flow trails“ fährt sogar unsere Mutter mit! In Kallenhardt werdet ihr von einem Schlepplift den Berg hochgezogen. Das erfordert etwas Übung, da ihr euch den Bügel selbst in den Rücken schieben müsst. Auch in Kallenhardt gibt es verschiedene Trails mit zum Teil sehr hohen Sprüngen.

Beim Downhillfahren kann man viele Tricks üben: 360°, no hands, backflip, sind nur wenige der Stunts, die einige Fahrer können. Wir üben zurzeit vor allem, die Tables hoch und sicher zu springen.

Wie ihr auf den Fotos seht, braucht man zum Downhillfahren eine spezielle Ausrüstung. Dazu gehören der Fullface-Helm, die Protektoren an Ellbogen und Knien und ein Brust-Rücken-Protektor. Wenn ihr die schwierigen Trails fahrt, solltet ihr auch noch einen Neck-Protektor benutzen.



Natürlich braucht ihr auch ein spezielles Fahrrad: wir fahren die Trails mit unseren „Enduro Bikes“, das sind voll gefederte Mountainbikes, mit denen wir auch Touren fahren können. Es gibt auch spezielle Downhill-Bikes, die mehr Federweg und eine andere Rahmengenometrie haben.

Wenn ihr mal einen Biker sehen wollt, der es richtig drauf hat, schaut euch mal Elias Schwaetzler an. Der macht so coole Tricks und hat seine Bikes dabei (meistens (-;)) voll im Griff! Elias Schwaetzler hat uns auch darauf gebracht, unseren Sommerurlaub in diesem Jahr nach 7 Jahren Ostsee zum ersten Mal in Österreich zu verbringen! Wir fahren nach Saalbach-Hinterglemm, weil es dort einen großen Bike-Park gibt, in dem Elias häufig unterwegs ist und schon viele Fahrten auf YouTube hochgeladen hat.

Wir sind gespannt und freuen uns schon sehr darauf!

Jannes und Matti Bathe



Firmlinge Fahren Rad

Das Rad als willkommene Abwechslung auf dem Weg zum Glauben

Unge Christen steigen auf: Die Aktion „Firmlinge fahren Rad“ ist eines von vielen Projekten zur Vorbereitung auf die Firmung in der katholischen Pfarrgemeinde St. Katharina.

Bericht eines Teilnehmers: Das Schöne an diesem Projekt ist, dass man sehr viel Zeit draußen auf dem Fahrrad bringt. Wir haben uns dazu im Sommer 2019 alle zwei Wochen in der Unnaer Innenstadt vor der Katharinenkirche, schräg gegenüber dem Rathaus, getroffen und von dort aus neue Wege zu den übrigen Kirchen der Gemeinde auf dem Rad erkundet. Unser Firmkatechet Michael hat dafür alle Strecken vorab mit Komoot geplant und allen Teilnehmer*innen zur Verfügung gestellt. Ich selbst war ebenfalls als Begleiter des Projekts beteiligt, da meine Firmung aus dem Jahr 2011 schon etwas zurück-

liegt. Wenn wir nach einer Etappe unserer Tour an einer Kirche angelangt waren, konnten dort die örtlichen Räumlichkeiten der lokalen Gemeinde für die Pausen genutzt werden. Es standen auf den Fahrten auch Impulse zu Themen des Glaubens wie Hoffnung, Mut, Liebe oder die persönliche Zukunft an. Die „Firmung“ versteht sich für Katholiken im Wesentlichen als eine Art Glaubenserneuerung. Somit sind für alle damit verbundenen Veranstaltungen inhaltliche Auseinandersetzungen über Themen des christlichen Glaubens vorgesehen.

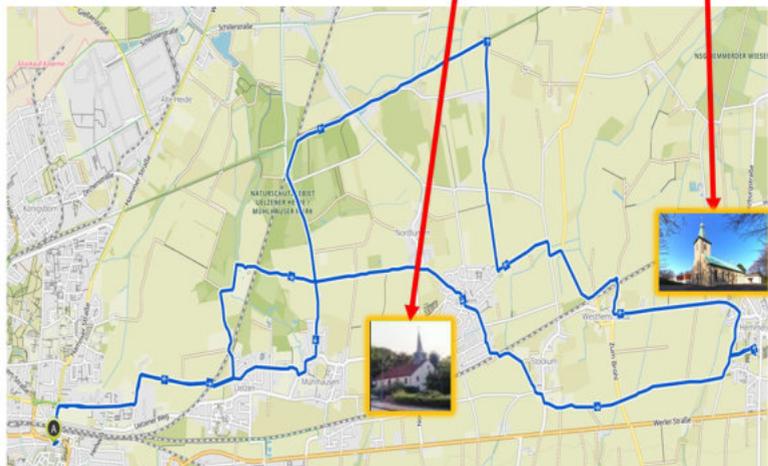
Eine unserer Radtouren verlief vom Unnaer Rathaus aus über die Viktoriastraße, vorbei am Stahlwerk in Richtung Uelzener Heide zur Antoniuskapelle in Lünern, wo wir eine kurze Pause zum Trinken und für ein Gebet einlegten.



Antonius Kapelle
Lünern

St. Peter u. Paul
Hemmerde

25,8 km



Unsere Etappen konnten wir stets ganz entspannt und in ein nettes Gespräch vertieft zurücklegen. Von Lünern aus ging es nach der kurzen Rast dann weiter über den fahrradfreundlichen Stockumer Hellweg nach Hemmerde, wo wir ebenfalls kurz Rast machten. Auf dem Rückweg haben wir einen großen Bogen über Westhemmerde auf den alten Bahndamm und durch die Uelzener Heide nach Mühlhausen genommen. Von da aus ging es dann geradewegs zurück in Richtung Innenstadt, wo wir uns zum Abschied noch ein leckeres Eis gegönnt haben. Durch die gemächlichen Etappen konnten wir unser Fahrrad als Mittel entdecken, um dem gestressten Alltag zu entkommen, einfach mal zur Ruhe zu kommen und die Natur zu genießen. Das Fahrrad mal nicht mehr als Mittel zum Zweck, um



von A nach B zu gelangen, sondern als willkommene Abwechslung. Alle Radtouren befanden sich hauptsächlich auf dem Stadtgebiet von Unna und so gab es im Verlauf des Firmprojekts ebenso den ein oder anderen Weg, der sich abseits der Straßen versteckte und uns Teilnehmern noch unbekannt war. Auch wenn alle Teilnehmer*innen die meisten angereisten Orte schon kannten, war es aufregend, in den wilden Weiten der Umgebung das Ziel bereits aus der Ferne zu erkennen und zu sehen, wie es langsam immer näherkommt. Gleiches gilt auch für beengte Gassen: ich glaube, über das Fahrrad nimmt man die örtliche Kultur viel stärker wahr.

Da das Projekt allen Teilnehmern sehr gut gefallen hat, soll es auch in diesem Jahr wieder stattfinden. Aufgrund der Corona-Pandemie musste es mit Beginn im Mai 2021 aus Infektionsschutz-Gründen allerdings aufgeschoben werden. Wir bleiben aber optimistisch und hoffen, dass bald die eine oder andere Tour starten darf.

Matthias Wrede



WESTFALENTARIF



www.westfalentarif.de

Das neue AzubiAbo

Preiswert mit Bus und Bahn zur Ausbildung
 – westfalenweit für 62,00 Euro/Monat
 – ganz NRW für zusätzlich 20,00 Euro/Monat

Auf dem Jakobsweg mit dem Rad unterwegs

Pilgern mit dem Fahrrad auf dem Jakobsweg – ein Reisebericht von Sascha:

Gefahren bin ich den Jakobsweg im Alter von 13/14 Jahren mit einem normalen Mountainbike und einer kleinen Gruppe aus dem Heim. Da ich gerne im Freien bin und schon immer gerne unterwegs war, habe ich mich darauf gefreut, mehr zu sehen als die üblichen Trassen, die man sonst so fährt. Doch im Grunde hatte ich keine Ahnung, was mich erwartet. Ein großes Abenteuer erwartete ich.

Gestartet sind wir in Köln am Dom, wo ich auch meinen ersten Stempel erhalten habe für den Stempelausweis des Jakobswegs. Die erste Nacht in Köln am Rhein war etwas kalt. Doch als ich morgens aus dem Zelt gestiegen bin und auf den Rhein gesehen habe, mit dem Dom im Blick, war das Bild echt schön und ich wollte mehr davon sehen.



Die ersten Tage waren echt hart, da ich nicht nur einen Hänger gezogen habe, der 36 kg wog. All unser Hab und Gut drinnen war auf dem Anhänger gepackt, drei Zelte, Essen, Trinken, Campingausrüstung und Schlafsäcke. Zudem tat der Sattel weh, die Leisten habe ich mir wund gefahren. Mit jedem

Tritt in die Pedale hatte ich das Gefühl aufzugeben. Doch ich wollte es unbedingt schaffen. Die Motivation der anderen hat die Schmerzen vergessen gemacht, etwas Vaseline und es geht weiter.

Über die Landstraßen, entlang der Wälder, Städte und Dörfer zu fahren war echt wunderschön. Jedesmal, wenn wir ein neues Dorf oder eine Stadt erreicht und einen Stempel erhalten hatten, war ich echt stolz auf mich, wieder eine Etappe geschafft zu haben. Ich hatte zudem das Gefühl, andere Kulturen kennen zu lernen.

Die Menschen, die wir auf dem Weg trafen, ob Pilger*innen oder Einwohner*innen in den jeweiligen Dörfern waren sehr nett und immer hilfsbereit. Oft haben wir nur 50 bis 80 km am Tag geschafft, da wir immer wieder etwas sahen, was wir anschauen wollten, ob es eine Kathedrale war oder Menschen, mit denen man sich auch mal länger unterhalten hat.

In Frankreich hat man uns z.B. einen Schlafplatz im eigenen Garten angeboten, was wir natürlich dankend annahmen. Abends hat man zusammen gegrillt und morgens vor der Abfahrt hat man noch kurz zusammen gefrühstückt. Doch der Grund für die 50 bis 80 km am Tag waren auch oft die langen Berge, die man bewältigen musste; nach jeder Kurve hoffte man, dass der Berg ein Ende hatte. Das Gehupe der Autofahrer hat mich immer wieder motiviert und so haben wir am Ende die Berge bewältigt.

In Frankreich gab es eine besondere Situation, die mir heute noch gut im Gedächtnis geblieben ist: Als wir abends auf dem Campingplatz ankamen und unsere Zelte aufgeschlagen hatten, haben wir noch kurz eine Dose Ravioli gegessen, bevor wir uns erschöpft schlafen legten. So gegen 23:00 Uhr hat es wie aus Eimern geregnet. Zu Anfang war noch alles gut, doch so gegen 1:00 Uhr stand mein Zelt 3 bis 4 cm unter Wasser und so habe ich die ganze Nacht mit einer Campingtasse Wasser aus meinem Zelt geschöpft.

Als wir zwei Tage später weiterfahren wollten, bemerkte einer aus unserer Gruppe, dass seine Pedale kaputt waren. Nun ist man nicht darauf vorbereitet gewesen, eine Pedale zu reparieren. Wir hatten nur Ersatzschläuche, Ketten und Bremsbeläge mitgenommen. Doch

ich konnte mich erinnern, eine kleine Autowerkstatt gesehen zu haben und so fuhr ich dorthin, um eine Pedale zu besorgen. Ich muss dazu sagen, ich kann weder Französisch noch Englisch sprechen. Nachdem ich mich mit Händen und Füßen verständigen konnte, kam der nette Mann mit einer sehr alten Pedale wieder, die er mir schenken wollte, doch ich dachte mir, ich gebe dem netten Herrn 5 € dafür. Na ja, am Ende wurden aus 5 € 20 € weil der nette Mann bemerkte, dass ich nur einen 20 € Schein dabei hatte und ich überlegte am Ende, wenn mir nochmal jemand etwas schenken möchte, es auch dankend an zu nehmen.

Gefahren bin ich den Jakobsweg nicht aus religiösen Gründen, sondern weil ich Abenteuer erleben wollte, doch mit jedem Tag auf dem Weg habe ich zu mir

selbst gefunden: In den sechs Wochen habe ich z. B. keine Zigarette geraucht, obwohl ich eine Stange dabei hatte. Ich habe mir auf dem Weg viele Gedanken gemacht, z.B. über mein Leben, und wie ich es weiter gestalten möchte. Besonders habe ich gelernt, den Menschen zu helfen, die wenig haben und die Menschen zu schätzen, die nur wenig haben und doch viel geben, ob Essen, Trinken einen Schlafplatz oder nur ein Lächeln und ein kurzes Gespräch.

Für mich bedeutet Fahrrad fahren frei sein, Neues erleben, etwas für die Umwelt tun. Ein Wunsch (Traum) von mir ist es, von Köln nach Indien zu fahren mit dem Rad. Das wäre mein nächstes Ziel.

Sascha



Beim Rad-Sport-Verein Unna boomt der Nachwuchs – dank sorgfältiger Pflege Die Rennsport-Stars von morgen auf Klasse-Fahrt

Mittwochabend, 17:15 Uhr, Tour-Atmosphäre hinter dem Feuerwehrgerätehaus in der Vaersthäuser Straße in Unna: 32 Jungs und sechs Mädchen drängen auf Rennrädern zum Start. Munteres Stimmengewirr, Lachen, Spötteln - die Truppe vom „Rad-Sport-Verein Unna 1968 e.V.“, einheitlich gekleidet im weiß-blauen Rennsporttrikot, mit Helm und cooler Sonnenbrille, verbreitet die fröhliche Klassenfahrt-Stimmung eines eingeschworenen Teams. Warum Rennrad? „Rad bin ich schon immer gefahren“, sagt Paul Wendel (11) – in der Gruppe macht es noch mehr Spaß. Und dass der Sport in der Familie gepflegt wird, kommt dazu: „Über meine Brüder bin ich dazu gekommen“, erzählt Zwilling-

schwester Josefine Wendel, die vom Laufsport jetzt aufs Rad gewechselt ist – der ältere Bruder Tom Wendel fährt bei Rennen schon vorne mit.

Dreimal in der Woche trainiert der Nachwuchs des RSV, coronabedingt bisher in Kleingruppen. Sechs Trainer*innen rund um Tobias Müller und Dennis Nentwich kümmern sich um die wachsende Schar der zehn- bis 15jährigen. „Wir haben die größte Nachwuchsabteilung in ganz NRW“, sagt Tobias Müller stolz. Wobei gerade die Pandemie noch weitere Kids zum Rennsport brachte: „Ich bin seit den letzten Sommerferien dabei“, berichtet Mathilde Adden (10): „Es gab ja keinen anderen Sport mehr.“ Andere hatten einfach die Lust an der früheren Sportart verloren.



„Vier Jahre habe ich Kungfu gemacht. Aber Rennrad ist doch viel schneller und vielseitiger“, meint Marie Wember (12).

Wobei sicher dazu kommt, dass der RSV-Nachwuchs intensiv umsorgt wird: Auf den Tartanbahnen der Glückauf-Kaserne wie im Unnaer Herderstadion, geschützt vor dem Autoverkehr, üben die Anfänger auf den leichten Rennern die ersten Sprints, erzählt RSV-Vorsitzender Hans Kuhn. Radfahren müssen sie vorher können, „eine Fahrradschule sind wir nicht“. Das sei doch Aufgabe der Schule, meint Kuhn, ehemaliger Leiter der Liedbach-Grundschule in Billmerich. Entsprechende Elternanfragen lehnt er höflich ab: „Der Fahrradführerschein gehört auf jeden Fall zur Verkehrserziehung in der Grundschule dazu.“ Im Winter trainieren die Kids dann im Team-Fitness-Center auf Spinning-Rädern. Und als im Corona-Lockdown auch Kleingruppen-Sport nicht möglich war, nahmen die Nachwuchsfahrer*innen auf Hometrainern unter Anleitung ihrer Vereinstrainer an der E-Cycling-Rennserie des Österreichischen Radsportverbandes teil. Erfolg: Im virtuellen Rundkurs über 22 Kilometer durch New York kam Tom Wendel bei den U15 auf Platz 2, Jonathan Müller fuhr auf Rang 5, Marie Wember kam als Jahrgangsbeste durchs Ziel. Jugendtrainer Tobias Müller musste sich im Endspurt nur um Millimeter dem Österreicher Kirchmair geschlagen geben und belegte als Bester seiner Altersklasse Platz 2.

