

# FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

Herbst 2011



## Radfahren auf der Überholspur

5 Jahre Ruhrtalradweg

GPS-Navigation mit dem IBEX 30



**[www.fahrrad-wilmes.com](http://www.fahrrad-wilmes.com)**



**Fahrrad Wilmes  
Werner Str.112  
59192 Bergkamen  
T.02307-299919**

alles ums Rad  
[www.fahrrad-wilmes.com](http://www.fahrrad-wilmes.com)

## ADFC im Internet

**Informationen rund ums Radfahren im Kreis Unna können Sie auch auf der Internetseite des Kreisverbandes <[www.adfc-unna.de](http://www.adfc-unna.de)> erhalten.**

Unter anderem finden Sie hier die aktuellen Tourentermine der ADFC-Gruppen im Kreis.

Auf der Internetseite des ADFC Kreisverbandes Unna können Sie den monatlich erscheinenden Newsletter bestellen. Nutzen Sie unsere Tourendatenbank! Welche Karten Sie für ihre Radtour benötigen, finden Sie ebenfalls auf dieser Website aufgelistet.

## ADFC im Kreis Unna

### Wilfried Prenger

Vorsitzender, Tel.: 02303/12516

### Gaby Jöhnk

Vorsitzende, Tel.: 02303/63375

### Öffnungszeiten der Kreisgeschäftsstelle:

Dienstag, 17:00 Uhr - 18:30 Uhr

Umweltberatungszentrum,

Rathausplatz 21, 59423 Unna

Tel.: 02303/103655

E-Mail: [info@adfc-unna.de](mailto:info@adfc-unna.de)

### Radio ADFC

Jeden zweiten Donnerstag im Monat Antenne Unna, 21:04 Uhr.

Sie empfangen Antenne Unna in Unna über die Frequenz 102,3 MHz, in Lünen ist es die Frequenz 97,4 MHz.

## Machen wir's den Radstationen nach, werden wir komplett...

Liebe Radlerinnen und Radler,

bis März war Schwerte die einzig verbliebene Kommune im Kreis Unna mit Bahnhof ohne Radstation. Bis Juli gab es in Selm und Schwerte keine ADFC Ortsgruppen. Endlich sind sowohl der ADFC wie auch die Radstationen kreisweit präsent.

Beide Institutionen stehen für Rad und Tat zur Unterstützung von Radlerinnen und Radlern. Daher ist es nur konsequent, dass sie zu den Kooperationspartnern des Modellprojekts „Radstationen als ÖPNV-Serviceknoten“ gehören. Mehr dazu weiter hinten im Heft.

Das ist nur ein Leckerbissen Ihrer brandaktuellen „FahrRad“. Wie üblich haben die Verantwortlichen keine Mühen gescheut, Sie mit einem weit gestreuten Bündel an Lesestoff zu versorgen. Kleine Auswahl gefällig?

Da wären einmal die Schnellwege für Radler, in den Niederlanden gang und gäbe, nun auch bei uns ein Thema. Oder die stets beliebten Radreisen. Einmal als kleiner Urlaub zwischendurch, dann über den Ruhrtalradweg. Gern gelesen auch die Rubrik Pro und Contra. Diesmal zum im ADFC heiß diskutierten Thema „Helmpflicht beim Radfahren“. Technikfreaks dürfen sich über Grundlegendes zum Thema Schaltungen freuen. Und nicht zu vergessen: Die Vorschau auf die diesjährige Sternfahrt des ADFC Kreisverbandes nach Werne!

„FahrRad“ ist wieder vielseitig und freut sich auf Ihre Lektüre. Einen guten Verlauf der weiteren Radsaison wünscht

Ihr Wilfried Prenger





S. 6



S. 10



S. 34



## FahrRad

Prolog	3
Inhalt	4
Impressum	45
Wladimirs RadNotizen	5

## FahrRad-Politik

### **Titelthema: Radschnellwege** **6**

Radschnellweg durchs Ruhrgebiet	8
Critical Mass Dortmund	10
Radstationen im Kreis Unna	12
ADFC-Geburtstag in Fröndenberg und Menden	14
ADFC Ortsgruppe in Schwerte gegründet	15
Tourenleiter im Kreis Unna	
5 Jahre RuhrtaRadweg	18

## FahrRad-Touren

Es geht auch anders...	21
Touren und Termine	22
Sternfahrt nach Werne	30
Radwegkirchen	32
Leezentag und Spendenradeln in Werne	33
Seseke mit allen Sinnen	39
Augen zu und durch	42

## FahrRad-Technik

Gangschaltungen im Vergleich	34
GPS-Navigation mit dem IBEX 30	36
Schraubertipps	37
Pro und Contra: Helmpflicht	40
Literaturempfehlungen	47ff

## FahrRad-Spaß

Bicycle Recycling	50
Ritzel-Rätsel	46

## FahrRad-Club

ADFC im Internet	3
ADFC im Kreis Unna	3
<a href="http://www.adfc-unna.de">www.adfc-unna.de</a>	37
Gute Gründe	45
Beitritt	45
Willkommen im ADFC	44

# Wladimirs Radnotizen



Die Fahrrad-Redaktion freut sich über neue Mitarbeiter. In der letzten Ausgabe haben wir um Verstärkung gebeten und hatten Erfolg.

Ab diesem Heft wird uns Peter Heinrichsmaier fotografisch unterstützen. Peter ist bekennender Vielfahrer, der gerne fotografiert und Radreiseberichte schreibt. Das Titelfoto unserer Herbstausgabe wurde von ihm in Szene gesetzt.

Wladimir Nikitin ist ein begnadeter Zeichner. Die Seite fünf ist in Zukunft für ihn reserviert. Hier wird er das Rad unter seine spitze Feder nehmen.

Wir suchen weiter! Mailen Sie an <fahrrad@adfc-unna.de>, wenn Sie gerne Fahrradfahren und Zeitungsmachen in irgendeiner Weise interessant finden. Layouter, Texter, Werbefachleute meldet euch. Besonders froh wären wir, wenn sich jemand fände, der die Seite 5 mit einer Glosse bereichern könnte.

# Radschnellwege – was ist das und was bringt es uns?

Seit einiger Zeit geistert in Planerkreisen und auch im Landesverkehrsministerium der Begriff „Radschnellwege“ herum. Aber was ist eigentlich ein Radschnellweg und warum können Radfahrer sich darüber freuen?

Der Begriff leitet sich vom niederländischen „fiets snelweg“ ab. In der deutschen Adaption geht allerdings das erklärende Wortspiel verloren, denn der Begriff leitet sich von „autosnelweg“ ab, dem niederländischen Wort für „Autobahn“. Und an den Qualitätsmerkmalen für Autobahnen bemisst sich dann auch die Definition für einen fiets snelweg (in Anlehnung an Wikipedia Niederlande): Minimum sind zwei Fahrstreifen (einer je Richtung) mit einer Breite von 2,00 m (je Fahrstreifen!), wobei ausschließlich Fahrräder (einschließlich Pedelecs, aber keine Mofas) zugelassen sind - Fußgänger erhalten in aller Regel daneben einen eigenen Bürgersteig. Ähnlich einer Autobahn soll ein fiets snelweg - soweit irgend möglich - kreuzungsfrei sein, was durch Brücken und Unterführungen erreicht wird. Die Zufahrt erfolgt - wiederum autobahnähnlich - über Anschlussstellen. Und eine glatte Asphaltdecke gehört selbstverständlich auch dazu.

Diese Qualitätskriterien zielen nicht auf die Maximierung der Höchstgeschwindigkeit; es geht vielmehr um eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auf längeren Strecken. Selbstständig geführte Radwege mit vergleichbarem Ausbaustandard gibt es schon lange in vielen niederländischen Städten. Neu ist allerdings der Ansatz eines gezielten Baus von langen fiets snelwegen als Konkurrenz zum Auto. Im Rahmen des nationalen Antistauprogramms entstand 2006 als Sofortmaßnahme das Programm „fiets filevrij“ (staufrei Radfahren). Damit sollen Autofahrer im „fahrradtauglichen“ Entfernungsbereich zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt wer-

den. Dieser Entfernungsbereich wird mit bis zu 15 km angesetzt, was auf derart gut ausgebauten Wegen durchaus realistisch ist - spätestens bei Einsatz von Pedelecs, die sich in den Niederlanden noch fünfmal besser verkaufen als in Deutschland.

Das lässt sich die niederländische Regierung auch etwas kosten: Alleine für die ersten 16 Routen wurden 10 Mio. Euro bereitgestellt. Die fünf wichtigsten Strecken sind mittlerweile fertiggestellt, 18 weitere befinden sich in der Umsetzung und für vier Routen wird noch die Machbarkeit geprüft.

Ein ganz besonderer Leckerbissen für Radler wird die „Slowlane“ (welch ein irreführender Name!) in Eindhoven. Selbstständig im Grünen geführt soll sie auf 32 km Länge die Top-Unternehmensstandorte von Bildung, Forschung und High-Tech-Industrie miteinander verbinden. Eingebettet in das Gebietsentwicklungsprojekt „Brainport Avenue“ wird dieser „Superradweg“ mit 9 Mio. Euro gefördert.

So ganz neu ist die Idee mit den Radschnellwegen allerdings nicht. Bereits im Jahr 1900 verband einen Radschnellweg die US-Städte Los Angeles und Pasadena. Die aufgeständerte Holzkonstruktion führte in einigen Metern Höhe kreuzungsfrei über das schon damals dichte Verkehrsnetz; eine Qualität, die seither niemals wieder erreicht wurde. Ironie der Geschichte: Anstatt über die Mauteinnahmen Gewinn zu erwirtschaften fiel die Strecke alsbald der aufkommenden Massenmotorisierung zum Opfer und auf ihrer Trasse entstand dann die erste Autobahn der USA.

Der wahrscheinlich erste deutsche Radschnellweg im Sinne der niederländischen Definition entsteht derzeit in Wuppertal. Auf Betreiben der (auch vom ADFC mitgetragenen) „Wuppertalbewegung“, die für die bet-



Hier wurde die Hauptverkehrsstraße angehoben, so dass Radfahrer ohne Höhenunterschied durch die Unterführung fahren können (Houten).



Der großzügig ausgebaute Radweg erschließt in der niederländischen „Fahrradmodellstadt“ Houten ein Wohngebiet im neuen Stadtteil Castellum.



Diese lichte und schön gestaltete Unterführung unter einer Hauptverkehrsstraße lässt erst gar kein unwohles Gefühl aufkommen (Zwolle).



Hier sind die Verhältnisse einmal umgedreht worden: Die Radverkehrshauptachse wird bevorzugt über eine Hauptverkehrsstraße des Autoverkehrs geführt (Zwolle).

telarme Stadt Wuppertal den kommunalen Eigenanteil gesammelt hat, entsteht dort auf der „Nordbahntrasse“ ein traumhafter Radweg. Die Nordbahntrasse ist eine stillgelegte zweigleisige Bahnstrecke. Der neue Radweg ist vier Meter breit; daneben steht für Fußgänger ein zwei Meter breiter Gehweg zur Verfügung. Mit Hilfe von Tunnels und Viadukten führt der Weg kreuzungs- und steigungsfrei durchs Stadtgebiet und erschließt über 100.000 Einwohner Wuppertals für den Radverkehr.

Der Parlamentarische Staatssekretär für Verkehr im Landesverkehrsministerium, Horst Becker, hat erklärt, dass das Land Nordrhein-Westfalen sich zukünftig für den Bau von Radschnellwegen engagieren wird. Als erste Route wird derzeit die Strecke Duisburg-Dortmund untersucht. Die Streckenführung wird allerdings wohl nicht parallel zur A 40 verlaufen; vielmehr wird die Nutzung ehemaliger Bahnstrecken angestrebt, da nur so der



Auf so gut ausgebauten Radwegen macht das Radfahren richtig Spaß - mit der eigenständigen Beleuchtung auch noch nach Sonnenuntergang (Zwolle).

Anspruch der kreuzungsfreien Führung einigermaßen eingelöst werden kann. So könnte z. B. die bereits als Radweg bestehende „Rheinische Bahn“ Teil dieses Radschnellwegs werden. Auch wenn dabei möglicherweise nicht überall die hohen niederländischen Standards erreicht werden, wird ein solcher Radschnellweg auch über längere Strecken eine echte Alternative zum Auto bieten und die „Stautrecke“ A 40 entlasten.

Ulrich Kalle, Geschäftsführer des ADFC Landesverbandes NRW

# Radschnellweg durchs Ruhrgebiet



Brücke über die Helenenstraße in Essen. Foto: RVR/Berns

Glatter Asphalt und breite Trasse, kreuzungsfrei und geradeaus, gut ausgeschildert und nachts beleuchtet, so stellt man sich ideale Bedingungen für uns Radfahrer vor. Da macht es Spaß, ohne Behinderungen schnell von A nach B oder zu zweit nebeneinander zu fahren und problemlos anderen Paaren zu begegnen. Was für Autos schon lange eine Selbstverständlichkeit ist, sollte uns Radfahrern in Ballungsgebieten erst recht zur Verfügung stehen: Fahrrad-schnellstraßen.

Eine solche plant man nun 5 m breit längs durchs Ruhrgebiet von Duisburg nach Dortmund, möglichst entlang dem Ruhrschnellweg A 40. Das Stilleben auf der A 40 am 18.7.10 hat gezeigt, wie gut so etwas angenommen wird. Man verspricht sich von einem Radschnellweg Ruhr (RSR) eine Entlastung der Autowege, außerdem spart man Erdöl und fördert die Gesundheit.

## „Rheinische Bahn“ als Fundament der Radschnellstraße

Der Regionalverband Ruhr (RVR) will die ehemalige Trasse „Rheinische Bahn“ zu einem kombinierten Rad- und Wanderweg ausbauen. Der erste Abschnitt in Essen ist bereits realisiert.

Die fünf Kilometer lange Strecke in Essen verläuft von der Segerothstraße bis zur Herbrüngenstraße. Auf der alten Trasse wird die Brücke über die Segerothstraße neu gebaut und werden zehn weitere Bauwerke instandgesetzt. Die größte ist dabei die achtzig Meter lange Brücke über die Helenenstraße in Altendorf. Die Bauarbeiten wurden 2011 abgeschlossen. Seit Mai 2010 kann die Essener Trasse bereits von Radfahrern und Spaziergängern genutzt werden. Die Weiterführung nach Duisburg soll folgen. Zwischen Essen und Dortmund muss eine geeignete Strecke noch gefunden und gebaut werden.

## Fortführung auf der Hellwegroute mit Anschluss nach Berlin

Eine Fortführung des RSR nach Osten könnte sicher gut parallel zur S-Bahnlinie nach Unna verlaufen. Diese Strecke ist schon als Hellweg-Route ausgeschildert und führt dann weiter über Soest und Paderborn nach Höxter. Hier hätte diese Route Anschluss an den R 1, der über Berlin (Brandenburger Tor) bis an die polnische Grenze verläuft.

