

# FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2022



**Sicherheit auf dem Fahrrad  
Fahrradbingo im Ammerland**

**Pedelectraining**



**EGLV**

# Wir machen die blaugrüne Natur erfahrbar.

Entdecken Sie unsere sieben Rad-  
routen entlang unserer Gewässer an  
Emscher und Seseke.

[radrouten.eglv.de](http://radrouten.eglv.de)

Emschergenossenschaft  
Lippeverband



## ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren und zum ADFC im Kreis Unna können Sie auch im Netz unter [kreis-unna.adfc.de](http://kreis-unna.adfc.de) erhalten.

Zusätzlich hat jede der zehn ADFC-Gruppen im Kreis ihre eigene Webseite ([kommune.adfc.de](http://kommune.adfc.de)). Touren

und Termine, Pressemeldungen, Praxistipps und mehr sind hier zu finden. Zudem gibt der Kreisverband alle drei Monate einen Newsletter heraus:

[newsletter.adfc-kreis-unna.de](http://newsletter.adfc-kreis-unna.de)

Unsere Verleihservices erreichen Sie unter: [ausleihe.adfc-kreis-unna.de](http://ausleihe.adfc-kreis-unna.de)

Ebenfalls vertreten sind wir bei **Facebook** und **Twitter**.



## ADFC Kreis Unna

### Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

### Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 / 258847

### Kreisgeschäftsstelle (Fize):

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

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

### Öffnungszeiten:

Mo.: 11:00-15:00 Uhr

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

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

## Radfahren – aber sicher

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde, das Thema Sicherheit beim Radfahren betrifft eine ganze Reihe von Aspekten. Da ist die Verkehrsstruktur, die Sicherheit der Infrastruktur, das sichere Verhalten im Straßenverkehr und anderes mehr. Einige dieser Aspekte wollen wir schwerpunktmäßig in dieser Ausgabe betrachten. Zum Beispiel wird unser Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr stark von psychologischen Faktoren gesteuert, deren Wirkung sich zum Teil erst auf den zweiten Blick erschließt (S. 5). Hat man dies erkannt, sollte man sein Verhalten unter Umständen anpassen. Das gilt auch für Radtouren in Gruppen. Hier kann eine gewisse Sicherheit durch das Befolgen von Regeln und etwas Übung erzielt werden (S. 10). Ampeln sind ein häufiges Ärgernis für Radfahrende – auch hier spielt das subjektive Empfinden eine oft unterschätzte Rolle (S. 18).

Die Unfallhäufigkeit bei der Nutzung von Pedelecs hat das Thema Sicherheit noch einmal deutlich in den Vordergrund gerückt. Der ADFC im Kreis Unna trägt dem Rechnung und bietet nun in seiner Radfahrerschule auch Pedelec-Trainings an (S. 20). Leider passieren trotz der Bemühungen um mehr Sicherheit gelegentlich tödliche Unfälle beim Radfahren. Die Aktiven des ADFC und anderer Gruppen wollen, dass diese Opfer nicht in Vergessenheit geraten und stellen an den Unfallstellen weiße, sogenannte Geisterräder auf (S. 14). Diese Fahrräder sind Denkmale für die Opfer, aber mehr noch sollen sie Mahnmale sein, Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu forcieren. Unser **FahrRad**-Magazin wäre natürlich unvollständig, wenn sie nicht auch leichte Themen zum Inhalt hätte. Interessante Radtouren dürfen da nicht fehlen, zum Beispiel ins schöne Ammerland (S. 23) oder zum Halteener Silbersee (S. 27). So lasst uns nicht vergessen das Radfahren zu genießen, egal zu welchem Anlass.

Viel Spaß und allzeit gute Fahrt,  
Andreas Abels



Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	58
<b>FahRad &amp; Sicherheit</b>	
Rausch und Horror auf dem Rad	5
Sicher fahren in der Gruppe	10
Geisterräder	14
Raus aus dem Bettelstau: Grüne Welle für Radfahrende	18
Pedelec-Sicherheitstraining	20
Sicherheit am Emscherradweg	22
<b>FahRad-Touren</b>	
Fahrradbingo im Ammerland	23
Tourenvorbereitung: Den Schatz heben im Silbersee	27
Lieblingstouren unserer Tourguides	32
<b>FahRad vor Ort</b>	
Lastenräder im Kreis Unna	34
Kidical Mass im Kreis Unna	36
Kidical Mass weltweit	40
Fahrrad-Familienfest in Kamen	42
<b>FahRad-Technik</b>	
Stärken und Schwächen des Radcomputers	44
<b>FahRad-Literatur</b>	
Buchbesprechung: Straßenkampf	49
Tourenführer: Alte Bahntrassen in NRW	52
Reise-Blog: Endlich in Rente – aufs Sofa oder aufs Rad?	53
<b>FahRad-Rätsel</b>	
Rudis Ritzelrätsel	55
<b>FahRad &amp; Internet</b>	
Erfahrungen mit dem Mängelmelder	56



## **Rausch und Horror auf dem Rad** *Wie sich Gemüts- und Verkehrsbewegungen beeinflussen*

**W**arum ich Rad fahre? Radfahren macht mich glücklich! Es sind nicht nur die Naturerlebnisse, die Sonne, der Wind und die Düfte während der Tour. Nach jeder längeren Radtour spüre ich das wohlige Nachklingen meines Körpers, wenn ich aufs Sofa falle. Der medizinische Zusammenhang ist bekannt. Die gleichmäßige körperliche Belastung setzt verschiedene Hormone und Botenstoffe frei, neben dem leistungssteigernden Adrenalin, dem Wachstumshormon Somatotropin auch die Hormone Dopamin und Serotonin. Diese „Glückshormone“ steigern die positive Stimmung bis zum Rausch – kostenlos und ganz legal!

### **Der tägliche Horror im Verkehr**

Radfahren macht nicht nur glücklich! Es begegnen den Radfahrenden auch

Gruselmomente. Und ich rede jetzt nicht über den Schmerz durch den Schlag einer Ranke auf einem zugewachsenen Radweg, sondern über die Angst, die im Stadtverkehr auf dem Gepäckträger mitfährt und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer\*innen prägt.

Jede(r) Velofreund\*in kennt die furchtauslösenden Situationen: Das plötzliche Hupen eines Autos im Rücken, die aufspringende Tür eines rechts parkenden Fahrzeugs, der zu eng links überholende Bus oder der unverhofft direkt vor einem auf den Radweg tretende Fußgänger. Die Angstgefühle beim Radeln sind weit verbreitet, aber wenig erforscht. Eine Messzahl liefert der ADFC-Fahrradklimatest aus dem Jahr 2020.<sup>1</sup> Auf die Frage, wie sicher sich Radfahrende fühlen,

antworteten die Bürger\*innen in Unna sehr negativ. Auf einer Schulnotenskala (1 bis 6) lag der Peak bei mangelhaft, der Durchschnitt bei 4,2. Schockierend ist die konstant negative Entwicklungstendenz in den letzten Jahren seit 2012. Zu dieser Zeit lag der Vergleichswert noch bei 3,3.

Schaut man sich die Ergebnisse für Lünen an, so sind diese mit dem schlechten Ergebnis von Unna vergleichbar. Bemängelt wurden insbesondere die Hindernisse auf Radwegen und die Konflikte mit Autofahrern.

### Ängste blocken nachhaltige Mobilität

Negativgefühle triggern im Menschen Vermeidungsreaktionen. Das Sicherheitsgefühl ist ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung, das Rad als Verkehrsmittel zu nutzen oder nicht. Eine aktuelle länderübergreifende Studie des Marktforschungsunternehmens Ipsos<sup>2</sup> aus Anlass des UN-Weltfahrradtag 2022 verdeutlicht, je sicherer die Infrastruktur eines Landes empfunden wird, desto häufiger wird in diesem Land das Rad genutzt. Auffällig ist, dass die Fahrradnutzung für Besorgungen oder den Arbeitsweg in solchen Ländern am höchsten ist, in denen es als sicheres Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Während bei den Niederländern nur 14 % die Sicherheit bemängeln, sind es in Deutschland 42 %. Die Radnutzung verhält sich entsprechend umgekehrt. Der Vergleich der täglichen Verkehrsleistung zeigt, dass in den Niederlanden 8,3 % der täglichen Verkehrslei-



stung mit dem Rad erbracht wird, in Deutschland hingegen nur 3,5 %.<sup>3</sup>

### Symptom und Problem zugleich – die Elterntaxis

Eltern meinen es gut, denn sie sorgen sich um die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg. Wenn sie jedoch glauben, dass das eigene Kind besonders sicher mit dem Auto zu Schule kommt, trägt sie ihr Gefühl. Im Grundschulalter, im Alter zwischen sechs und neun Jahren, verunglücken die meisten Kinder (40,4 %) als Insasse in einem Pkw.<sup>4</sup> In einer Umfrage unter Unnaer Schulen im Jahr 2020 wurde der Hol- und Bringverkehr der Eltern an etlichen Schulen (40 %) als kritisch bewertet und der Verwaltung Handlungsbedarf signalisiert. Elterntaxis sind Folge der als unsicher empfundenen Verkehrswege, andererseits verstärken die wohlmeinenden Eltern selbst das Problem. Wenn Kinder

<sup>1</sup> <https://fahrradklima-test.adfc.de>

<sup>2</sup> <https://www.ipsos.com/de-de/weltfahrradtag-sicherheitsbedenkenhalten-menschen-vom-radfahren-ab>

<sup>3</sup> <https://www.udv.de/udv/themen/radverkehrssicherheit-in-deutschland-niederlande-und-daenemark-81676>

<sup>4</sup> Statistisches Bundesamt 2020: Kinderunfälle im Straßenverkehr 2019

selbstständig mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kämen, hätte dies weitere Vorteile. Die motorische Entwicklung der Kinder würde gefördert, Selbstständigkeit, Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit würden gestärkt und die Gesundheit unterstützt. Klar ist: Kinder lernen leichter und können sich besser konzentrieren, wenn sie ihren Schulweg selbstbewegt zurücklegen. Kinder können den Schulweg aber erst dann sicher zurücklegen, wenn sie alle Gefahrenquellen kennen und wissen, wie sie sich verhalten müssen. Das lernen sie nicht im Elterntaxi, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad und in Begleitung.

### Falsches Sicherheitsgefühl auf Schutzstreifen

Um die subjektive Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen, sind „Schutzstreifen“ in der heutigen Ausgestaltung ungeeignet. Sie verdienen diesen Namen nicht, da sie eher gefährden als schützen und Ängste fördern. Untersuchungen an der TU Braunschweig zeigen, dass sehr enge Überholvorgänge unter einem Meter Abstand zum Beispiel auf Straßen mit Radschutzstreifen um das 7-fache höher sind als auf Straßen ohne Markierung. Auf Straßen mit Schutzstreifen ist die Wahrscheinlichkeit, mit weniger als 1,5 m Abstand überholt zu werden, sogar mehr als 100-mal so groß.<sup>5</sup>

Der Fahrradclub ADFC lehnt daher Schutzstreifen ab und fordert durchgängige und sichere vom Autoverkehr getrennte Wege, auf dem man Kinder

selbstständig zu Schule fahren lassen kann. Schulen brauchen ein eigenes Mobilitätsmanagement. Neben gesicherten Hol- und Bringzonen sind zumindest in den Zeiten des Schulbeginns



Schutzstreifen auf der Waltroper Straße in Brambauer

und -endes Bannmeilen für den Autoverkehr notwendig. Da die Geschwindigkeiten die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere bedingen, sollte Tempo 30 auf den Stadtstraßen zum Regelfall werden.