Zum Nachwuchsschub trägt sicher die lange Erfolgstradition des RSV Unna bei. Europameister, Weltmeister, Deutsche Meister füllen die Vereinschronik.

Hans Kuhn, der heutige Vorsitzende des RSV, fuhr Anfang der 70er Jahre unter Rudi Altig in der Nationalmannschaft, belegte Platz 8 bei der Weltmeisterschaft und wurde Deutscher Meister. Vereinsgründer Reinhold Böhm, selbst A-Klasse-Fahrer, holte Landesmeisterschaften, das internationale Osterrennen und dann die Profi-Radnächte mit internationalen Stars nach Unna. Der Verein bietet bis heute Sportler*innen der absoluten deutschen Spitzenklasse eine Heimat, dazu zählten 2020 Tatjana Paller (U23 Europameisterin), Charlotte Becker und Lucas Liß (beide UCI-Weltmeister), Franziska Koch (Vize-Europameisterin), Michel Heßmann und Justin Wolf (amtierende Europameister), Aaron Groszer (Dritter U23 DM), Jon Knolle (Nationalfahrer), Felix Happke (Vize-Europameister Junioren), Luke Derksen, Simon Schmidt, die Spitzen-Junioren Luca Harter (WM-Teilnehmer) und Julius Dräger und in der Seniorenklasse Marcus Voß, Sven Harter und Sigggi Müller. Wenige Vereine in Deutschland seien so prominent aufgestellt wie das „Stadtwerke-Unna-Rennteam“ des RSV, sagt Hans Kuhn.

Und Tobias Müller, der selbst seit 2004 immer wieder Rennsieger und hoch Platziertes bei den unterschiedlichsten Rennen ist und war, ergänzt: „Die Jugendarbeit ist im RSV der große Motor der Vereinsarbeit. Wir möchten Kinder und ihre Eltern mit diesem faszinierenden Sport begeistern. Lockere Bewegung auf dem Rad, die Vermittlung von Sicherheit mit dem Zweirad im Straßenverkehr, Gemeinschaft in der Gruppe und bei Interesse auch die Heranführung an den Rennsport sind

Grundelemente unseres Trainings.“

Wobei hinzu kommt: Der RSV sorgt zudem für die Ausrüstung. Die Trainingsräder für den Nachwuchs, zu vergünstigten Preisen von Sponsoren, wie dem Alu-Werk-Unna, bezogen, baut Tobias Müller selbst auf. So kommt das flotte Rad, das sonst weit über 2.000 Euro kosten würde, bezahlbar für 800 Euro zu den 10- bis 15jährigen Nachwuchssportler*innen. „Da kostet doch manches Handy mehr“, meint eines der Kids. Trikots, Helme, Brillen – die komplette Rennausstattung gibt es mit RSV-Bonus.



Ob sie die Renner auch im Alltag nutzen? „Wir haben auch Tourenräder“, sagt Paul Wendel. Aber gerne werden bei den Rennrädern auch mal die schmalen Reifen flott gegen alltags-tauglichere Pneus getauscht – dann wird der Renner zum „Gravel-Bike“. „Wir haben elf Räder zuhause“, grinst Josefine Wendel.

Und wie lange touret der Nachwuchs im wöchentlichen Training? Zwischen 24, 36 und auch mal 100 Kilometern, berichten die Elfjährigen: Mit bis zu 55 Stundenkilometer seien sie „locker“ unterwegs.

Am Mittwochabend geht es zügig über Korn-, Hansa-, Mühlenstraße und Feldstraße gen Opherdicke und dann nach Schwerte. Da wartet ein nur 300

Meter langer Rundsprintkurs, die „Rakete“ – und das vom Kamener Toyota-Haus TCB gesponserte Teamfahrzeug mit Getränken und Imbiss. Ein Hybrid-Auto, das beim langsamen Begleiten und Absichern der Jungfahrerinnen im E-Modus keine Abgase erzeugt und umweltschonend unterwegs ist – aber auch lange Stecken zu fernen Wettkämpfen bewältigen kann.

Ob sie auch mal als Profis in den Radsport einsteigen wollen, wie etwa Rick Zabel, Sohn der Radsport-Legende Erik Zabel, der als gebürtiger Unnaer auch beim RSV groß wurde? „Vielleicht“,

sagt Paul Wendel. Aber jetzt zählt für ihn und die anderen RSV-Kids erst mal der Spaß im Nachwuchsteam.

Der RSV Unna bietet aber nicht nur den Rennsportinteressierten ein Zuhause. Die Radtourenabteilung unter Leitung von Carsten Bültmann hofft, dass bald wieder die ersten RTFs veranstaltet werden und die Sportler des Vereins an den Breitensportfahrten teilnehmen können. Gemeinsame Trainingsfahrten werden aber schon jetzt interessierten Teilnehmern angeboten.

Hans Kuhn

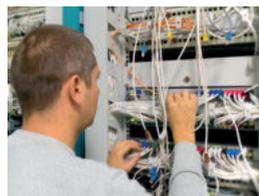
Wer sich für den RSV interessiert: Unter www.rsv-unna.de gibt es weitere Informationen, Bilder, Filme und alle Ansprechpartner*innen. Sonst: Hans Kuhn, Tel. 02373 76174, Email: hans-j.kuhn@t-online.de

Lehrstelle gesucht? So findest Du die passende Ausbildung!

Kurs auf Ausbildung

AUSBILDUNG
Jetzt!

Eine Initiative des
Ausbildungskonsens NRW



Kontakt

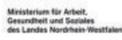
Heike Reketat Projektleitung Kurs auf Ausbildung
Werkstatt im Kreis Unna GmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 29
59423 Unna

Tel: 02303 9599056

Mobil: 0176 12 80 50 50

E-Mail: h.reketat@werkstatt-im-kreis-unna.de

Mit finanzieller Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen und des Europäischen Sozialfonds / REACT-EU
als Teil der Reaktion der Union auf die COVID-19-Pandemie



WERKSTATT
IM KREIS UNNA

Bildung · Beruf · Zukunft

www.werkstatt-im-kreis-unna.de



Der ADFC stellt sich neu auf jünger, weiblicher, digitaler

Der ADFC vertritt alle Menschen, die das Fahrrad nutzen oder nutzen wollen und hat dabei den Anspruch, die Bevölkerungsstruktur in Deutschland angemessen zu repräsentieren – Geschlecht, Alter, Bildung, Herkunft u.a. sollen grundsätzlich keine Rolle spielen. Zwar auf gutem Weg, ist der Club von diesem Idealzustand doch noch viel zu weit entfernt. Männer dominieren vielfach die Vorstände, junge Leute sind deutlich unterrepräsentiert, Menschen mit Migrationshintergrund kaum vertreten. Zahlreiche Diskussionen drehen sich immer wieder um die Frage, wie wir eine Harmonisierung erreichen können, ohne die derzeitige Mitgliedschaft zu überfordern.

Im Oktober wird der ADFC Kreisverband Unna auf seiner Jahreshauptver-

sammlung nun über eine Satzungsänderung abstimmen. Der Änderungsantrag des Vorstandes sieht vor, dass in Zukunft zwei 1. Vorsitzende dem Verein als Doppelspitze vorstehen. Mindestens eine dieser beiden Positionen muss durch eine Frau besetzt werden. Der Kreisverband folgt damit dem Landesverband NRW, der am 17. April 2021 diese Satzungsänderung auf Antrag dreier Kreisverbände beschlossen hat. Offiziell wirksam wird die Änderung 2022, doch führen die neu gewählten Axel Fell (1. Vorsitzender) und Anette Quadflieg (2. Vorsitzende) den Landesverband bereits jetzt gleichberechtigt gemeinsam. Für Diskussionen sorgte die Tatsache, dass es nun möglich sein wird, dass zwei Frauen 1. Vorsitzende werden können, nicht aber zwei Män-

ner. Schießt man hier übers Ziel hinaus? Die Frage wurde verneint; alle anderslautenden Anträge wurden mit großer Mehrheit abgelehnt.

Initiiert wurde die Satzungsänderung des Landesverbandes durch das 2017 ins Leben gerufene „ADFC-Frauennetzwerk NRW“, gerade mit dem Ziel den Veränderungsprozess im Club voranzutreiben. Fast 50 % der Mitglieder im ADFC sind Frauen und dies soll in den Vorständen und Gremien der Gliederungen auch zum Ausdruck kommen. Bereits 2016 wurde auf der ADFC-Landesversammlung NRW in der Satzung eine Frauenquote von 40 % für den Vorstand verankert. Diese Quote wurde 2018 auch für den ADFC-Bundesvorstand beschlossen.

Eine Frauenquote kann nur dann erfüllt werden, wenn sich auch Frauen bereit erklären, eine Vorstandsposition zu übernehmen. Im Einzelfall wird dies nicht möglich sein; in solchen Fällen entscheidet die Hauptversammlung satzungsgemäß über das weitere Vorgehen. Eine Quote senkt aber eindeutig die Hemmschwelle sich zu engagieren und die Hoffnung ist, dass dies auch geschieht.

Gleichzeitig mit der Einführung einer Doppelspitze soll auch die Teamarbeit im Vorstand gestärkt werden. In der Regel gelingt dies auch heute schon in den meisten Vorständen alter Struktur, aber eine offizielle Verankerung lässt hier keinen Interpretationsspielraum mehr zu.

Eine Jugendorganisation, vergleichbar denen politischer Parteien, z.B. Junge Grüne oder Jusos, gibt es im ADFC bisher nicht. Allerdings existieren erste Ansätze, die vielleicht in diese Richtung führen. 2018 wurde von der „Fachgrup-

pe Junge Menschen im ADFC“ ein Strategiepapier¹ formuliert, in dem skizziert wird, was der ADFC tun kann, um bis 2025 für junge Menschen attraktiver zu werden. Drei wichtige Handlungsfelder wurden definiert:

- „Vernetzung der jungen ADFC-Mitglieder und Engagierten, um sich gegenseitig im Engagement zu stärken.
- Veränderung des Images zum Verband auch für junge Menschen.
- Öffnung der Binnenstruktur mit alternativen Beteiligungsformen, die auch jungen Menschen eine Plattform geben.“

Weiterhin werden darin einige konkrete Maßnahmen genannt sowie Zielmarken festgelegt, die bis 2025 erreicht werden sollen.

Im Handlungsfeld „Vernetzung“ ist die Gruppe ‚Der Junge ADFC Thüringen‘ Vorreiter (<https://adfc-thueringen.de/der-junge-adfc-thueringen>). Durch diese Gruppe initiiert, finden seit 2020 bundesweite Video-Treffen von ADFC-Mitgliedern statt, die bis 30 Jahre alt sind². Die Treffen dienen eben der Vernetzung und dem Kennenlernen, aber es werden auch bereits ganz konkret Aktionen organisiert und an den Strategien gefeilt. Es scheint möglich, dass sich daraus eine unabhängige ADFC-Jugendorganisation entwickelt, die dann in die Landes- und Kreisverbände ausstrahlt und hier entsprechende Jugendgruppen entstehen lassen könnte. Ein spannendes Projekt für den Club und vor allem für junge, ambitionierte Menschen, die beim möglichen Gründungsprozess ganz vorne dabei sein wollen.

Der Kreisverband Unna war beim Thema Jugend auch nicht untätig. Bereits 2020 wurde ein Fahrrad-Familien-Fest konzipiert, das wegen der Pande-



mie leider zwei mal ausfallen musste. Im nächsten Jahr nehmen wir einen neuen Anlauf. In den Jahren zuvor wurden in den großen Ferien einige Jugendradtouren organisiert. Ein ebenfalls 2020 ins Leben gerufener ‚Arbeitskreis Radkultur‘ soll ein Forum für moderne, innovative Projekte und Aktionen bieten, um das Fahrradthema in die Öffentlichkeit zu tragen. Verschiedene Möglichkeiten, sich beim ADFC im Kreis Unna zu engagieren sind auf der Site des Kreisverbandes zusammengefasst: <https://kreis-unna.adfc.de/adfc-kreis-unna#c14023>



Nicht nur die Mitgliederstruktur des Clubs wird sich verändern, auch die Arbeitsweisen. Während der Pandemie wurde alle Veranstaltungen, wenn möglich, gezwungenermaßen ins Internet verlegt. Die meisten hatten dadurch

erstmalig Kontakt mit Videokonferenzen oder Kollaborations-Software. Schnell wurden Vor- und Nachteile deutlich. Auf der einen Seite war die nötige Einarbeitung für einige nicht zu leisten und die fehlende persönliche Präsenz ist ein echtes Manko. Auf der anderen Seite fallen lange Anfahrten weg, womöglich mit dem Auto, wodurch viel Zeit gespart wird. Außerdem bietet die einschlägige Software viele nützliche Werkzeuge, um gemeinsam am Bildschirm Dinge zu entwickeln. Die Ortsgruppe Unna hat 2021 Online-Konferenzen zu verschiedenen Radfahrthemen organisiert, die großen Zuspruch fanden. So können wir mutmaßlich ganz neue Personenkreise mit unseren Themen erreichen.

Treffen am Computerbildschirm können und sollen die persönlichen Treffen natürlich nicht vollständig ersetzen, aber sie sind eine sinnvolle Ergänzung unserer Arbeit und werden auch in Zukunft verstärkt zum Einsatz kommen.

Insgesamt müssen und werden sich Dinge im ADFC verändern, um zukunftsfähig zu bleiben. Die neuen Entwicklungen mit dem Bewährten in Einklang zu bringen, bleibt eine immer währende Herausforderung.

Andreas Abels



Online-Banking. Einfach & sicher von zu Hause.



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



 Sparkasse
UnnaKamen

sparkasse-unnakamen.de

¹ Zukunftssicher? Junge Menschen begeistern! Strategiepapier der Fachgruppe Junge Menschen, 14 S., Download im internen Aktivenbereich: <https://aktiv.adfc.de/startseite/artikel/junge-menschen-im-adfc>

² Das nächste Online-Treffen junger Aktiver im ADFC findet am Donnerstag, den 5. August von 19 bis 20:30 Uhr statt. Alle nötigen Infos und Zugangsdaten findest Du unter dem Link des Strategiepapiers (Fußnote 1).

ADFC nimmt Stellung zum Radverkehrskonzept des Kreises Unna 2021

Der Kreis Unna will das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2013 neu aufstellen und hat dazu ein Ingenieurbüro beauftragt. Im September 2019 fand ein Kommunaler Workshop mit den 10 Städten und Gemeinden des Kreises sowie dem ADFC Kreisverband statt. Das dort diskutierte Kreisradwegenetz war als sogenanntes Zielnetz des Kreises letztlich zu engmaschig. Beim zweiten Workshop im Oktober 2020, zu dem der ADFC nicht mehr eingeladen war, wurde das Zielnetz rigoros gekürzt. Im Februar 2021 wurde dann der Zwischenbericht* mit einer Maßnahmenübersicht als Online-Karte vorgelegt. Darin werden größere Ortsteile wie Bergkamen-Oberaden, Lünen-Brambauer, Unna-Massen, Stadtteile von Dortmund und weiteren umliegenden Kommunen sowie die Bahnhöfe Bönen-Nordböge und Selm-Beifang nur unzureichend angebunden.

In seiner ausführlichen Stellungnahme** fordert der ADFC, dass der Radverkehr im Kreis Unna bis etwa 2045 mindestens zu verdoppeln ist, um das Ziel der Klimaneutralität bis dahin auch im Verkehrssektor zu erreichen. Dazu sind vor allem schnell wirkende und umsetzbare Maßnahmen zu ergreifen und von der Politik zu forcieren. Beispiele sind unter anderem:

- die Asphaltierung und Optimierung des Seseke-Weges zwischen Bönen und Lünen
- die Asphaltierung der Strecke „Alte Zechenbahn“ zwischen dem Bahnhof Bork und Selm
- Stellplätze für KFZ im Straßenraum zugunsten wichtiger Radverkehrsanlagen reduzieren
- konsequente Sanktionierung von Falschparkern
- Ampelschaltungen ohne Benachteiligung von Radfahrenden; Reduzierung von Anforderungsampeln („Bettelampeln“).