Die stark vom Alltagsverkehr geprägte breite Radschnellstraße im Revier würde dann übergehen in eine eher touristisch ausgerichtet Verbindung östlich von Unna, aber auch ein Radschnellweg Ruhr würde sicher viel von Radtouristen genutzt. Historisch würde man von Duisburg über Dortmund bis nach Höxter dem alten Hellweg folgen. Östlich von Unna stünde schon heute ein etwa 10 km langer Abschnitt auf der historischen Trasse zur Verfügung. Diese Strecke soll demnächst als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Mit der Hellweg-Fernradroute hätte der Radschnellweg Ruhr eine gute touristische Ergänzung. Im ADFC Unna gibt es Überlegungen, diese Route noch weiter attraktiv auszubauen: Raststationen mit Grill- und Spielplatz, Obstbaumanpflanzungen und Hinweise auf Gaststätten und Hofmärkte.

*Helmut Papenberg*





EMSCHERGENOSSENSCHAFT/LIPPEVERBAND  
Kronprinzenstraße 24  
45128 Essen

[www.emschergenossenschaft.de](http://www.emschergenossenschaft.de)  
[www.lippeverband.de](http://www.lippeverband.de)

# Critical Mass Dortmund

Radeln im Rudel für eine fahrradfreundliche Stadt



Seit September 2010 machen rund 50 Teilnehmer (Tendenz steigend) an jedem zweiten Samstag im Monat eine ganz besondere Radtour durch den Dortmunder Großstadtdschungel. Im Durchschnitt sind die bunt gemischten Radler jünger als die Aktiven im ADFC. Sie treffen sich immer um 15 Uhr auf dem Friedenplatz vor dem Rathaus und wollen "auf das umweltfreundliche und in Stadtbereichen extrem effiziente Verkehrsmittel Fahrrad aufmerksam machen und möglichst viele Dortmunder dazu ermuntern, öfter mal das Auto stehen zu lassen und das Rad zu nutzen" ([www.velolove.me/cmdo](http://www.velolove.me/cmdo)). Die Bewegung Critical Mass entstand bereits in den 90er Jahren in San Francisco. Sie ist jedoch keine Demonstration, die hierzulande anzumelden wäre.

Die Teilnehmer radeln nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) als

geschlossener Verband zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn. Das ist nach § 27 der StVO bei mehr als 15 Personen – die "kritische Masse" also – erlaubt. Besonders im Kreuzungsbereich soll die Gruppe zusammenbleiben. Zu Beginn wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass jeder für sich selbst verantwortlich ist. Es gibt nämlich keinen Führer, der für die Einhaltung der Vorschriften des Verbandes sorgt.

Nach dem Motto "Wir radeln schon mal vor" bestimmen bei diesem Mitmach-Event einfach diejenigen, die vorne fahren, die Route. Oft geht es über den Wallring um die Dortmunder Innenstadt, mal durchs Kreuzviertel oder auch zum berühmten Kreisverkehr Borsigplatz. Gelegentlich überqueren die ersten Radler bei "Grün" eine Ampel, die für die nachfolgenden innerhalb des Verbandes auf "Rot" springt. Wie bei den Touren im März und Juni 2011 entstehen



manchmal brenzlige Situationen mit ungeduldigen Autofahrern, die den geschlossenen Verband als solchen nicht erkennen.

Critical Mass ist als Protestform für manche vielleicht zu gewagt. Angesichts der Überalterung in vielen Initiativen und Verbänden wie dem ADFC ist es jedoch höchst erfreulich, dass mit dieser Aktionsform vor allem junge Radler auf ihre Belange und Rechte gegenüber dem motorisierten Verkehr aufmerksam machen. Für viele der Akteure hat das Auto besonders in der Großstadt nicht mehr den Stellenwert wie früher. Sie kommunizieren häufig über das Internet. Critical Mass findet jeden Monat auch in Bochum, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Köln statt.

Der 9. Juli 2011 war der bisher erfolgreichste Tag der Critical Mass in Dortmund. Wie die Fernsehsendung Lokalzeit Dortmund vom gleichen Tag meldete, waren

rund 300 Teilnehmer dabei - gefühlt waren es ohnehin viel mehr. Den weitesten Weg hatte eine Gruppe des ADFC aus Iserlohn. An der Mallinckrodtstraße spendete ein freundlicher Kioskbetreiber sogar spontan Wassereis. Diesmal sicherte motorisierte Polizei so gut wie möglich ab. Ein schwieriges Unterfangen, weil die Strecke vorher nicht festgelegt war. Ansonsten hielten sich die Beamten erfreulicherweise vornehm zurück - dickes Lob dafür!

*Jürgen Heidenreich, ADFC Lünen*

## **Radstationen im Kreis Unna als Modellprojekt gefördert**

### **Erweiterter Service angestrebt**

Um Pendler zum Umsteigen von der Straße auf die Schiene zu bewegen, startete in diesem Jahr der Kreis Unna mit Unterstützung des Landes ein Modellprojekt. Dabei soll untersucht werden, ob ein verbesserter Service an Radstationen mehr Menschen veranlassen kann, ihr Auto stehen zu lassen und Bahn zu fahren. Einen Förderbescheid über 40.000 Euro für 2011 überreichte am 17. Juni 2011 Dezernentin Julia Brinkmann von der Bezirksregierung Arnsberg. Eine Kooperationsvereinbarung zum Modellprojekt zwischen allen beteiligten Partnern (Stadt Kamen, Lünen, Schwerte, Bönen, Fröndenberg und Unna und sowie die Das-Dies GmbH und des ADFC Kreis Unna) ist geplant aber noch nicht unterschrieben.

Von bundesweit 90 bestehenden Radstationen sind 60 in NRW. Der fahrradfreundliche Kreis Unna kann mit 13 Radstationen eine herausragende Dichte vorweisen. Das Landesprogramm „100 Fahrradstationen in NRW“ aus dem Jahr 1995 beeinflusste maßgeblich die Entwicklung in NRW.

Sechs der dreizehn kreisweiten Radstationen werden in das Projekt einbezogen. In einem ersten Schritt wird die Station am Bahnhof Lünen eine chipgesteuerte Zugangskontrolle erhalten. Damit kann der Fahrradbesitzer – wie bereits in Unna und Kamen – seinen Drahtesel zu jeder Tages- und Nachtzeit auf geschütztem Gelände parken. In Lünen werden zudem doppelstöckige Fahrradständer mehr Raum bie-



## Anregungen des ADFC

Über die bisherigen Planungen hinaus fordert der ADFC Unna die stärkere Nutzung der Radstationen an Stadtfesten und sonstigen Großveranstaltungen in den beteiligten Städten. Hier sind allerdings längere Öffnungszeiten der Stationen eine Voraussetzung. Wichtig ist an diesen Stellen eine aktive Bewerbung der Fahrradparkmöglichkeiten durch die Veranstalter. Beim italienischen Fest in Unna nutzten lediglich eine Handvoll Besucher den zusätzlichen Service, weil kaum jemand das Angebot kannte.

Radstationen sollten sich anderen Nutzergruppen öffnen. So sind unter anderem regelmäßige Schraubertreffs als Selbsthilfeangebot, betreut durch ADFC-Aktive, denkbar. Bei diesen Treffen können auch andere fahrradaffine Informationen angeboten werden.

Als eine wichtige Ergänzung für Fahrradparker wird unter ADFC-Aktiven die Anschaffung von Schließfächern für die Lagerung wichtiger Unterlagen, von Helmen oder Einkaufsgut genannt.

Haben Sie weitere Ideen? *FahrRad-Leser* sind aufgerufen, Erfahrungen und Anregungen zu den Radstationen im Kreis Unna zuzusenden. Alle Rückmeldungen werden an den Kreis Unna weitergeleitet und/oder in der nächsten Ausgabe von *FahrRad* veröffentlicht.

ten. In Unna und Kamen bleibt das bisher probeweise eingeführte kostenlose Radparken für Dauerkunden erhalten und in Lünen, Schwerte, Fröndenberg und Bönen soll der Parkpreis gesenkt werden.

An allen sechs Stationen wird außerdem tagsüber ein kostenloser „Hin-und-weg-Service“ angeboten. Er reicht von der Hilfe beim Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen und bei der

Bedienung von Fahrkartenautomaten über Gepäcktransport und -aufbewahrung bis hin zu Fahrplan- und Tarifauskünften, sowie zur Kontrolle des Zustands der Bahnhofsanlagen.

## Sorgen des ADFC

Sorgen bereitet dem ADFC die Kündigung durch die Mitarbeiterin Elisa Pitney von der Radstation in Fröndenberg. In den vergangenen Monaten und Jahren hat sich in der AWO-Radstation im früheren Bahnhof Fröndenberg eine Vielfalt von Aktivitäten entwickelt, die in der Bevölkerung die

Bezeichnung „Kulturbahnhof“ etabliert hat. In der alten Empfangshalle und im Café Satchmo entfaltete sich eine umfangreiche künstlerische Aktivität. Das Café wurde zum beliebten Treffpunkt für Elternstammtische.

Auch die Ortsgruppe des ADFC hat dort eine Bleibe für ihre regelmäßigen Gesprächsrunden und andere Vereinsaktivitäten gefunden. In den vergangenen Monaten fand hier eine Reihe von Gesprächen mit Kommunalpolitikern beider Nachbarstädte statt.

Nicht zuletzt wurde auch das Radhotel mit seinem gezielten Service durch die rege Aktivität der Betreiberin auf die Landkarte der Ruhrtal-Radroute gesetzt und wird rege angefahren, was zu einer maximalen Buchungsquote führte.

Der ADFC hält die Entwicklung in Fröndenberg für bedenklich und wünscht sich eine Kurskorrektur zugunsten des Modellprojektes Radstationen.

*Franz-Josef Knur/Werner Wülfing*

# ADFC-Geburtstag in Fröndenberg und Menden



Ein bisher einmaliges Experiment, wie Wilfried Prenger als Gratulant erwähnte, feierte den zehnten Geburtstag: der einzige Ortsverband, der eine Kreisgrenze überschreitet, hat damit eine lange, erfolgreiche Zeit bereits hinter sich gebracht.

Am Anfang stand das Radfahren in einem Landstrich, der, auf den ersten Blick betrachtet, gar nicht fahrradfreundlich aussieht, da er von allen Seiten von Höhenzügen umgeben ist. Der ADFC führt vor, warum man über den Berg fährt: „Weil er da ist!“

Größer waren die Schwierigkeiten für die gesellschaftspolitische Arbeit, die auch vereinsintern erst einmal vermittelt werden musste. Die Kommunen waren über die ungewohnten Zwischenrufe zunächst verwundert, gelegentlich auch verärgert. In den vergangenen Monaten und Jahren jedoch ist die Akzeptanz des ADFC langsam, aber stetig gewachsen, und Kommunalpolitiker aller Fraktionen gaben sich die Klinke in die Hand. Aus der Zusammenkunft entwickelt sich derzeit Zusammenarbeit und Gedankenaustausch mit immer neuen Überraschungen.

A propos Klinke! Für den ADFC öffnete sich im alten Bahnhof eine neue Tür für den

ADFC, als Elisa Pitney dort die Verantwortung übernahm. Die Radfahrer fanden eine gemütliche Ecke im Café Satchmo für ihre vierzehntägigen Gesprächsrunden, und für GPS-Abende und größere Versammlungen gab es unentgeltlich die alte Empfangshalle des Bahnhofs. Der Bahnhof wurde zur Heimat des ADFC, und der ADFC half mit, den Bahnhof auf die Kultur-Landkarte zu setzen.

Diese erfolgreiche Zusammenarbeit, so ist zu befürchten, wird durch unerklärliche Vorgänge in der AWO zu einem unerfreulichen und frühzeitigen Ende kommen. Diese Nachricht goss Wasser in den Wein der Feier am Samstag, dem 2. Juli. Allerdings blieb das Wasser von oben aus, und so konnte das Programm wie geplant ablaufen, mit Schmiedvorführungen, einer Einradshow der Gesamtschule Fröndenberg, kleinen Radtouren und bodenständigen kulinarischen Angeboten. Trotz vieler paralleler Veranstaltungen konnte neben Bürgermeister Rebbe auch ein Anzahl von Gästen aus Menden, Schwerte, Unna und nicht zuletzt auch aus Fröndenberg begrüßt werden, die bis 20 Uhr halfen, das zweite Jahrzehnt zu beginnen.

# ADFC Ortsgruppe in Schwerte endlich gegründet

„Wir rannten mit unserer Idee eine Ortsgruppe in Schwerte zu gründen offene Türen ein“, sagen die beiden Schwerterinnen Barbara Stellmacher und Monika Rosenthal. Schon vor 5 Jahren hatten wir den Plan, eine Ortsgruppe in Schwerte zu gründen, jetzt war es endlich soweit - wir haben mit der ADFC-Gruppe in Unna Kontakt aufgenommen und festgestellt, dass es bereits 50 Mitglieder mit etwa 30 Familienangehörigen in Schwerte gibt.

Und von diesen kamen auch 30 Schwerter Mitglieder und 30 weitere interessierte RadfahrerInnen zur Gründungsveranstaltung, zu der wir am 2. Juli in die Rohrmeisterei eingeladen hatten. Auch bei der Rohrmeisterei war man über unsere Idee einer ADFC-Gruppengründung so sehr erfreut, dass man uns spontan die Würstchen für die Feier spendierte.

Das Fahrradgeschäft Markgraf ließ uns verschiedene Fahrräder, die unsere Gäste ausprobieren konnten. Zu den Elektrobikes gab es sehr unterschiedliche Meinungen und die Möglichkeit diese Probezufahren, wurde gerne angenommen. Auch das Tandem, das wir von der Radstation ausgeliehen hatten, wurde ausprobiert.

Vor allem durch die Unterstützung der ADFC-Aktivisten aus Fröndenberg, Unna und Werne, die teilweise mit dem Fahrrad nach Schwerte zur Gründung anreisten,

war die erste Veranstaltung ein wirklich toller Erfolg.

Wir freuen uns, dass es jetzt auch in Schwerte für Radfahrer eine Plattform geben wird, wo wir uns austauschen und gemeinsame Fahrten organisieren können, wo wir aber auch ein Sprachrohr für Radverkehrspolitische in Schwerte sein werden.

Jetzt können wir gemeinsam gute Ideen und Verbesserungen rund um das Fahrrad und die Radwegesituation, in Schwerte



vertreten (Schulwege, Hauptstraßen und gefährliche Kreuzungen).

Diese Wünsche wurden von den Mitgliedern bei der Gründung ausgesprochen. Deshalb wird es zwei Gruppen geben, eine, die Touren plant, und eine zweite, die sich um verkehrspolitische Themen kümmern wird.

Hierzu treffen wir uns jeden ersten Dienstag im Monat ab 18:00 Uhr in der Rohrmeisterei.