### Den Ängsten stellen - Tipps für ein sicheres Verkehrsverhalten

Der Ausbau einer Fahrradinfrastruktur, die das subjektive Sicherheitsgefühl stärkt, ist ein wichtiger Baustein für den Erfolg einer Verkehrswende. Mit dem richtigen Verkehrsverhalten kann jede\*r Velonutzer\*in schon jetzt viel zur eigenen Sicherheit beitragen.

#### 1. Selbstbewusst fahren

Lassen Sie sich nicht an den Straßenrand drängen. Der ADFC empfiehlt Radfahrenden im Interesse der eigenen Sicherheit, gegebenenfalls entgegen des Rechtsfahrgebotes auf die Fahr-

<sup>5</sup> <https://magazin.tu-braunschweig.de/m-post/radfahrende-sicher-ueberholen/>

bahn zu wechseln, wenn auf dem Radweg/Schutzstreifen kein ausreichender Abstand zu parkenden Autos möglich ist. Welcher Sicherheitsabstand ausreichend ist, bewerten Gerichte unterschiedlich: Das Oberlandesgericht (OLG) Saarbrücken hält einen Sicherheitsabstand von 90 Zentimetern für ausreichend (4 U 80/07). Das OLG Jena fand, dass 80 bis 90 Zentimeter Seitenabstand zum parkenden Kraftfahrzeug zu nahe sei.

Nach der Straßenverkehrsordnung vom April 2020 ist es nun erlaubt, dass Radfahrer zu zweit nebeneinander fahren dürfen, sofern sie die anderen Verkehrsteilnehmer nicht behindern. Solange genug Platz zum Überholen ist, ist keine Behinderung gegeben.

## 2. Die sicheren Wege wählen

Fußwege sind keine Radwege. Fußwege ohne das Zeichen „Radfahrer frei“ dürfen nicht genutzt werden, selbst wenn eine Bodenmarkierung dies andeutet. Fußwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind nicht benutzungspflichtig. Wollen Sie schnell vorankommen, nutzen Sie die Straße. Ein No-Go ist das linksseitige Befahren von Fußwegen. Autofahrende rechnen nicht mit Fahrrädern aus dieser Richtung.

Wenn die Möglichkeit besteht, nutzen Sie Fahrradstraßen oder baulich getrennte Radwege. Hier haben Sie Vorrang und Sicherheit.

## 3. Deutlich und rechtzeitig kommunizieren

Geben Sie Handzeichen gut sichtbar



Poolnudel-Aktion zur Einforderung des Mindestabstandes von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge. Eine Aktion im Rahmen der ADFC-Kampagne „Mehr Platz fürs Rad“.

und rechtzeitig beim Abbiegen und Anhalten. Lassen Sie den hinter ihnen Fahrenden Zeit, um darauf reagieren zu können. Ist der Abbiegevorgang schon eingeleitet, kommt jedes Handzeichen zu spät, wie jüngere Unfallberichte aus dem Kreis Unna zeigen.

Schall kann um die Ecke gehen. Nutzen Sie frühzeitig eine laute Klingel und verringern Sie die Geschwindigkeit, wenn sie nicht einsehbare Ecken ansteuern.

Nehmen Sie Augenkontakt auf, wenn Fahrzeuge sie links überholen und gegebenenfalls rechts abbiegen wollen. Denken Sie daran, dass tote Winkel, parkende Autos, Werbetafeln, Bushaltestellen und anderes die notwendigen Sichtbeziehungen verhindern.

Ängste im Verkehr sind gut und schlecht zugleich. Sie schützen uns, weil sie uns vorsichtig machen. Sie schaden uns, weil sie blockieren, uns und eine nachhaltige Mobilität.

*Werner Wülfing*

# Lünen



Bild: Römer-Lippe-Route

# LÜNEN PER RAD ENTDECKEN!

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

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

**Wir beraten Sie gerne!**

**T** +49 (0)2306 104-1778  
**M** [tourismus@luenen.de](mailto:tourismus@luenen.de)  
**W** [www.luenen.de/tourismus](http://www.luenen.de/tourismus)

Was ist einen Besuch wert?

**Mein  
Lünen!**

# RUDELRADELN

Das Radfahren in Gruppen, sowie der ADFC es anbietet, ist für viele ein Vergnügen. Es birgt aber auch ein paar Gefahren, die man sich bewusst machen sollte. Angepasste Verhaltensweisen können diese effektiv reduzieren.

So manch Autofahrer\*in wird schon mal mit einer Horde Radfahrenden in Kontakt gekommen sein, die eine belebte Kreuzung queren oder auf einer vielbefahrenen Straße links abbiegen wollen. Die Fahrweisen der Radler\*innen, die sich hier gelegentlich beobachten lassen, sind mitunter atemberaubend und ein Schutzengel reicht da manchmal nicht aus, um die Situation unbeschadet zu überstehen. Naturgemäß beobachtet man dies am besten, wenn man in der Gruppe ganz hinten fährt. Auch mir als Tourenleiter und häufiger Gruppenradler stehen da manchmal die Haare zu Berge. Ein paar der häufigsten Gefahrenquellen und wie man damit umgehen sollte, will ich im Folgenden skizzieren. Dem sei vorausgeschickt, das sich natürlich nicht nur die Radfahrenden manchmal

schlichtweg dumm verhalten. Die stark motorisierten Verkehrsteilnehmenden benehmen sich bei so mancher Gelegenheit mindestens genauso hirnverbrannt. Dass sie dabei einen viel größeren Schaden anrichten können, und auch deshalb eine Führerscheinprüfung absolvieren müssen, soll nicht unerwähnt bleiben. Aber hier soll es nun um unser besonderes Interesse, das Radfahren gehen.

Da ist zunächst einmal das **Überqueren von Kreuzungen mit Ampeln**. Hier wird immer wieder die „Verbandsregel“ diskutiert. Man findet sie als §27 in der Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>1</sup>. Sie erlaubt Radfahrenden in Gruppen von mehr als 15 – dies gilt dann als geschlossener Verband – zu zweit neben-

<sup>1</sup> [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/\\_27.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_27.html)

einander herzufahren und an roten Ampeln durchzufahren, nachdem die Spitze bei grün in die Kreuzung eingefahren ist. Auch die Radwegebenutzungspflicht ist dann aufgehoben; solche Gruppen dürfen trotz Radweg auf der Straße fahren.

In der Praxis gestaltet sich die Umsetzung an Kreuzungen meist schwierig. Radfahrende sind oft nicht mit dem Verbandsvorrecht vertraut und dies gilt umso mehr für die Autofahrenden. Selbst wenn der/die Tourenleitende explizit vor Fahrtantritt dessen Anwendung ankündigt und erläutert, gibt es meist Teilnehmende, die dem nicht trauen und dennoch bei rot stehen bleiben. Es wird daher hier empfohlen, die Regel nicht anzuwenden und stehen zu bleiben, wenn die Ampel auf rot springt. Der Teil der Gruppe, der die Kreuzung bei grün schon überquert hat, wartet dann idealerweise an geeigneter Stelle. Nur wenn der/die Tourenleitende mit einer eingespielten, bekannten Gruppe unterwegs ist, mag die Verbandsregel eine Option sein, rote Ampeln zu überfahren.

Wichtig ist, dass die Abstände zwischen den Tourteilnehmenden klein bleiben, damit andere Verkehrsteilnehmende den Verband als solchen auch erkennen. Eine Ausnahme ist das Herstellen von Zwischenräumen bei sehr langen Verbänden. Auch dies wird in §27 genannt. Übertragen auf den Radverkehr, ist dies vor allem dann wichtig, wenn lang gezogene Radgruppen von schnelleren Kraftfahrzeugen überholt werden. Überholende sollten in diese Lücken einscheren können, um möglichem Gegenverkehr auszuweichen. Hier kommt es auf jede/n Tourteilnehmer/in selbst an, zu erkennen,

wann eine solche Lücke angebracht ist und wann man sich etwas zurückfallen lassen sollte.

Eine nicht minder gefährliche Situation kann entstehen, wenn Gruppen von Radfahrenden **auf mehrspurigen Straßen nach links abbiegen** wollen, mitunter auf Landstraßen auf denen bis zu 100 km/h gefahren werden darf. Je länger der Tross, desto komplizierter kann dieses Unterfangen werden. Hat der/die Tourenleitende frühzeitig angezeigt, dass demnächst links abgebogen werden soll und ordnet sich links ein, wird oft in der nachfolgenden Gruppe unvermittelt ebenfalls nach links gezogen, egal wo man sich in der Gruppe befindet, mal mit Handzeichen und/oder Schulterblick, mal ohne. Das Bild, das sich hier anderen Verkehrsteilnehmenden bietet, ist gelegentlich chaotisch und unberechenbar. Sehr schwierig wird es, wenn ein Fahrzeug bereits einige Radfahrende überholt hat oder gerade zum Überholen der Gruppe ansetzt, unmittelbar bevor der/die Tourenleitende das Handzeichen zum Linksabbiegen gibt – das lässt sich von ganz vorn nicht immer erkennen. Soll man nun nach links in den Fahrweg des Kraftfahrzeuges ziehen oder dieses erst überholen lassen?

Grundsätzlich ist es sinnvoll, wenn in der Reihenfolge von vorn nach hinten nach links gezogen wird und nicht durcheinander, weil man die Gelegenheit halt gerade für günstig hält. Der absichernde Blick nach hinten und ein Handzeichen sind Pflicht, egal ob das schon die 10 Radfahrenden vor einem praktiziert haben. Dies ist umso wichtiger, wenn sich bereits ein Kraftfahrzeug direkt hinter oder in der Kolonne befindet. Diesem sollte immer die Vorfahrt gelassen werden, es sei denn, der/die Fahrende hat durch



Deutliche Farbmarkierungen helfen den Poller frühzeitig zu erkennen

deutliches Abbremsen bereits eindeutig zu erkennen gegeben, den Radlern die Vorfahrt zu gewähren. Alles andere ist lebensgefährlich.

**Generell gilt: Eine einheitlich-strukturierte Fahrweise, eindeutige und frühzeitige Handzeichen und wenn möglich Blickkontakt zu anderen Verkehrsteilnehmern mindern das Unfallrisiko erheblich.**

Ein immer noch häufiges Ärgernis auf Radwegen sind **Poller**. Sie sollen verhindern, dass breite Kraftfahrzeuge den Radweg als Fahrweg missbrauchen. Leider erhöhen sie auch das Unfallrisiko für Radfahrende erheblich, insbesondere bei Gruppenfahrten<sup>2</sup>. Nur die Radfahrenden in vorderster Linie sehen den Poller frühzeitig, alle anderen sehen ihn erst spät, manchmal zu spät und kollidieren dann mit diesem. Wer mit 15 km/h vor einen Stahlpoller fährt, wird in der Regel nicht nur mit blauen Flecken davonkommen. Deshalb sind Tourenleitende angehal-

ten, vor dem Passieren von Pollern, „Poller“, „Posten“ oder ähnlich eindeutiges nach hinten zu rufen (dies gilt übrigens nicht nur für Poller, sondern für jegliches, potenziell spät erkennbares Hindernis, das einen Unfall verursachen könnte, wie etwa Gegenverkehr, tiefe Schlaglöcher, zu Überholende u. a.). Ist die Gruppe so lang gezogen, dass der/die Tourenleitende hinten nicht mehr gehört wird, sollten weitere Tourteilnehmende die Warnung weiter nach hinten rufen. Dieses anfänglich für schlichte Gemüter al-

bern wirkende „Ritual“ hat schon so manche/n vor Knochenbrüchen und schlimmerem bewahrt.