EGLV

Neue Perspektiven für Emscher und Lippe

Zunahme der
Wasserinsekten
in der Lippe

Kilometer
renaturierte
Gewässer



521

Emschergenossenschaft
Lippeverband

Die Stellungnahmen aller Akteure werden nun in einer Synopsis für den Kreistag zusammengestellt. Das Radverkehrskonzept soll im Oktober 2021 beschlossen werden.

Der ADFC begrüßt insgesamt die Ziele und Qualitätsstandards des Konzeptes. Zu deren Umsetzung, insbesondere der langfristigen Baumaßnahmen, werden jedoch vom Kreis Unna und den weiteren Baulastträgern deutlich mehr Fachkräfte und Finanzmittel benötigt. Dieser Bedarf muss ebenso wie entsprechende Bauprogramme in die Haushaltspläne einfließen. Dafür wird

sich der ADFC, gegebenenfalls in Gesprächen mit den Kreistagsfraktionen, einsetzen. Die überzogenen Reduzierungen des vorgesehenen Kreisradwegenetzes müssen natürlich zurückgenommen werden.

Jürgen Heidenreich

https://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Verkehr/Radverkehrskonzept_Kreis_Unna/210302_Zwischenbericht_RVK_Kreis_UN.pdf

<https://kreis-unna.adfc.de/artikel/stellungnahme-des-adfc-zum-radverkehrskonzept-des-kreises-unna-2021>

Die Stadt gemeinsam erfahren Erlebnisbericht aus dem Familienalltag mit Ulf

Über den ADFC können verschiedene Lastenräder ausgeliehen werden. Meine Familie und ich waren für einige Monate lang Mobilstation für die „Bakfiets“ Ulf. Wir bringen Ulf wetterfest unter und übergeben das Rad an Menschen, die es für einen oder mehrere Tage zur Ausleihe gebucht haben. Wenn Ulf nicht verliehen ist, dürfen wir ihn nutzen und diese wunderbare Art der Mobilität den Menschen in der Stadt Unna und Umgebung zeigen.

Dieser Erlebnisbericht soll Lust auf das Ausprobieren von Lastenrädern machen. Wir haben Ulf auf seine Alltagstauglichkeit für eine Familie mit jüngeren Kindern getestet. „Fahren wir mit Ulf?“ fragen die Kinder. Na klar! Jacken an, Helme auf, Kinder auf der Sitzbank anschnallen und schon geht's los. Zum Einkaufen, zur Kita, zur Bibliothek.

So ein Lastenrad mit Kindertransportfunktion ist einfach großartig. Auch mit Kindern bestückt, bietet das Rad noch einen großzügigen Stauraum, in dem alles Alltägliche transportiert werden kann. Neben den Kindern hat der Wochenendeinkauf auch noch Platz, oder auch Pflanzen vom Gartencenter, oder die komplette Ausrüstung für den Familientag im Freibad.

Die Kinder sind vorne in der Kiste super zufrieden. Sie können die Stadt und alles, was um sie herum passiert, sehr gut wahrnehmen. Das ist schon was anderes als hinten auf dem Kindersitz. Vorne im Bak haben die Kinder auch eine viel direktere Perspektive als aus einem Anhänger heraus.

Diese Beförderungsarten von Kindern mit dem Fahrrad haben sicherlich auch ihre Vorzüge, aber es macht viel Freude, die Kinder direkt vor sich im

Bak zu haben und die Stadt gemeinsam aus derselben Perspektive zu erleben.

So können wir uns ganz viel über das austauschen, was wir sehen, wenn wir durch die Stadt gondeln. Die unterschiedlichen Menschen auf der Straße, die freundlich begrüßt werden und freudig zurückgrüßen. Sehr beliebt besonders beim Kleinen sind Hunde, die er immer wieder entdeckt. Der Große kennt sich mittlerweile schon gut in der Stadt aus und verliert Verkehrsschilder und sagt wo es lang geht.

Es gibt noch einen Aspekt, der Familien mit jungen Kindern überzeugen dürfte. Das Gute an dieser Art der Fortbewegung ist, dass ihr schnell voran kommt. Sobald die Kinder angeschnallt sind, kann das Ziel effizient angesteuert werden. Wenn ich mit den Kindern zu Fuß unterwegs bin, kommt es doch öfter mal zu erheblichen Verzögerungen

durch langes Stehenbleiben weil ... dies, das und müde.

Für den alltäglichen Einkauf, die täglichen Strecken zu Kita und Freunden, die Fahrt zum Spielplatz ist Ulf ein perfekter Mobilitätspartner. Für diese Strecken innerhalb der Stadt benötige ich kein Auto. Mit Ulf gibt es keine Parkplatzprobleme. Die Kinder und ich selbst bekommen viel mehr von dem, was in der Stadt um uns herum passiert, mit. Ich bin aktiv und fühle mich fit. Bei Regen gibt es Regenjacke und ein Regenzelt, was über den Bak gespannt wird.

Ich wünsche mir, dass ganz viele Menschen diese großartige Art der Mobilität erfahren und es bald in Unna und überall von Lastenrädern nur so wimmelt. Über den ADFC sind verschiedene Modelle ausleihbar. Einfach mal ausprobieren und sich begeistern lassen.

Monika Köpp



Neuer Bikeboom – immer mehr Lastenvelos rollen auf UNseren Radwegen

Waren es zunächst die begeisterten Radaktivisten, die ihr Erst- oder Zweitauto abschafften, setzen nun vermehrt Stadtverwaltungen aufs Transportrad als ökologische Mobilitätsform. In Kamen, Holzwickede, Werne und Unna wurden oder werden Cargobikes in unterschiedlichen Bauformen und für verschiedene Nutzungszwecke geordert.

Kostenfreies Lastenradangebot für die Bürger*innen in Werne

Die Stadt Werne stellt ihren Bürgern zwei einspurige Lastenräder der Marke Urban Arrow für die kostenlose Nutzung zur Verfügung. Der Anstoß hierzu kam aus der Bürgerschaft. Stationiert sind die Räder im Fahrradparkhaus am Stadthaus. Gewartet werden sie von der DasDies GmbH, die auch die Radstation am Bahnhof betreut. Die Ausleihe wird über den benachbarten Einzelhändler Symalla (REWE) abge-

wickelt. Hier erhalten Cargobike-Interessierte nach Ausfüllen eines Mietvertrages einen Chip für das Fahrradparkhaus. Das Management liegt beim städtischen Klimaschutzmanager. Finanziert wurde das Rad über das Förderprogramm Progress.NRW.

Packesel für die Holzwickeder Verwaltung

Auch die Holzwickeder Verwaltung schwingt sich aufs Transportrad. Das Rad der Marke Bergamont E-Cargoville LJ 70 wurde finanziert durch eine Spende der Sparkasse und Gelder der Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Genutzt werden soll die zweirädrige Transportalternative für interne Aufgaben der Verwaltung wie z. B. Kontrollfahrten des Ordnungsamtes, Wartungsaufgaben der Feuerwehr oder Anlieferung größerer Mengen von Post.



Lastenrad-Präsentation im Werner Supermarkt

Kamens Mobilitätsbotschafter "Emil"

Die Kamener Verwaltung hat einen neuen Mitarbeiter „Emil“. Viele Lastenfahrräder erhalten Vornamen. „Emil“ steht hier für „Elektromobilität ist Leidenschaft“. Man hat sich für ein zweispuriges Transportrad der Marke Butchers & Bicycle entschieden, das einerseits als Dienstrad für die Verwaltung, aber auch als Mobilitätsbotschafter dienen soll. Die Transportbox soll mit einer Abdeckung zu einem Infotisch für Öffentlichkeitsarbeit umgebaut werden. Das Rad steht im Pavillon am Willy-Brandt-Platz und wurde aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft der fussgänger- und fahrradfreundlichen Städten NRW (AGFS) finanziert.

Eine unbürokratische Spende von Kamens Radhändler Stefan Hübner (Rad & Tat) an die Gastronomen in Kamen, ermöglichte den Kamener Wirten in Lockdownzeiten Essen an ihre Kunden klimafreundlich auszuliefern. Hierzu wurde ein einspuriges Lastenrad der Marke Bergamont mit einer Thermo-Box versehen. Betreut wird das Rad von Alex Rabe vom 82 West.



Vielfältige Nutzungskonzepte in Unna

Die Stadt Unna beschafft derzeit drei Cargobikes aus Mitteln der AGFS. Dies beschloss der Unnaer Stadtrat auf Antrag von B90/Die Grünen. Die drei Räder sollen unterschiedlichen Zwecken dienen und dadurch die Vielfältigkeit in der Lastenradszene erfahrbar machen. Als Familienkutsche soll ein zweispuriges Rad der Marke Chike im Stadtteilzentrum Süd untergebracht werden. Ein weiteres Lastenvelo soll Unnaer Händlern zum Transport von Waren zur Verfügung gestellt werden. Es wird in der Buchhandlung Hornung untergebracht werden. Ein drittes Rad wird ein Multifunktionsrad werden. Es soll sich sowohl für den Lasten- als auch für den Kindertransport eignen. Stationiert wird der Alleskönner für die kostenlose Nutzung für die Bürgerinnen und Bürger im Königsborner Quartier.

Die Stadt Unna nutzt für die Ausleihe den Ausleihservice „ULF & mehr“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Kreis Unna (ADFC). Der ADFC wird auch die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Räder übernehmen. Der ADFC Kreisverband hat in diesen Fragen eine lange Erfahrung. Schon im Jahr 2015 schuf der Verein die Möglichkeit, Lastenräder zu testen. ULF – Unser Lastenrad, ein einspuriges unmotorisiertes Rad der Marke Bakfiets, war das erste kostenlos ausleihbare Cargobike im Kreis. ULF und die weiteren klimafreundlichen Transportmöglichkeiten sind über die URL <https://adfc-kreis-unna.de/ausleihe/> für maximal drei Tage kostenlos ausleihbar. Mit den Rädern der Stadt Unna werden mittlerweile neun Räder und mehrere Anhänger angeboten.

Werner Wülfing

Mikrodepots und Lastenräder für die Paketzustellung

Mikrodepot Dortmund



Der Trend, dass immer mehr Menschen in Städte ziehen ist weiterhin ungebrochen. Dies führt insbesondere in urbanen Gebieten zu Nutzungskonkurrenz und Flächenknappheit. Gleichzeitig gerät die Verkehrsinfrastruktur in Ballungsgebieten an die Grenze und ist zu Stoßzeiten teilweise bereits überlastet. Neben dem Motorisierten Individualverkehr wächst auch der Güterverkehr. Ein Treiber des steigenden Güterverkehrsaufkommens ist auch das geänderte Konsumverhalten, da immer mehr Menschen im Internet (Online-Handel) einkaufen und sich die Einkäufe nach Hause senden lassen. Die Zustellung der gekauften Waren an Privathaushalte erfolgt dabei in der Regel durch Kurier-, Express- und Paket- (KEP)-Dienstleister. Zudem ist erkennbar, dass immer häufiger bestellt wird und daraus eine kleinteiligere Sendungsstruktur resultiert.

Als letzte Meile wird in der Logistik der Abschnitt einer Transportkette bezeichnet, bei dem Sendungen von ei-

nem Verteilzentrum zum Endempfänger transportiert und zugestellt werden. Die Zustellungen sollen dabei auf der einen Seite zuverlässig, transparent und umweltfreundlich erfolgen, aber auf der anderen Seite zugleich schnell, kostengünstig und möglichst unsichtbar im Stadtbild sein. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen werden neue Konzepte für die urbane Logistik und die letzte Meile benötigt und erprobt.

Das Mikrodepot-Konzept

Für die KEP-Branche hat sich das Mikrodepot-Konzept als vielversprechende Ergänzung zur herkömmlichen Zustellung auf der letzten Meile herauskristallisiert. Als Mikrodepot werden definierte Orte für den Umschlag und das Zwischenpuffern von Sendungen bezeichnet, die das bestehende Logistikkennetzwerk von KEP-Dienstleistern ergänzen und die letzte Meile zusätzlich unterteilen. Diese Unterteilung der letzten Meile führt zu einer Verkürzung des letzten Zustellabschnitts durch einen zusätzlichen Umschlag am Mikrodepot

und ist eine Voraussetzung für den Einsatz von Lastenrädern und elektrischen Kleinstfahrzeugen, da die Reichweite und die Zuladungskapazitäten geringer sind. Aus logistischer Sicht wird in einem zuvor von einem herkömmlichen Lkw (in der Regel werden bei der konventionellen Paketzustellung Fahrzeugklassen bis zu 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht eingesetzt) bedienten Tourgebiet eine zweistufige Distributionsstruktur geschaffen. Die eingesetzten Lastenräder unterscheiden sich dabei von privaten Pedelecs und weisen eine Zuladungskapazität von rund 200 kg und ein Ladevolumen von ca. 2 m³ auf. Der Markt für diese Transportmittel ist vergleichsweise neu und es existieren eine Vielzahl von unterschiedlichen Anbietern.

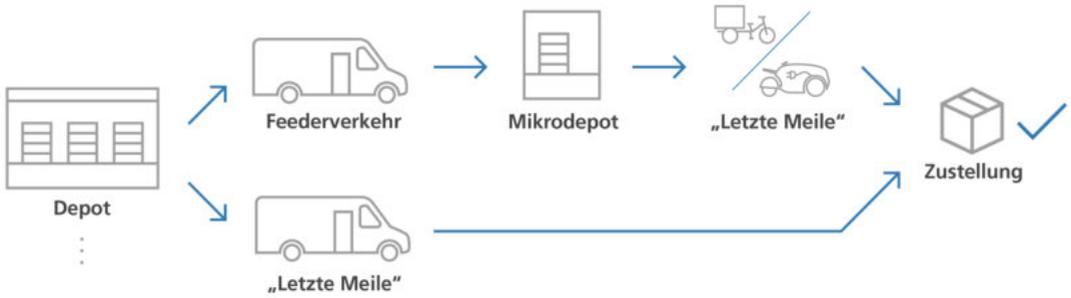
Dortmunder Mikrodepot

In Dortmund wurde ein Mikrodepot, im Rahmen des NRW-Programms „Emissionsfreie Innenstädte“, umgesetzt. Die agiplan GmbH und das Fraunhofer IML unterstützen die Stadt Dortmund bei der Realisierung. Ziel der Maßnahme sind die Pilotierung eines temporären Mikrodepots, das aus 20-Fuß Seecontainern besteht und die Überführung der gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse in eine oder mehrere Bestandsimmobilien. Im Januar 2021 wurde das temporäre Mikrodepot durch die DOPARK GmbH errichtet, die ebenfalls für den Betrieb und den Abbau im Februar 2022 zuständig ist. Beim Dortmunder Mikrodepot handelt es sich um eine unternehmensübergreifende Flächenkooperation („Multi-



Velocarrier in Dortmund

User Mikrodepot“) der Paketdienstleister UPS, GLS, DPD und amazon logistics, die sich die Fläche auf einer Nebenfahrbahn am Ostwall teilen. Jedes Unternehmen hat dabei zugewiesene Container in denen Pakete zwischengepuffert werden können und eine eigene Umschlagfläche, so dass die Prozesshoheit bei jedem Unternehmen verbleibt. In den Verteilzentren der teilnehmenden KEP-Dienstleister werden die Pakete vorsortiert, die über das Mikrodepot per Lastenrad zugestellt werden sollen. Bei der Vorsortierung werden Pakete mit geringem Gewicht und geringem Volumen lastenradgerecht herausgefiltert, morgens zum Mikrodepot-Standort am Ostwall transportiert und auf die Lastenräder umgeschlagen. Ausgehend vom Mikrodepot-Standort erfolgt die Zustellung mittels Lastenrädern oder elektrischen Kleinstfahrzeugen. Diese Zustellungen erfolgen in der Regel in einem Umkreis



von 2 bis 3 km um den Mikrodepot-Standort. Dabei haben die Lastenräder auf den Touren bis zu 30 km Tagesfahrleistung.