*Monika Rosenthal*

# Tourenleiter im Kreis Unna



Erfahrung einen breiten Raum einnimmt. Da die Teilnehmer aus dem Lehrgang 2008 immer mal wieder betonten, sie möchten mal zusammenkommen, kam mir spontan eine Idee: zusammenkommen und dabei Erfahrungen austauschen. Mit Absprache des Kreisvorstandes bemühte ich mich um einen Termin im AWO-Heim in Kamen und lud alle dreißig Tourenleiter per E-Mail ein. Ich war überrascht, denn fast alle waren der Einladung gefolgt, zum Glück war genug Kaffee und Kuchen da. Es folgten fast drei Stunden angeregter Unterhaltung und ein Vortrag über GPS und eine neue Software.

*Friedhelm Bettermann*

Tourenleiter hat es schon immer gegeben, aber nicht mit einem Befähigungsnachweis, der in den Jahren 2005 und 2008 in der Kreisgruppe Unna in einem zweitägigem Lehrgang erworben werden konnte. Die rechtliche Seite wurde beleuchtet und ein Erste-Hilfe-Kurs vom Roten Kreuz schloss sich an. Insgesamt dreißig Interessierte nahmen an den beiden Lehrgängen teil, wobei auch einige aus den Kreisen Dortmund und Hamm dabei waren. Dies alles macht noch lange nicht einen guten Tourenleiter aus, da die

## Hinweis:

Im Oktober soll ein nächster Tourenleiter-Lehrgang stattfinden. Alle Tourenleiter und solche, die es werden möchten, melden sich bitte bei Friedhelm Bettermann vom Kreisverband Unna unter der Mail-Adresse: [f.bettermann@arcor.de](mailto:f.bettermann@arcor.de)

**Kuchen Kunst Antikes** **Café Zur Alten Post** **an den Radrouten U 5 + R 35**

Remona Tingelhoff  
Markt Königsborn 1  
59425 Unna  
02303 96 34 95

Selbstgebackener Kuchen - Eis - Frühstück  
Mi - Sa 9.00 - 12.30 & 14.30 - 18.30 Uhr  
So 14.30 - 18.30 Uhr  
Mo + Di Ruhetag



«Der FLYER lässt  
Entdecker-Heizen  
höher schlagen»

Was verbirgt sich hinter dem nächsten Hügelzug?



**Test & Smile**  
Kostenlose Probefahrt  
bei uns im Geschäft.  
Vereinbaren Sie  
einen Termin mit uns

Genussvoll Radfahren und dabei die Natur mit allen Sinnen erleben. Das ist das einmalige FLYER-Fahrgefühl. Das original Schweizer Elektrovelo FLYER gibt's in verschiedenen Modellreihen. Testen Sie bei einer Probefahrt, mit welchem FLYER Sie die Welt erobern wollen.



*Zweirad*  
**Mönnighoff**

- Ihr Zweiradexperte -

Marktstr.22

44532 Lünen

Tel.02306-258125

info@zweirad-moenninghoff.de

[www.flyer.ch](http://www.flyer.ch)

Biketec AG | Schwende 1 | CH-4950 Huttwil  
Tel. +41 (0)62 959 55 55 | [info@flyer.ch](mailto:info@flyer.ch)

**FLYER**

➤ Innovation in Mobility

# 5 Jahre RuhrtalRadweg – eine kritische Bilanz

Seit 2006 ist der RuhrtalRadweg durchgehend ausgeschildert und es wurde schon viel über ihn geschrieben: ADFC-Zertifizierung zum 4-Sterne-Radweg; weit über 100.000 Radfahrer im Jahr; Touristenmagnet in NRW; Platz 5 bei den 50 wichtigsten Dingen, die ein Nordrhein-Westfale in seinem Leben getan haben muss (Umfrage des Hörfunksenders WDR 2) ...

Dies alles war für uns Grund genug, den RuhrtalRadweg einer kritischen Bereisung zu unterziehen. Hält der Radweg das, was die Presse verspricht? Wir machten uns auf den Weg. Wir in diesem Fall: Friedhelm Bettermann, Christian Jänsch und Thomas Kampmann, allesamt Mitglieder des ADFC.



Start in Winterberg (v.l.: Friedhelm Bettermann, Christian Jänsch, Thomas Kampmann)

Wir wählten die einfachere Richtung von Winterberg nach Duisburg, die trotzdem anspruchsvolle Steigungen enthielt und entschieden uns für 3 Tagesetappen. Als Kartenmaterial, welches trotz durchgehender Beschilderung auch benötigt wurde, diente der Kompakt-Spiralo der „bike-line“-Serie aus dem Esterbauer-Verlag. Dieser enthält neben Streckenverlauf und Höhenprofil umfangreiche Informationen zu den

touristischen Highlights und auch ein Übernachtungsverzeichnis.

Zur Anreise wählten wir die Bahn, die uns für 19,50 Euro pro Person schnell und sicher nach Winterberg brachte (Lünen ab 6:11 Uhr, Winterberg an 8:25 Uhr). Dort starteten wir bei bestem Radwetter und es ging sofort bergauf Richtung Ruhrquelle. Belohnt hierfür wurden wir anschließend durch lange Abfahrten durch schöne sauerländische Landschaft auf gut befestigten Wegen. Einen Augenschmaus stellte hier das Dorf Assinghausen mit seinen bildschönen Fachwerkhäusern dar.

Nach der neuen Ortsdurchfahrt in Bigge-Olsberg – nun sehr schön und ohne Straßenverkehr unmittelbar an der Ruhr – wurde unser runder Tritt jäh unterbrochen: ein umgekippter Wegweiser schickte uns in die verkehrte Richtung und wir standen plötzlich vor einem nicht passierbaren Bahndrehkreuz. Nach kurzer Irrfahrt bergauf und bergab fanden wir uns auf dem Randstreifen der L 743 wieder, einer stark befahrenen Landesstraße ohne Radweg, dafür mit viel bedrohlichem LKW-Verkehr; den neuen Weg unmittelbar an der Ruhr nach Bestwig konnten wir so nicht genießen.

In diesem Streckenteil verlief der Weg auch häufig abseits der Ruhr und auch auf der Höhe, die immer wieder erklommen werden musste. Die neue Ortsdurchfahrt durch Arnsberg ist gut gelungen und auch sehr gut zu fahren. Wir verzichteten allerdings auf die Besichtigung der Innenstadt, weil dazu wieder Höhenmeter erforderlich geworden wären und somit auch auf den Besuch der Fahrrad-Ausstellung. Hinter Arnsberg begegnete uns ein Ruhrtal-Ranger, der mit einer Fahrradgruppe unterwegs war. Eine sinnvolle und erfreuliche Entwicklung.

Landschaftlich reizvoll ist der Weg von



Die Ruhrmündung in Duisburg

Arnsberg nach Mülheim; allerdings ist hier ein äußerst schwierig zu befahrener Abschnitt zwischen Westhofen und dem Hengsteysee, der bei Gegenverkehr sehr gefährlich ist. Ein sehr schmaler Weg, viele Wurzeln und kurze, starke Steigungen sind – gerade bei Gegenverkehr – sehr gefährlich. Hoffentlich wird hier bald Abhilfe geschaffen. Schwierig war auch die Situation vor Hattingen: eine Radbrücke über die Ruhr war gesperrt und es war keine Umleitung ausgeschildert. Dies zwang uns zu Umwegen, da die Beschilderung Richtung Hattingen nicht mehr passte. Gut dass wir die Karte dabei hatten. So fanden wir nach kurzer Irrfahrt auf den rechten Weg zurück. Noch dazu wurden wir von einer gebrochenen Sattelstütze an unserer Weiterfahrt gehindert; die Stimmung im Team erreichte Gefrierpunktnähe. Nach erfolgreicher Reparatur im Fachgeschäft genossen wir die wunderschöne Altstadt von Hattingen und übernachteten in einem historischen Gasthof aus dem 17. Jahrhundert.

Zu diesem Abschnitt ist zu bemerken, dass streckenweise wenig Gastronomie unmittelbar an der Route zur Pause einlädt. Uns bekannte Biergärten waren leider ge-

schlossen. Um Getränkenachschub oder Verpflegung zu kaufen, mussten wir in die Ortschaften hineinfahren. Ebenfalls haben wir Hinweise auf Übernachtungsbetriebe vermisst. Da wir die Zimmer nicht im Vorfeld gebucht hatten, wären wir für Hinweise an der Strecke dankbar gewesen.

Die Fahrt klang aus im landschaftlich schönen Gebiet zwischen Mülheim und Duisburg. Wir erreichten die eindrucksvolle Mündung der Ruhr in den Rhein und ließen die Tour im Duisburger Innenhafen bei Kaffee und Kuchen gemütlich ausklingen. Die Rückfahrt erfolgte wieder mit der Bahn; diesmal war das Fahrgastaufkommen erheblich höher und die Fahrt nicht ganz so bequem wie die Hinfahrt. Aber schnell und planmäßig.

Wir ziehen dieses Fazit: Der RuhrtalRadweg ist eine landschaftlich schöne und abwechslungsreiche Route. Die 4 Sterne sind zu Recht vergeben, aber es gibt immer noch etwas zu verbessern. Für den Touristiker sollten für die Besichtigungen an der Route 1-2 Tage zusätzlich eingeplant werden. Ideal für Radler aus dem Ruhrgebiet ist die An- und Rückreise mit der Bahn.

*Friedhelm Bettermann, Christian Jänsch und  
Thomas Kampmann*



**! Wir haben etwas gegen die steigenden Spritpreise!**

Optional gegen Aufpreis bei unseren Angeboten wählbar:  
 Als Corsa 1.3 CDTI mit Start/Stop System, Dieselpartikelfilter,  
 Kfz-Steuersatz nur **123,50 €** jährlich und Verbrauch von nur **3,5 ltr.**  
 im Durchschnitt. Bei nur **66,- € Kraftstoffkosten\*\*\*** für **1.285 km.**



Abbildung enthält Sonderausstattung.

**Der neue Corsa jetzt ohne Anzahlung,  
 0% Zinsen und Riesen-Preisvorteil!**



Wir leben Autos.

**Corsa Satellite** 1.2 ecoFLEX 51 kW (70 PS) **INKLUSIVE:** Klima, Leichtmetallfelgen, Radio CD MP3, ZV mit Funk, E-Paket, Nebelscheinw., el. FH, Lederlenkrad, u.v.m.

Ihr Preisvorteil**	<b>4.305,- €</b>	<b>0,- €</b>	<b>0%</b>	Monatl. Rate
Aktionspreis zzgl. 600€ Fracht	<b>10.990,- €</b>	Anzahlung	Zinsen <sup>1</sup>	<b>125,- €</b>

10.990,- € Gesamtbetrag der Finanzierung, 37 Monate Laufzeit, 6.490,03 € Schlussrate, 10.990,- € Netto Darlehensbetrag, 0,0 % effektiver Jahreszins, 0,0 % Sollzinssatz gebunden, 0,- € Bearbeitungsgebühr, 10.990,- € Kaufpreis bei Finanzierung. Ein Angebot der GMAC Bank, für die wir als ungebundener Vertreter tätig sind.

**Corsa Color Edition** 1.4 ecoFLEX 64 kW (87 PS) **INKLUSIVE:** Klima, Radio CD MP3, ZV/Funk, E-Paket, NSW, el. FH, Lederlenkr., Sportfahrwerk & -sitze, 17" LMF, u.v.m.

Ihr Preisvorteil**	<b>4.025,- €</b>	<b>0,- €</b>	<b>0%</b>	Monatl. Rate
Aktionspreis zzgl. 600€ Fracht	<b>12.790,- €</b>	Anzahlung	Zinsen <sup>1</sup>	<b>159,- €</b>

12.790,- € Gesamtbetrag der Finanzierung, 37 Monate Laufzeit, 7.066,03 € Schlussrate, 12.790,- € Netto Darlehensbetrag, 0,0 % effektiver Jahreszins, 0,0 % Sollzinssatz gebunden, 0,- € Bearbeitungsgebühr, 12.790,- € Kaufpreis bei Finanzierung. Ein Angebot der GMAC Bank, für die wir als ungebundener Vertreter tätig sind.



\*Die PKW Anschlussgarantie für Ersthalter nach den Bedingungen der CG Car-Garantie Versicherungs-AG bis max. 160.000 km. Der Garantiespruch ist auf den Zeitwert des Fahrzeuges zum Eintritt des Garantiefalles begrenzt.  
 Mehr Informationen auf [www.opel-garantie.de](http://www.opel-garantie.de)

Kraftstoffverbrauch Corsa (nach 1999/94/EG) in l/100 km innerorts/außerorts/komb./CO<sub>2</sub>-Emission in g/km komb.: 1.2: 6,9/4,4/5,3/124; 1.4: 7,3/4,8/5,7/134; 1.3: 4,2/3,1/3,5/94.

Alle Angebote als Kurzzeitzulassung.  
 \*\* gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers für ein entsprechend ausgestattetes Basismodell. \*\*\* Gerechnet mit einem Dieselpreis von 1,459 Euro je Liter. Irrtum / Zwischenverkauf vorbehalten.  
 Abbildungen zeigen Sonderausstattung.

**Rüschkamp**  
 Franz Rüschkamp GmbH & Co. KG  
[www.autohaus-rueschkamp.de](http://www.autohaus-rueschkamp.de)

Lünen · Viktoriastraße 73 · Tel. 0 23 06/20 20 3-0  
 Selm · Kreisstraße 92 · Tel. 0 25 92/9 34-0  
 Werne · Lünener Straße 41 · Tel. 0 23 89/98 40-0  
 Lüdinghausen · Seppenrader Str. 17 · Tel. 0 25 91/79 79-0



## ***Es geht auch anders...***

Im Schatten von St. Katharina leichtes Bauchgrummeln vor der ersten Tour

als Leiter, gespannt, wie viele Radler und Radlerinnen die erste Andere Tour annehmen würden. Doch es wurde eine schöne Überraschung für Dr. Michael Richter und mich. Bis 10 Uhr trafen am vereinbarten Ort vor dem UBZ 20 Personen ein, diese waren, und das wunderte uns überhaupt nicht, vorwiegend Radfahrerinnen. Ein Großteil davon berichtete uns nämlich, auf ein solches Angebot des ADFC gewartet zu haben, die anderen angebotenen Touren seien überwiegend zu mühsam für sie.

Vom Glücksgefühl ob der Resonanz und vom herrlichen Morgen begleitet, begann dann eine nicht mal langsame Fahrt über den Rathausplatz, durch den Kurpark an der Bahn entlang Richtung Methler, Kamen und Bergkamen. Hier angekommen, führte uns der Kuhbach zum ersten Ziel, den Alten Römern in Oberaden. Während dieser ersten Pause überraschte uns Dr. Michael Richter mit einem Ausflug in die römische Geschichte dieses Ortes. Nach der geistigen Nahrung packten wir auch unsere leiblichen Stärkungen aus den Satteltaschen, um danach mit frischer Kraft den nächsten Abschnitt der Tour in Angriff nehmen zu können. Das Ziel dieses Abschnittes war allerdings ganz anderer Natur. Im wahrsten Sinne des Wortes ging es jetzt um einen natürlichen Leckerbissen, die Ökostation mit ihrem Aussichtsturm in Heil. Nach Be-

steigen dieses Turmes konnte man in vollen Zügen die Natur der Lippeauen mit ihrer Flora und Fauna einatmen. Nur eine Schildkröte, die wir im Wasser ausmachten, gehörte offensichtlich nicht in diese Komposition, aber auch in anderen Gruppierungen soll es Fremdlinge geben. Nach diesem Genuss ging es dann aber flott zur Mittagspause am Forellenteich Rünthe. Obwohl es sehr voll war, es war nämlich Muttertag, gab es auch noch Plätze für uns. Weil nun mal Muttertag war, hatten doch einige auch privaten Verpflichtungen und verabschiedeten sich. Mit dem Rest der Gruppe ging es dann am Kanal entlang nach Sandbochum, über Lerche und Rottum nach Unna zurück. Als die einen wohlgeleitet von Dr. Michael Richter nach Hause strebten, zog es die anderen zum Abschluss noch in einen Biergarten.