Es gibt ein paar Maßnahmen die Gefährlichkeit von Pollern zum mindern, etwa durch den Einbau nachgebender Elemente oder durch die Verwendung besonders hoher und damit besser zu sehender Poller. Auch deutliche Farbmarkierungen auf dem Untergrund und hoch angebrachte Hinweisschilder „Achtung Poller“ 15 bis 25 m vor dem Hindernis können auf die nahe Gefahr aufmerksam machen. Verbindlich vorgeschrieben sind solche Maßnahmen aber nicht. Entsprechend selten und vielgestaltig sind sie. Keine Poller sind unfalltechnisch sicher die beste Lösung. Die Verhinderung des Einfahrens von Kraftfahrzeugen rechtfertigt keine unfallträchtigen Hindernisse auf Radwegen.

<sup>2</sup> siehe **FahrRad** 1/2014: Pollermania – Lichtet den Pollerwald!  
[ <https://kreis-unna.adfc.de/artikel/archiv-fahrrad-magazin> ]

Eine immer wieder zu beobachtende Merkwürdigkeit ist das **Abstellen des Fahrrades bei kurzen Pausen** irgendwo auf dem Radweg. Es ist schwer verständlich, warum davon ausgegangen wird, dass niemand sonst, außer die eigene Gruppe, diesen Weg auch benutzen will. Umsichtige Tourenleitende werden immer einen Rastplatz auswählen, der genügend Raum lässt, um die Fahrräder leicht vom Fahrweg herunter zu schieben und seitlich davon abzustellen. Ob man dies für zu mühselig hält oder schlicht nicht daran denkt, sei dahingestellt. Leider führt dieses Fehlverhalten oft zu riskanten Slalomfahrten oder sogar einer Blockade anderer Verkehrsteilnehmer\*innen und damit zu berechtigtem Ärger. Wenn es seitlich doch eng wird, ist es eine gute Maßnahme die Fahrräder entweder nur links oder nur rechts abzustellen, je nach

Platzangebot. Hier kann eine klare Ansage des Tourenleiters oder der Tourenleiterin helfen.

Die beschriebenen Situationen spielen in der Praxis immer wieder eine Rolle. Radfahren in der Gruppe macht Spaß und ist für viele neben der körperliche Betätigung auch eine Erholung für die Seele. Es braucht nicht viele Verhaltensregeln, um eine Gruppentour für alle Teilnehmenden relativ sicher absolvieren zu können. Man muss sie nur einmal verinnerlicht haben.

*Andreas Abels*

Literaturtipp:

Dieter Hurcks: **Rudelradeln – oder: Wo ist Kurt?** Erheiterndes und Erhellendes über das Radfahren in der Gruppe, Books on Demand, 2009, 64 S. 6,90 Euro, ISBN 978-3-8370-8892-2



Jetzt 3 x 80 kWh  
Ökostrom sichern!

Umsatteln lohnt sich  
**Förderprogramm  
E-Bike**

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

 **Stadtwerke  
Unna**  
Unsere Energie.

# Ghost Riders in the Street: Gedenken und Mahnung

**W**eiße Geisterräder, Ghost Bikes oder Mahnräder: Sie erinnern an die fehlende Sicherheit für Radler\*innen im Straßenverkehr.

Viele Radfahrer\*innen kennen sie und wissen Bescheid, wenn sie im Vorbeifahren eines sehen. Wir berichteten in der Herbstausgabe 2018 bereits über diese Räder<sup>1</sup>. Da aber viele nichts mit ihnen anfangen können und sich über die Bedeutung und auch die Intension nicht bewusst sind, greifen wir in dieser Ausgabe das Thema wieder auf.

Kurz gesagt, ein jedes dieser weißen Räder steht für eine/n im Straßenverkehr verunglückte\*n Radfahrer\*in. Wo und wann dies seinen Anfang nahm ist nicht genau bekannt, man geht aber davon aus, dass diese Idee aus den USA kommt. In Missouri sollen demnach die ersten 20 Geisterräder aufgestellt worden sein.

Warum der Name Geisterrad? Zum einen stehen diese Räder plötzlich und unvermittelt am Straßenrand, eben wie die Erscheinung eines Geistes. Zum anderen sind diese durch die Arbeit freiwilliger Helfer\*innen komplett weiß angemalt, selbst die Reifen und Speichen werden nicht ausgelassen, eben wie wir uns Geister vorstellen.

Wie sieht der Weg vom Fahrrad zum Geisterrad aus? Ich denke, es erübrigt sich zu sagen, dass dafür ausrangierte, fahruntüchtige Räder genommen werden. Freiwillige entkernern diese, das bedeutet, die Schaltung, Bremsen und alle dazugehörigen Züge müssen ab und danach werden die Räder komplett weiß lackiert. Bei diesen Rädern handelt es sich nicht um die Unfallräder, da

Geisterrad in Lünen-Horstmar, Ecke Kurler Str. / Preußenstr (Tödlicher Unfall am 2. Mai 2018)



diese bei der Polizei verbleiben. Zum Aufstellen bedarf es einer Genehmigung. Ist diese erteilt, werden an die Räder Schilder angebracht, auf denen das Geschlecht, also Radfahrer\*in oder Radfahrer, das Alter der Person und das Unfalldatum zu lesen ist. Dann werden diese an der Unfallstelle aufgestellt, ohne den Verkehr zu gefährden.

Jetzt fragen sich bestimmt einige: Warum gibt es so wenige davon? Und wo stehen diese?

Das Problem ist wie immer, freiwillige Helfer\*innen zu finden, die sich die Zeit nehmen, alte Räder entsprechend herzurichten und dann an der Unglücksstelle aufzustellen. Würden wirklich in allen Städten für jede/n im Straßenverkehr verunglückten Radfahrer\*innen Geisterräder stehen, könnte keiner mehr die Augen vor dem Problem verschließen. Bei uns im Kreis stehen derzeit zwei Geisterräder, eines in Selm-Bork und eines in Lünen.

Was will man mit diesen Mahnrädern erreichen? Einerseits deutlich machen, hier starb ein/e Radfahrer\*in im Straßenverkehr, ähnlich den Kreuzen, die nach Unfällen aufgestellt werden. Andererseits auch die Politik wach rütteln und zum Handeln bewegen. Ein Großteil der Fahrradunfälle, die tödlich enden, sind auf rechts abbiegende LKW zurückzuführen. Immer wieder hören wir in den Medien von einem erneuten Unfall dieser Art. Dabei wäre es so leicht, das Problem zu beheben. Eine Ampelschaltung, welche die Schwachen schützt und die Stärkeren zur Rücksicht „zwingt“, ein Wartebereich an Ampeln, der uns in die „Pool-Position“ bringt, würde Unfällen entgegen wirken.

Andere Länder und Städte machen es vor. Doch dazu bedarf es ein Umdenken der Verantwortlichen und Mut neue Wege zu gehen.

Geisterrad in Selm-Bork, Ecke Kardinal-von-Gahlen-Str. / Vinnummer Str. (Tödlicher Unfall am 16. Juli 2020)



Während ich diesen Artikel schreibe steht die Kidical Mass und auch die Landtagswahl unmittelbar bevor und ich gerate ein wenig ins Träumen... Was wünsche ich mir für uns Radfahrer\*innen, die wir uns täglich und unbeirrbar durch den Verkehr quälen? Radwege, die diesen Namen auch verdienen und nicht einfach nur auf die Straße aufgemalte Linien, die eher Show als effektiv sind, kurz gesagt auf denen ich mich sicher fühle, auf denen ich meine Kinder ohne Sorgen fahren lassen kann. Eine Ampelschaltung, die uns Radfahrer\*innen aber auch Fußgänger\*innen nicht als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse dastehen lässt. Als ich durch die Städte in Schweden fuhr, hatte ich auf meinem Radweg „Grüne Welle“. Die Ampeln schalteten für uns früher auf „Grün“ und nicht nur für drei Sekunden, auch das bei uns eher eine Darstellung nach außen, „seht, was wir alles tun“, als eine wirklich ernstzunehmende Maßnahme. Ich könnte noch weiter träumen und wünschen, aber ich werde jäh in die Realität geholt ist.

Ein Bürgerantrag, einen Spiegel im Kreisel an der Buderuskolonie anzubringen, wurde mit der Begründung abgelehnt, es handele sich dort nicht um einen Unfallschwerpunkt. Es muss also erst ein Geisterrad oder besser mehrere aufgestellt werden, damit gehandelt wird? Warum kann man die Sorgen und Ängste der Bürger nicht ernst nehmen? Kostet die Aufstellung eines Spiegels so viel Geld und Zeit? Oder wäre es nicht an dieser Stelle sinnvoll, sich bei der Antragstellerin zu bedanken, dass sie hilft an einer unübersichtlichen Stelle für Sicherheit zu sorgen?

Ihr seht Fragen über Fragen, deren Antworten zum Teil so einfach wären, aber da ist ja noch dieses WENN und eben dieses bremst uns aus, lässt uns den Kopf schütteln. Aber wir alle haben die Hoffnung, dass doch mal etwas geändert wird, dass es mal an höherer Stelle mutige Menschen gibt, die das Mobilitätskonzept ernst nehmen und neue Wege gehen wollen, so dass keine Geisterräder mehr nötig sind.

Bis dahin werden aber weiter Veranstaltungen wie der „Ride of Silence“ uns an die im Straßenverkehr verstorbenen Radfahrer erinnern. Am 18. Mai 2022 beziehungsweise am 20. Mai 2022 fand in den Städten Essen, Duisburg, Bonn und Köln diese Demonstration statt. Dabei handelt es sich um eine weltweit stattfindende Schweigefahrt. Das Besondere daran ist, dass entgegen sonstiger Demonstrationen die Teilnehmer nicht lautstark auf sich aufmerksam machen, sondern weiß gekleidet und schweigend fahren. Die Strecke führt entlang der aufgestellten Geisterräder, um all der Toten zu gedenken, die im Straßenverkehr verunglückten.

In diesem Sinne: Jede\*r Tote im Straßenverkehr ist eine\*r zu viel!

*Tanja Bork*

---

<sup>1</sup> siehe **FahrRad** 2/2018: Ghost-Bikes zum Gedenken an verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer – Weiße Trauerfahrräder in Dortmund und Lünen aufgestellt! [ <https://kreis-unna.adfc.de/artikel/archiv-fahrrad-magazin> ]

# Radfahren im Kreis Unna

Touren, Tipps und Infos: [www.kreis-unna.de/radfahren](http://www.kreis-unna.de/radfahren)



© radrevier.ruhr



# Raus aus dem Bettelstau

## Grüne Welle für Radler\*innen und Fußgänger\*innen

Der Autoverkehr fließt, ich drücke mich mit dem Bettelknopf der Ampel mühsam über die Querungshilfen des Fuß- und Radweges. Alltag auf den Haupttrouten von Unna in die Vororte oder in die Nachbarorte.

Eigentlich gibt es die Schnellroute von Unna nach Kamen: Entlang der Friedrich-Ebert-Straße durch die Unterführung in die Kamener Straße ziehe ich auf dem Rad auf dem abgesetzten Radweg meist am stockenden Verkehr vorbei. Wenn da nicht immer die Stopp-Punkte wären, die mir klar machen, dass die „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“ nur für den Autoverkehr gilt. Am Kreisel vor dem Kreishaus werde ich schon über einen Umweg zur ersten Quengel-Ampel geschickt. An der Parkstraße, Hubert-Biernat- und Zechenstraße folgen die nächsten. An der Einmündung der Grillostraße fehlt auf einmal der ohnehin schon in die Straße verschwenkte rote Radstreifen, dafür gibt es jetzt für Radler\*innen Vorfahrt achten zugunsten des Autoverkehrs. An der Einmündung Schattweg folgen zwei Stopps: Einmal Grün bis zur Mittelinsel müssen sich Radler\*innen freidrücken und warten, dann nochmal bis zur gegenüberliegenden Seite. Grüne Welle: Fehlanzeige. Das gleiche Spiel bei der Einmündung Zollpost: Zweimal grün

anfordern, um die Straße zu queren, der Autoverkehr rollt nebenan mit einer Ampelphase durch.