Das Mikrodepot-Konzept kann eine nachhaltige und effiziente Zustellalternative sein und wird in den nächsten Jahren weiter ausgerollt werden. Zu beachten ist jedoch, dass dafür einige Vor-

aussetzungen, wie bspw. die Verfügbarkeit von Flächen und Immobilien vorhanden sein müssen, nur ein Teil der Sendungen mittels Lastenräder transportiert werden können und es auch weiterhin größere Fahrzeugklassen geben muss.

Daniela Kirsch, Andreas Gade

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.

Wofür benötige ich eigentlich ein Lastenrad?

Seit nunmehr 6 Jahren besitze ich keinen eigenen PKW mehr. Die Pendelei mit dem Auto zur Arbeit ist mir mit der Zeit immer schwerer gefallen. Die Entscheidung, wieder zurück in den Kreis Unna zu ziehen und in einem Radius von ca. 10 km zu meinem Arbeitsplatz zu wohnen, habe ich nicht bereut. Jetzt fahre ich, in Zeiten von Corona natürlich deutlich seltener, die einfache Strecke 12 km mit dem Fahrrad zur Arbeit. In unserem Haushalt gibt es noch einen PKW, den aber ausschließlich meine Frau für Arbeit und Hobby benutzt. Die ersten Versuche, Lasten mit dem Rad zu transportieren, sind meistens Satteltaschen oder Rucksäcke. Eine Kiste Mineralwasser oder Bier wird dann aber schon zu einer echten Herausforderung auf dem Gepäckträger, weshalb ich mir dann einen Fahrradanhänger mit einer Tiefdeichsel angeschafft habe. Damit lassen sich ohne Probleme 2 Getränkekästen transportieren. Bei meinem Modell ist eine maximale Zuladung von 40 kg zugelassen. Das ist dann schon mit kleinen Steigungen, und damit meine ich auch die Auffahrten zu den Kanalbrücken, eine kleine sportliche Herausforderung. Der ganz große Vorteil der Anhängerlösung ist natürlich, dass er bei Nichtgebrauch einfach abgehängt werden und das Fahrrad wieder ganz normal genutzt werden kann.

Das erste Mal richtig aufgefallen sind mir die Lastenräder bei Critical Mass Veranstaltungen, wobei einige große und laute Musikanlagen „geladen“ hatten. Irgendwann war dann für mich



klar, ein solches Lastenrad möchte ich auch haben. Durch ein Werbevideo auf YouTube habe ich dann das Modell gesehen, welches genau meinen Vorstellungen entsprach. Es gibt mittlerweile unzählige Varianten eines Lastenrads. Ich habe mich für ein zweirädriges „Long John“ Modell entschieden, ein 20“ Zoll Vorder- und ein 26“ Zoll Hinterrad. Der Lastenbereich befindet sich mit tiefem Schwerpunkt zwischen Vorderrad und dem Lenker. Ab ca. 15 kg Zuladung fährt es sich sogar noch besser und liegt „satter“ auf der Fahrbahn. Bei der ersten Probefahrt war es schon gewöhnungsbedürftig und die wichtigste Anweisung, die ich damals bekommen habe, gebe ich auch jedem weiter, der gerne mal auf meinem Rad eine Runde drehen möchte: „Schau nicht auf´s Vorderrad!“ Aber schon nach wenigen Minuten fährt man mit einem Lastenrad, als hätte man vorher nie etwas anderes gefahren.

Mit knapp 23 kg ist mein Bullitt der Kopenhagener Firma Larry vs Harry schon ein Leichtgewicht unter den Lastenrädern und mit der passenden Schaltung fährt es sich ohne Ladung schon sehr sportlich. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 180kg, welches ich mit 4 Getränkekisten auch schon einmal ausprobiert habe. Die wohl preiswerteste Lademöglichkeit ist eine 90 Liter fassende Mörtelwanne aus dem Baumarkt. Diese ist für weniger als 10€ zu haben und mit Spanngurten befestigt, lässt sich auch der wöchentliche Großeinkauf damit sicher nach Hause transportieren.

Was gibt es noch so auf dem Markt der Lastenräder?

Neben dem von mir gefahrenen 2-rädrigen Lastenrad gibt es auch Modelle mit drei und sogar vier Rädern. Gerade bei den 3-rädrigen Modellen ergibt sich aber eine ganz neue Lenksituation, es sei denn, sie sind mit einer modernen Neigetechnik ausgestattet. Auch die großen Hersteller der E-Motoren/

Pedelecs haben mittlerweile den Bedarf entdeckt und stärkere Motoren und Doppel-Akku-Lösungen im Portfolio. Gerade bei den E-unterstützten Lastenrädern ergibt sich innerstädtisch die Problematik des sicheren Parkplatzes, da durch das hohe Gewicht und die Größe das Rad nicht einfach in den eigenen Keller getragen werden kann. Zwei unabhängige Schlösser, eventuell einen Bodenanker, GPS-Tracker und Alarmanlage sind bei hochwertigen Lastenrädern eine durchaus sinnvolle Investition.

Was kostet das?

Eine immer wieder gerne gestellte Frage! Ich antworte dann gerne mit einer Gegenfrage: Was kostet Dein Auto? Der Anschaffungspreis eines Lastenrades ist natürlich deutlich höher, als ein „normales“ Trekking-Fahrrad, obwohl es auch in dem Bereich Enthusiasten gibt, die für ein individuelles Fahrrad bereit sind, mehr als 5000 € auszugeben. In dem Rahmen bewegt sich auch mein Lastenrad, aber die Folgekosten



Lastenfahrrad

sind natürlich deutlich geringer, als bei einem PKW. Nach oben sind aber kaum Grenzen. Mit zusätzlichen abschließbaren Cargo-Aufbauten oder Transportsitzen für Kinder inklusive Wetterschutz ist alles frei konfigurierbar. Ein Lastenrad "von der Stange" gibt es natürlich, aber jede*r hat doch einen besonderen Anspruch an das Lastenrad, worauf sich die Hersteller und Händler für Lastenräder eingestellt haben. Die Absatzzahlen steigen an, aber es handelt sich noch immer um deutliche geringere Stückzahlen, als beim normalen Fahrrad.

Durch höhenverstellbare Sattelstützen und Vorbauten (inklusive Schnellverschluss) sind die meisten Lastenräder auch von unterschiedlich großen Menschen zu fahren. Das zeigen schon

die in vielen Städten meist kostenlos zu mietenden Lastenräder des ADFC.

Ein echtes Ärgernis, vor allem mit einem Lastenrad, sind die leider noch immer vorzufindenden Umlaufgitter. Zum Glück haben die meisten Städte mittlerweile diese Form der Radverkehrsschikane demontiert. Ein weiteres Manko ist leider die Deutsche Bahn, die Lastenräder auch in den Fahrradabteilen nicht akzeptiert. Das war es aber auch schon mit den negativen Aspekten. Wann immer es geht, fahre ich mit meinem Bullitt, auch wenn ich keine Lasten transportiere. Es macht einfach Spaß und ich komme immer schnell mit Menschen in Kontakt, die sich für das Thema Lastenrad interessieren.

Marc Frieling



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



**Stadtwerke
Unna**

Unsere Energie.

**Umsatteln lohnt sich
Förderprogramm
E-Bike**

www.stadtwerke-unna.de

STADTRADELN 2021: Über eine Million Kilometer für besseres Klima

Kreisweit wurden beim diesjährigen STADTRADELN mehr als eine Million Kilometer auf dem Rad zurückgelegt. Damit konnte das tolle Ergebnis von 2019 um 8,6 % übertroffen werden. Die Sieger aus Unna wurden im Bornekampbad geehrt.

An der Abschlussfeier im Bornekampbad begrüßte Unnas Bürgermeister Dirk Wigant die anwesenden STADTRADLERinnen. Als bestes Team ehrte er den Radsportclub Unna. Das Team des RSV bestand aus 35 Mitgliedern, sie legten im Aktionszeitraum 20.958 Kilometer auf dem Rad zurück.

Als fahrradaktivste Schule wurde die Liedbachschule aus Billmerich ausgezeichnet. Melanie Schreiber von der

Sparkasse UnnaKamen übergab den Preis an die Schulleiterin Barbara Spliethoff. Als beste Schulklasse konnte Frau Schreiber die Klasse 7 f der Peter-Weiss-Gesamtschule ehren.

Als fahrradaktivster Betrieb wurden Vertreter des MVZ blick Radiologie Unna zur Auszeichnung durch Stadtwerkchef Jürgen Schäpermeier auf die Bühne gebeten. Die 1360 geradelten Gesamtkilometer wurden verteilt auf die Anzahl aller Beschäftigten und so konnte sich die Firma gegen viele größere Betriebe durchsetzen.

Familie Witte war auch beim diesjährigen STADTRADELN dominierend. Jedes der neun mitfahrenden Familienmitglieder fuhr im Schnitt 974 Kilome-



ter. Familienmitglied Marcus Witte belegte mit einer Leistung von 1785 Kilometer sogar den ersten Platz in der Rubrik bester Einzelradler.

Zwischen den Ehrungen kam der diesjährige STADTRADELN-Star Jens Toschläger zu Wort. Es beschrieb lebendig, wie er während der drei Aktionswochen ohne sein mit Parkkrallen stillgelegtes Auto auskam und einen neuen Blick auf Unnas Radinfrastruktur gewann.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Unna hatte in diesem Jahr keinen Preis ausgesetzt. Er hatte sich aber vorgenommen, mindestens einen Euro pro 1000 gefahrene Kilometer in Unna einem sozialen Zweck zu spenden. Bei stadtweit 232.013 zurückgelegten Kilometer wären es 232 Euro. Da weitere Spender den Betrag großzügig aufrundeten, konnte Klaus Caspari für den

ADFC Unna 500 Euro an Frau Jessica Mense vom Freibad Bornekamp als erster Baustein für die geplante Solarthermie-Anlage überreichen. Eine von Caspari spontan durchgeführte Sammlung unter den anwesenden STADTRADLERinnen ergaben weitere 98 Euro für den guten Zweck.

Der ADFC dankt insbesondere Frank Hugo von der Stadt Unna, der in Zusammenarbeit mit den ADFC-Aktiven Claudia Wendel, Joachim Jeck und Klaus Caspari das STADTRADELN 2021 und die schöne Abschlussveranstaltung organisiert hatte.

Werner Wülfing

Weitere Fotos von der Abschlussveranstaltung: <https://unna.adfc.de/neuigkeit/wuerdiger-abschluss-des-stadtradeln-2021>

Klimaschutz und Mobilität in Unna Welche Chancen hat die Verkehrswende?

Verkehrswende – das ist die Verringerung des Autoverkehrs zu Gunsten des Umweltverbundes aus Zufußgehen, Radfahren, Öffentlichem Nah- und Fernverkehr.

Nebenstehend die Aufteilung der Verkehrsarten (Modal Split) für Unna und das, was der Nachhaltigkeitsbericht des Kreises für möglich hält. Demnach ist eine Verringerung des Autoverkehrs in Unna von 65,5 % auf 45% (= - 1/3) machbar.

Unna ist Autostadt

Vergleicht man Unna mit dem Bundesdurchschnitt so liegt der Autover-

kehr in der Kreisstadt 8,5 % darüber. Selbst wenn man nur die Mittelstädte als Vergleich heranzieht, liegt Unna immer noch 4,5 % höher. Unna ist äußerst autoorientiert.

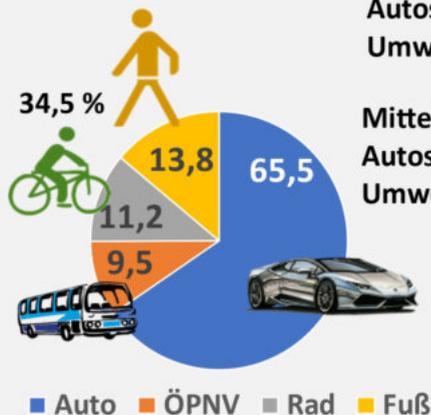
Wie stark der Autoverkehr in Unna dominiert, lässt sich auch an anderen Zahlen eindrücklich belegen:

Laut Strategiekonzept Klimawandel in der Kreisstadt Unna von 2012 kamen 1.000 Einwohner 501 PKW. 2018 betrug das Verhältnis 606 PKW auf 1.000 Einwohner. Bundesweit lag diese Zahl bei 527.

Der Autoverkehr ist in Unna laut Klimamanager der größte Klimaschädling.

Modal Split

Unna 2013:



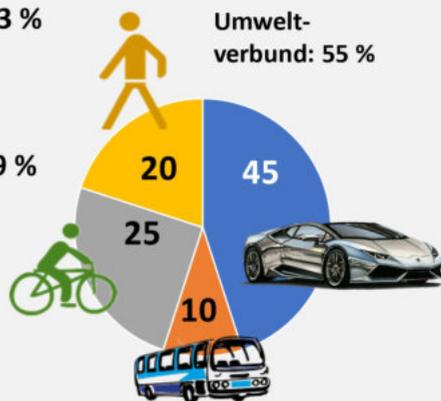
Bund:

Autos = 57 %
Umweltverbund = 43 %

Mittelstadt:

Autos = 61 %
Umweltverbund = 39 %

1. Nachhaltigkeitsbericht des Kreises Unna, 2013



Radverkehr hilft!

Die Grafik oben zeigt, dass im Radverkehr das größte Potenzial für die Verringerung des Autoverkehrs steckt. Danach kommt der Fußverkehr. Der ÖPNV lässt sich nur geringfügig steigern.

Da 78 % aller Haushalte mindestens ein Fahrrad besitzen, wäre der Umstieg auch sofort machbar. Hinzu kommt, dass es bis Ende 2020 in Deutschland etwa 7,1 Mio. E-Bikes gibt, in Unna also etwa 5.000. Diese werden gekauft, um sie zu benutzen und sie erleichtern z. B. die Überwindung der Steigungen zwischen Königsborn und Innenstadt.

60 % aller Deutschen fahren gerne oder sehr gerne Fahrrad. (Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland 2017)

„67 % der Deutschen sind bereit, mehr Fahrrad zu fahren, um zur Klimaretterung beizutragen.“ (Bild am Sonntag)

Was fehlt?

Was aber fehlt, sind gesicherte, durchgängige, möglichst autofreie Radverbindungen. Andere Städte zeigen, dass dann eine Steigerung der Radnutzung auf 25 % oder sogar mehr drin ist.

Auswirkungen der Verkehrswende

Die Verringerung des Autoverkehrs auf 45 % würde nicht nur dem Klima helfen, sondern auch die innerstädtischen Staus verringern, Platz für anderes schaffen, zu weniger Unfällen führen, die Stadt ruhiger und den Straßenraum lebendiger machen.

Helmut Papenberg

NEU:

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



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

Neu und noch besser – Radstationen im Kreis Unna

Mobilstationen in Kamen

Kamen setzt auf ein modernes Mobilitätsangebot: Am Rhein-Ruhr-Express-Haltepunkt in Kamen-Methler hat die Sesekestadt jetzt ihre nächste Mobilstation eröffnet:

<https://infoportal.mobil.nrw/projekte/mobilstationen/>

Neben dem Bahnsteig und der P+R-Anlage wurde eine betagte Rad-„Abstellanlage“ zu einem modernen Radparkhaus aufgewertet. 72 Radparkplätze, überdacht, abgeschlossen, videoüberwacht und mit elektronischem Zugang gesichert, stehen seit April bereit, daneben 36 offene und überdachte Radparker. Die Anlage ist an das zentrale Buchungssystem der Radstationen im Kreis Unna angeschlossen. Bei der Das-Dies registrierte Parker*innen können

in Methler genau wie im Radparkhaus an der Adenauerstraße in der Innenstadt kostenfrei parken – hier ist nur eine Registrierung erforderlich. Gegen eine geringe Monats- oder Jahresgebühr steht ihnen das komplette Netz er personell besetzten Radstationen im Kreis Unna offen. Für Gelegenheitsnutzer*innen gibt es zusätzlich ein Pre-paid-Angebot.