In einen solchen hatte sich der Tourenleiter bereits in Lerche verabschiedet, um eine wohltemperierte Apfelschorle zu schlürfen. Die liebe Sonne trieb es an diesem wunderbaren Tag doch zu arg.

Fazit: Die Andere Tour wurde sehr gut angenommen. Es fuhren wieder Radfahrerinnen mit, denen die anderen angebotenen Touren zu mühsam sind. Ein weiterer wichtiger Grund war sicherlich das gute Wetter. Die nächste Andere Tour führt am 28.08.2011 mit dem FahrradBus ins Münsterland.

*Hans Gerd Schulte*

## ADFC Unna

### Karl Minarz

Tel.: 02303 16981

### Radlerstammtisch

Jeden Dienstag im Monat  
19 Uhr, Katharinenhof Unna

### AG Radpolitik

Jeden zweiten Dienstag im Monat  
18 Uhr, Katharinenhof Unna

## Regelmäßige Touren

### Fahrt ins Blaue

Jeden ersten Sonntag im Monat fahren wir die Fahrt ins Blaue. Über das Ziel der Radtour wird am Start nach Teilnehmern und Hauptwindrichtung entschieden.

Länge ca. 20 - 40 km.

Leitung: Klaus Peters, Tel.: 02303/22598  
10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Thementouren

Jeden dritten Sonntag im Monat fahren wir eine Thementour. Die Thementouren sind unter Termine genauer beschrieben.

10:30 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Mittwochstouren

gibt es jeden ersten Mittwoch im Monat von April bis Oktober

Informationen zur jeweiligen Tour erhalten Sie bei Wilfried Prenger, Tel.: 02303/12516.

Länge: 40 - 60 km

Abfahrt: 9 Uhr, Umweltberatungszentr. Unna

### Gute-Laune-Tour zum Feierabend

bieten wir jeden Donnerstag von April bis Oktober Genussradeln am frühen Abend.

18 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna  
Länge: 20 - 30 km, ca. 2 Stunden

## Termine

### Radberatung

Jeden Dienstag von 17 - 18:30 Uhr im Umweltberatungszentrum Unna

## August

Sonntag, 14.08., 10 - 15 Uhr, Rathauspl. Unna

### 6. Unnaer Fahrradfest

Nähere Informationen zum Radfahren und der gesamten Veranstaltung gibt es rechtzeitig in der Lokalpresse und auf der ADFC-Homepage <www.adfc-unna.de>.

Sonntag, 21.08., 10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Zum Hindu-Tempel und Brauhaus Wilshaus in Hamm

Länge: ca. 80 km mittelschwere Tour

Leitung: Margret Otto, Udo Hagemann

Montag, 22.08 bis 25.08 2011

### Zum Velorama in Nijmegen

Information und Anmeldung:

Werner Wülfing, Tel. 02303-12981

Sonntag, 28.08., 10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Die Andere Tour – Per FahrradBus zum Radfahren im Münsterland

Länge: ca. 50 km

Leitung: Hans-Gerd Schulte,

Dr. Michael Richter

## September

Zweitagestour: Samstag, 03.09. bis 04.09.2011

### Traditionelle Ferienabschluss tour des ADFC Unna

### Spätsommer im Münsterland-Holland-Flamingopark

Länge: ca. 160 km, mittelschwere Tour

Information und Anmeldung: Margret Otto, Tel. 02303-69912

Sonntag, 11.09.2011

### Sternfahrt des ADFC Kreisverbandes nach Werne

Abfahrt mit kurzfristiger Vereinbarung

Sonntag, 18.09., 9 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Auf den Spuren der Ruhrgebietskultur - die Erzbahntrasse

Länge: ca. 40 km

Es entstehen Kosten für Fahrten im ÖPNV

Leitung: Dr. Michael Richter, Uwe Schmidt

Anmeldung erforderlich: Dr. Michael Richter, Tel. 02303-81931

## Oktober

Samstag, 01.10., 10 – 15 Uhr,  
Peter-Weiss-Gesamtschule Unna

### Radtechnikkurs

Ersatzteile sind mitzubringen!  
Anmeldung über die VHS  
(ab August möglich)

Samstag, 08.10. bis 09.10.2011

### Wochenendtour zur Mosel mit Maare-Mosel-Radweg

Länge: ca. 120 km

Information und Anmeldung:  
Wilfried Prenger, Tel. 02303-12516

Sonntag, 16.10., 10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Durch die Soester Börde nach Dinker mit Besuch einer Ausstellung alter landwirtschaftlicher Maschinen

Länge: ca. 75 km

Leitung: Wilfried Prenger, Jürgen Tietz

## November

Sonntag, 20.11., 10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Zum Kriminalmuseum Dortmund

Länge: ca. 40 km leichte Tour

Leitung: Dieter Flormann, Wilfried Prenger

Samstag, 26.11., 12 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Tradition: Der Fliericher Weihnachtsmarkt

Länge: ca. 30 km

Leitung: Regina Richter-Heinemann

## Dezember

Sonntag, 18.12., 10 Uhr, Umweltberatungszentrum Unna

### Noch eine Tradition: Besuch eines Weihnachtsmarktes in Unnas Umgebung

Länge: ca. 40 km

Leitung: Gaby Jöhnek, Werner Wülfing

## ADFC Schwerte

### Monika Rosenthal

02304 21241

ADFC Treffen jeden ersten Dientag ab  
18 Uhr in der Rohrmeisterei, Ruhrstraße 20

## ADFC Lünen

### Hans-Jürgen Heidenreich

Tel.: 02306/963103

### Radlertreff

Jeden 2. Dienstag im Monat 19.00 Uhr  
Treffpunkt in den AWO - Räumen  
„Zur gemütlichen Schranke“ im rechten Teil  
des Hbf. Lünen

## Termine

### August

Sonntag, 21.08.2011

### Tour zum Schloss Westerwinkel ca. 65 km

10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Tourenleitung Heinz Bittner

Sonntag, 28.08.2011

### Tour nach Davensberg, ca. 70 km

10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Tourenleitung Peter Hau

### September

Sonntag, 04.09.2011

### Überraschungstour ca. 60 km

10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Tourenleitung Theo Freiholt

Sonntag, 11.09.2011

### Sternfahrt der ADFC-OG des Kreises Unna nach Werne

Zeit zum gemeinsamen Plaudern und Essen

10.00-16.00 Uhr

Treffpunkt 10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Dienstag, 20.09.2011

### Fierabendtour

17.00-20.00 Uhr, Willy-Brandt-Platz

Sonntag, 25.09.2011

### Tour nach Lüdinghausen ca. 70 km

10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Tourenleitung Lothar Grahn

### Oktober

Sonntag, 09.10.2011

### An die Werse ca. 80 km

10.00 Uhr Willy-Brandt-Platz

Tourenleitung Peter Hau

## ADFC Werne

**Dr. Peter Böhm**

Tel.: 02389/5355 40

### Radlerstammtisch

Jeden ersten Montag im Monat  
20:00 Uhr bei Fränzer am Markt

## Regelmäßige Touren

### Feierabendtouren am Mittwoch

18:00 Uhr ab Marktplatz  
Bei Interesse werden eine kürzere  
(ca. 20 km) und eine längere Tour  
(ca. 30 km) gefahren.

## Termine

### Juli

Samstag / Sonntag, 30. / 31.07.,  
**Zweitagestour nach Münster**  
Leitung: Klaus Krietemeyer  
Anmeldung bis 30.04.

### August

Donnerstag 04.08.

**Kinderferienprogramm**, gestaltet von  
ADFC Werne und Perthes Werk  
Näheres nach kurzfristiger Verabredung  
Samstag, 20.08 bis Sonntag, 28. 08.,

### Mehrtagestour nach Alstätte

Abfahrt nach gesonderter Verabredung  
Anmeldung bis 28.02.  
Leitung: Josef Klenner

### September

Sonntag 11.09.

### Sternfahrt des ADFC Kreisverbands nach Werne

Sonntag 18.09., 10:00 Uhr, ab Stadthaus  
**„Ins schöne Münsterland“**  
Leitung: Fritz Budde und Josef Klenner

Mittwoch, 28.09., 17:00 Uhr, ab Stadthaus  
**Letzte Feierabendtour**

### Oktober

Sonntag 02.10., 10:00 Uhr, ab Stadthaus  
**Fahrt zu Oma Kepmann / Frömern**  
Leitung: Hans Kock und Karl-Peter Kauth

Mittwoch, 12.10., 19:00 Uhr  
**Erster Klönabend im Herbst**

Sonntag, 16.10., 11:00 Uhr, ab Stadthaus  
**Erste Sonntagskurztour;**  
weiter alle 14 Tage bis 4.12.

### Dezember

07.12., Ort und Zeit noch offen  
**Jahresausklang**

Restaurant  
Wienbrede



## Ein Radler für den Radler!

Gönnen Sie sich bei uns eine Pause:



### Restaurant Wienbrede

Stockumer Str. 23

59368 Werne

Telefon: (02389) 3303

E-Mail: [info@wienbrede.de](mailto:info@wienbrede.de)

Internet: [www.wienbrede.de](http://www.wienbrede.de)

#### Öffnungszeiten:

Mo. und Mi. - Sa.  
17.00 - 23.00 Uhr

#### Dienstag Ruhetag

Sa. 11.30 - 14.00 Uhr  
17.00 - 23.00 Uhr







Massener Hellweg 23  
59427 Unna

Tel.: 02303/51948  
info@megabike-unna.de

# MEGABIKE

**Ihr Fahrradspezialist  
in Unna-Massen**

**Gute Beratung  
Gute Preise  
Guter Service**



[www.megabike.de](http://www.megabike.de)



Montag - Freitag  
9.30 - 13.00 Uhr

Montag - Freitag  
15.00 - 18.30 Uhr

Samstag  
9.30 - 13.00 Uhr



 **BIKE  
& CO**

*Auch online bei uns einkaufen - rund um die Uhr:*

**[www.radkamen.de](http://www.radkamen.de)**

# E-Bike Kompetenz

## *E-Bike Kompetenzzentrum*

- **Qualifizierte Beratung von extra geschulten Mitarbeitern und Service durch unser kompetentes Werkstattteam**
- **Riesen Auswahl: über 100 Pedelects mitnahmefertig**
- **Probefahrt bei Ihnen zuhause? Kein Problem.**
- **Wir liefern im Umkreis von 25 km kostenlos**

**FALTER**

**FLYER**  
Innovation in Mobility

**Diamant**

**GIANT**

**RALEIGH**

*außerdem*

*Alltagstaugliche Räder,  
auch ohne Federung*

*Kinder und Jugendräder*

*Die schnellste und  
gründlichste Werkstatt*

*Inzahlungnahme*

*Gebrauchträder*

*Finanzierungsangebote*

**Rad  
Tat**

Herbert-Wehner-Straße 3 · Kamen · Fon: (02307) 1 29 32  
info@radkamen.de · www.radkamen.de  
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9.30 - 18.30 Uhr · Sa 9.30 - 16.00 Uhr

*Guter Rat und gute Räder!*

## ADFC Kamen, Bergkamen, Bönen

**Sprecher: Gustav Tacke**

Tel. 02307 277543

Mittwochs, s. folgende Termine

**Radlerstammtisch** bei Kümpers,  
Bier- und Weinstuben, Bahnhofstr. 1

### Regelmäßige Touren

**Feierabendtour am Mittwoch**

Am Mi, 31.08. und 28.09.11 um 15 Uhr  
ab Rathausplatz in Kamen  
Rückkehr zeitgerecht zum Radlerstammtisch

**Tagestour am Sonntag**

Ebenfalls treffen wir uns in der fahrradfreundlichen Jahreszeit jeden 1. Sonntag im Monat zu einer Tagestour. Die Fahrstrecke der geführten Tour beträgt ca. 25 bis 40 km.  
10:00 Uhr, Rathausplatz in Kamen

### Termine

**August**

Mittwoch, den 10. 08.2011, 18:00 Uhr

**Radlerstammtisch** bei Kümpers,  
Wein- und Bierstuben, Bahnhofstr. 1

Freitag-Montag, 19.-22.08.2011

**Mehrtagestour ins Rheinland**

mit 3 Übernachtungen  
Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: Heinrich Kissing, Gustav Tacke  
02307 277543

Mittwoch, den 31.08.2011, 15:00 Uhr

**Mittwochstour, Richtung Lünen am Kanal lang**

Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: Gustav Tacke

**September**

Sonntag, den 04.09.2011, 10:00 Uhr

**Sonntagstour, zum Phönix See nach Dortmund**

Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: Uli Lenz

Mittwoch, den 07.09.2011, 18:00 Uhr

**Radlerstammtisch** bei Kümpers,  
Wein- und Bierstuben, Bahnhofstr. 1

Freitag-Sonntag, 16.-18.09.2011

**Mehrtagestour nach Bad Bentheim und Umgebung**

mit 2 Übernachtungen  
Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: G. Hohmann,  
U. Schoppohl 0174 9053292

Mittwoch, den 28.09.2011, 15:00 Uhr

**Mittwochstour, Fahrt ins Blaue**

Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: Ulrich Lenz

**Oktober**

Mittwoch, den 05.10.2011, 18:00 Uhr

**Radlerstammtisch**

Kümpers, Wein- und Bierstuben, Bahnhofstr. 1

Sonntag, den 16.10.2011, 10:00 Uhr

**Sonntagstour, die 3-Schlösser-Tour mit Wolfgang**

Vorplatz Stadthalle Kamen  
Leitung: Wolfgang Schlösser

**November**

Mittwoch, den 09.11.2011, 18:00 Uhr

**Technikabend und Reisevortrag**

Fahrradhaus Wilmes, Bergkamen

**Dezember**

Mittwoch, den 07. 12.2011, 18:00 Uhr

**Radlerstammtisch**

Kümpers, Wein- und Bierstuben, Bahnhofstr. 1

## ADFC Fröndenberg-Menden

**Reimund Knoblauch**

Sprecher Fröndenberg, Tel.: 02373-70174

**Franz-Josef Knur**

Sprecher Menden, Tel.: 02373-3347

Jeden dritten Montag eines Monats

**Radlerstammtisch**

Restaurant Ruhrbrücke, Ruhrstraße 20,  
Fröndenberg, 19:00 Uhr

Jeden ersten Montag im Monat

**Montagstreff** um 19:00 Uhr

AWO-Radstation im Bahnhof Fröndenberg

Start für alle Fahrten: AWO-Radstation im  
alten Bahnhof Fröndenberg

## Regelmäßige Touren

### Mittwochstouren

Die Mittwochstouren fahren wir erstmalig am  
10.03.2010, 18:00 Uhr - ca. 20:00 Uhr