Von grüner Welle können auch Radler\*innen nur träumen, die von Unna-Massen nach Unna über die Hansastrasse strampeln. An der Einmündung Hochstraße gilt wieder: Zweimal drücken, um zu queren. Das Stopp-, Absteig-, Aufsteig-, Warte- und endlich Losfahren-Spiel gibt es an der Massener Straße, Feldstraße, Hochstraße, wenn Mensch rechtskonform aus der Innenstadt gen Zurbrüggen strebt. Ebenso an vielen anderen Einmündungen. Schon jahrelang fordern ADFC, VCD und zuletzt im Oktober sogar das Umweltbundesamt, dass Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung (StVO) endlich vom Autovorrang befreit werden müssten: „Die Bevorzu-



Überquerung Schattweg in Kamen, Einmündung in Unnaer Str. (B 233)

gung des fließenden (Auto-)Verkehrs beenden“ schreiben die Fachleute. Dringend müsse die StVO geändert werden: „Sie sollte zu Regelungen führen, die es ermöglichen, den Verkehr vor Ort unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange so zu steuern, dass Belastungen für Menschen und Umwelt vermindert werden und umweltverträglichen Verkehrsarten Vorrang zukommt.“

Wobei es in anderen Kommunen schon die Ampelvorfahrt für Radfahrende gibt: Marburg hat seit 2016 die Grüne Welle für Radler\*innen, Bremen seit 2018, Oberhausen seit 2019, Reutlingen, Karlsruhe und Dresden seit 2021. Die Technik ist nicht das Problem. Offensichtlich fehlt der Verantwortlichen in Kreis und Stadt (Straßenbaulastträgern) und vor allem den Straßenverkehrsbehörden von Kreis und Stadt sowohl der Wille und wie auch der Mut, die „Flüssigkeit und Leichtigkeit“ des Verkehrs mal zugunsten von Fußgänger\*innen und Radler\*innen umzusetzen. Ein Ampel-Umbauprogramm wäre ein Baustein der Verkehrswende. Eine grüne Welle zugunsten der umweltverträglichen Verkehrsteilnehmer könnte den Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr attraktiv machen. Und den wollen doch angeblich alle in Kreis und Kreisstadt fördern.

Nach geltendem Regelwerken sollen die Wartezeiten an Ampeln für den Fuß- und Radverkehr wesentlich geringer sein als für den Kfz-Verkehr, auch um gefährliche Fahrbahnquerungen ungeduldiger Menschen zu reduzieren. Im einschlägigen Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) sind dazu Wartezeiten für ausreichende Verkehrsqualitäten festgelegt. Die Fach-

planer ermitteln damit in der Regel jedoch nur die Verkehrsqualitäten für den Kfz-Verkehr. An sogenannten „Betelampeln“ mit Mittelinseln und Dreiecksinseln für freie Kfz-Rechtsabbieger benötigt der Fuß- und Radverkehr dann völlig unnötig auch mal drei Minuten, um mit Zwischenstopps die andere Straßenseite zu erreichen.

In Lünen wurde 2020 der diesbezügliche Antrag einer Ratsfraktion zur Optimierung für Fußgänger und Radfahrer an der Hauptkeuzung Kamener/Kurt-Schumacher-Straße mit Verweis auf das Regelwerk vom zuständigen Fachdienstleiter abgelehnt.

Dagegen hat sogar der Landesbetrieb Straßenbau eine fahrradfreundlichere Lösung gefunden. In Herdecke und Wetter stehen Ampelsignale der Geh- und Radwege an freien Rechtsabiegern auf „Dunkel“ damit dort nicht unnötig gewartet muss, wenn kein Kfz rechts abbiegt. Falls Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen bei Bedarf „Grün“ anfordern, werden rechtsabiegende Kraftfahrzeuge mit „Rot“ angehalten.

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs ist der sogenannte Doppelanwurf an Ampeln (Lichtsignalanlagen): „Um die Qualität des Radverkehrsablaufs bei einer langen Umlaufzeit zu verbessern, kann es sich empfehlen, den Radfahrern zwei Freigabezeiten im selben Umlauf anzubieten ...“ (Quelle: Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs, Ausgabe 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen).

Fazit: Auch im Kreis Unna besteht erheblicher Nachholbedarf um Fuß- und Radverkehr an Ampeln wirklich sicher und attraktiv zu gestalten.

*Günther Klumpp, Jürgen Heidenreich*

## Sicher auf dem Pedelec

**ADFC bietet Fahrsicherheitskurse für Räder mit Elektroantrieb an**

**R**adfahren lernt man in der Regel im Kindesalter. Steigt man als ältere Person vom normalen Fahrrad auf ein Rad mit elektrischer Tretunterstützung um, steigt häufig die Unsicherheit im Umgang mit dem neuen Gefährt. Vielfältige Fragen kommen auf. Für diese Zielgruppe bieten ausgebildete Fahrradlehrer\*innen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Kreis Unna Fahrsicherheitskurse an. Die Kurse beinhalten einen theoretischen und praktischen Teil und dauern etwa 4 Stunden.

Der nächste Kurs findet am 7. Sept. auf dem MOVE-Gelände in Unna statt (Rudolf-Diesel-Str. 51). Kosten 35 €. Anmeldungen und Infos: Tel. **0157 38511353** (Frau Gaby Jöhnk) oder **0176 56160972** (Herr Lothar Wolf), E-Mail: **[gaby.joehnk@adfc-kreis-unna.de](mailto:gaby.joehnk@adfc-kreis-unna.de)**, Web: **[radfahrerschule.adfc-kreis-unna.de](http://radfahrerschule.adfc-kreis-unna.de)**.

Die praktische Schulung soll dazu beitragen, die Sicherheit beim Fahren mit dem Pedelec zu erhöhen. Insbesondere das richtige Anfahren, Zielbremsungen und Kurvenfahren, aber auch Koordination und Geschicklichkeit sind für die sichere Beherrschung des E-Bikes unabdingbar und werden mit Hilfe von Fahrübungen trainiert. Der theoretische Teil vermittelt Grundlagenwissen zur Benutzung der Bedienelemente des Elektrofahrrades. Die Unterschiede zwischen Pedelec, S-Pedelec und E-Bike werden behandelt, ebenso die wichtigsten Verkehrsregeln, Fragen zu Haftpflichtversicherung und Führerschein sowie zum richtigen Transport des E-Bikes sind Themen.

Räder mit elektrischer Unterstützung erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Sie sind schnelle, flexible und umweltfreundliche Transportmittel. Mit den rasant steigenden Verkaufszahlen stiegen leider auch die Unfallzahlen mit Pedelecs. Der körperliche Einsatz ist beim E-Bike zwar niedriger als bei einem normalen Fahrrad. Man hat aber festgestellt, dass die Nutzungsdauer und die Kilometerleistung erheblich steigen. Dies kompensiert die geringere Belastung deutlich. Durch regelmäßiges E-Bike-Fahren wird das Auftreten von Herz-Kreislauf-, Stoffwechsel- und Krebserkrankungen um bis zu 50 % reduziert. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt etwa 150 Minuten pro Woche.

Wer sich ein E-Bike kauft, sollte beim Händler Probe fahren und sich ausgiebig in die Bedienung einweisen lassen. Wer sein Elektrofahrrad gut kennt und richtig zu bedienen weiß, hat bereits einiges für die eigene Sicherheit getan.

Ein E-Bike fährt bei gleichem Kraftaufwand deutlich schneller als ein herkömmliches Fahrrad. Dies führt zu einem längeren Bremsweg und es bleibt weniger Zeit, auf Unerwartetes zu reagieren. So ist der Bremsweg bei einem E-Bike, das bis zu 25 km/h schnell ist, fast doppelt so lang wie bei einem herkömmlichen Fahrrad, das mit 15 km/h unterwegs ist. Diese Tatsache sollte jede\*r Fahrer\*in eines E-Bikes im Hinterkopf haben. Die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit und das Mehrgewicht von Motor und Antrieb verlangen, dass die E-Biker\*innen stets bremsbereit sind.

*Lothar Wolf*



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

# MEGABIKE



IHR  
**FAHRRADSPEZIALIST**  
IN UNNA-MASSEN



**BESTE  
BERATUNG**



**BESTE  
PREISE**



**BESTER  
SERVICE**

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



**E-BIKE TESTCENTER**  
**FAHRRAD LEASING**



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

# Mehr Sicherheit für Radfahrende auf dem Emscher-Weg

## Vorbildliche Eigeninitiative von ADFC-Mitgliedern

**H**artnäckiges Engagement von ADFC-Mitgliedern zahlt sich aus:

Schon in der Frühlingsausgabe 2021 unserer Vereinszeitung **FahrRad** berichteten wir über die erfolgreichen Anstrengungen unserer Vereinsmitglieder Doris und Hermann Volke aus Holzwickede. Vor einem Jahr hatten sie es durch zweieinhalbjährige hartnäckige Korrespondenz mit der Dortmunder Verwaltung geschafft, dass ein Teilstück des Emscher-Weges hinter der Kleingartenanlage Am Massbruch asphaltiert und dadurch erheblich leichter und sicherer befahrbar wurde.

Ein zweites Ärgernis war ihnen die Querung des stark touristisch genutzten Radweges mit der Abteistraße in Aplerbeck. Dort standen dauerhaft im Kreuzungsbereich zwei große Lastkraftwagen, welche die Sichtbeziehung der Radelnden mit den auf der Abteistraße fahrenden Kraftfahrzeugen versperrten. Ein sicheres Überqueren der Radfahrenden besonders aus Richtung Phoenix-See war nur durch Absteigen und vorsichtiges „Reintasten“ in den Kreuzungsbereich möglich.

Volke wandte sich mehrfach per E-Mail an den Fuß- und Radverkehrsbeauftragten der Stadt Dortmund und schickte Fotos von der Gefahrenstelle mit. Mit Erfolg! Im Kreuzungsbereich wurde eine circa fünf Meter lange Sperrfläche mit einer Zickzacklinie aufgebracht. Ein Halten auf dieser Fläche wäre eine Ordnungswidrigkeit und würde mit einem Bußgeld in Höhe von 25 Euro belegt. Außerdem können auf Sperrflächen parkende Fahrzeuge bei

einer Gefahrensituation abgeschleppt werden. Durch das Freiziehen dieser Fläche ist nun die Sicht der Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert worden.

Viele Fahrradfreund\*innen sind in den letzten Jahren mit großem Unbehagen an dieser Stelle vorbeigefahren. Der ADFC sagt „Danke“ für die erfolgreiche Initiative. Das Handeln von Doris und Hermann Volke zeigt, dass Eigeninitiative und Hartnäckigkeit erfolgreich zur Sicherheit im Verkehr beitragen können. Der Radclub wünscht sich, dass ihr Vorbild Schule macht.

Wer ähnliche Problemfälle auf Dortmunder Gebiet melden möchte, wende sich bitte an den Fuß- und Radverkehrsbeauftragten der Stadt Dortmund Fabian Menke unter der Telefonnummer **0231 50-24103** oder per E-Mail **tiefbauamt@dortmund.de**. In Kommunen ohne Radverkehrsbeauftragten ist für den ruhenden Verkehr das Ordnungsamt und für den fließenden Verkehr die jeweilige Polizeidienststelle zuständig.



# Das Glück erradeln: Radfahren – Bingo – Fietsknoop

**R**adler-Bingo im Ammerland? Als Tanja Bork im ADFC-Newsletter von dieser Spielidee las, fand sie die Idee, den Radsport mit dem allseits bekannten Lottospiel Bingo zu kombinieren, so interessant, dass sie es unbedingt ausprobieren wollte. Ein Spiel- und Erfahrungsbericht.