Der Kreis Unna unterstützte das Projekt auch mit Hilfe von Fördergeldern des Landes NRW, insbesondere bei der Gestaltung im Design der Mobilstationen NRW und der technischen Ausstattung, einschließlich der Vorbereitung für einer Zugangsoption über Smartphone.

Den Betrieb des Radparkhauses übernimmt wie bei der Radstation am



Kamener Bahnhof und beim Radparkhaus auf dem Willy-Brandt-Platz die DasDies Service GmbH, Bereich Radprojekte – ein Inklusionsunternehmen der AWO Unterbezirk Ruhr-Lippe-Ems. Die Chips für das Radparkhaus gibt es in der Radstation am Kamener Bahnhof. Hier können Sie sich entscheiden, ob Sie nur die kostenfreien Angebote der Radparkhäuser in Kamen nutzen wollen oder auch die übrigen Radparkhäuser und Radstationen im Kreis Unna.

Insgesamt acht Radstationen mit qualifiziertem Personal-Service, dazu mit Methler sechs moderne Radparkhäuser, alle von den Radstationen der DasDies betrieben, können flexibel zum Tagespreis von 1,00 Euro (Schüler*innen und Student*innen jeweils die Hälfte – 50 Cent), für 10 Euro (5) im Monat bzw. 100 Euro (50) genutzt werden. Ansprechpartner*innen und Servicezeiten finden sich online unter www.die-radstationen.de

Die neue Mobilstation Methler ist auch gleichzeitig ein Infopunkt für alle weiteren Module der Mobilstation: Die Außenflächen verweisen auf den Anschluss zu Bahn und Bus sowie zu P+R und der Radstation am Kamener Bahnhof. Als Einladung für Touristen gibt es zudem eine Übersichtskarte zu allen städtischen Radrouten.

Die Verkehrsknoten sichtbar zu Mobilstationen aufzuwerten, ist ein Ziel der Planung der Stadt Kamen und der Mobilitätsstrategie des Kreises. Alle Einwohner*innen und Besucher*innen sollen sofort erkennen, wie vielfältig das Angebot an Verkehrsmitteln ist, die je nach Bedarf und Vorlieben auch schnell kombiniert werden können. Auch am Kamener Hauptbahnhof werden die Wege vom Bahnsteig zur direkt angrenzenden

Radstation, zum Busbahnhof und dem großen P+R-Parkhaus zukünftig sichtbar gemacht und entsprechend dem Konzept und Gestaltungsleitfaden des Landes zu den Mobilstationen in NRW gekennzeichnet:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/neuaufgabe-vom-handbuch-mobilstationen-nrw-ist-erschienen

Beim sehr gut genutzten Radparkhaus direkt in der Kamener Fußgängerzone sind entsprechende Wegweisungen bereits vorhanden.

Der Zugang zum komfortablen Radparkernetz ist jetzt schon per Chip für registrierte Kund*innen rund um die Uhr an allen Tagen möglich, bald mit dem Single-Sign On per Smartphone. Radparken und Mieträder bietet schon heute die fahrtwind-App des Mobilitätspartners Verkehrsgesellschaft Daneben arbeitet Kamen erfolgreich an der Umsetzung eines neuen Radparkkonzeptes in der Innenstadt mit einer Erweiterung auf die Stadtteile. Rad-Selfservice-Stationen und ein Lastenrad-Verleih (ADFC „Ulf“) existieren. Zudem nutzt die Stadt die aktuellen Förderprogramme von Bund und Land zur Aufwertung und Ausweitung des



kommunalen Radwegenetzes. Detailinformationen:

www.fahrrad-kamen.de
www.die-radstationen.de

Radstationen in Schwerte und Unna öffnen jetzt auch samstags

Die Radstationen der DasDies Service GmbH in Schwerte und Unna öffnen ab 12. Juni 2021 auch samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr. „Wir entsprechen damit dem Wunsch vieler Kund*innen und der beiden Städte“, sagt Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen. Das Pilotprojekt läuft in der Sommersaison bis 30. Oktober. Wenn die Nachfrage auch den Zusatzaufwand deckt, soll die saisonale Erweiterung der Öffnungszeiten auch in den anderen sieben Radstationen eingeführt werden.

Damit können die Kund*innen in Unna und Schwerte auch in der Saison den Komplett-Service in Anspruch nehmen, den die Radstationen ganzjährig montags bis freitags von 9:00 bis 18:00 Uhr durch ihr geschultes Personal bieten: Reparaturen, Ersatzteilverkauf, Mietradverleih und Information über Standort und radtouristische Angebote in Stadt und Kreis. Gerade der Mietrad-service sei mit den inzwischen endlich sommerlichen Temperaturen rege gefragt, berichtet Stefan Rose. 80 neue E-Bikes stehen in den Stationen zur Ausleihe bereit. Ob Räder zum Wunschtermin verfügbar sind, können alle Interessent*innen online prüfen: Unter www.radstation.ruhr steht ein Reservierungskalender zur Verfügung. Neu im Verleih neben E-Bikes und Tourenrädern sind in der Radstation Werne zwei hochwertige Mountainbikes. „So können unsere Kund*innen praktisch erfahren, welches Radmodell für ihre

Ansprüche passt“, sagt Rose. Wer jetzt aufsatteln will: Die Radstationen in Bönen, Kamen, Lünen, Schwerte, Unna und Werne haben zudem eine große Auswahl an generalüberholten Gebrauchträdern im Angebot. Information gibt es dazu online unter shop.radstation.ruhr.

Günther Klumpp



Mobilstation mit Full Service in Selm-Beifang

Der Bahnhof in Selm-Beifang präsentiert sich künftig als moderne Mobilstation: Im ehemaligen Bahnhofsgebäude wird die Radstation mit Full Service neu eröffnet, ein Backcafé lädt bald zum Imbiss ein. Gegenüber steht ein modernes Radparkhaus mit 100 Plätzen. Alle Pendler*innen finden direkten Anschluss zu Bus und Bahn.

„Ich freue mich, dass wir die Attraktivität des Fahrrads damit weiter steigern. Ich erhoffe mir dadurch, dass noch mehr Bürgerinnen und Bürger den Umstieg vom Auto auf das Rad vornehmen oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren, um die Bahn zu nutzen“, erklärte Bürgermeister Thomas Orlowski. Auch Landrat Mario Löhr, der als ehemaliger Bürgermeister der Stadt Selm die Weichen zum Bau des Parkhauses gestellt hatte, begrüßte den Bau: „Die Radstation im Bahnhofsgebäude und dieses Parkhaus sind Teil ei-



nes Netzes, das sichere Abstellmöglichkeiten für Rad und Pedelec über das ganze Kreisgebiet bietet. Das passt in die Zeit, weil Radfahren im Alltag ein wichtiger Baustein für klimafreundlichen Verkehr ist.“

Das Radparkhaus bietet künftig bis zu 100 Fahrrädern Platz. Die Räder stehen vor Diebstahl und Witterung geschützt. Angebunden wird das Radparkhaus an das System der Radstationen im Kreis



**Wir bringen Sie auf die schönsten Touren:
Schlösser, Lippe und Ternersee**





Unna. Geöffnet wird es mit einem Chip, den jeder Nutzer gegen eine geringe Gebühr erhalten kann. Tagesparker mit Prepaid-Chip zahlen einen Euro, Monatsparker zehn Euro, Jahresparker 100 Euro, Schüler und Studenten jeweils die Hälfte. Zudem wird es in dem Fahrradparkhaus Schließfächer geben, um zum Beispiel Helme, Handschuhe, Brillen, Trinkflaschen, Tachos, Satteltaschen, Einkaufstaschen sicher zu verstauen.

Das AWO-Inklusionsunternehmen DasDies Service GmbH hatte am Bahnhof Beifang bis zum Jahr 2014 die dortige Radstation betrieben und ist nun erneut mit im Boot. AWO-Vorsitzender Wolfram Kuschke sagte: „Wir freuen uns, dass Selm jetzt wieder in unser

Radstationen-Netzwerk im Kreis Unna aufgenommen wird. Mit diesem neuen Standort stärken wir nicht nur die umweltfreundliche Mobilität, sondern schaffen auch bis zu drei neue Arbeitsplätze für Menschen mit Handicap.“

Angeschlossen an die Radstation im Bahnhofsgebäude wird ein kleines Café, das im unteren Teil des Gebäudes entsteht. Franz-Josef May als Geschäftsführer von M+B Backwaren fasste die Planungen zusammen: „Wir werden circa zehn Sitz- und Stehplätze anbieten. Der Fokus liegt auf den Bahnreisenden. Es wird kleine Snacks sowie Kaffee zum Mitnehmen geben. Dazu gibt es natürlich das normale Angebot einer Bäckerei. Dort verfolgen wir das Konzept eines Naturbäckers.“

Die Radstation im Bahnhof Selm-Beifang ist die inzwischen neunte im Kreisgebiet. Angeschlossen sind sechs Radparkhäuser, die auch von der DasDies Service GmbH betreut werden.

Günther Klumpp

• E-Bike-Vermietung
online unter
www.radstation.ruhr

• Unser Sortiment:
Online unter
shop.radstation.ruhr



Wir sind persönlich für Sie da:
Montag bis Freitag 09:00 bis 18:00 Uhr
und vom 12.06. bis 30.10. in den Radstationen Unna und Schwerte
Samstag von 09:00 bis 14:00 Uhr

Meine
Radstation



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

* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de

 **DasDies**
Service GmbH



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



Gepäckservice

In Fröndenberg bis zum 3. Oktober: Aufsteigen zum Volksradfahren mit der prall gefüllten Touren-Tüte

Volksradfahren unter Corona-Bedingungen in Fröndenberg: Hubert Sallamon, Tourismusbeauftragter der Ruhrstadt, bietet bis zum 3. Oktober eine Ersatzveranstaltung zur traditionellen Großveranstaltung an. Jede*r kann sich in der Tourist-Information im Rathaus eine prall gefüllte Touren-Tüte abholen. Zum Preis von 3,00 Euro enthält die neben dem Teilnehmer*innen-T-Shirt, Tourenkarten, eine Volksradfahrklingel, ein Getränk und die Teilnehmer-Karte. Wer in den nächsten Wochen die Zabel-Route oder andere aufgeführte Radstrecken fährt und in den beiliegenden Touren-Heft einträgt, kann die Bescheinigung abgeben und nimmt automatisch an der Verlosung von zwei Fahrrädern im Herbst teil.

Das Volksradfahren hatte Fröndenburgs Radsport-Motor Hans Kuhn 1987 zusammen mit dem damaligen Bürgermeister Willi Demmer aus der Taufe gehoben. Bis zu 800 Starter konnten Moderator Kuhn zusammen mit den jeweiligen Sparkassendirektoren und

Bürgermeistern jährlich am Startpunkt vor der Sparkasse begrüßen. Für das Volksradfahren wurde interkommunal eine sichere 20 km lange Radwegstrecke über Wickede und Menden, idyllisch im Ruhrtal gelegen, ausgewiesen. Heute ist die Strecke ein Teil des vielbefahrenen Ruhrtalradweges. Zu Ehren des zur Jahrtausendwende in Fröndenberg wohnenden Radstars Erik Zabel wurde diese Trainingsrunde in „Zabel Route“ umbenannt und, mit Berg- und Sprintwertungspunkten versehen, einer Tour de France Etappe nachempfunden. Zum Volksradfahren gehörten stets Verpflegungsstände der Parteien an der Strecke und ein Eintopfen hinterher in der Tiefgarage der Sparkasse.

Damit die gewachsenen Strukturen nicht ganz verloren gehen, haben nun Hubert Sallamon und Bürgermeisterin Sabina Müller ein Volksradfahren unter Corona-Bedingungen entwickelt. Jeder, der 2021 teilnehmen möchte, kann sich in der Tourist-Information im Rathaus für 3,00 Euro die Tourentüte abholen.





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

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.

Passend zum Thema: An der **Josefskirche in Fröndenberg-Westick** fahren täglich tausende von Ruhrtalradler vorbei. Die Kirche wird gerade zur „Fahrradkirche“ mit Ruhegelegenheiten, Toiletten und elektrischen Luftpumpen umgebaut.



Im Herbst könnte eine weitere Attraktion in Fröndenberg eröffnet werden. Am Marktplatz hat der Verein „Rennradmuseum“ die Räume des ehemaligen Buchgeschäfts Kern angemietet und möchte dort demnächst seine **Sammlung von historischen Rennrädern** aus den letzten 120 Jahren präsentieren. Der Fröndenberger Sammler Andreas Grünewald stellt seine riesige Zusammenstellung historischer Exponate dem Verein zur Verfügung. Ergänzt wird die Ausstellung durch Rennräder bekannter Radsportler. So hat gerade erst Erik Zabel sein Original-Telekom-Teamrad im Museum abgegeben. Neben der allgemeinen Rennradhistorie wird im Museum zudem an die lange Radsportgeschichte Fröndenbergs erinnert, die in der Fahrradteilefirma „UNION“ ihren Ursprung hatte und sich in bedeutenden Rennveranstaltungen und bekannten Rennfahrern aus Fröndenberg über Jahrzehnte erfolgreich fortsetzte.

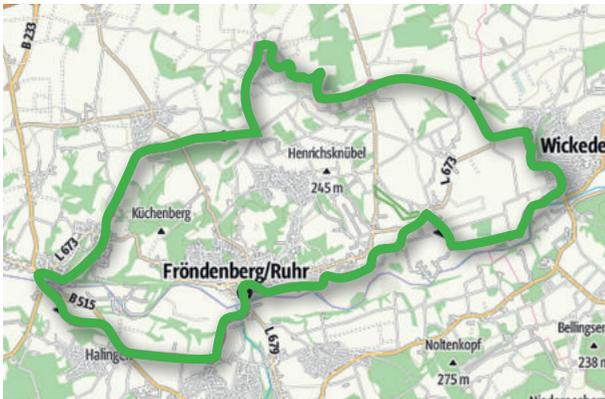
Hubert Sallamon



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
ausichtsreich über
den Haarstrang.



Diese und weitere Touren finden Sie unter:



Mehr Platz fürs Rad durch Einbahnstraßen in Unna

Für ein sicheres Netz von Fahrradrouten in der Stadt braucht man sichere Verbindungen:

a) Wege frei von Autoverkehr, b) Fahrradspuren, die auf einem Hochbord geführt werden, ohne den Fußgängern Platz wegzunehmen, c) auf oder durch Barrieren geschützte Fahrradstreifen.

Oft ist aber kein Platz an Autostraßen für einen separaten, geschützten Radweg auf beiden Fahrbahnseiten.

So ist es auch in Unna auf dem Kessebürener Weg, einer stark befahrenen Landesstraße. Auf einer Länge von 300 m gibt es nur einen ungeschützten „Schutzstreifen“ auf einer Seite. Für einen zweiten auf der anderen Seite war kein Platz mehr (siehe Foto unten). Es herrscht Tempo 50. Die Strecke gehört zum landesweiten Radwegenetz und verbindet Unna-Mitte mit Kessebüren. Auf der Wasserstraße wird der Radweg auf einem Hochbord geführt,

von der Herderstraße bis zur B 1 ebenso. In der Nähe sind zwei weiterführende Schulen.

Sichere Radverbindungen sind nur sicher, wenn sie auf der ganzen Länge sicher sind. Das ist aber auf diesen 300 m nicht der Falle. Daher hat der ADFC mit Unterstützung von 26 Anwohnern nun den Antrag gestellt, aus diesem Stück Straße eine Einbahnstraße in Richtung Stadtmitte zu machen. Nur so lässt sich Platz gewinnen für das Anlegen von geschützten Radspuren auf beiden Seiten. Außerdem wurde Tempo 30 und ein Durchfahrtsverbot für LKW beantragt.

Der Autoverkehr müsste in einer Fahrtrichtung einen Umweg über Iserlohner Straße und B 1 in Kauf nehmen.

Ohne dem Autoverkehr auch gelegentlich mal etwas von seinem Raum zu nehmen, werden wir keine Verkehrswende erreichen. Politikern und Verwal-



tung fehlt dazu aber oft der Mut.