## Termine

### August

So, 14.08.2011, 10:00 Uhr

#### **Fahrt ins Blaue**

NN

So, 28.08.2011, 09:00 Uhr

#### **Zeche Ewald – Umspannwerk – Henrichenburg**

70 – 90 km

Mechthild Axmann/Bernhard Christ

### September

So, 11.09.2011, 08:00 Uhr

#### **ADFC – Sternfahrt nach Werne**

65 km

NN

So, 18.09.2011, 10:00 Uhr

#### **Phoenixsee**

70 km

Mechthild Axmann

### Oktober

Sa, 01. – Mo, 03.10.2011

#### **Werse – Radweg**

120 km

Brigitte Oehlenberg/Rüdiger Vollmer

So, 16.10.2011, 08:00 Uhr

#### **Soest – Möhnesee**

105 km

Brigitte Moeschke/Ulla Stachowiak

So, 30.10.2011, 10:00

#### **Auf Spuren des Jugendstil in Hagen**

80 km

Reimund Knoblauch

### November

Sa, 26.11.2011, 14:00 Uhr

#### **Weihnachtsmarkt Flierich**

50 km

NN



### 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](http://www.hotel-haus-ruhrbruecke.de)

[info@hotel-haus-ruhrbruecke.de](mailto:info@hotel-haus-ruhrbruecke.de)

Essen vom heißen Stein  
Gesellschaftsräume  
gemütliche Hotelzimmer  
großer Biergarten  
Partyservice

Sonntagmittag

### Buffet "Omas Küche lebt"

Erwachsene 12,40 €

Donnerstagabend

### Schnitzelbuffet und mehr

Erwachsene 11,90 €

Neu - jeden Freitag ab 18.00 Uhr

### Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinsteak

100 g Putensteak

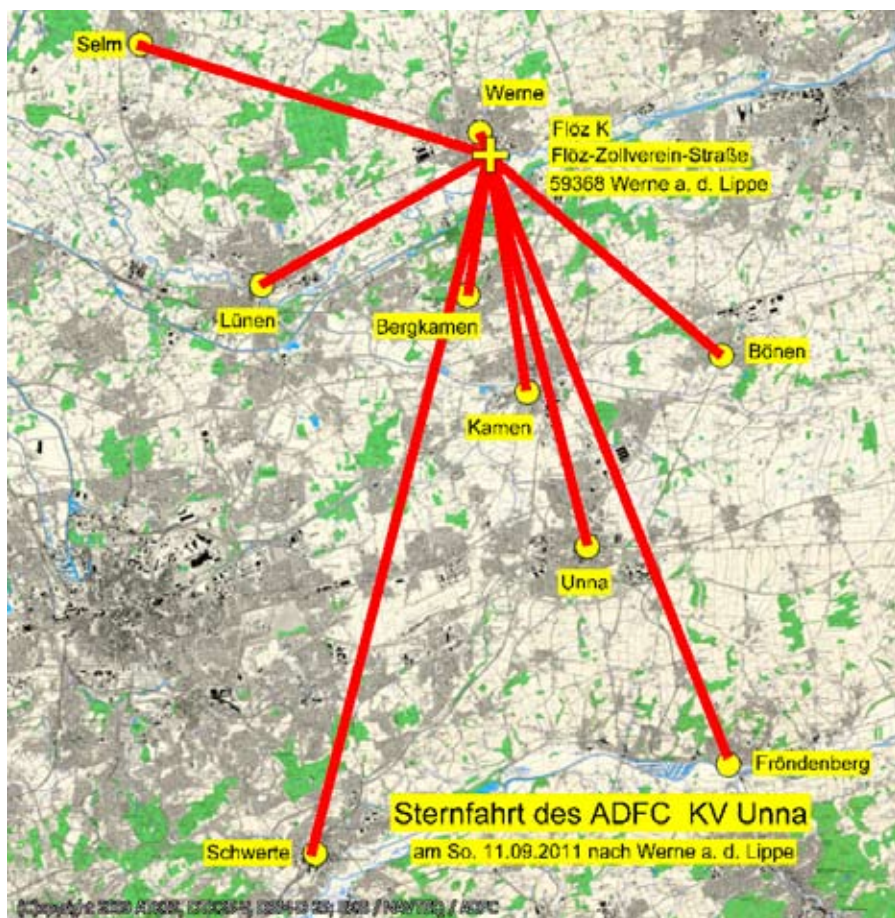
vom heißen Stein

15,60 € pro Person

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

# Sternfahrt nach Werne...

...zu dem vor zwei Jahren aufgegangenen Stern am kulturellen Himmel von Werne: flözK!



Dieser Kleinkunst- und Kulturverein Werne ist beheimatet auf dem Gelände der ehemaligen Werner Zeche. Flöz im eigentlichen Sinne ist eine wertvolle Gesteinsschicht, aus der Kohle zutage gefördert wird. flözK ist ein kreativer Ausdruck für eine Kulturschicht eines unbändigen kreativen Willens und der Einsicht in die Notwendigkeit, wertvolle, manchmal verschüttet liegenden kulturelle Kleinode zutage zu fördern. Zu sehen sind

sie auf der flözK-Bühne in Form von musikalischen Darbietungen, Lesungen, Theater und Kleinkunst jeglicher Art.

Neugierig? Lassen wir uns überraschen, was am Tag der Sternfahrt des ADFC Kreisverbands uns als Gäste beim Radlerfrühstück zu moderaten Preisen in der Zeche Werne zum Schlemmen und von den Initiatoren des flözK an Unterhaltung geboten wird. Ihr habt selbst Talente? Hier könnt Ihr

sie zutage fördern. In lockerer Atmosphäre kann jede Art von selbst gemachter Kultur vorgetragen werden. Ziel dieses Frühstücks ist, zusammensitzen und Spaß zu haben.

Vielleicht reicht die Zeit auch noch um Euch Schönes und Beschauliches bei einem Gang durch Werne zu zeigen. Werne eine schöne und sehenswerte Stadt an der Lippe.

Die Zeit bis zu diesem Ereignis ist zu planen. Die Tour ist vorzubereiten. Keine Strecke ist zu lang oder zu beschwerlich. Plant den FahrradBus mit ein.

Ich habe für die Fröndenberger bereits nachgesehen. Fröndenberger sind bekanntermaßen Frühaufsteher, sie touren die Hin- und Rückfahrt mit dem Fahrrad oder nutzen den

FahrradBus um 9:00Uhr ab ihrem Bahnhof. Eine Rückfahrt um 16:37 Uhr ist möglich.

Aus allen nutzbaren Fahrzeiten des FahrradBusses für Anzureisende oder Rückfahrende hat sich eine Verfügungszeit von 12:00 - 16:00 Uhr für dieses Treffen in Werne herausgeschält.

Wir sind gerne Eure Gastgeber und freuen uns auf Euer Kommen.

Es ist keine Bedingung, aber es hilft uns in der Planung, wenn Ihr uns zwei Wochen vorher annähernd die Anzahl der Teilnehmer mitteilen könnt.

Mail: [kpkauth@t-online.de](mailto:kpkauth@t-online.de)

[www.floz-k.de/Willkommen.html](http://www.floz-k.de/Willkommen.html)

**Nicht vergessen!**  
**Sternfahrt des ADFC KV Unna**  
**am Sonntag, 11.09.2011 nach Werne a. d. Lippe**



Stadtführungen durch die historische Innenstadt | Wochenmarkt  
LateNight-Shopping | Erlebnistouren | Frühjahrs- und Herbstmärkte | Stadtfest | Kleinkunstmarkt  
Wohnmobilstellplatz | Sim-Jü | Verkaufsoffene Sonntage | Weihnachtsmarkt  
und vieles mehr ...

Stadtmarketing Werne GmbH

Markt 19 | 59368 Werne

Telefon: 02389 / 534080

Mail: [info@stadtmarketing-werne.de](mailto:info@stadtmarketing-werne.de)

Internet: [www.stadtmarketing-werne.de](http://www.stadtmarketing-werne.de)

WERNE AN DER LIPPE



# Radwegekirchen

Autobahnkirchen kennen wir, aber was sind Radwegekirchen? Das sind evangelische Kirchen, die ein Signet mit einem schwarzen Radfahrer und einer weißen Kirche auf grünem Grund tragen. Die nächste ist die romanische Kirche in Opherdicke. Die Radwegekirchen sind tagsüber von Ostern bis zum Reformationstag geöffnet. Im Außengelände gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck. Es gibt Zugang zu Trinkwasser und zu Toiletten und Informationen über die nächste Fahrradwerkstatt und zu Übernachtungsmöglichkeiten.

Das Konzept der Radwegekirchen entstand in den östlichen Bundesländern. So erhebt die Dorfkirche in Weßnig bei Torgau den Anspruch, die erste Radwegekirche Deutschlands zu sein. Entlang des Elberadweges gibt es mittlerweile zwei Dutzend.

Auch am Ruhrtalradweg finden sich welche, so in Wengern oder Bochum-Stiepel. Oder die Schifferkirche am Dortmund Ems-Kanal Radweg in Datteln.

Für den Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) sind diese Kirchen eine positive Begleiterscheinung des erstarkenden Radtourismus. „Wir finden die Idee super“, sagt die Pressesprecherin Bettina Cybulski, „sportliche, kulturelle und gastronomische Angebote für Radfahrer gibt es schon, jetzt wird auch zunehmend die spirituelle Lücke geschlossen.“

Dass Radfahrer unterwegs eher zu Andacht und Besinnung geneigt sind, wurde bei unserer letzten Tour deutlich. Einer der Mitfahrer, der zu Hause nur einmal im Jahr und zwar zu Weihnachten in die Kirche geht, besuchte an drei Tagen vier Kirchen.

*Dr. Michael Richter*

**Vertrauen, Sicherheit und Stabilität bietet die Stadtparkasse Werne den Menschen seit mehr als 150 Jahren.**

**Auch deshalb sind wir für die Bürger in Werne der Finanzpartner Nummer 1.**

**Die Kunden der Stadtparkasse Werne können auch in Zukunft auf die Sicherheit ihres Geldes und unser vielfältiges Engagement im Geschäftsgebiet bauen.**

**Stadtparkasse Werne. Gut für Werne.**





# Leezentag 2011 und Spendenradeln in Werne

## 303 Teilnehmer radeln 11.810 Kilometer Kinderhospiz

Der 2. Werner Leezentag wurde neben den aus dem letzten Jahr bekannten Attraktionen (Fund-Fahrradversteigerung der Stadt Werne, Ausstellungen von Zweirad Möllmann und dem Perthes-Werk, Kinderbelustigung und Kaffee- und Kuchenbuffet) vom Spendenradeln geprägt.

In einer (der ersten) gemeinsamen Aktion hatten der Radsportclub 79 Werne und der ADFC Werne 4 Routen von 1,4 bis 42 km aus-

geschildert und von rund 30 Firmen und Privatpersonen Spendenzusagen gesammelt. Mit diesen Zusagen wurde in der Presse und über Plakat- und Handzettelaktionen um intensive Beteiligung der Bevölkerung geworben, denn jeder im Rahmen des Spendenradelns gefahrene Kilometer brachte 30 Cent in die Spendenkasse. Der Gesamterlös war für den Kauf eines Rollstuhls für Familien mit unheilbar kranken Kindern bestimmt.

In den Tagen vor der Veranstaltung betrachteten die Organisatoren mit zunehmender Nervosität die Wetterkarte – letztlich hatten wir ideales Radelwetter: Trocken, sonnig und mittags nicht zu heiße 20 Grad.

Die Summe von Werbung, guten Wetter und dem unstreitig guten Zweck lockten dann 303 Teilnehmer an den Start – und



das trotz Ferienbeginns und parallel stattfindendem Reitturnier in Werne-Lenklar. Stolze 11.810 Kilometer wurden geradelt und brachten die ersten 3543 Euro in die Spendenkasse. Viele begeisterte Besucher spendeten in ein Spendenhäuschen des Kinderhospizvereins bei der Anmeldung im Lauf des Tages 583 Euro. Durch weitere Pauschalpenden sind insgesamt 6.200 Euro zusammengekommen, damit wurden die Erwartungen der Organisatoren aber auch der Verantwortlichen des Ambulanten Kinderhospizdienstes im Kreis Unna weit übertroffen!

**Wer eine ähnliche Veranstaltung plant kann sich gern mit mir in Verbindung setzen.**

*Peter Böhm*

# Treten Sie an und entfalten Sie sich...

## Gangschaltungen im Vergleich

### Welche Schaltung ist für mich die Richtige?

Diese Frage stellt sich häufig der Radler beim Fahrradkauf. Vielleicht fällt die Entscheidung nach dem Lesen dieses Artikels leichter.



Marktbeherrschend sind zwei technische Lösungen: Nabenschaltung und Kettenschaltung. Kommen wir zu den grundsätzlichen Unterschieden.

Die **Nabenschaltung** (seit 1902) im Hinterrad ist vollständig gekapselt und wird über einen Seilzug mit einem Schalt-/Dreigriff vom Lenker aus bedient. Die Kette bleibt immer auf einer Kettenblatt-/Ritzelkombination. Die Gänge werden nur im



Getriebe des Hinterrades geschaltet. Jeder Schaltvorgang erfordert ein kurzes Innehalten des Tretens, dann wechseln in den Planetengetrieben die Gänge. Beim Ampelstopp kann der Gang durchaus vorgewählt werden. Gegenüber der Kettenschaltung

ist der Antritt deutlich weicher und indirekter. Im Alltag kein Problem – für Rennfahrer nervig. Dafür ist sie sehr wartungsarm und pflegeleicht. Ein kompletter Kettenschutz unterstützt dies noch. Die Schaltungen gibt es von 2 bis zu 11 Gängen.

Alle vorgenannten Eigenschaften prädestinieren diesen Schaltungstyp für das Alltagsrad mit dem Anforderungsprofil: leichte Bedienbarkeit, geringer Pflege- und Wartungsaufwand, geringe Schadensanfälligkeit.

Eine Ausnahme sollte besonders erwähnt werden: die **Rohloff-Nabe**. Eine Nabenschaltung mit 14 Gängen, auch für den sportiven Einsatz bestens geeignet, allerdings zum Preis von ca. 900 EUR. Für viele eine zu hohe Investition. Das Getriebe läuft in einem kompletten Ölbad, was einen Ölwechsel in allerdings sehr großen Zeitabständen notwendig macht. Diese Nabe hat sich mittlerweile in allen Radsegmenten, bis auf das Rennrad, bewährt, mit Laufzeiten von über 50.000 km.