Die Bad Zwischenahner Touristik GmbH schreibt dazu auf ihrer Website: „Im Ammerland kann man jetzt sein „Glück“ erradeln! Die Radwege rund um Bad Zwischenahn werden dabei zur Ku-

lisse für ein 738 km großes Open-Air „Bingo-Studio“.“

Wer mitmacht, kann am Ende an einer Verlosung teilnehmen und etwas gewinnen.

Das lange Christi Himmelfahrt-Wochenende wurde von mir als Testwochenende ausgesucht. Frei nach dem Motto: Einmal ist immer das erste Mal. So plante ich, das Bingospiel, die Fietsknoop App und einige Neuanschaffungen meiner Campingausrüstung gemeinsam zu testen.



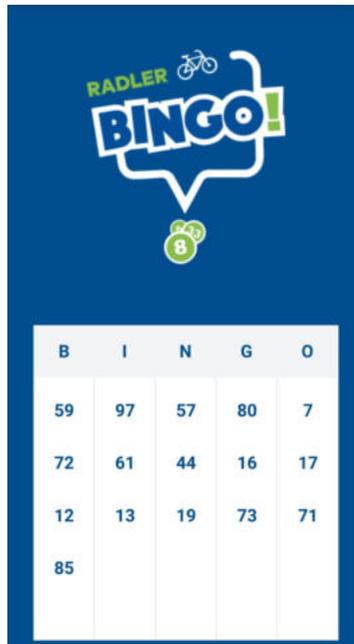
Vorab zum Spiel: Aktiviert wird es per WhatsApp und wird über die dort mögliche Standortübermittlung gespielt, dazu sind einige Befehle nötig, die vorab erklärt werden. Zum Aktivieren des Bingoscheins hat man folgende Möglichkeiten: man kann eine individuelle Route oder, wenn man sich in Bad Zwischenahn befindet, aus vier verschiedenen Themenrouten wählen: „Rund ums Meer“, „entlang der Mühlen“, „- der Moore“ oder „- der Baumschulen“.

Am ersten Tag fuhr ich von Leer zum Campingplatz am Bernsteinsee bei Wiefelstede. Für die Navigation nutzte ich diesmal nicht Komoot, sondern die niederländische App – Fietsknoop. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten begann ich die Art der Navigation zu schätzen. Anders als bei Komoot bekommt man beim Start gesagt, an welchem Punkt man sich befindet und welches der nächste ist. Dazwischen ist Ruhe, bedeutet, dass die Radfahrer\*innen nicht navigiert werden, sondern anhand der Radschilder dem Weg fol-

gen. Sollte man doch von seiner Route abkommen, wird gefragt: „Stimmt deine Route noch?“, kehrt man, nach einem Blick in die App, auf den rechten Pfad zurück, erfolgt eine freudige Begrüßung: „Du bist wieder da“. Ansonsten wird mit niederländischem Akzent höflich gesiezt.

Kurz vor dem nächsten Punkt wird darauf hingewiesen, dass der Punkt bald erreicht ist und der nächste Punkt wird mitgeteilt. Die Ansicht in der App ist sehr übersichtlich und es finden sich schnell alle benötigten Daten wie Abstand zum nächsten Knotenpunkt und die verbleibende Restroute.

Beim Eintreffen im Ammerland aktivierte ich das Bingospiel und mit Eingabe der 1 startete ich die individuelle Route. An jedem Knotenpunkt sendete ich per WhatsApp meinen Standort und bekam sofort Rückmeldung, dass der Knotenpunkt gezählt wurde. Um am Spiel teilnehmen und den Schein einschicken zu können, braucht man fünf Einträge, auch darauf wird hingewie-



sen. Die Gewinnchancen erhöhen sich, je mehr Punkte eingetragen werden. Ein Bingoschein bleibt 24 Stunden aktiv, innerhalb dieser Zeit sollte er eingeschickt werden.

Beim Eintreffen am Campingplatz hatte ich 16 Felder auf meinem Bingoschein mit Nummern gefüllt und mit „Beenden“ problemlos abgesendet.

Der erste Testlauf verlief also schon einmal recht gut, eine Nummer wurde allerdings nicht gezählt, da diese bereits auf dem Schein eingetragen war. Das lag daran, dass in einem so großen Gebiet die Nummern der Knotenpunkte mehrfach vorkommen. Leider werden bei der Standortübermittlung lediglich die Zahlen erfasst und nicht der abweichende Standort berücksichtigt.

Am Freitag ging es weiter. Für meine

Fahrt nach Bad Zwischenahn nutze ich wieder Fietsknoop und die individuelle Bingoroute. In Bad Zwischenahn galt es eine Themenroute zu wählen und diese zu erradeln. Ich entschied mich für „entlang der Windmühlen“. Nach Aktivieren des Scheins erfuhr ich, dass ich zwei Pflichtpunkte abfahren müsse.

Ich hatte mir den weiteren Ablauf viel einfacher vorgestellt. Ich ging davon aus, dass ein Routenvorschlag vorliegt und die motivierten Radler\*innen diese übernehmen können. Leider kann man sich lediglich die Knotenpunkte in Mühlennähe anschauen; dazu gibt es einen Link zur Website, auf der sich eine Karte befindet.

Ich stand erst einmal etwas überrascht da und fragte mich, was ich machen soll. Letztendlich habe ich mit Hilfe der Karte die Tour in der Fietsknoop-App zusammengestellt, was eine Weile dauerte und mir etwas sperrig erschien. Die Idee dahinter ist, dass alle Spieler\*innen sich ihre eigene Tour zusammensetzen. Ich fände es allerdings gerade für Einsteiger\*innen einfacher, erst einmal eine vorgegebene Tour zur Verfügung zu haben.

Da ich mir aber vorgenommen hatte, eine Tour zu fahren, startete ich am Kurpark in Bad Zwischenahn mit der ersten Mühle, einige Knotenpunkte weiter konnte ich die berühmte Rügenwalder Mühle besichtigen. Am Ende der Tour hatte ich fünf Mühlen erkundet und beide Pflichtpunkte abgesendet. Vor meiner Rückfahrt zum Campingplatz sendete ich auch diesen Bingoschein ab und aktivierte dann wieder die individuelle Route für das nächste Spiel. Ich habe am Ende meines Kurzurlaubes vier Bingoscheine eingereicht, davon eine Themenroute.



**Online-Banking.  
Einfach & sicher  
von zu Hause.**



sparkasse-unnakamen.de

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



 Sparkasse  
UnnaKamen

Abschließend kann ich sagen, dass mir das Erkunden der Gegend auf diese Weise gut gefallen hat. Ich denke, gerade für Familien ist es eine schöne Möglichkeit, alle auf das Rad zu locken und den Ehrgeiz zu wecken, alle 20 Felder des Bingoscheins zu füllen. Egal ob man eine individuelle oder eine Thementour wählt, es werden immer Tipps zu Sehenswerter entlang der Route abgegeben und eine Navigation mit Google Maps angeboten. Frustrierend kann es sein, wenn einige Punkte nicht gewertet werden, weil die Zahlen bereits im Schein eingetragen wurden. Schade ist auch, dass keine Kooperation mit der Fietsknoop App besteht, das wäre meines Erachtens eine benutzerfreundliche Symbiose.

Die App „Fietsknoop“ greift, nach eigenen Angaben nur bis zu 50 km hinter der Grenze, nicht so im Ammerland. Trotz der Entfernung zu den Niederlanden stellt die App alle Knotenpunkte dar. Eine Tour zu planen soll recht einfach sein, ich fand es allerdings recht umständlich. Nutze ich die Suchfunktion, um den Beginn meiner Reise auf der Karte anzeigen zu lassen und tippe auf einen Knotenpunkt, um den Start zu markieren, kann ich danach nicht das Ende der Tour festlegen, Start- und Zielpunkt bleiben identisch. Nutze ich die Suchfunktion nicht und wähle auf der Karte die beiden Punkte aus, dann erhalte ich sofort eine Route. Das hat mich ein wenig „genervt“, da ich ja von A nach B gefahren bin und eine Adresseneingabe sinnvoll gefunden hätte. So



musste ich zum Teil recht mühsam nach den beiden Punkten schauen. Zudem gibt es keine Navigation zum Startpunkt. Komme ich an einem Bahnhof an und ist dort kein Knotenpunkt, muss ich selbst zusehen, wie ich zum Start gelange, auch das finde ich nicht besonders benutzerfreundlich.

Ist man erstmal auf der Route, läuft alles wie von selbst und ich konnte entspannt meines Weges radeln. Der letzte Knotenpunkt wird als solcher angekündigt und die Tour dann automatisch beendet. Trotz allem finde ich die Planung mit der App einfacher, als sich alle Karten mit den Knotenpunkten zu besorgen und diese dann herauszuschreiben. Schön ist, dass die App einen sehr abwechslungsreich durch die Landschaft führt, wenige Straßen, kleine Ort und viele Felder und Wälder, spannendes Radeln in der Natur.

*Tanja Bork*

# Den Schatz heben im Silbersee

Oder wie man eine geplante  
ADFC-Fahrradtagestour im  
Voraus erkundet und absichert

von Wolfgang Maas

**Über 100 Touren bietet der ADFC im Kreis Unna in diesem Jahr an. Die Tourenführer\*innen erkunden die Strecken vorab. Hier schon mal ein Vorgeschmack auf die Fahrt zum Silbersee.**

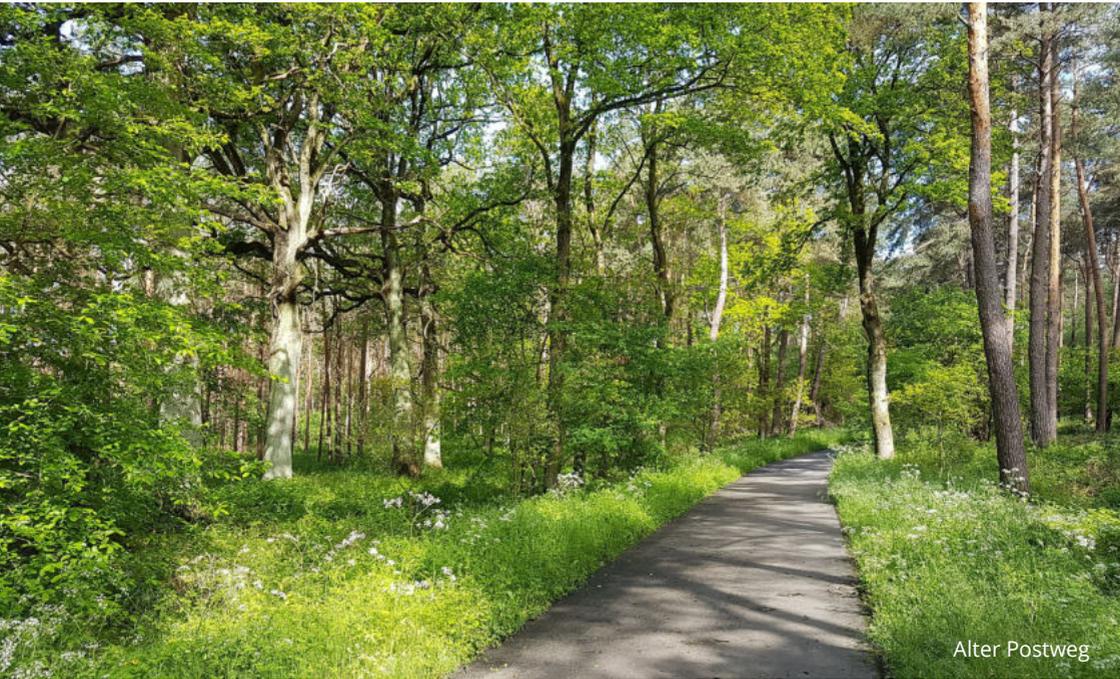
Am 21. April um 11:00 Uhr treffen sich drei Fahrradverrückte am Brunnen vor dem Lüner Rathaus. Wir wollen die bereits im Lüner ADFC-Flyer angekündigte Tagestour „Silbersee und Borkenberge“ abfahren und nötigenfalls optimieren.