Ein anderes Beispiel hierfür ist der Afferder Weg in Unna-Königsborn. Dies ist Teil einer wichtigen (auch Schul-)Verbindung für Radfahrer zwischen Massen und Königsborn. Auch hier fehlt auf einer Länge von etwa 200 m der Platz für separate Radspuren. Die Stadt plant nun auf der nördlichen Seite den heutigen Geh-Radweg zu verbreitern und in Gegenrichtung befahrbar zu machen. Die Maßnahme soll etwa 93.000 € kosten und 3 bis 4 Jahre dauern.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße würde auch hier den Platz bieten, um an beiden Seiten einen geschützten Radweg anzulegen. Dies wäre mit wenig finanziellem Aufwand in kurzer Zeit

zu verwirklichen. Aber auch hier müsste dem Auto Platz genommen und ihren Fahrern Umweg zugemutet werden. Man könnte sogar den Afferder Weg ganz für den Durchgangsverkehr sperren und auf Hauptverkehrsstraßen umleiten.

Sicher sind Auto-Umwege aus Klimaschutzgründen nicht zu begrüßen. Wenn wir aber dadurch die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen und Menschen bewegen, ihren Verbrenner stehen zu lassen, dann sind Einbahnstraßen von Vorteil. Nur ein sicheres Netz von Radwegen wird den Fahrradverkehr von heute 11 % auf 25 % erhöhen und damit den Anteil des Autoverkehrs senken können.

Helmut Papenberg

Nachruf Gerd Paduch

Am 2. Juli 2021 ist der 1. Sprecher Gerd Paduch der Ortsgruppe ADFC Selm plötzlich, im Alter von 78 Jahren, auf einer Radtour verstorben. Wir alle sind entsetzt und spürten sofort, welche große Lücke Gerd hinterlässt.

Gerd hat den Ortsverband Selm, als die Not am größten war, übernommen. Er hat sich in die Arbeit hineingekniet, keinen Konflikt gescheut und hat sachlich und demokratisch mit uns und mit den Mitarbeitern der Stadt Selm diskutiert. Wir haben Gerd als offenen und herzlichen Menschen kennen und schätzen gelernt.

Unser Mitgefühl gehört seiner Frau, seinen 3 Kinder und seinen Enkelkindern.

Die Aktiven des ADFC Selm





MONTAG - FREITAG: 9.30 - 18.30 UHR
SAMSTAG: 9.30 - 14.00 UHR

MEGABIKE



**IHR
FAHRRADSPEZIALIST
IN UNNA-MASSEN**



**BESTE
BERATUNG**



**BESTE
PREISE**



**BESTER
SERVICE**

MASSENER HELLWEG 23 RÄDER&SERVICE HOTLINE:
59427 UNNA 023 03 / 51948



**E-BIKE TESTCENTER
FAHRRAD LEASING**



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

Perfekter Sattel – Sofa oder Balken

Der Allerwerteste wünscht den perfekten Sattel, aber gibt es ihn?



Ich behaupte – NEIN! Denn zu viele Faktoren beeinflussen das Wohlgefühl bei langen Fahrradtouren. Welchen Fahrradtyp fahre ich? Das schnelle Rennrad, das geländegängige Mountain-Bike oder das City-E-Bike für lange Genießertouren? Nutze ich eine gepolsterte Fahrradradhose oder legere Freizeitkleidung? Bin ich der superschlanke Sportler oder der rüstige Rentner und welches Geschlecht habe ich? Fragen über Fragen, die das Verhältnis von uns zum Fahrrad und vom Allerwertesten zum Sattel bestimmen. Haben sie nicht oft auch schon über ihren Sattel mit Freunden und Bekannten diskutiert?

Einige wichtige Einstellungen am Fahrrad beeinflussen unabhängig von der Sattelform unser Wohlbefinden.

1. Die **Sattelhöhe** korrekt einstellen. Sie sitzen optimal im Sattel, wenn die

Ferse Ihres ausgestreckten Beines das unten stehende Pedal gerade eben erreicht. Ansonsten werden ihre Knie zu stark gebeugt oder ihr Becken kippt zum Pedal.

2. Die richtige **Sattelposition** finden. Halten Sie ein Lot von Ihrer Kniescheibe aus nach unten. Wenn das Lot bei waagerechten Pedalen exakt durch die Pedalachse verläuft, liegt der Sattel richtig. Durch das Verschieben an der Sattelstütze finden sie die richtige Position.

3. Die **Sattelnäigung** ist in der waagerechten Stellung optimal, ansonsten rutschen sie mit ihrem Allerwertesten nach vorne oder hinten.

Sie haben schon unzählige Sättel getestet, den perfekten aber nicht gefunden? Ein Maß-Sattel könnte helfen. Ihre individuelle Anatomie kann über den

Abstand der Sitzbeinhöcker, eine Gelenkwinkelanalyse und Druckmessung analysiert werden. Auf Basis dieser Daten wird ein Maß-Sattel hergestellt. Ein teures Verfahren, manchen hilft es, andere schwören da auf ihren eingefahrenen Brooks-Sattel.

Tanja Bork schwört auf ihn und kam über einen gebrauchten Brooks zu diesem Ledersattel, inzwischen in der 2. Generation. Mittlerweile hat sie ihn nach einigen 100 km auf ihre Körperform „zurechtgefahren“ und dient ihr jetzt seit etwa 27.000 km.

Die Polsterhärte ist auf ihre Fahrgewohnheiten abzustimmen. Je länger die Touren sind, umso härter darf die Polsterung sein, da die Sitzknochen sich an die Druckbelastung gewöhnen. Weiche Sättel können durchsitzen und zu Druckschmerzen führen. Mulden zur Entlastung des Damm- und Genitalbereichs sind häufig anzutreffen.

Werner Wülfing fährt einen SQlab 612 mit Mulde und einer gefütterten Radhose. Taubheitsgefühle gehören inzwischen der Vergangenheit an. Er verzichtet bewusst auf eine gefederte

Sattelstütze. Schottrige Strecken stören ihn nicht, da er breite federnde Reifen fährt. An Kanten oder auf ruppigen Wegen geht er aus dem Sattel und federt die Stöße mit den Knien ab.

Ob ein Sattel passt, muss man über eine längere Zeit ausprobieren. Eine kurze Runde im Viertel reicht sicherlich nicht und gute Fachgeschäfte lassen diese Fahrten auch zu. Die drei obigen Regeln sind zu beachten und kleinere Positionskorrekturen können das optimale Sitzgefühl auslösen.

Gerd Asselborn fährt den ungefederten, mittelbreiten Ledersattel, der nach einer Reihe von Touren gut „eingesessen“ ist. Eine Federsattelstütze kommt bei ihm zum Einsatz.

Ich selbst fahre alle Räder mit alten Flites von Selle Italia, die vor dreißig Jahren ihr Debüt feierten. Der Allerwerteste fühlt sich hier wohl, wenn er viele Jahreskilometer auf ihm absolviert.

Welchen Sattel auch immer sie jetzt und in Zukunft fahren, nutzen sie ihn auf vielen schönen Touren.

Christian Kruthoff

Selfies: Erfahrungen mit dem Fahrradsattel

Werner ist vermessen

Nach mehreren Jahren des Ausprobierens bin ich bei SQlab 612 gelandet. Diesen Sattel gibt es in verschiedenen Breiten. Um den Richtigen für mich zu ermitteln, musste der Radhändler meines Vertrauens den Abstand meiner Sitzknochen ausmessen. Der Sattel hat eine Mulde zur Entlastung im Dammbereich. Taubheitsgefühle in den Genitalien gehören seitdem der Vergangenheit an.



Der Sattel ist nur wenig gepolstert. Da ich in der Regel mit gefütterter Radhose fahre, ist dies nicht spürbar. Ich verzichte bewußt auch auf eine gefederte Sattelstütze. Schotterige Strecken stören mich nicht, da ich sehr breite federnde Reifen fahre. An Kanten oder auf ruppigen Wegen, gehe ich aus dem Sattel und federe Stöße mit den Knien ab.

Werner Wülfig

Schrauben stellen mit Gerd

Ob mir schon nach wenigen Kilometern der Hintern wehtut oder ich viele Kilometer schmerzfrei zurücklegen kann, hängt von vielen Faktoren ab:

- Ist der Rahmen meines Rades an meine Körpermaße angepasst?
- Federt der Rahmen selbst schon Stöße ab?
- Mit welcher Reifengröße und welchem Reifendruck fahre ich?
- Benutze ich eine gefederte Sattelstütze?
- Fahre ich mit gepolsterten Radhosen ohne störende Nähte?
- Sorge ich für ausreichende Entlastung meines Hinterns, indem ich mich z.B. beim Bergabfahren auf die Pedale stelle?
- Nutze ich Salbe zur Pflege besonders belasteter Po-Regionen?

Besondere Bedeutung kommt dem Bindeglied zwischen Mensch und Maschine, dem Sattel, zu. Die Reichhaltigkeit des Angebots an Sätteln entspricht den unterschiedlichsten Vorlieben und Bedürfnissen der RadlerInnen.

Ob ein Sattel passt, muss man ausprobieren, nicht auf dem Weg zum Markt, sondern auf einer längeren Tour und mit dem passenden Werkzeug in der Hosentasche, um mit der Sattellei- gung und der horizontalen Position des



Sattels experimentieren zu können.

Gute Fachgeschäfte lassen Probefahrten zu. Bei der Montage sollte man durch Verwendung von Klebeband Kratzer an den Metallstreben vermeiden. Ein wenig Geduld beim Herumprobieren an den verschiedenen oben genannten Stellschrauben zahlt sich jedenfalls aus. Ein guter Sitz ist erreicht, wenn der Po sich nicht bei jedem Tritt bemerkbar macht. Das kann bei einem schmale Rennsattel oder einem breiten, gefederten Ledersattel der Fall sein, je nachdem.

Mein persönlicher Favorit ist die Kombination eines ungefederten, mittelbreiten Ledersattels, der nach eine Reihe von Touren gut „eingesessen“ ist, mit einer Federsattelstütze.

Gerd Asselborn

Tanja mag Leder

Vorweg: auch ich gehöre zur Brooks-Ledersattelfraktion, ich bin überzeugte Ledersattelfahrerin und möchte diesen nicht eintauschen – doch die spannende Frage ist ja ... Wie kam ich dahin?

Alle diejenigen, die aus dieser Frage eine Lebensphilosophie gemacht haben, die ohne Probleme mit ihren Erfahrungen zumindest den Ehren-



doktor*innen-Titel bekommen könnten, bitte sofort aufhören zu lesen und zum nächsten Beitrag übergehen.

Ich muss jetzt gestehen, ich hatte mir nie wirklich Gedanken über meinen Sattel gemacht. Ich hatte Fahrräder, die hatten Sättel, mit denen kam ich klar. Mit einigen besser, mit anderen gab es schon mal kleine Probleme. Doch was ich von anderen Radfahrern hörte, konnte ich mich glücklich schätzen, denn ich hatte nie große Schmerzen, musste nie Touren stehend radelnd beenden und bin einfach gefahren.

So, jetzt der erste Brooks! Alle, die trotz Warnung weiter gelesen haben, jetzt aber wirklich auf zum nächsten Artikel. Sagt am Ende nicht, ich hätte euch nicht gewarnt.

Ich bin ein absoluter Fan von Naturmaterialien und eben auch Leder. So dass ich immer wieder mal neugierig Ledersättel begutachtete und dachte: So ein Sattel hätte was. Ob der was für mich wäre? Weiter kamen meine Gedanken allerdings nicht. Und dann bekam ich einen gebrauchten Brooks

geschenkt. Die eigentliche Besitzerin wollte ihn nicht mehr haben. Und ja ich weiß, einen Brooks kauft man neu und auf gar keinen Fall gebraucht. Da werden sich einigen jetzt die Nackenhaare aufstellen, ich entschuldige mich an dieser Stelle bei euch allen. Ich kenne die Einwände, das entsetzte Augenaufreißen, die Empörung darüber, dass so ein hochwertiger Sattel nur eine*n Besitzer*in haben darf, die/ der ihn am Ende seines Sattellebens zu Grabe tragen muss. Und natürlich muss eben diese*r eine Besitzer*in diesen „einreiten“ und exakt in Form ihres/ seines Allerwertesten bringen.

Ich kann aber alle, die ebenfalls einen gebrauchten Ledersattel haben und sich nicht trauen, ihn zu fahren, beruhigen – Leder verformt sich nicht nur einmal. Ihr fahrt auch diesen ganz normal ein und habt ihn dann nach einigen 100 km auf eure Körperform „zurechtgefahren“.

Mittlerweile bin ich bei meinem zweiten Brooks und diesen habe ich neu erstanden und ihn, wie es sein soll, schön eingefahren. Er dient mir jetzt seit etwa 27.000 km und auch diesen Sattel möchte ich nicht mehr missen. Aber welchen Sattel ihr auch immer fahrt und wir ihr zu ihm gekommen seid, schwingt euch auf ihn und erlebt viele schöne Touren und Geschichten ;-).

Tanja Bork

Der gesalbte Günther

Der richtige Fahrradsattel – ein tagelängliches Thema und ein Glaubensstreit ohne einhelliges Ergebnis. Für mich eine lebenslange Suche.

Das erste Kinderrad, das ich von der zehn Jahre älteren Schwester übernahm, ein schwarzes Eingang-



WEG FINDER



www.fahrtwind-online.de

Die *fahrtwind*-App



Getüm, hatte einen über Generationen eingerittenen Ledersitz, breit und gefedert. Bequemer als das Kunststoff-Produkt, mit dem mein erstes eigenes, ein stolzes Hercules-Dreigang-Rad, ausgestattet war. Die Dreigang-Nabe machte Steigungen leichter, der Billigsattel sorgte bei den jugendlichen Touren über 20 Kilometer garantiert für ein wundes Hinterteil samt Spreizschritt.

Neben dem Wunsch nach mehr Tempo und Reichweite war das Marterinstrument ein Grund, mit 16 Jahren zügig auf die breite Sitzbank meines Kreidler Florett-Kleinkraftrads zu wechseln. Ich gebe zu: Auf der Sitzbank war zudem noch Platz für die erste Liebe, die sich bei Ausfahrten liebe- und lustvoll an mich pressen konnte – alles auf dem Radsitz undenkbar. So verlor ich erstmal über fast zwei Jahrzehnte die Radlerlust – wie viele, die mit dem Sitz auch nicht klarkamen. Erst in den 80ern dann, getrieben von Umweltbewegung und Friedensbewegung, auch vom WG-Haus-Veteran Hermann Strahl nachhaltig motiviert, sattelte ich wieder

auf. Und diesmal wurde das Tourenrad mit allem, was ein Jungredakteur sich leisten konnte, konfektioniert. Ein Brooks-Ledersattel, so erklärten mir die Profis, sei nicht nur die teuerste, sondern auch die beste Lösung gegen das Hinterleid. Nachdem ich das Luxus-Zubehör über 150 Kilometer eingeritten hatte (auch da wieder mit den wunden Problemen), musste ich zustimmen: Der Ledersitz passte sich bei jeder Fahrt mehr meinem Körper an. So gingen Gelsättel, ergonomisch optimierte Sitzlösungen, Höckermessungen etc. an mir vorüber. Der Brooks begleitete mich über zwei folgende Tourenräder, er flog mit nach Kreta und Lanzarote, wo er auf die mit Miserabel-Sitzen ausgestatteten Mieträder geschraubt wurde. Bis er dann eines Abends an der Friedrich-Ebert-Straße vom Mountainbike geklaut wurde – dem Dieb möge er den Po aufreißen.