Die Firma Shimano hat jüngst mit einer 11-Gang Nabe (auch im Ölbad laufend) nachgezogen. Hierzu fehlen noch Erfahrungswerte.

Die **Kettenschaltung** (seit 1940) ist komplett anders aufgebaut: Am Tretlager befinden sich i. d. Regel 2-3 Kettenblätter, an der Hinterradnabe ein Paket unterschiedlich großer Ritzel. Die Kombinationsmöglichkeit zwischen den Kettenblättern und Ritzeln bietet die Gangauswahl. Dabei wird mit zwei Lenkgriffschaltern die Kette auf das gewünschte Kettenblatt bzw. Ritzel verschoben. Heute wird das Schalten über Rastungen deutlich vereinfacht gegenüber früher, wo es Fingerspitzengefühl und Übung bedurfte, den Gang exakt zu finden.



Das Schalten geht schnell, auch unter Last, und das Pedalieren wird nicht unterbrochen. Für sportliches Fahren unabdingbar. Der Austausch von Ritzeln und Kettenblättern für jedes Anforderungsprofil ist einfach möglich. Wird eine Kettenschaltung mit 24 Gängen angegeben, so ist das unter praktischen Gesichtspunkten nicht korrekt. Maximal sind es dabei 16 Gänge. Vermeiden sollte man die Kettenblatt-/Ritzelkombinationen, bei denen die Kette stark diagonal verläuft: größtes Kettenblatt – größtes Ritzel. Der Verschleiß steigt deutlich an und der Wirkungsgrad sinkt (zu viel Reibung). Anfänger orientieren sich an den Ganganzeigen ihrer Lenkerschalter – Renn- und MTB-Fahrer haben das „im Blut“.

An Rennrädern, wo jedes Gramm zählt, ist die hochwertige Kettenschaltung die erste Wahl. Hier kann ich die Übersetzungsbereiche auf den Fahrstil hin optimieren.

Durch die großen Verstellwege kann die Schaltung plus Kette nicht so perfekt vor Verschmutzung geschützt werden. Das erhöht natürlich den Verschleiß und den Pflegeaufwand. Auch sind häufiger Justiereinstellungen nötig, und wer Schaltung und Kette nicht regelmäßig schmiert, bezahlt

dies mit höherem Energieaufwand beim Fahren.

Es gibt auch noch Kombinationen der Schaltungen. 3-Gang-Nabenschaltung plus Kettenschaltung. Hier ergeben sich hohe Gangzahlen auch bei nur einem Kettenblatt vorn. Dabei heben sich jeweilige Vorteile zum Teil auf. Zu den Exoten zähle ich noch die Tretlagerschaltung aus der Schweiz und die stufenlose Schaltung NuVinci, die über Kugeln statt Zahnrädern arbeitet. Keine Produkte des Massenmarktes.

Wichtig ist natürlich, in welchem Gelände ich unterwegs bin. fahre ich in der City, genügen schon drei Gänge. Dehne ich die Strecke aus und es wird hügelig, sind schon 7-8 Gänge ratsam. Geht es ins Gelände oder mit Gepäck steil bergauf, hilft nur noch die 1:1 Übersetzung. Die größte Entfaltung (Strecke pro Pedalumdrehung) bietet die Kettenschaltung, dicht auf gefolgt von der Rohloff-Nabe.



Natürlich entscheiden beim Kauf die persönlichen Vorlieben und unterschiedliche Fahrerprofile. Für alle Komponenten gilt: höhere Qualität macht sich durch Funktionsicherheit und Langlebigkeit bezahlt.

*Eberhard Schnabel*



## **Komfortable GPS-Navigation am Fahrrad mit dem IBEX 30**

Nach Möglichkeit bitte wenden! Diese lapidare Aufforderung aus dem Navigationsgerät konnte man bis vor kurzem nur im Auto mit mehr oder weniger verständnisvollem Lächeln und mit mehr oder minder Erfolg bei der Fahrtzielerreichung ignorieren.

Seit einiger Zeit sind nun Geräte im Handel, die beim Radfahren oder Wandern die aus dem Auto bekannte Navigation ermöglichen. Nach Eingabe der Zieladresse werden Sie sprachlich auf der ausgerechneten Route geleitet. Der Clou dabei ist, dass die Geräte auf erweiterte Kartengrundlagen – zum Teil auf die mehr als 250.000 Kilometer Radwege des ADFC Tourenportals – zurückgreifen können und dementsprechend fahrradfreundliche Strecken errechnen.

Natürlich beherrschen die Geräte die bisher für die Fahrradnavigation bekannten Funktionalitäten, im meinem Beitrag gehe ich daher in erster Linie auf die Anwendung und Auswirkung des neuen Routings bei einer Radtour ein.

Ich stelle die IBEX-Serie von Falk vor. Wer ein Autonavi besitzt, kommt mit der Bedienung über Touchscreen problemlos zurecht. Alles was zum Routing gebraucht wird – etwa Zwischenziele oder Positionsauswahl per Kartenmaterial – ist vorhanden.

Zur Errechnung der Strecke müssen Sie sich schließlich für die Fahrrad- oder Wanderoption entscheiden. Beide bieten noch Zusatzparameter. Beim Fahrrad können Sie unter „einfach“, „sportlich“ oder „kurz“ wählen. Darunter verbergen sich zusätzliche Optionen, mit denen Sie die Rechengrundlage verfeinern können – aber nicht müssen.

Das Navi ist für den Außeneinsatz konzipiert. Es ist wasserdicht, hat eine robuste

Befestigung am Fahrradlenker, ein auch bei Helligkeit gut ablesbares Display und leitet bei normalen Umweltgeräuschen sprachlich gut verständlich.

Sechs Stunden Akkulaufzeit finde ich akzeptabel, bei meiner Nutzung waren sie der Normalfall. Das Gerät hat einen wechselbaren Lithium-Ionen-Akku, der im Gerät geladen wird. Daher empfehle ich den Kauf eines Zweitakkus und eines externen Ladegerätes, um längere Tagesetappen mit Akkuwechsel bewältigen zu können. Die Zusatzkosten hierfür liegen bei etwas 30 €.

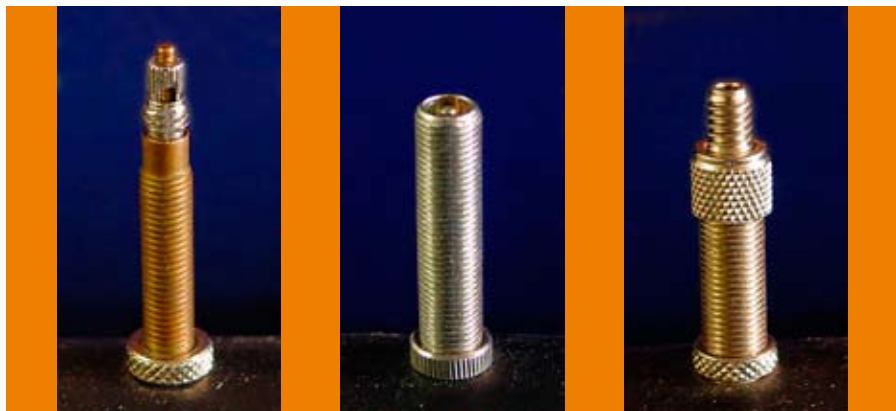
Die Navigation ist unter Berücksichtigung der gewählten Optionen prima. Sie führt über Strecken, die als fahrradfreundlich gelten. Dabei reicht die Beschaffenheit von unbefestigt bis top asphaltiert. Passt einem die Routenführung nicht und ignoriert man sie, rechnet das Gerät sehr schnell die neue Strecke aus. Wenn man sich auskennt, mag es vielleicht eine bessere als die errechnete Strecke geben. Wenn diese dann gefahren wird, passt sich das Gerät den neuen Gegebenheiten schnell an.

Mein Fazit: Die IBEX-Serie von Falk ist sehr gut für die sprachlich geführte Fahrradnavigation geeignet. Es ist einfach zu bedienen und gibt bei der Anwendung keine Rätsel auf. Nun die unvermeidlichen Wermutstropfen: Das Navi ist nur mit Kartenmaterial von Deutschland – wenn auch sehr gutem – ausgerüstet. Es gibt noch nicht viele Zusatzländerkarten, wohl auch weil die Daten zum Fahrradrouting fehlen. Dann ist da noch der Preis: 350 € mindestens kostet ein IBEX 30, was schon eine Marke ist, denn es ist nur zum Radfahren und Wandern sinnvoll einsetzbar.

Trotzdem: Ich bin begeisterter Nutzer und immer gut zu meinem Ziel geleitet worden.  
Wilfried Prenger

# Schrauber-Tipps

*Liebe Fahrrad-Redaktion,  
bei meinem neuen Fahrrad habe ich Schwierigkeiten beim Aufpumpen der Reifen.  
Es ist schon passiert, dass ich ein Teil vom Ventil abgerissen habe, sodass ich in die  
Werkstatt musste. Was mache ich falsch?*



Bei den Fahrradventilen gibt es drei unterschiedliche Bauformen. Das Französische Ventil (Sclaverand-Ventil, links) ist sehr schmal und hält einen hohen Druck von bis zu 15 Bar aus. Daher ist es auch für Rennräder mit sehr hohen Luftdrücken geeignet. Auch in Treckingrädern findet es oft Anwendung. Das Autoventil (Schrader-Ventil, mitte) wird meist im MTB-Bereich verwendet und ist für Luftdrücke bis 10 Bar geeignet. Schläuche mit dieser Ventilart kann man an Tankstellen befüllen, da es mit den PKW-Ventilen baugleich ist. Das Dunlop-Ventil (Blitz-Ventil, rechts) ist nur für Luftdrücke bis 6 Bar geeignet und findet in den meisten Fahrrädern Anwendung. Da dieses Ventil mit einer Überwurfmutter gehalten wird, kann es leicht gestohlen werden.

Achtung beim Schlauchkauf: Nicht jedes Ventil passt in jede Felge! Will man die unterschiedlichen Ventile aufpumpen, benötigt man die passende Luftpumpe. Nicht mit jeder Pumpe kann man jedes Ventil befüllen, da die Durchmesser unterschied-

lich groß sind. Ich empfehle Standpumpen mit variablen Pumpenköpfen. Diese Pumpenköpfe haben einen Hebel, der ein Dichtungsgummi auf den Durchmesser des Ventils anpasst. Standpumpen haben meistens ein Manometer. Hiermit kann man den Reifendruck kontrollieren. Wie beim Auto ermöglicht der richtige Luftdruck optimale Laufeigenschaften. Der passende Luftdruck ist auf jedem Mantel aufgedruckt.

Möchte man keine neue Pumpe kaufen, gibt es noch die Möglichkeit, Adapter zu kaufen. Diese sind auf das Ventil aufschraubbar und simulieren eine andere Ventiltart.



Haben Sie Fragen zu technischen Problemen?  
Schreiben Sie an [fahrrad@adfc-unna.de](mailto:fahrrad@adfc-unna.de).

**Schneller  
ans Ziel.**

**Wir liefern  
die Energie.**



**Stadtwerke  
Unna**

**Unsere Energie.**

**[www.sw-unna.de](http://www.sw-unna.de)**



# Seseke mit allen Sinnen

Fahrradfahren ist für mich bewegen, wahrnehmen, entschleunigen. Es gibt kaum eine andere Fortbewegungsart, die dem Bedürfnis nach einem abwechslungsreichen Erleben „draußen“, in einer dem Menschen angepassten Geschwindigkeit, mehr entgegen käme. Dabei werden alle Sinne angesprochen: Das Sehen von Landschaft, Natur, Kultur. Das buchstäblich hautnahe Spüren der Veränderung der durchfahrenen Landschaft als gefühlte Wärme, Kühle, Feuchtigkeit. Das Riechen von Wiesen, Weiden, Wäldern – und bisweilen auch Benzin- und Industrierüchen in unseren Stadtbereichen. Nicht zu vergessen das Hören etwa von Vogelstimmen oder eines plätschernden Baches. Die Geschwindigkeit des Radfahrens vermittelt viele spontane Erlebnisse und Empfindungen.

Besonders erlebnisreich für mich – nicht nur berufsbedingt – ist das Fahren an Gewässern. Hier im Kreis Unna und in der Nachbarschaft konnte man so manche Bachläufe früher mehr riechen, als es einem lieb war. Bis zum Umbau des Seseke-Systems war die „kleine Emscher“ wie manche ihrer Zuläufe durch ihre Geschichte zu einer leblosen Kloake verkommen. Im Sesekeprogramm haben wir in den vergangenen 20 Jahren mit einem Investitionspaket von rd. 500 Mio. Euro das verändert. Die Seseke und ihre Zuläufe wurden zu weitgehend naturnahen Bachläufen zurückgebaut – bei der Seseke kann man übrigens schon von einem Flüsschen sprechen. Hierbei sind auch 40 Kilometer Radwege entstanden, 10 weitere Kilometer kommen noch hinzu. Wir vom Lippeverband haben dabei immer wieder gern mit dem ADFC zusammengearbeitet!

Am besten „erfährt“ man dies bei einer Radtour entlang der Seseke und ihrer Zuläufe. Erleben Sie aktiv die Natur und die



Umbaumaßnahmen: Entdecken Sie die Sesekenaturierung, werfen Sie einen Blick auf Tiere und Pflanzen, aber auch auf die Abwasserreinigung.

Zur Natur kommt die Kultur: Unser Kulturhauptstadtprojekt „Über Wasser gehen“ zog viele Tausend Besucherinnen und Besucher an. Im Rahmen der Ausstellung können Sie Kunstwerke entlang der Kunstroute im Spiegel des Landschaftswandels sehen und so über die Kunst neue Perspektiven entdecken. Neu, spannend und experimentell war die Einbeziehung der Künstler in den Umbauprozess von Landschaft und Gewässer.

Wir freuen uns, dass sich der ADFC in und um Unna so engagiert an unseren Bemühungen beteiligt, diese Gewässer wieder zu einem attraktiven und wertvollen Lebens- und Erlebnisraum zu machen. Vielleicht treffen wir uns ja an der Seseke - ich wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt und Fahrgegnuss mit allen Sinnen!

*Dr. Jochen Stemplewski, Vorstandsvorsitzender  
Lippeverband und Emschergenossenschaft,  
Bürger des Ruhrgebiets 2011,  
Drahtesel-Unna 2011*

## Dem Beispiel Gurtpflicht folgen

„Mir ist noch nie was passiert, ich kann Rad fahren, soll ich zum Brötchen holen einen Helm aufsetzen?“

So oder ähnlich denkt mancher über die Helmpflicht für Radfahrer. So oder ähnlich lauteten auch Argumente gegen die Anschnallpflicht im Kfz, die für Vordersitze 1976 und für Rücksitze 1984 gegen erbitterten Widerstand eingeführt wurde. Inzwischen ist die Diskussion über das Für und Wider versiegt. Der Gurt gehört heute zum Autofahren wie der Blick in den Rückspiegel. Wir haben die Einschränkung persönlicher Entscheidungsfreiheit hingenommen und uns daran gewöhnt. Der eine oder andere kann schon gar nicht mehr ohne.