Dirk S. ist ganze 72 Jahre jung und frisch vernarrt in sein neues leichtes Corrado Carbon Gravelbike. Wolfgang S., mit 63 Lenzen der jüngste im Bunde, kommt mit einem verrückten Koga-Beachbike daher. Dieser Klassiker ist leicht gebaut wie ein Gravelbike, hat aber dicke und ganz leichte Slicks und einen merkwürdigen Lenker. Wolfgang M. (das bin ich) ist mit 68 Jahren der „Mitteljunge“ im Team und mit einem

Carbon Cannondale Rennrad mit 30 mm breiter Bereifung ausgestattet. Wir haben vor, eine ADFC Tages-Tour abzufahren, die ich bereits letztes Jahr ausgearbeitet habe. Und es ist geplant, diese Tour „zügig“ zu absolvieren, nicht also in einem üblichen 15 km/h Tempo, wie wir dies in der Regel bei Tagestouren im ADFC anstreben.

Deshalb die Auswahl der Fahrräder, die ja nicht signifikant für grau gewordene Herrschaften ist. Wir sind uns aber einig, dass wir kein Rennen zwischen uns veranstalten wollen.

Um Land und Kilometer zu gewinnen, ging es zuerst über die Moltkesstraße (breite Kreisstraße mit seitlichen Radweg) westlich aus Lünen hinaus. Der Bereich mit abgetrenntem Fahrradweg war o.k., die anschließende Bundesstraße ohne Radweg war es nicht. Da muss die Routenführung noch geändert werden. Mit 20 bis 30 üblichen Teilnehmern an einer solchen Tour kann man unmöglich an einer schnellen Straße um die Leitpfosten herum radeln.



Alter Postweg

Ab Vinnum fühlen wir uns im eigentlichen Münsterland angekommen. Die Straßen sind schmal, nur für die Landwirtschaft gedacht und gut asphaltiert. Die erste Sehenswürdigkeit ist die vor einigen Jahren neu gestaltete Kreuzung zwischen Lippe und Dortmund-Ems Kanal. Eine großartige technische Meisterleistung. Wir fahren neben der Lippe unter dem Kanal hindurch.

Nach genau einer Stunde Fahrzeit mit angeregter Unterhaltung (Themen: Musik, Jazz, Schwimmen und ach ja, Fahrräder) und 24 km Strecke machen wir am alten Postweg hinter Olfen die erste Trinkpause. Der alte Postweg ist über eine Länge von mehr als 5 km wunderbar asphaltiert und verbindet nur für Fahrräder Olfen mit Hullern. So sollten alle Radwege in die Landschaft eingebettet sein.

Am Hullerner Stausee fahren wir ein Stück direkt an der Uferpromenade

entlang. Ein solches Kleinod darf man nicht aus der Ferne betrachten. Der feingeschotterte Uferweg ist ein gefundenes Fressen für Dirks Gravelbike, das sich ja anscheinend geradezu nach solchen Belägen sehnt („Gravel“ übersetzt heißt „Schotter“). Das Beachbike schwebt auch über die Steinchen, nur mein Rennrad will das nicht, macht aber Gott sei Dank nicht schlapp.

Die Vorbeifahrt am Biergarten des „Heimingshof“ können wir soeben noch verschmerzen, wir haben ja unser Ziel noch nicht erreicht. Auch „Jupps Biergarten“ am Halterner Stausee (seit vielen Jahren als schönster Deutschlands ausgezeichnet) muss links liegenbleiben. Aber Achtung: Die Landesstraße nach Norden (Stockwieser Damm) müssen wir mit der Gruppe anders, nämlich sicherer überqueren. Ich habe auch eine Idee, wie das gelingen kann.

Es geht weiter mit schönem Blick auf

den Halterner Stausee. Kurzer Stopp an Schloss Sythen: In dieser unscheinbaren, aber altherwürdigen und wunderschön in den Garten eingebunden mittelalterlichen Anlage wurden schon viele Hochzeiten gefeiert.

20 Minuten später sind wir an unserem Ziel angelangt: Der Silbersee II, der zu Dülmen gehört. Mit seinem traumhaften Strand aus silbrig glänzendem Feinsand und Badewasser in immer ausgezeichnete Qualität ist der Silbersee II ein ideales Ziel für Radfahrende. Und das halbe Ruhrgebiet findet sich hier wohl im Sommer bei schönem Wetter ein, dafür sprechen die riesigen Parkplätze. Da wir uns aber im April befinden, lockt uns das wahrscheinlich 10°C kalte Wasser nicht zu einem Bad. Und das obwohl Dirk eine Badehose und ich ein kleines Handtuch dabei haben. Die Frage, wo der Schatz im Silbersee nun versteckt ist, werden wir heute also nicht beantworten können. Aber einem geheimnisvollen Windsurfer können wir zuschauen: Wie von Gei-

sterhand erhebt sich das Surfbrett rund 30 Zentimeter aus dem Wasser und fährt nur auf seine Finne gestützt wie der „fliegende Holländer“.

Die Seegastronomie ist geschlossen. Also geht es zurück und wir landen nach nur 10 Minuten in der Restauration des Prickinghofs (Bauer Ewald). Die Gastronomie ist für ganz viele Besucher ausgelegt, aber nach Rücksprache mit dem Wirt wird die Reservierung unbedingt empfohlen, wenn wir mit mehr als 20 Personen Platz an einem Sonntag finden wollen.

Wir haben uns nicht lumpen lassen und dies auch verdient: Zwei große Burger mit Pommes sowie die Bratwurst vom eigenen Duroc Schwein. Auf der Speisekarte steht an fast jedem Gericht das Attribut „groß“, nur nicht an meiner Bratwurst, die ich deswegen bestelle. Ich bekomme dann aber zwei Riesenwürste zu den Pommes. Na ja, Wolfgang S. hilft mir, nachdem er seinen Burger verputzt hat. Und das Bier schmeckt auch! ...



Deutlich schwerer geworden geht es auf unseren leichten Rädern jetzt zurück durch das ehemalige Militärgelände „Borkenberge“. Ein wunderbarer neu angelegter Radweg führt uns ca. sieben Kilometer durch diese sandige Landschaft, die durch Heide und Kiefernwald geprägt ist, ohne dass wir einer Menschenseele begegnen. Aber irritierend sind die rechts und links immer wieder auftauchenden Schilder, die das Verlassen des Radweges wegen Lebensgefahr durch gegebenenfalls vergrabenere Munition strikt untersagen. Wenn man hier mal seinen Bedürfnissen folgen muss und in die Büsche geht – unvorstellbar was da passieren kann.

In südlicher Richtung geht es auf geraden und auch wieder recht langen Wirtschaftswegen durch das Naturschutzgebiet der „Seppenrader Schweiz“. Aber keine Sorge, wir bleiben unten, fahren nicht wirklich berghoch. In Dülmen kommen wir zur Stever und fahren unter der denkmalgeschützten Brücke durch, welche die Alte Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals über die Lippe führt.

Und dann kommt der „Steverstrand“ und schon wieder ein wunderschöner Biergarten. Der hat heute allerdings zu. Also setzen wir uns an eine Tischgruppe direkt an die Stever und trinken unsere letzten mitgebrachten Reserven.

Zurück geht es durch den Sandforster Forst, und zwar auf einem sandigen und etwas steini-

gen Waldweg parallel der Straße. Das ist jetzt die Idee von Wolfgang S., ich kannte diesen Weg gar nicht. Aber er ist sehr schön und natürlich verkehrsfrei, die Gruppe wird sich für diesen Weg bedanken. Da hat ja sicherlich auch niemand ein Rennrad dabei. Und mitten durch Borks Wochenmarkt (schieben!) geht es wieder nach Lünen zurück.

Fazit: Die 80 km haben wir in deutlich weniger als vier Stunden reiner Fahrtzeit abgespult. Aber auf das Tempo ist es ja nicht angekommen. Wir sind uns aber einig, dass das eine Super Tour war, die wie bereits angekündigt als Tagestour am 21. August 2022, Start 10:00 Uhr für jedermann angekündigt ist. Jede\*r, die oder der sich die 80 km lange Strecke zutraut, ist eingeladen, mitzukommen. Das Tempo wird gemäßigt sein.

Und wir werden in dieser Dreierkonstellation unbedingt weitere Tagestouren des ADFC auskundschaften und vorbereiten.

*Wolfgang Maas*





# Fabelhaft unterwegs! Mit dem AzubiAbo Westfalen.

Nur  
63 Euro

Jetzt informieren  
und bestellen:



**NRWupgrade**

Ganz NRW für nur 20 Euro mehr!



**WESTFALENTARIF**

**VKU**

# Lieblingstouren unserer ADFC-Tourguides

Mein digitaler Begleiter vermeldet „Ganztägig Kaiserwetter!“ Es kribbelt wohligh in den Beinen – heute setze ich mich aufs Rad!

Aber wohin? Nee, nicht schon wieder die altbekannte Bahntrasse mit der rumpeligen Oberfläche und auch nicht der langweilige zugewachsene Weg zur Nachbarkommune. Neue Pfade zu aufregenden Zielen müssen her.

Wie wäre es mit den Lieblingstouren des ADFC? Die erfahrenen Tourenführer des Radclubs haben ihre Lieblingsstrecken durch den Kreis und auch darüber hinaus beschrieben, bebildert und mit GPX-Daten versehen und im Netz zum Nachfahren angeboten. In der Regel folgen die Routen verkehrsrarmen Wegeführungen und bieten spannende Ziele. Folgen Sie zum Beispiel über 50 Kilometer den Spuren mittelalterlicher Handelswege oder erfahren Sie auf der 35 Kilometer langen Tremonia-Runde die Dortmunder Fahrradgeschichte. Oder Sie erholen sich während einer 50 Kilometer-Schleife beim Genuss eines schwarzen Getränkes in einer Alten Kaffeerösterei.

Die Tourenbeschreibungen zu diesen und vielen anderen Touren finden Sie auf unseren Internetseiten des Kreisverbandes oder der Ortsgruppen. Hier eine Übersicht. Einen besonderen Service bieten die Tourempfehlungen des ADFC Werne. Hier kann man die Tourdaten auch als Folder downloaden, ausdrucken und auf die Tour mitnehmen.



Im Rennradmuseum Fröndenberg

Gliederung	URL	Anzahl	GPX-Daten	Karte	Beschreibung/ Bilder
ADFC Kreis Unna	<a href="https://keis-unna.adfc.de/service#c28759">keis-unna.adfc.de/service#c28759</a>	9	X	X	X/X
ADFC Unna	<a href="https://unna.adfc.de/rueckblicke">unna.adfc.de/rueckblicke</a>	10	X	X	X/X
ADFC Selm	<a href="https://selm.adfc.de/infos-selm">selm.adfc.de/infos-selm</a>	10	-	O	O
ADFC Werne	<a href="https://werne.adfc.de/artikel/rundtouren-um-werne">werne.adfc.de/artikel/rundtouren-um-werne</a>	31	X	Komoot	als PDF-Download
ADFC Lünen	<a href="https://luenen.adfc.de/touren">luenen.adfc.de/touren</a>	28	X <sup>1</sup>	Komoot	X/X <sup>1</sup>
ADFC Hamm	<a href="https://unna.adfc.de/artikel/die-schoensten-radtouren-in-und-um-hamm-1-1">unna.adfc.de/artikel/die-schoensten-radtouren-in-und-um-hamm-1-1</a>	14	X	X	-

<sup>1</sup> Nur nach Anmeldung bei Komoot

## Buchtipp

Sind Sie hier nicht fündig geworden, so empfehle ich, etwas mehr Anlauf zu nehmen. Der „Pott“ bietet den Radelnden eine wahre Wundertüte an Entdeckungen. Kunstwerke auf Halden, renaturierte Flussläufe, Lost Places und historische Orte lassen sich im Ruhrgebiet vom Fahrradsattel aus entdecken.