Der Nachfolger, ein gefedertes Brooks-Flyer, musste wieder eingeritten werden, alterstypisch mit einer Federung unterbaut. Der bekam allerdings vor drei Jahren Konkurrenz: Als ich für die Dame des Hauses und

mich zwei E-City-Bikes anschaffte, stellte sich für die vom Gazelle-Sitz verwöhnte Gattin wieder die Stattelfrage. Der sportliche Kunststoff Sitz des Isy war ihr für lange Touren zu hart – und die Gattin fand wie immer eine pragmatische Lösung. Einen Tempur-Polsterüberzieher bekamen beide Räder. Ich gestehe: Zusammen mit einem simplen Schlagloch-Dämpfer chinesischer Produktion als Unterbau bewährt sich der Polstersitz auf allen Alltags-Holperstrecken in Stadt und Region. Nur im Urlaub am Gardasee, an der Ardèche, in der fränkischen Schweiz oder in Holland – da muss wieder der Brooks ran. Wobei ich immer auf die

gepolsterte Radlerhose verzichte, die laut Einschätzung vieler Freund*innen eigentlich für die 60–110 km-Touren unverzichtbar ist. Salbe für den empfindlichen Allerwertesten habe ich dagegen immer im Einsatz. Hirschtalg, Bepanthen, Vaseline? Vorher oder nachher? Auch das wäre ein anderes tagefüllendes Expertenthema. Zurück zum Sitz: Probiert aus, bis Ihr den für Euch passenden Komfortsattel findet – und testet auf jeden Fall die richtige Stellung. Ein Zentimeter mehr nach vorne, einer nach hinten, ein bisschen Neigung oder weniger, die entscheiden je nach eigener Körper-Geometrie über Fahrrad-Lust oder wunden Popo-Frust.

Günther Klumpp

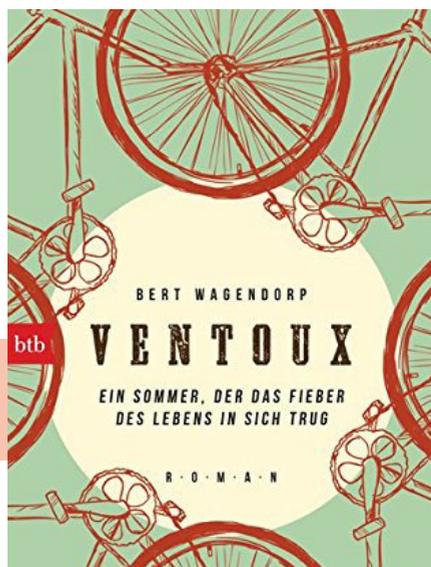
„Mt. Ventoux“ – im Banne des „windigen Berges“

Der 2015 erschienene Roman des Alkmaarer Zeitungskolumnisten und ehemaligen Tour de France Berichterstatters Bart Wagendorp entstand aus einem Drehbuch für den gleichnamigen Film und ist in den Niederlanden ein großer Verkaufserfolg.

Sein Untertitel - „ein Sommer, der das Leben in sich trug“ - deutet schon an: Die 300 Seiten sind prall gefüllt mit großem Gefühlskino vor der Kulisse des sagenumwobenen Radsportberges Mt. Ventoux in der französischen Provence, dessen einzige Daseinsberechtigung die Möglichkeit, ihn zu erklimmen sein soll (führen doch alle bequemen Weg-

verbindungen der Region um ihn herum). Auf dem Weg nach oben durchquert man alle europäischen Klimazonen, von subtropisch bis subpolar, von üppigem Wachstum im Tal bis zu einer steinigen, windigen und kalten Gipfelwüste. Die Besonderheit des

Bert Wagendorp, **Ventoux**, 2016, btb-Verlag, 320 S., ISBN-10 3442754755, 19,99€ gebunden, 10€ Taschenbuch



allein in der weiten Landschaft stehenden Berges hat schon Dichter des Altertums inspiriert: „Die Besteigung des Mt. Ventoux“ von Petrarca aus dem Jahre 1336 - noch heute zu erwerben - ist Vorläufer vieler weiterer Bücher zum Thema.

Der Roman von Bart Wagendorp beschreibt die Freundschaft von vier rennradbegeisterten jungen Niederländern ganz unterschiedlichen Herkommens und ihre Beziehung zu einer jungen Frau während eines tragisch endenden Radurlaubs in der kleinen Stadt Bedoin am Fuße des Mt. Ventoux in den 1980er Jahren. Ein Erinnerungstreffen 30 Jahre später, nimmt eine ganz überraschende Wendung.

Die Liebe des Autors zu detaillierten Schilderungen regt den Leser in vielerlei Hinsicht an:

So kann man sich im Internet einen eigenen Eindruck von den speziellen musikalischen Vorlieben der Hauptpersonen machen (und z. B. den Song „Day is Done“ ganz verschieden interpretiert anhören), sich in die sehr ansprechenden Webseiten des 2018 verstorbenen Rennradbauers Dario Pegoretti und seine perfekt gebauten und künstlerisch gestalteten Rennräder aus Stahl vertiefen oder die Ausflüge der Protagonisten auf den Berg in verschiedenen Internetblogs verfolgen (cafe du cycliste, Funkloch (für E-Bike Fahrer)).

Kurz gesagt: Man kann sich so richtig in diesem Roman verlieren.

Für Leute, die es gerne etwas nüchterner und weniger gefühlsintensiv haben: Er ist auch in kleinen Häppchen zu genießen!

Gerd Asselborn

Selbsterfahrung – Gipfelglück unseres Autors



Bergkamen erleben – 6 Fahrradtouren vom Gästeführerring

Der Gästeführerring Bergkamen hat einen „Stadtführer Bergkamen“ herausgebracht. Der Stadtführer hat ein neues Format, denn es zeigte sich, daß das Muster Kamen für Bergkamen nicht umsetzbar ist, weil Bergkamen nun einmal nicht 750 Jahre alt ist, es also keinen Rundgang durch eine Altstadt geben kann. Bergkamen wird mit dem Fahrrad über sechs Routen erkundet, die alle Bergkamener Stadtteile abdecken: Südwesten, Westen, Nordwesten, Mitte, Nordosten, Südosten.

Das Material über die Stadt ist in einem handlichen Heft zusammen getragen und man kann sich zu Hause in Ruhe über die Stadt informieren. Hier, in Heft 1, dem Themenheft mit 108 Seiten, werden „Bergkamener“ Themen in einiger Ausführlichkeit vorgestellt: Bergbau, Chemie, Römer, Marina usw. Und damit historische Fachbegriffe, die z. B. in den Stadtteilchroniken Verwendung finden, verstanden werden – nicht jeder ist Mittelalterexperte – gibt es am Ende dieses Heftes ein Glossar, in dem sie erklärt werden. Hier werden aber auch bergbautechnische Begriffe erläutert, immerhin wird in Bergkamen seit 20 Jahren keine Kohle mehr gefördert. Damit schwindet allmählich auch das Wissen über den Bergbau.

Für unterwegs gibt es Heft 2, das Stationenheft mit 36 Seiten, in dem die Stationen, die auf den sechs Routen angesteuert werden, in kurzer, knapper Form erklärt werden. Dieses Heft ist alphabetisch geordnet, damit der Benutzer sich leicht orientieren kann.

Für jede der sechs Routen gibt es eine gedruckte Karte mit QR-Codes, die Zugang zu den GPS-Versionen erlauben. Auf diesen Karten sind die Stationen nummeriert. Damit man sie identifizieren kann, gibt es zu jeder Karte ein Belegblatt mit Wegbeschreibung und der Namensnennung der auf den Karten nummerierten Stationen, die in Heft 2 erklärt werden. Heft 2 und Kartenmaterial können in einer mitgelieferten transparenten Schutzhülle unterwegs mitgenommen werden.

Damit man besser planen kann, wird eine Übersichtskarte mitgeliefert, die alle Routen auf einen Blick zeigt und in welchen Stadtteil sie führt. Das gesamte Material steckt in einer Mappe aus strapazierfähigem Karton. Es handelt sich um einen Stadtführer ganz neuen Typs, der in dieser Form kaum irgendwo existieren dürfte, Stadtführer und Nachschlagewerk in einem.



Bergkamen erleben

6 Fahrradtouren



Gästeführerring Bergkamen

BERGKAMEN

Unsere Stadtteile erleben.

Spannende
Gästeführungen
per Rad und
zu Fuß.



Wir freuen uns auf interessierte Teilnehmer*innen

Zu unserem ständigen Angebot gehören Führungen per Rad oder zu Fuß in den Stadtteilen Mitte, Heil, Rünthe, Oberaden, Overberge und Weddinghofen. Außerdem bieten wir Fahrrad-Führungen, unter anderem zur Bergbaugeschichte, zur Kunst im öffentlichen Raum und zum Strukturwandel an. Auch Eventführungen, wie die Sonnenuntergangsführung auf die Halde Großes Holz oder das Römisch-Westfälische Picknick, begeistern Familien und Romantiker*innen.



Tagesaktuelle Informationen zu den einzelnen Führungen finden Sie auch unter
[www.facebook.com/
Gästeführring-Bergkamen](https://www.facebook.com/Gaestefuehrring-Bergkamen)



Weitere Informationen:
Stadt Bergkamen
Telefon: 0 23 07-965 233
E-Mail: info@bergkamen.de
Homepage: www.bergkamen.de

...natürlich
BERGKAMEN



Gästeführring
BERGKAMEN

Hier eine Übersicht:

Stadtführer Bergkamen – Bergkamen erleben Sechs Fahrradtouren durch Geschichte und Gegenwart

Heft 1 - Themenheft

Das Themenheft beinhaltet

- die Chroniken der sechs Ortsteile
- die Entwicklung Bergkamens zur Stadt
- das industrielle Bergkamen
- die Römer in Bergkamen
- einen Blick in die Geschichte
- das nachindustrielle Bergkamen
- Glossar und Literaturliste

Routenkarten / Begleitblätter

Das Stadtgebiet ist in sechs Rundkurse aufgeteilt – mit QR-Codes. Start- und Zielpunkt jedes Rundkurses ist das Rathaus Bergkamen.

- eine Übersichtskarte zeigt, welche Route in welchen Stadtteil führt
- 6 Einzelkarten führen zu nummerierten Stationen
- auf 6 Begleitblättern werden die Routenführung beschrieben und die Stationen benannt
- **in Heft 2 – Stationenheft** – werden diese Anlaufpunkte beschrieben

Das gesamte Informations- und Kartenmaterial ist eingelegt in eine feste Mappe. Die Routenkarten / Begleitblätter sowie Heft 2 befinden sich zusätzlich in einer Schutzhülle für die Mitnahme unterwegs.

Viele waren an der Erarbeitung des Stadtführers Bergkamen beteiligt, die Hauptarbeit und Koordination lag bei Klaus Holzer. Gefördert wurde das umfangreiche Werk von der RAG-Stiftung und dem Heimatministerium Düsseldorf. Das Werk ist gegen eine Schutzgebühr von 2 € erhältlich und geht zu 100 % an den Förderverein des Museums Bergkamen.

Der neue Stadtführer Bergkamen unter dem Titel „Bergkamen erleben – 6 Fahrradtouren“ ist an folgenden Stellen in Bergkamen erhältlich: im Bürgerbüro, in der VHS, in der Stadtbibliothek, in der Städtischen Kunstschule, im Städtischen Kulturamt (im „Stadtfenster“, Rathausplatz 4) und auf Stadtführungen bei allen Gästeführern.

Der Stadtführer Bergkamen eignet sich wunderbar für den Eigengebrauch wie auch als Geschenk an Freunde, Verwandte und Bekannte.

Gästeführerring Bergkamen



Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Die Renaturierung der Emscher brachte den Radfahrenden UNSer Region eine weiteren tollen Radweg. Auch die Schondelle, ein 5,2 km langer Nebenfluss, der den Zoologischen Garten und Rombergpark durchfließt, hat profitiert. Seit 2014 fließt er vom Schmutzwasser befreit in seinem umgestalteten ehemaligen Bachbett. Die Velofreunde, die auf dem Radweg von Phoenix West-Gelände zum Rombergpark fahren, kreuzen die Schondelle auf einem Wall, der

mit einer Gabionenwand befestigt ist. Zunächst bemächtigten sich Graffiti-künstler *innen dieser Wand, seit 2018 prangt hier Kunst der Urbanisten – Dortmunder Bratwurst in Dosen à la Andy Warhol.



Schaut Euch mein Bild genau an. In welchem der drei Kreisausschnitte ist kein Fehler versteckt?

Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna

Umweltberatungszentrum

Rathausplatz 21

59423 Unna

Oder schickt eine E-Mail an

ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir die Radkarten „Bergka-
men erleben“ (siehe Seite 58).

Euer

Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt C war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Gerhard Fröhlich aus Holzwickede. Herzlichen Glückwunsch!

Radfahren mit App – Erfahrungen mit Komoot

Und wieder zog ein Jahr ins Land, das geprägt war von Einschränkungen, Auflagen und dem immerwährendem Thema – Corona. Dieses Jahr kam noch ein eher abwechslungsreiches und nicht unbedingt der Jahreszeit entsprechendes Wetter hinzu..

Aus diesem Grund brauchte ich mal Abwechslung in meine Tagestouren. Die bekannten Routen hatte ich alle schon zur Genüge mit einigen Schlenkern „abgeradelt“. Da ich aber gleichzeitig auch ein wenig bequem war und keine Lust hatte, mir anhand von Karten Touren zusammenzustellen oder einfach loszufahren ohne Ziel und Ahnung, wie lang dann die Tour wird, griff ich auf die bereits erprobte Komoot-App zurück. Wenn ich irgendwelche Touren plane, dann gebe ich diese in der APP immer für die Öffentlichkeit frei und hoffe, dass vielleicht auch andere Radfahrer*innen Spaß an diesen haben. Jetzt wollte ich mal die Touren

der anderen Komootnutzer*innen ausprobieren.

Da ich jetzt nicht alle Touren en Detail vorstellen kann, gebe ich einen groben Überblick.

Was suchte ich?

Mir ging es darum, meine Heimat, die ich eigentlich kenne und auch schon oft „beradelt“ habe, mit anderen Augen zu sehen und vielleicht so zu erkunden, wie das jemand macht, die/ der nicht aus Unna kommt.

Wie sollte die Tour sein?

Ich wollte die Touren ohne Anreise oder entsprechender Abreise fahren, zu Hause starten und auch wieder da „landen“. Die Distanzen sollten irgendwo zwischen 30 und 60 km liegen. Gerne in die nördlichen Regionen Unnas, da ich da noch nicht so oft gefahren bin. Ich wurde tatsächlich fündig und speicherte erstmal einige Touren ab. Diese erstreckten sich, wie gewünscht, nörd-



komoot

lich von Mühlhausen aber auch mal in die Haar hoch.

Was war zu beachten?

Einige Touren musste ich am Rechner anpassen, damit Start und Ziel bei mir vor der Haustür waren, aber das war es auch schon. Mit einigen, wenigen Klicks die Tour geändert und ab aufs Rad und los ging es. Ich habe mir vorgenommen, jede Tour nur nach der Navigation zu radeln und nicht abzukürzen oder bekannte Wege zu nehmen. Manchmal hatte ich das Gefühl, ein wenig unlogisch zu fahren, aber ich blieb der App-Route treu und habe nichts geändert. Im Nachhinein muss ich sagen, es war gut so. Ich lernte Wohnsiedlungen und den ein oder anderen Schleichweg neu kennen, da wäre ich sonst nie durchgefahren.

Ein paar abschließende Anmerkungen zu Komoot und alle, die sich die App auch zulegen wollen. Ich fahre gerne Touren und war immer überzeugte Kartennutzerin und hielt beharrlich an diesen fest. Allein schon die Vorfreude etwas zu planen, die Karte/n zu bestellen und vor dem Urlaub diese in den Händen zu halten, herrlich.

Als ich aber 2019 eine Tour zu einer Freundin nach Ribe im Südwesten Dänemarks plante, kam ich an meine Grenzen. Ich folgte keiner Thementour, es ging um den direkten Weg. Nach gro-

ben Schätzungen hätte ich 10-15 Karten kaufen müssen, was einfach zu teuer und auch zu umständlich gewesen wäre. Allein die Vorstellung alle paar Kilometer die Karten zu wechseln, ständig stehen bleiben – ein Grauen.

Also warf ich mich selbst ins kalte Wasser. Einige hatten mir von Komoot berichtet und diese waren zufrieden. Also lud ich mir die App herunter, kaufte das Paket mit dem weltweiten Datensatz und plante zum ersten Mal eine Tour. Da ich dem ganzen noch nicht so traute, schrieb ich mir den Tourenverlauf noch zusätzlich auf, um im Notfall nach Schildern fahren zu können.