Sicherheitsaspekte waren für die Einführung maßgeblich, denn experimentell und statistisch war nachgewiesen, dass das Anlegen von Gurten die Verletzungshäufigkeit und –schwere bei Unfällen verringert.

Motorrad- und Kleinkrafträder müssen seit 1976/78 ebenso aus Sicherheitsgründen einen Helm tragen. Auch diese Helmvorschrift steht heutzutage außer Frage, wobei man vor allem an den bei hoher Geschwindigkeit gefährdeten, durch keine Karosserie geschützten Fahrer denkt.

Aber schon der Gesetzgeber stufte die Bedeutung der Geschwindigkeit herab, indem er die langsameren Kleinkrafträder, Höchstgeschwindigkeit ursprünglich 40 km/h, seit Einführung des EU-Führerscheins 45 km/h, in die Helmpflicht einschloss.

Der wichtigste Unterschied zwischen Kleinkrafträdern und Fahrrädern besteht in der wiederum geringeren, meist sehr unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeit der Fahrräder. Gefahrensituationen bei Geschwindigkeiten bis 25 km/h, wie unverschuldet angefahren zu werden, auf einer Eisplatte auszurutschen u.s.w., sind dagegen für beide Zweiradarten vergleichbar.

Reicht der Unterschied im oberen Ge-

schwindigkeitsbereich nun aus, um eine Helmpflicht bei Fahrrädern für unnötig zu betrachten?

Die Alltagserfahrung zeigt, dass ich nur spaziergehen muss, um über ein Hindernis zu fallen und mich zu verletzen. Durch geschicktes Fallen oder Abrollen bin ich aber in den meisten Fällen in der Lage, den Aufprall zu mindern und meinen Kopf zu schützen. Wenn ich will, kann ich das Fallen sogar üben.

Anders ist die Situation mit einem Fahrrad. Stürze ich zur Seite, hänge ich unter dem Rad, die Hände womöglich noch am Lenker. Fliege ich über den Lenker, gleicht mein Fallen einem Kopfsprung auf den Asphalt. Niemand wird auf die Idee kommen solches zu üben, schon gar nicht ohne Schutzmaßnahmen und bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es drohen schwere Kopfverletzungen.

Viele Helmträger haben Unfälle erlebt, sind halbwegs davongekommen und aus Schaden klug geworden. Sie fühlen sich heute ohne Helm nicht mehr wohl.

Wo Einsicht mangelt oder Bequemlichkeit ausgeprägt ist, sollte im Interesse des Einzelnen nachgeholfen werden. Wir können aus positiven Erfahrungen mit Gurt- und Helmpflicht im motorisierten Bereich lernen und zuversichtlich sein, dass man sich auch an die Helmpflicht für Fahrradfahrer gewöhnen wird.



*Helmut Lücke*



## Mehr Schaden als Nutzen

Radhelme sind lästig! Das zusätzliche Gewicht von 200 bis 500 Gramm ist auf Dauer störend. Der Halsriemen schnürt die Kehle zu. Im Sommer schwitzt man trotz guter Luftzirkulation unter dem Helm wie

nach parlamentarischer Prüfung geschlossen, ohne dem Anliegen zu entsprechen.

Hierfür gibt es gute Gründe. Wir können von Ländern wie Neuseeland oder Australien lernen, die eine Helmpflicht eingeführt hatten. Wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass dort die Einführung der Helmpflicht die Zahl der Radnutzer drastisch zurückgehen ließ. Fahrradfahren aber hat nachweisbar einen großen gesundheitlichen Nutzen. Ein Rückgang der Fahrradnutzung würde großen volkswirtschaftlichen Schaden erzeugen.

Ein Nutzen des Helmes ist nicht

nachweisbar. 1989 erschien zwar die „Seattle-Studie“, welche die bekannteste Studie für das Tragen eines Helmes ist. Doch mittlerweile haben die Verfasser zwei grobe Fehler bei der Erstellung zugegeben. Neuere Studien mit einer breiteren Datenbasis bestätigen die „Seattle-Studie“ nicht.

Radrennfahrer tragen die dünne Styroporschale bei rasanter Abfahrt. Dabei endet die Wirksamkeit eines Helmes bei 24 Stundenkilometern. Diese Aufprallgeschwindigkeit erreicht man bereits, wenn man aus dem Stand umkippt. Sollte man nicht auch für Fußgänger eine Helmpflicht fordern?

Werner Wülfing



ein Affe; im Winter fegt beißende Kälte hindurch.

Für die Helmpflicht gibt es in Deutschland wenig Akzeptanz. Die Helmnutzung geht zurück. Die jährliche Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat ergeben, dass 2010 neun Prozent aller Radfahrer einen Helm trugen. Im Jahr 2009 dagegen waren es noch elf Prozent gewesen. Damit ist die Helmtragequote erstmals seit vielen Jahren wieder gesunken.

Auch unter Parlamentariern ist eine Helmpflicht nicht gewollt. Eine Petition an den Deutschen Bundestag vom 2.12.2010 forderte die Einführung einer gesetzlichen Helmpflicht. Das Petitionsverfahren wurde

# **Augen zu und durch**

## **Radfahren im Tunnel „Königsborner Tor“**

Dienstag, 17 Uhr, ist mein Ziel die Fahrradberatung im Umweltberatungszentrum Unna. Hier soll ich fachkundige Antworten auf Fragen rund ums Rad erhalten. Da ich aus Unnas Norden komme, führt mein Anfahrtsweg durchs Königsborner Tor.

Auf den nördlichen Eingang zufahrend, verengt sich die abschüssige Radspur und ist just an der gefährlichen Einbiegung am schmalsten. „Sehen und gesehen werden“ war bis dahin mein Motto. Doch an diesem Kollisionspunkt hindert Beton die Sicht und der verdreckte Spiegel zu meiner Linken ist zur Plakatwand verkommen. „Aaaachtung ...!“ , mit überschlagender Stimme schicke ich einen Warnruf voraus, da meine Klingel die Arbeit verweigert. Verschreckt zuckt die attraktive, vor mir auf dem Fußweg gehende Frau zusammen und wirft mir böse Blicke zu. Ich kann mich ihr leider nicht erklären und kralle in die Bremse, die volle Konzentration gilt der Radspur!

Nix passiert. Ich bin im Tunnel. Mein Puls will abflachen, doch nun schießt meine Nebenniere Hormone in die Blutbahn und die Haare unter meinem Helm haben den Wunsch sich aufzurichten. Ein Vater mit breitem Kinderanhänger kommt mir auf dem 2 m breiten gegenläufigen Radweg entgegen. Gefühlt ist dieser nur 1,50 m, da ich zur Wand einen Sicherheitsabstand von 25 cm lasse und mein potentieller Kollisionspartner einen ebenso breiten zum Geländer hin einhält. Gegenläufige Radwege mit einer solch hohen Nutzerfrequenz müssen laut einschlägigen Empfehlungen eigentlich 3,00 m breit sein. Mein Lenker kratzt an der Kunst von Axel Ketz. Diese rächt sich und zerbröseln die Weichschaumummantelung der Lenkstange, als ich mich an den freudig quietschenden Kindern im Anhänger vorbeiquetsche. Da ich kinder-

lieb bin, lasse ich die Gedanken an ein Fahrverbot für Kinderanhänger kaum länger als zwei Sekunden zu. Doch was macht dieses blöde Balg da auf meinem Radweg? Kann diese Rotzgöre den Rundlauf um den Poller auf der Talsohle des Tunnels nicht woanders machen? „Aaaachtung!“; ertönt es wieder aus meiner Lunge, doppelt fürchtend, dass auch die hübsche Frau noch hinter mir sein muss. Das Kind hält inne.

„Die schönsten Radweg sind ehemalige Bahntrassen. Kreuzungsfrei und moderat im Anstieg, da kraftstrotzende Lokomotiven maximal drei Prozent Steigung verkraften“, träume ich erleichtert, als ich mich auf den Anstieg zur Post gebe. Der Traum endet jäh, als die „Eule von Unna“ ihren Tribut fordert. Eine ältere Dame, bepackt mit einem Einkaufskorb, steigt unvermittelt vor mir vom Rad und versperrt den Weg auf voller Breite. Ich reiße den Lenker nach links, fahre zwischen den Sperrgittern hindurch auf die Kinderwagenspur und schwenke bei der nächsten Lücke zurück auf den Radweg. In meinem Kleinhirn beginnt gerade eine Auseinandersetzung über vorbildgerechte Fahrweisen, als - wie zur Bestrafung - ein in den Fahrweg rankender Brombeerzweig in mein Gesicht klatscht. Helm und Sonnenbrille verhindern Böses.

„Schlimmer kann es heute nicht kommen“, denke ich noch, als ein entgegenkommender Liegeradfahrer auf einem Kettwiesel meine Aufmerksamkeit in seinen Bann zieht, bis ..... ich mich selber liegen sehe. „Welcher Verbrecher hat dafür gesorgt, dass dieser Sperrpfosten mitten auf der Radspur steht?“, fluche ich im Aufstehen.

Nach einigen Pflege- und Biegearbeiten an Schutzblech und Wade komme ich verspätet zur Fahrradberatung. Unter den

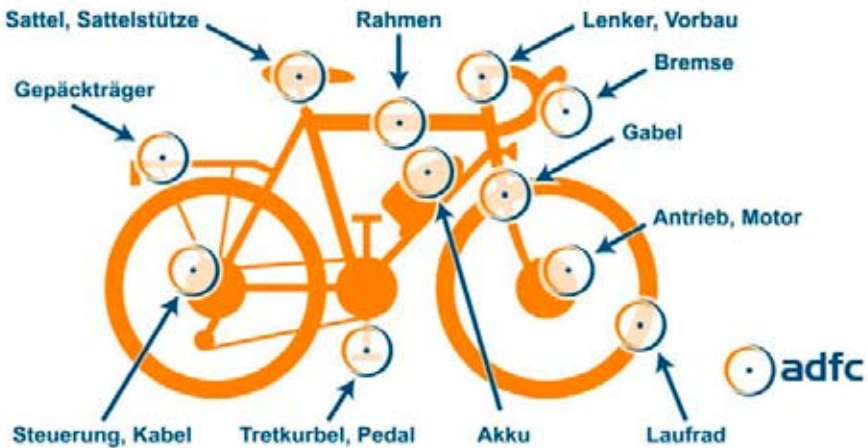
anwesenden Aktiven ist die verschreckte, aber durch mein Unglück angerührte Schöne, die mir sogleich eine Antwort auf meine Sperrpfosten-Frage geben kann: „Vor einigen Jahren fand ein Überfall auf einen Juwelier nahe am Königsborner Tor statt. Die Täter flüchteten mit einem Kleinwagen über die Radspur des Tunnels. Die Polizei

konnte nicht folgen und zur Erhöhung der Aufklärungsrate musste der Pömpel her.“

Kalter Schweiß bricht mir aus! Welche Konsequenzen wird die Verwaltung und Polizei aus der Tatsache ziehen, dass Bankräuber der Sparkasse zwischenzeitlich schon zweimal mit einem Fahrrad geflohen sind?

## Aus Schaden klug werden

**Der ADFC startet ein neues System zur Meldung von Fahrradschäden**



„Viele Fahrradfahrer nehmen Schadensfälle klaglos hin, weil das Fahrrad schon älter ist oder man es Bauteilen zugesteht kaputtzugehen. „Oft tauschen Händler die Teile dann in Eigenleistung aus, und der Hersteller erhält keine Rückmeldung“, sagt Bernd Lemser vom ADFC-Bundesvorstand. Ein weiteres Problem besteht darin, dass über Internetmarktplätze Unmengen unsicherer Komponenten und gefährliche Produktplagiate auf den Markt gelangen. Für den Verbraucher sind diese meist nicht zu erkennen.

Mit dem Aufbau einer Schadensdatenbank will der ADFC diese Probleme ange-

hen. Auf der Internetseite wird Betroffenen ein bedienungsfreundliches Formular zur Schadenserfassung zur Verfügung gestellt. Die so gewonnenen Erkenntnisse sollen helfen, die Qualität der einzelnen Bauteile zu verbessern und insgesamt die Sicherheit zu erhöhen. Zugleich ermöglicht die systematische Auswertung der Schadensfälle eine Stärkung des Verbraucherschutzes.

Der ADFC bittet Radfahrer darum, das neue Angebot zahlreich zu nutzen und von Schäden auch dann zu berichten, wenn die betroffenen Teile aufgrund Garantie, Gewährleistung oder aus Kulanz getauscht oder ersetzt wurden.

# Neues ADFC-Mitglied Thomas Kampmann



Thomas Kampmann ist stolze 65 Jahre jung und seit Oktober 2010 im Ruhestand. Bei seinem ehemaligem Arbeitgeber der Stadt Dortmund war er als Abteilungsleiter für Straßenplanung zuständig. Natürlich fielen auch die dazu gehörigen Fahrradwege in sein Arbeitsgebiet.

Jetzt nach seinem Ausscheiden aus dem Arbeitsleben gab ihm seine Ehefrau den Tipp, sich doch mal öfter aufs Fahrrad zu schwingen und die Fahrradwege zu befahren, die er selbst mitgeplant hatte. Und es fiel ihr die Werner Tageszeitung in die Hände, wo der ADFC Werne für die Feierabendtouren warb. Sie machte ihren Mann darauf aufmerksam und der war sofort Feuer und Flamme. Am darauf folgenden Mittwoch war er pünktlich am Start, und nach der

üblichen Begrüßung durch die Tourenleiter schloss er sich der Truppe an, die sich etwas gemächlicher mit dem Fahrrad bewegte.

Als Tourenleiter habe ich mich natürlich ein bisschen um ihn gekümmert, wobei wir uns näher kamen. Nach einigen Monaten war er immer noch mit viel Freude dabei und erklärte schließlich, Mitglied im ADFC werden zu wollen.

Was ihn dazu bewegte, war das Fahren in der Gemeinschaft mit Gleichgesinnten und das Kennenlernen seiner neuen Heimatstadt Werne. Er hat sich hier als ehemaliger Dortmunder gut eingelebt, nicht zuletzt durch das „Erfahren“ der näheren und weiteren Umgebung .

*Friedhelm Bettermann*

## Gute Gründe ...

■ Als Radfahrer, Fußgänger und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind Vereinsmitglieder haftpflicht- und rechtschutzversichert. Sie haben Zugang zur ADFC-Diebstahlsversicherung zu günstigen Konditionen.

■ Sechsmal im Jahr erhält man das ADFC-Magazin „Radwelt“ mit aktuellen Nachrichten und Tipps rund ums Rad.

■ Mitglieder können kostenlos Radkarten, Literatur und technische Geräte u.a. GPS in der Kreisgeschäftsstelle ausleihen und erhalten hier Hilfe und Beratung rund ums Rad.

■ Für Mitglieder gibt es bei bestimmten Veranstaltern Ermäßigungen für Radreisen, Seminaren und Fachtagungen.