In dem Buch „Lieblingstouren Ruhrgebiet: Unterwegs auf ungewöhnlichen Radrouten“ beschreibt der Autor Thomas Terbeck zwölf Routen durch unsere Bergbaulandschaft.

Thomas Terbeck, Jahrgang 1977, ist Medientechnologe und leidenschaftlicher Radfahrer. Er betreibt außerdem den Blog „bikingtom“ und berichtet dort über die Faszination des Radfahrens.

*Werner Wülfing*



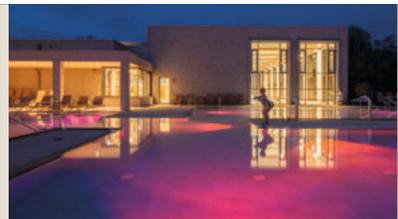
## Entspannung pur

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

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

**SOLEBAD**  
WERNE

6 % SOLE –  
100 % ENTSPANNUNG



# Finanzielle Förderung für den Kauf von Lastenrädern in Lünen und Unna

## Der ADFC gibt Hilfen und Tipps zum Transportradkauf

Spielen Sie mit dem Gedanken, sich ein Lastenrad zuzulegen? Wenn ja, hier finden Sie wichtige Tipps und Hilfestellungen.

Wenn Sie in Lünen oder in Unna wohnen, können Sie sich glücklich schätzen. In beiden Orten gewährt die jeweilige Stadt einen Zuschuss zum Kauf eines Lastenrads. Die Förderung beträgt 20 Prozent; die Obergrenze der Förderung ist in beiden Städten 800 Euro. Wollen Sie die Gelder in Anspruch nehmen, richten Sie eine Anfrage an die jeweilige Verwaltung. Dort erhalten Sie passende Antragsformulare.

Aber welches Rad ist überhaupt das Richtige? Lastenrad ist nicht gleich Lastenrad. Auf dem Markt gibt es eine verwirrende Vielfalt von Bauarten. Um das für Sie passende Lastenvelo zu finden, muss die Art der Nutzung geklärt werden. Möchte man seine Kinder zum Kindergarten transportieren? Will man als Handwerker wertvolles Werkzeug mitnehmen? Oder soll das Rad für den Wo-

cheneinkauf oder Hundetransport dienen? Nach der Nutzungsfrage tauchen weitere Fragenzeichen auf. Einspurig oder zweispurig? Front- oder Hinterlader? Maximale Zuladung? Drehschmel- oder Achsschenkelenkung? ... Nur wenige Radgeschäfte im Kreis bieten eine ausreichende Fülle von unterschiedlichen Transporträdern und die dazu passende Beratung an - ein Problem bei den hohen Kaufpreisen.

### Kaufberatung im FIZE und im UBZ

In Lünen und in Unna führt der ADFC Kreisverband Beratungen rund ums Thema Lastenrad durch. Es wird auch Hilfestellung zur Beantragung für eine Förderung gegeben.

ADFC Geschäftsstelle  
Preußenstraße 90c, Lünen  
1.9.2022, 18:00 Uhr – 21:00 Uhr

Umweltberatungszentrum  
Rathausplatz 21, Unna  
6.9.2022, 17:00 Uhr – 19:00 Uhr





## Lastenradparade durch den Kreis Unna zeigt Vielfalt der Lastenräder

Will man alle Räder des ADFC Ausleiheangebotes auf einen Schlag sehen und testen, empfehlen wir die Teilnahme an der Lastenradparade des Radclubs. In der Europäischen Woche der Mobilität stellt der ADFC am Samstag, den 17. September 2022, seine Transporträder der Öffentlichkeit während einer Werbetour durch den Kreis Unna vor. Alle, die schon ein Lastenvelo ihr Eigen nennen, sind aufgerufen, sich an dieser bunten Radtour zu beteiligen. Interessierte ohne eigenes Lastenrad können mit dem normalen Rad mitfahren, oder an den einzelnen Stationen im Kreis sich über die unterschiedlichen Bauarten und Nutzungsmöglichkeiten informieren.

Alle Teilnehmenden treffen sich hierzu ab 9:30 Uhr auf dem Rathausplatz in Unna. Die Abfahrt des Lastenrad-Trosses ist für 10:00 Uhr geplant. Halbstündige Stopps finden in Kamen, Werne und Lünen statt. Die geplanten Ankunftszeiten:

- Markt Kamen 10:45 Uhr
- Markt Werne 12:00 Uhr
- Willy-Brandt-Platz Lünen 13:30 Uhr
- FIZe Lünen (ADFC Geschäftsstelle) 14:15 Uhr

Während der Tour ist für ausreichende Verpflegung und Getränke gesorgt. Die Tour ist 38 Kilometer lang. Es können auch einzelne Etappen mitgefahren werden. Die Lastenradparade findet ihren Ausklang in der Geschäftsstelle des Kreisverbandes (FIZe) mit einem Grillen für alle Teilnehmenden.

### Kostenlose Probefahrten

Der ADFC bietet die Möglichkeit, Lastenfahrräder unterschiedlicher Bauart drei Tage kostenlos zu testen. Zu finden ist das Ausleihe-Angebot auf:

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

Auf dieser Seite stellt der ADFC Kreisverband Unna mittlerweile neun unterschiedliche Cargobikes zum Probefahren bereit. Neu hinzugekommen sind in den letzten Monaten drei Fahrzeuge, die durch die Stadt Unna beschafft wurden. Des Weiteren ist ein Transportbike der Stadt Schwerte, das RuhrRad, dem Verleih hinzugefügt worden. Die Beschreibung der Räder samt ihrer technischen Daten finden Sie auf der Seite im Internet.

Die Ausleihe ist niederschwellig. Zur Buchung muss man sich lediglich mit einer verifizierten E-Mail-Adresse registrieren und sich bei der Radübergabe mit einem Personalausweis identifizieren.

In der Stadt Werne können Lastenradfreund\*innen auf der Ausleihe-Website der DasDies-GmbH zwei Packesel der Stadt Werne ohne Ausleihgebühren buchen und in der Radstation am Bahnhof in Werne abholen.

*Werner Wülfing, Marc Frieling*

# Die erste Kidical Mass in Unna – Ein Rückblick



Platz da für die nächste Generation: 130 Teilnehmer\*innen, davon rund 50 Kinder, starteten einen Tag vor der Landtagswahl mit ihren Rädern zur Demotour durch die Innenstadt. Ein Rückblick auf die erste Kidical Mass in Unna von Tanja Bork:

Nach monatelangem Organisieren und Vorbereiten war es am 14. Mai 2022 dann endlich soweit, die erste Kinderfahrraddemo, die Kidical Mass sollte starten. Pünktlich um 9.30 Uhr fand sich das Organisationsteam am Rathausplatz ein und bereitete noch die letzten „Kleinigkeiten“ vor. Ich kann sagen, wir waren alle bis aufs Äußerste gespannt und immer wieder wurde ein und dieselbe Frage gestellt: „Werden genug Kinder kommen?“

Unsere Ordner\*innen trafen ein und erhielten die vorgeschriebenen Warnwesten und die dazugehörigen Armbinden. Die Einweisung erfolgte von uns, ergänzt mit ein paar Worten von der Polizei. Und wieder hieß es warten, einzelne Radler\*innen trafen ein, wurden

begrüßt und sammelten sich auf dem Rathausplatz untermalt von einer Kapelle, die an der Passage ihre Musik spielte.

All unsere Bedenken und Sorgen waren überflüssig, denn nach und nach trafen Familien mit Kindern auf eigenen Rädern, in Lastenrädern, gezogen von Tandemstangen und im Kindersitz ein, eben eine bunte Kinderfahrraddemo. Gezählt wurden 50 Kinder, dazu die Eltern und einzelne Radfahrer, die für bessere Radwege auf die Straße gehen wollten.

Um einen Eindruck zu vermitteln einige Statements von Teilnehmern:

Als erstes trafen vier Teenager ein, die alle die Peter-Weiss-Gesamtschule besuchen und angeregt von dem Plakat, welches dort aushing, mitmachen wollten. Die vier: Adrian, 16 Jahre, Vanessa, Carina und Jan, 15 Jahre alt berichteten mir, dass die gerne mit dem Rad sowohl zur Schule aber auch als Gruppe durch Unna und die anliegenden Dörfer fahren. Die Freude am Rad-

fahren und gleichzeitig die Gewissheit, dass bezüglich der Radwege und insbesondere der fehlenden Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden noch viel Handlungsbedarf besteht, bewog sie, für die Rechte der Radfahrenden auf die Straße zu gehen.

Emmanuel und Augustine, zwei Brüder aus Unna, fahren gerne mit dem Rad auch zur Schule, Emmanuel hat gerade seine Fahrradprüfung gemacht und freut sich, dass er jetzt groß genug für den Straßenverkehr ist. Sein Vater und er wünschen sich Radwege, auf denen er sicher zur Schule fahren kann.

Ein Vater aus Unna kann nicht verstehen, dass Radwege einfach auf der Straße aufhören oder im „Nichts“ enden. Bei der jetzigen Demo war er mit seiner kleinen Tochter im Tandem. Er erinnert sich noch an die Zeiten, als er den Kinderanhänger genutzt hat und immer Angst hatte, da viele Autofahrer beunruhigend nah aufgefahren sind. Er geht auf die Straße, um zum Mitdenken an-

zuregen, in der Hoffnung, dass endlich etwas passiert.

Matthias fiel dadurch auf, dass er als Einzelteilnehmer die Veranstaltung mit Musik untermalt und viele mit seinen Seifenblasen erfreut hat. Die Flasche hat er am Lenker angebracht, so dass er auch während der Fahrt mit einem Handgriff schillernde Seifenblasen produzieren konnte. Auf meine Frage was ihn veranlasst hat an der Kidical Mass teilzunehmen, antwortete er: Er fände es schön, dass Kinder auf das Rad steigen, oft sei das im Alltag nicht so. Viele würden von den Eltern zur Schule oder anderen Aktivitäten mit dem Auto gebracht. Er sieht sich und andere Erwachsene als „Anwälte für die Kinder“, die seiner Meinung nach im Grundgesetz noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Das sei Motivation genug, um sich den Forderungen der Kidical Mass anzuschließen.

Alles in allem kann gesagt werden, dass die auf dem Plakat angekündigte



„Bunte Fahrraddemo“ auch eine war. Jung und Alt, Familien und Einzelradler trafen sich, um „die Dinge ins Rollen zu bringen“, viele Fußgänger\*innen aber auch wartende Autofahrer\*innen konnten sich akustisch von unseren Forderungen überzeugen, die Fahrradklingeln und Trillerpfeifen wurden gut genutzt.

Bevor ich das Schlusswort an einen Teilnehmer übergebe, noch ein von mir aufgeschnappter Freudenruf einer kleinen Mitstreiterin. Bei der Überquerung des Rings an der Mozartstraße, rief diese: „Cool, ich darf bei Rot über die Ampel fahren...“

Abschließend Loris, 6 Jahre: „Das war die beste Fahrradtour der Welt“



**Die nächste Kidical Mass in Unna startet am Sonntag, den 25. September 2022 um 15:00 Uhr auf dem Rathausplatz in Unna.**

S. 39/40:  
Eindrücke von der  
1. Kidical Mass in Unna



## Besuchen Sie Werne an der Lippe.

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

**Tourist-Information**, Markt 19, 59368 Werne, 02389 534080  
Tourist-Info@werne.de, [www.werne.de](http://www.werne.de)

Folgen Sie uns auch auf komoot unter Werne Marketing.