Aber ich muss sagen: es war herrlich und diese Tour hat mich überzeugt. Kein Anhalten und Karten sichten, keine Überlegungen, welche der Abzweigungen ich nehmen muss, einfach fahren und sich navigieren lassen – herrlich.

Abschließend eine Resümee zur App:

Die Vorteile:

1. Kosten: Die App an sich bekommt man kostenlos im Appstore. Drei Regionen sind kostenlos, möchte man weitere Regionen erwerben, so liegen die Kosten bei etwa 4 Euro, für 9 Euro erhält man ein Regionenpaket, in diesem sind mehrere Regionen zusammengefasst. Wer allerdings gerne weitere Touren fährt oder auch mal ins

Ausland möchte, sollte sich direkt für 30 Euro das weltweite Tourenpaket kaufen.

2. Nutzung auf mehreren Geräten: Meist nutzt man die App auf dem Smartphone, da sich mit diesem die Navigation am einfachsten gestaltet, die Planung oder Anpassung geladener Touren nimmt man ja gerne am PC oder Tablet vor. Aber auch dies ist kein Problem. Einfach auf den entsprechenden Geräten mit dem Benutzerkonto anmelden und Komoot synchronisiert automatisch.

3. Planung einer Tour: Egal ob auf dem Smartphone oder dem Rechner - Komoot funktioniert immer gleich. Startpunkt und Ziel auswählen und eine Route wird berechnet, dies ist die direkte Route, die dann noch verändert werden kann. Wichtig ist, dass die Sportart eingegeben werden kann. Bleiben wir beim Rad fahren. Hier kann zwischen verschiedenen Optionen gewählt werden, was Auswirkungen auf die Route hat. Rennradfahrer*innen benötigen eine andere Strecke als MTB Endurofahrer*innen, daneben kann man noch Fahrrad, Mountainbike und Gravelbike anwählen, das gewährleistet eine genaue Tourenplanung.

4. Daneben kann eine Tour auch gesucht und in Komoot importiert werden. Im Internet und auf unserer ADFC-Seite finden sich viele Thementouren, die man dann einfach nutzen kann. Hat man einen QR Code mit den GPS Daten, werden diese beim Einscannen direkt im eigenen Profil gespeichert, so dass innerhalb von Sekunden die Tour steht und gefahren werden kann.

Man sollte nur darauf achten, dass man die Funktion „Offline verfügbar“ aktiviert, das schont den Akku.

Möchte man weitere Einstellungen vornehmen, klickt man einfach auf Start oder Ziel und es öffnet sich ein weiteres Feld. Hier werden viele Möglichkeiten angeboten, die Tour an die individuellen Bedürfnisse anzupassen. Es können verschiedene Unterkünfte angewählt werden, Familien können kindgerechte Touren planen, wer mit Hund reist, kann auch hier fündig werden. Auch da am besten selber schauen, was so angeboten wird. Ich nutze gerne die Positionen Campingplätze und Geschäfte und bisher hat mich Komoot da nie enttäuscht. Noch schnell einen Campingplatz finden, vor der Ankunft eben für den Abend einkaufen, einfacher war es noch nie.

5. Weitere Funktionen: Was man noch alles einstellen, bzw. welche weiteren Möglichkeiten noch zur Verfügung stehen, sind gut ersichtlich – einfach ein paar Minuten Zeit nehmen und mal schauen, was die App so bietet.

Die Nachteile:

1. Planung der Tour: Ich würde mir wünschen, dass eine Einstellungsoption die Auswahl von Themenrouten wäre. Bei der Start/Ziel-Eingabe wird immer die direkte Route berechnet, das hat zur Folge, dass oft auch Bundesstraßen genutzt werden, diese haben meist zwar einen eigenen Radweg entlang der Straße, schöner wird die Etappe dadurch aber nicht. Bei dem Vorhaben einer bestimmten Route zu folgen, zum Beispiel dem Ruhrtalradweg, muss man erst einmal im Internet die Suchbegriffe Ruhrtalradweg und Komoot eingeben. Ich werde dann zwar fündig,

es kann aber sein, dass die Route nicht genau entlang des Ruhthalradweges geplant wurde, was ich dann wieder am Rechner ändern muss. Hier sei gesagt, dass einige Kartenverlage mittlerweile QR-Codes in den Karten haben, um diese für Komoot scannen zu können, aber das scheint mir doppelt. Karte kaufen und dann doch per App fahren. Diesen Punkt bemängeln viele Radbegeisterte, die ich bisher so traf und die ebenfalls Komoot nutzen.

Mehrtägige Touren planen ist recht einfach. Die einzelnen Etappen werden unter einem Dateinamen im Profil „geplant“ abgespeichert und können bei Tourbeginn aufgerufen werden. Problematisch wird es, wenn man eine Tour abändern will, statt 90 km fährt man nur 80 an dem Tag oder vielleicht auch 100, dann werden die Touren nicht neu berechnet und man muss schauen, wie man die weiteren Etappen verwaltet. Ich pausiere und starte dann bei der Weiterfahrt, das bedeutet aber, dass die Tour nicht abgeschlossen und die ganze Zeit im Standby ist.

2. Beim Fahren - Umleitungen: Wie ich oben bereits erwähnte, fahre ich meine gespeicherten Touren ohne Zwischenfälle ab und komme, wie berechnet am Ziel an. Aber auch hier gibt es Verbesserungswünsche. Auf der Tour geht alles reibungslos, bis ein Weg mal gesperrt ist, dann wird es nervig. Im günstigsten Fall ist die jeweilige Umleitung ausgeschildert und alle Fahrer*innen werden schnell wieder auf den Weg zurück geleitet. Währenddessen kann man sich dann zigmal anhören: „Die Route wird berechnet – bitte umkehren“. Ein bis zweimal erträgt man das noch, aber über die Strecke wird es ner-

vig, gut ich nehme den Kopfhörer aus dem Ohr, aber besser wäre es, wenn die Route tatsächlich neu berechnet würde. Zumal eben nicht immer Umleitungen ausgeschildert sind und dann ist man auf sich allein gestellt und sucht sich eine eigene Umleitung. Mit der abgebildeten Karte, bisher kein Problem und ich habe jede Umleitung gut meistern können, aber....

Um das jetzt nicht zu negativ stehen zu lassen, manchmal wird die Route tatsächlich neu berechnet. Vielleicht passiert da in der nächsten Zeit noch mehr.

3. Wegbeschreibungen per Audio: Bequem ist das Navigieren per Audioausgabe, einen Kopfhörer im Ohr und einfach den Fahrhinweisen folgen. Leider hapert es auch hier ein wenig. Manchmal bedeutet die Ansage leicht links abbiegen, einen 90° Winkel zu fahren, leicht links sieht meines Erachtens anders aus. Auf Vorfahrtsstraßen kann es sein, dass die Anweisung rechts oder links abbiegen meint, dass man einfach dem Straßenverlauf folgt und dieser dann eben einen oftmals nur leichten „Knick“ aufweist. Kreisverkehre werden mitunter sehr kreativ beschrieben. Die Ansage „2. Ausfahrt nehmen“, scheint die einfachste Lösung, Komoot beschreibt aber oft den Kreis, was dazu führt, dass Anweisungen wie „rechts abbiegen, dann links und dann die nächste Möglichkeit rechts“ gegeben werden, das verwirrt zu Beginn.

Hier hat es sich als recht gut herausgestellt, auf den Bildschirm zu schauen und so die richtige Route zu nehmen. Hat man da seine Routine gefunden, den Bildschirm während der Tour nicht sperren, so dass mal eben ein Knopfdruck genügt, um die Tour aufzurufen,

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!**

hat sich bewährt. Komoot erscheint nach dem Entsperren sofort und man muss die App nicht erst öffnen, das ist ein kurzer Handgriff.

4. Lesbarkeit der Karte: Wie gerade beschrieben, benötigt man neben der Audioausgabe doch auch die Karte auf dem Display und da kommt man mit einem Smartphone oft an die Grenzen der Sichtbarkeit. Dies ist natürlich kein Problem der App, da diese aber auf dem Smartphone genutzt wird, gehört dies unweigerlich zusammen. Bei bewölckter Wetterlage, im schattigen Wald alles kein Problem, sobald aber die Sonne scheint, ist die Karte nur schwer zu erkennen. Aber auch hier spielt sich eine gewisse Routine ein: Während einer Schattenetappe kurz aufs Display geschaut, nur kurz den Kreisel überprüfen, dazu reicht ein wenig Schatten der Hand, so dass die Tour nicht unterbrochen werden muss, um das Display sehen zu können.

Fazit:

Ich nutze seit 2019 die App und bin sehr zufrieden mit ihr. Touren planen und „abradeln“ ist einfach wie nie. Ich entdecke immer wieder neue Routen und fahre jetzt anders, verfahren geht nicht mehr. Ich habe viel Zeit gespart, weil ich nicht irgendwo mit der Karte stand und überlegen musste, welches „Links! nun gemeint ist. Mit den Nachteilen habe ich gelernt umzugehen und hoffe einfach, dass die Zeit und weitere Entwicklungen und Updates die Nutzbarkeit der App voranbringen.

Abschließend noch einige Worte zur Premium Version. Wer Komoot hat, kann für 60 Euro im Jahr die Premiumversion dazu buchen. Grob gesagt erhält man einen Schutzbrief dazu,

mehrtägige Touren sollen sich leichter planen lassen und weitere Vorteile, diese können im Netz alle nachgelesen werden. Es gibt unterschiedlicher Erfahrungsberichte im Netz und auch auf YouTube, sich zu informieren ist da sehr leicht und sollte auf jeden Fall gemacht werden. Ich selber nutze diese Version nicht, der Punkt, der mich interessiert hätte – flexibleres Gestalten der Touren, Thementouren anwählen, Neuberechnung der Etappen bei Änderung der Tagesdistanzen, ist dort nicht möglich, so dass ich keinen Mehrwert darin sehe. Am besten auch hier recherchieren und rumfragen.

Wie auch immer ihr fahrt, habt viel Spaß und immer Luft in den Reifen....

Tanja Bork

In Zusammenarbeit mit dem ADFC Lünen stellt das Stadtmarketing Lünen seit Kurzem Touren rund um die Lippestadt auf Komoot zur Verfügung. Die Sammlung wird im Laufe der nächsten Wochen stetig wachsen und dauerhaft gepflegt:

<https://www.komoot.de/user/1985543873150>

<https://www.luenen.de/freizeit-tourismus/radfahren-wandern/tourentipps-rund-um-luenen/>

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Preußenstraße 90c
44536 Lünen



Kernredaktion:

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

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

Layout, Satz: Andreas Abels

Lektorat: Günther Klumpp

Anzeigen: s. Kernredaktion

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:

Gerd Asselborn, Jannes und Matti Bathe, Tanja Bork, Marc Frieling, Jürgen Heidenreich, Lina Merkord, Monika Köpp, Christian Kruthoff, Hans Kuhn, Helmut Papenberg, Sascha, Hubert Sallamon, Frank Sponheuer, Matthias Wrede

Internet: www.adfc-fahrrad.de

Auflage: 6000

Bildnachweis:

Titelbild: © Jannes und Matti Bathe

S. 3 (Illustration): © ADFC

S. 20: © ADFC / Oeser

S. 56: © btb-Verlag

S. 58, 60: © Gästeführerring Bergkamen

Ein Klick direkt zur Beitrittserklärung



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

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

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

**Familien-/Haushalts-
mitgliedschaft** ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

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

Zusätzliche jährliche Spende:

€

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

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

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC kurz erklärt

Seit Anfang 2020 ist das Radtouren- und Veranstaltungsportal des ADFC online: **touren-termine.adfc.de**. Optisch ansprechend und an jedes Endgerät angepasst, ist die Handhabung dennoch für viele immer noch gewöhnungsbedürftig. Das gilt nicht nur für den/die Endnutzer*in, sondern auch für jene, die ADFC-Webseiten gestalten und Daten einpflegen.

Im Folgenden sollen ein paar Tipps den Einstieg in die Nutzung erleichtern.

Zentrales Element des Touren- und Veranstaltungsportal ist eine Sucheingabe. In der Grundeinstellung lassen sich nach Auswahl eines Ortes alle Touren oder Veranstaltungen des ADFC ab dem aktuellen Datum in einem frei zu bestimmenden Umkreis um den gewählten Ort anzeigen. Der zu durchsuchende Zeitraum kann weiter eingegrenzt werden, auch in die Vergangenheit. Klickt man auf „Radtour“ oder „Termin“, erscheinen eine Reihe weiterer Optionen, mit der sich die Suche verfeinern lässt.

Will man die Radtouren oder Veranstaltungen einer ganz bestimmten Gliederung – i.d.R. Ortsgruppe (OG) oder Kreisverband (KV) – ausgeben, wird es schwieriger. Die Umkreissuche eignet sich hierfür nur bedingt, werden doch oft auch Ergebnisse aus den Nachbarkommunen einbezogen, es sei denn, die Fläche der gewünschten Kommune ist nahezu rund. Im Grunde ist es sinnvoll über den Gartenzaun hinauszuschauen, aber es gibt Ausnahmen.

Für eine gliederungsspezifische Suche muss man (derzeit) etwas um-

ständig den Link in der Adressleiste des Browsers verändern. Jeder Gliederung des ADFC ist eine eindeutige Nummer zugeordnet („unit key“). Unterhalb der Landesverbandsebene setzt sich diese zusammen aus der Nummer des KV (Kreis Unna 164380) plus der Nummer der OG (01 Bergkamen, 02 Bönen, 03 Fröndenberg, 04 Holzwickede, 05 Kamen, 06 Lünen, 07 Schwerte, 08 Selm, 09 Unna, 10 Werne). Schwerte z.B. hat die Nummer 16438007. Fügt man diesen 'unit key' dem Link hinzu, erscheinen nur Einträge dieser bestimmten Gliederung im Suchergebnis (siehe Beispiellinks, S. 70).

Wählt man die Optionen unterhalb von „Radtour“ oder „Termin“ nacheinander aus und schaut sich die wechselnden Bezeichnungen und Nummern im Link an, stellt man fest, dass sich jede Option eindeutig identifizieren lässt. Codierungen entsprechen z.B. „includedTags=6“. Dabei spielt die Reihenfolge der durch das Pluszeichen „&“ getrennten Elemente keine Rolle.

Auf diese Weise ist das Suchergebnis einzugrenzen. Hat man sich den Link wie gewünscht „zusammgebaut“, lässt er sich als Lesezeichen oder Favorit abspeichern und ohne Tipparbeit immer wieder abrufen oder in eine Website integrieren.

Natürlich kann man auch direkt auf die Website der Gliederung gehen und sich dort deren Touren und Veranstaltungen anzeigen lassen. Die Daten werden automatisch aus dem Touren- und Veranstaltungsportal dort eingelesen.

Andreas Abels

Anzeige aller "Radtouren" des ADFC Holzwickede zwischen dem 03.07. und 30.10.2021 mit Längen zwischen 40 und 59 km

<https://touren-termine.adfc.de/suche?beginning=2021-07-03&end=2021-10-30&eventType=Radtour&tourLength=3&unitKey=16438004>

Daten im Zeitraum
Ereignistyp Radtour
3 = Tourlänge
40 - 59 km
16438004 = Ortsgruppe Holzwickede

Anzeige aller einfachen "Radtouren" des ADFC Selm ab dem 15.08.2021 mit vereinzelt Steigungen

<https://touren-termine.adfc.de/suche?beginning=2021-08-15&eventType=Radtour&unitKey=16438008&tourClimb=2&tourDifficulty=2>

Daten ab dem Datum
Ereignistyp Radtour
16438008 = Ortsgruppe Selm
2 = einzelne Steigungen
2 = einfache Tour

Anzeige aller "Termine" des ADFC Kreis Unna einschließlich seiner Ortsgruppen ab heute

<https://touren-termine.adfc.de/suche?fromNow=true&eventType=Termin&includedTags=6&unitKey=164380&includeSubsidiary=true>

Daten ab heute
Ereignistyp Termin
6 = Codierung
164380 = Kreisverband Unna
plus Untergruppen (hier Ortsgruppen)



**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.

Testen Sie die Zukunft. Bei uns schon heute!



NEU!

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

Zweirad Höni
E-Bike Center