■ Alle Leistungen der europäischen Partnerorganisationen können in Anspruch genommen werden, als sei man selbst deren Mitglied.

### Impressum **FahrRad Herbst 2011**

#### Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna  
Umweltberatungszentrum  
Rathausplatz 21, 59423 Unna

#### Redaktion:

Eberhard Schnabel, Helmut Lücke,  
Werner Wülfing v.i.S.d.P.

**Layout:** DESIGN SCHNABEL

**E-Mail:** FahrRad@adfc-unna.de

**Anzeigen:** Friedhelm Bettermann  
Auflage: 5000 Exemplare

Titelfoto: Peter Heinrichsmaier



## Beitritt

auch auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de)



**adfc**  
Postfach 10 77 47  
28077 Bremen

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

**Anschrift:**

Name, Vorname

Geburtsjahr

Strasse

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Beruf

Antwort

Ja, ich trete dem **ADFC** bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im **ADFC-Tourenportal** erhalte ich Freikilometer.

Einzelmitglied **46 €**  Familien-/Haushaltsmitglied **58 €**

Zusätzliche jährliche Spende  €

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Ich erteile dem **ADFC** hiermit eine **Einzugsermächtigung** bis zur Widerrufung.

Kontoinhaber

Kontonummer

Bankleitzahl

Datum/Ort

Schicken Sie mir eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

# Rudis Ritzel-Rätsel



Lieber Ritzel-Rätsel-Rater!

Neulich bin ich von Schwerte aus 26 km in Richtung meines Tourzieles im Ort B gefahren als mir ein Reifen platzte. Ich konnte nicht weiterfahren. Also trug ich meinen Pannenesel zur gottseidank nicht so weiten Werkstätte im Ort B. Der Radhändler erkannte meine Not und reparierte meinen Reifen sogleich und ich konnte auf dem gleichen Weg wieder nach Schwerte fahren.

Frage: Um wie viele Kilometer bin ich mehr Rad gefahren als zu Fuß gegangen?

Schickt Eure Lösung per Brief an

ADFC Unna  
Umweltberatungszentrum  
Rathausplatz 21  
59423 Unna

oder schickt eine E-Mail an <[ritzelaetsel@adfc-unna.de](mailto:ritzelaetsel@adfc-unna.de)>.

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Richtig sitzen - locker Rad fahren!“ von Juliane Neuß.

Euer  
Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:  
Siehe Bild

Gewonnen hatte  
Dietmar Kühnel aus Hamm  
Herzlichen Glückwunsch!



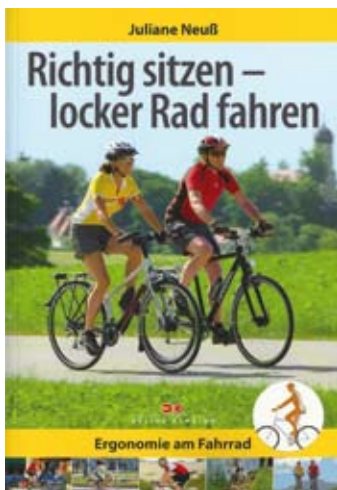
# Richtig sitzen - locker Rad fahren

Nackenschmerzen, Rückenprobleme, Taubheitsgefühle in den Händen, Sitzbeschwerden und schmerzende Knie sind oft Auswirkungen eines ergonomisch schlecht an den Radler angepassten Rades. Die Belastungsempfindungen steigen exponentiell mit der Länge der Fahrt. Die Autorin Juliane Neuß beklagt das große Unwissen über ergonomische Zusammenhänge sogar bei Zweirad-Händlern.

Die Beinlänge als Maß für die Rahmengröße taugt nur für eine grobe Annäherung. Armlänge, Rückenlänge, Beinlänge variieren von Mensch zu Mensch sehr stark. Auch wenn man die teure Maßanfertigung eines Fahrrades scheut,

kann man mit den Erkenntnissen dieses Buches das Optimale für den Fahrkomfort herausholen.

In ihrem Buch gibt die Autorin viele Informationen über die richtige Sattelwahl, zu Unterschieden von Treckingrädern, Rennrädern oder Triathlonrädern. Sie erklärt den „runden Tritt“ und legt dar, welche ergonomischen Zusammenhänge bei Kinderrädern zu beachten sind. Sehr empfehlenswert!



Juliane Neuß  
„Richtig sitzen - locker Rad fahren“  
Delius Klasing Verlag  
16,90 €  
ISBN 978-3-7688-5322-4

## Dortmund und Umgebung

Diese neue Radkarte ist im Maßstab 1:75.000 erstellt. Die Systematik der Karte unterscheidet die Art der Routen nach der Farbe der Linien (Radweg/Haupttroute/Nebenroute), sowie den Straßenbelag nach der Linienart (durchgehend/gestrichelt/kurz gestrichelt). Bei der durchgezogenen Linie kann man sich auf asphaltierte und ruhige Wege einstellen. Ist die Linie unterbrochen, ist der Untergrund unbefestigt. Eine Punktierung weist auf ein höheres Verkehrsaufkommen hin. Es werden zwei Kategori-

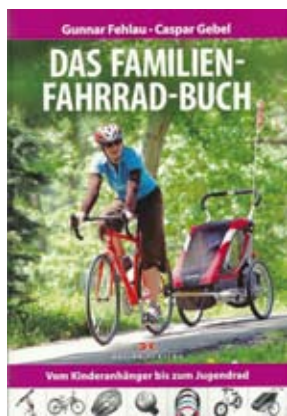


en unterschieden. Verläuft die Punktierung auf einer weißen Straße, dann ist mit einem mäßigen Verkehrsaufkommen rechnen; ist die Straße jedoch zusätzlich gelb hinterlegt, dann ist das Verkehrsaufkommen hoch.

Die Seiten sind auf robustem und wasserfestem Material gedruckt. Hierdurch wird die Haltbarkeit auch bei schlechtem Tourwetter erhöht.

Dortmund und Umgebung  
Esterbauer Verlag, 6,90 €  
ISBN 978-3-85000-313-1

## Das Familien-Fahrrad-Buch



Radfahren mit der Familie ist ein neues Buch wert, wie Gunnar Fehlau und Caspar Gebel beweisen. Dabei werden Themen wie das Radfahren in der Schwangerschaft oder Radfahren mit dem Säugling nicht ausgespart und alle Facetten familiären Radfahrens gezeigt. Wann und wie soll ein Kind Radfahren lernen? Was gibt es zu beachten, wenn das Kind den Schulweg mit dem Rad bewältigen will? Welcher Radsport eignet sich für Kinder? Dies und viel mehr sind Themen dieses Buches.

Das Buch bietet viele wertvolle Tipps und ist gleichzeitig ein Produktberater. Babyjogger, Laufräder, Kinderanhänger, Kinderäder, Trailerbikes und Transporträder werden vorgestellt und auf die wichtigen Komponenten hin abgeklopft.

Häufig, manchmal zu häufig, lassen die Autoren Fachleute in Interviews zu Wort kommen. Hierdurch wird das Buch manchmal zäh und langatmig. In einigen Interviews kommen Vertreter von Radproduzenten zu Wort. An diesen Stellen stellt sich dem Leser die Frage nach der Objektivität und Unabhängigkeit der Autoren.

*Werner Wülfing*

Gunnar Fehlau, Caspar Gebel – „Das Familien-Fahrrad-Buch“  
Delius Klasing Verlag, 14,90 €, ISBN 978-3-7688-5318-0



**BEI UNS BEKOMMEN SIE  
ZU JEDER TOUR  
DEN PASSENDEN FÜHRER !**

KIRCHPLATZ 5 · 59368 WERNE  
TELEFON 0 23 89 / 25 26 - 32 56  
TELEFAX 0 23 89 / 53 46 65

INFO@BUECHER-BECKMANN.DE

**DURCHGEHEND FÜR SIE GEÖFFNET**



# Die Erfindung des Fahrrades Folge einer Klimakatastrophe?

**Ein denkwürdiges Fahrradbuch von Hans-Erhard Lessing**

Dass der Laserforscher Professor Hans-Erhard Lessing zum Radhistoriker wurde, ist nach seiner Drais-Biografie gar nicht verwunderlich. Sein zunächst trockenes Buch bringt überraschende Tiefsichten nicht nur über den Erfinder des Fahrrades Karl Drais.

Die Explosion des indonesischen Vulkan Tambora 1815 schleuderte 160 Kubikkilometer Staub in die Atmosphäre. Schneefall im Sommer, Ernteausfall, Hungersnöte und Pferdesterben wegen Hafermangels folgten. Und in der Folge erfand Karl Drais seine „Draisine“, das erste Zweirad, um die Pferde zu ersetzen und nachhaltig Hafer zu sparen.

Um diesen Kernzusammenhang erzählt Lessing detailliert das Leben des Breitbanderfinders (Aufzeichnendes Klavier, Schreibklavier, Periskop, Holzsparofen mit Wärmeaustauscher, Kochkiste,

4-Rad, 3-Rad, 2-Rad...), des Kammerjunkers, Forstrates und Demokraten Drais, der in der badischen Revolution seinen Freiherrentitel abgibt.

Und das Buch ist an vielen Stellen aktuell. Schon im Vorwort wettet der Autor gegen das erfinderfeindliche EU-Patentrecht, unter dessen Vorläufern Drais durch mehrfachen Patentdiebstahl zu leiden hatte. Auch Erfinder müssen essen. Politisches Mobbing von Rufmord über Mordanschlag bis hin zur beruflichen Vernichtung... auch bei Drais hemmte die deutsche Rechte den Fortschritt.

Erst 13 Jahre nach seinem Tod 1851 erlebte sein Zweirad seinen Durchbruch in Paris und in der 1890er Jahren sammelten die „gegen die Schikanen der Obrigkeit gebildeten Vereine der sich nun ‚Radfahrer‘ nennenden Bicyclisten für ein Grabmal für Drais“, das heute noch in Karlsruhe steht.

Wer heute allein oder im ADFC gegen Obrigkeiten und autobornierten Zeitgeist strampelt, findet im kleinen Büchlein Durchhalterhaltung. Auch in der wachsenden Klimakrise, in der Getreide vermehrt zu Benzin verarbeitet wird, kann man sich daran erinnern, dass Fahrradfahren wie 1816 Klima und Getreidevorräte schont!

*Hermann Strahl*

Hans-Erhard Lessing,  
„Karl Drais – Zwei Räder statt vier Hufe“,  
Karlsruhe 2010, . Braun Buchverlag,  
138S, 12,80€.



**Jetzt Finanz-Check machen!**

08/15 BANK

Sparkassen-Finanzkonzept

**Das Sparkassen-Finanzkonzept: ganzheitliche Beratung statt 08/15.**

Sparkasse Unna  
Tel.: (0 23 03) 104-0

**Individuelle Lösungen statt 08/15. Jetzt Termin vereinbaren! Mehr Informationen unter [www.sparkasse-unna.de](http://www.sparkasse-unna.de).**

# Bicycle Recycling

## Zum Verschrotten zu schade

In Deutschland gibt es etwa 70 Millionen Fahrräder. Jährlich werden 4 Millionen neu gekauft und gleichviele verschrottet. Man trennt sich ungern von ihnen, hängen doch viele oft positive Erinnerungen an dem Zweirad. Wohin also mit den geliebten Alträdern?

Hier die acht besten Tipps der Fahrrad-Redaktion.



### **Tipp 1: Windräder aus Felgen**

Aus einer alten Gabel und einer Vorderadfelge lässt sich ein schönes Windspiel für den Vorgarten bauen. Unter der URL <http://www.rund-ums-rad.info/bauanleitung-windrad-aus-alter-fahrradfelge/> gibt es eine kostenlose Bauanleitung zum Herunterladen.



### **Tipp 2: Witziges aus Schläuchen**

Es gibt mehrere Firmen, die alten Schläuchen neues Leben einpumpen. Gürtel, Taschen oder Handy-Schutzhüllen werden aus alten Schläuchen produziert. Unser Selbermachttipp: Schneiden sie alte Schläuche in Gummiringe. Mit einem Schlauch erhalten sie den Bedarf für ihr ganzes Leben.

[www.tube.ch](http://www.tube.ch)

### **Tipp 3: Legen Sie ihre Schlüssel an die Fahrradkette**

Alte Ketten mit Waschbenzin reinigen und mit einem Kettennietendrucker in kurze Stücke trennen. Fertig ist der Anhänger für den Fahrradschuppen-schlüssel.



**Tipp 4: Fahrradtorwand aus Rahmenteilen**

Technische Kenntnisse werden für unseren dritten Vorschlag vorausgesetzt. Aus alten Fahrradteilen lässt sich eine Fahrradtorwand zusammenschweißen. Die abgebildete Torwand entstand 2006 im Jahr der Fußballweltmeisterschaft durch Aktive des ADFC Unna und ist für Feste ausleihbar.

**E-Mail: [info@adfc-unna.de](mailto:info@adfc-unna.de)**

**Tipp 5: Sattelsitz mit Rollen**

Aus ausrangierten Drehstuhluntergestellen und noch brauchbaren Fahrradsätteln lassen sich ergonomische Sattelsitze bauen. Die Sitzhaltung fördert die Aufrichtung der Wirbelsäule und stärkt die Rückenmuskulatur.

**<<http://www.sattelstuhl.de/>>**



**Tipp 6: Kunst aus Radteilen**

Schon Picasso schuf Kunstwerke aus Radteilen wie den berühmten Stierkopf aus dem Jahr 1943. Verfremden Sie ihr altes Rad und lassen Sie es als Kunstwerk weiterwirken.

**Tipp 8: Wiederverwertung in Selbsthilfwerkstätten**

Die VeloKitchen Dortmund ist eine selbstverwaltete Selbsthilfwerkstatt für Fahrräder mit angegliederter Küche. Dort treffen sich vor allem Kinder aus dem Viertel, um ihre Fahrräder zu reparieren. VeloKitchen führt Kinder und Jugendliche verschiedener Herkunft zusammen und fördert Fahrradfahren als Alltagsmobilität und Integrationsmedium.

**<[velolove.me/velokitchen](http://velolove.me/velokitchen)>**

SchülerInnen der 5. und 6. Klasse der Peter-Weiss-Gesamtschule Unna bauen in ihrer Fahrradwerkstatt alte Räder wieder auf oder nutzen Einzelteile für den an der Schule vorhandenen Fahrradpool. Die Fahrräder werden Schülern für Klausenausflüge zur Verfügung gestellt.

**<[www.pwg-unna.de](http://www.pwg-unna.de)>**

**Tipp 7: Briefbeschwerer aus Achsen**

Alte Achsen und Schaltnaben sind Kunstwerke für sich. Gereinigt eignen sie sich wunderbar als Brief- oder Tischdeckenbeschwerer.

# Wir zahlen bis zu 300 € für Ihr altes Fahrrad



## Zweirad Höni



# Bei uns!

JETZT TESTEN UND STAUNEN:

unverbindliche

## E-Bike/Pedelec

## Fach-Beratung

Inkl. Testfahrt  
so lange\*  
Sie wollen!

\*maximal 3 Tage