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"**

Donnerstagabend

**Schnitzelbuffet**  
**und mehr**

**Steinzeitparty**

100 g Rindersteak  
100 g Schweinesteak  
100 g Hähnchenbrust  
vom heißen Stein

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





## Kidical Mass nicht nur im Kreis Unna

**W**ie in Unna und Werne fanden an mehr als 200 Orten am Aktionswochenende 14./15. Mai bunte Fahrraddemos statt. Über 40.000 Menschen nahmen an diesen Aktionen teil und forderten ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht. Die Kidical Mass ist eine weltweite Bewegung, die seit 2017 auch in Deutschland aktiv ist und sich für kinder- und fahrradfreundliche Städte und Gemeinden einsetzt. Unterstützt wird sie von den überregionalen Partner\*innen wie dem ADFC, Compact, Changing Cities, Deutsches Kinderhilfswerk, Greenpeace, Pro Velo Schweiz und dem VCD.

Dies fordert das Kidical Mass-Aktionsbündnis. Das neue Straßenverkehrsrecht muss

- die Schutzbedürftigkeit von Kindern in den Mittelpunkt stellen und Vision Zero – null Verkehrstote und Schwerverletzte – zum Ziel haben
- die selbständige und sichere Mobilität der Kinder ermöglichen – auf dem Weg zur Schule, zu Freund\*innen, zum Sportverein oder Spielplatz.

Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an

einzelnen Gefahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet. Das umfasst zum Beispiel:

- geschützte oder baulich getrennte, breite Radwege an Hauptverkehrsstraßen und Landstraßen sowie geschützte Kreuzungen (nach niederländischem Vorbild)
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerorts

- Schulstraßen und Zonen ohne Autoverkehr (temporäre Kfz-Durchfahrverbote)
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen als flächendeckendes Netz und Grundlage für ein sicheres Schulwegnetz
- Straßen ohne Durchgangsverkehr in Wohngebieten wie zum Beispiel die Kiezblocks in Berlin oder die Superblocks in Barcelona.

UNNG marketing

# STADTFEST UNNA

ÜBER 100 STUNDEN PROGRAMM

**02.-04.09.2022**

DEIN PROGRAMM DEINE PARTY DEIN UNNA

# ADFC Fahrrad-Familienfest 2022

## Spaß und Spiel bei der Familienbande in Kamen

Die Pläne dazu sind schon etwas älter. Bereits 2020 sollte es stattfinden, doch Corona machte uns zwei Jahre lang einen Strich durch die Rechnung. In diesem Jahr war es dann endlich soweit. Am Sonntag, den 26. Juni, von 11 bis 17 Uhr wurde das Gelände an der Familienbande (Familiennetzwerk Kamen e.V.) in der Kamener Bahnhofstraße ein Treffpunkt für Spaß, Spiel und Informationen rund ums Radfahren für die ganze Familie. Das gemeinsam mit der Familienbande geplante Fest umfasste eine Reihe unterhaltsamer und informativer Angebote, darunter ein Fahrradpuzzle, Weiden flechten und, bei den Kindern besonders gefragt, eine Reihe von Spaßfahrrädern. Das hauseigene Café

und ein schöner Stand ukrainischer Gäste versorgte die Besucher\*innen mit allerlei Leckerem. Ein Grill fehlte natürlich auch nicht. Am gut besuchten Infostand des ADFC Kamen konnten neben kostenlosen Informationsmaterial gebrauchte Fahrräder erstanden werden.

Das Wetter spielte zum Glück mit; das „Dach“ der Hochstraße war für viele Aktivitäten ein effektiver Sonnenschutz. Ein Teil des Parkplatzes unterhalb der Hochstraße war dafür extra gesperrt worden.

Der Auftakt in diesem Jahr machte Lust auf mehr. Eine noch vielfältigere Neuauflage im nächsten Sommer an gleicher Stelle ist verabredet. Ein Termin muss noch gefunden werden.





# DIE ABOKISTE

## FRISCH. FREUNDLICH. BIO.

Als regionaler Lieferservice aus Dortmund bringen wir Euch umweltfreundliche und fair produzierte Bio-Lebensmittel direkt nach Hause. Wann immer möglich aus unserer Demeter-Gärtnerei und von Bio-Bauern aus der Region.

Unverbindlich Probe-Kiste bestellen unter [www.abokiste24.de](http://www.abokiste24.de)

**DIE ABOKISTE**

BIO EINFACH LIEFERN LASSEN



Dein regionaler Lieferservice für Bio-Lebensmittel

# Ihr seid gefragt – Erfahrungen mit Radcomputern, **FahrRad 1/22**

**W**elche Radcomputer empfiehlt Ihr? In der Frühjahrsausgabe der **FahrRad** habe ich meinen Unmut über Radcomputer zum Ausdruck gebracht und Leser\*innen gebeten, sich zu diesem Thema zu äußern.

Leider war die Resonanz nicht besonders groß, die Gründe mögen unterschiedlich sein. Die Menge der E-Bikes mit den entsprechenden Geräten mag einiges dazu beitragen.

Drei Zuschriften haben mich erreicht. Zwei aus dem Kreis Unna von interessierten **FahrRad**-Leser\*innen und eine aus Soest von einem ebenfalls sehr begeisterten Radfahrer, den ich gebeten hatte, sich zu dem Thema zu äußern.

Hier nun das Fazit in der Reihenfolge der eingegangenen Zuschriften:

Marc Frieling aus der Ortsgruppe Lünen hat in einer sehr ausführlichen Mail über seine Erfahrungen berichtet. Vorgestellt hat Marc Radcomputer der Firma Sigma.

Zuerst der Pure GPS, Kosten etwa 89,95 Euro.<sup>1</sup> Wie der Name schon sagt, ist er nicht kabelgebunden sondern erhält die Daten per GPS. Er hat eine Betriebszeit von etwa 15 Stunden und kann per Mini-USB-Kabel geladen werden. Das Auslesen der Daten erfolgt mit einer Software und die dazugehörige Cloud ist kostenlos. Allerdings ist hier keine Navigation mit Komoot möglich, es dauert oft, bis das GPS Signal gefunden wird. Das Gerät zeigt zudem die Geschwindigkeit oft mit einer Toleranz von 15 km/h an.

Als nächstes brachte Sigma dann die Radcomputer der ROX Serie 2.0 und dann auch 4.0 auf den Markt. Die Kosten liegen beim ROX 2.0 bei 69,95 Euro<sup>1</sup>, bei dem ROX 4.0 geht es ab 89,95 Euro<sup>1</sup> los, je nachdem welche Halterungen, Sensoren und so weiter dazugekauft werden. Der ROX 4.0 hat nach den Erfahrungen von Marc eine wesentlich längere Akkulaufzeit und wird über ein USB-C Kabel geladen. Mit der Sigma Ride App und der dazugehörigen Cloud lassen sich auch hier die Daten einlesen. Bei dem 4.0 ist eine Navigation über Komoot möglich. „Also irgendwo unterwegs mal schnell auf dem Smartphone Komoot gestartet, Display ausgeschaltet und der ROX 4.0 zeigt mir an, wo es langgeht.“<sup>2</sup> Leider sei die Umsetzung nicht komfortabel. Wie schon oben erwähnt, sind bei dem Gerät weitere Sensoren möglich, wer möchte, kann die Herzfrequenz oder Kadenz einsehen. Praktisch ist hier auf jeden Fall, dass die einzelnen Features auf dem Display individuell angeordnet werden können, so dass man sich nicht mit Überflüssigem abgeben muss.

Wilhelm Beckmann aus Werne berichtete, dass er zehn Jahre sehr zufrieden mit dem kabelgebundenem Sigma bc 12.12 war. Er beschreibt diesen als äußerst robust und wasserdicht, die Batterie hat bei einer täglichen Nutzung von 1,5 Stunden zwei Jahre gehalten. Leider wurde dieses zuverlässige Gerät

<sup>1</sup> Herstellerangaben

<sup>2</sup> Marc Frieling, Mail vom 27.03.2022

10 K-Routen  
Radrevier Ruhr  
Seseke-Radweg

Fahren  
Sehen  
Staunen  
Genießen



Bilder:  
Stadt Kamen, Mobilität.de, Luftbild-biossey.de

[www.fahrrad-kamen.de](http://www.fahrrad-kamen.de)

Kamen bringt Sie auf Touren

vor kurzem von einem Auto „geschrottet“<sup>3</sup>. Da dieses Gerät nicht mehr von Sigma hergestellt wird, liegen mir keine Preisangaben vor. Über das neue Gerät einem Sigma bc 14.16 kann er noch nicht viel berichten, es kostet 59,95 Euro<sup>1</sup>. Die Funktionen seien ähnlich zusätzlich verfüge dieser über Licht und andere „Gimmicks“.

Für alle, die diesen Computer nicht kennen, möchte ich einige Funktionen kurz nennen: ein graphisches Höhenprofil und die Anzeige der Steigung in %, Batteriewarnung in Sender und Empfänger, Trainingsstatistik, Displaybeleuchtung und weitere heute standardmäßige Funktionen.

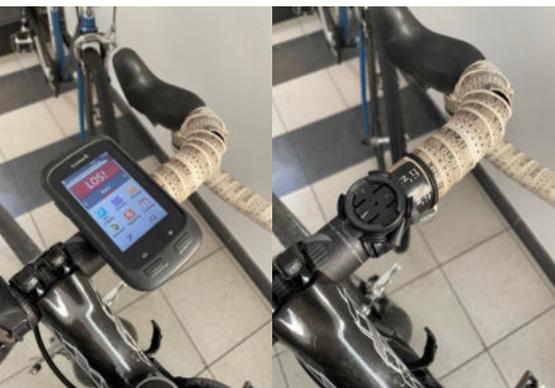
Auf seiner Tour von Münster nach Stuttgart kann sich der „neue“ dann bewähren. Ich würde mich freuen, wenn du uns mitteilst, wie du den „NEUEN“ nach deiner Reise bewertest. Insbesondere welchen Eindruck du von der korrekten Anzeige der Werte hast und wie lange die Batterien halten.

Enno Preitz aus Soest stellt den Garmin Edge 1000 und die Vorteile dieser Radcomputer im Gegensatz zu den Tachos mit Basiswerten vor, die Kosten belaufen sich auf 549 Euro.<sup>1</sup>

Was hat Enno zudem Kauf bewogen? Neben der Erfassung und Bewertung von Daten, sollte er anpassungsfähig sein und über mehrere Kommunikationskanäle verfügen. Anbei wurde Wert auf Einhandbedienung per Touchscreen – und das auch im Regen und mit Handschuhen sowie Nutzung bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen – gelegt. Auch hier sind wieder viele Funktionen möglich wie eben Herzfrequenz, Kadenz usw.

Enno achtet darauf, dass laut Hersteller die Akkulaufzeit mindestens zwölf Stunden beträgt, und dass die Navigation sowie das Kartenmaterial ohne Aufpreis „updatefähig“ sind. Folgende Parameter werden von ihm genutzt: Geschwindigkeit, Höhenmessung/ Steigung, Tritt- und Herzfrequenz. Seit 2014 wurde von ihm als „Vielfahrer“ ein Akkuwechsel vorgenommen (Kosten 60 Euro). Als komfortabel wurde hervorgehoben, dass Routen bequem am heimischen Rechner erstellt werden können, um sie dann auf den Radcomputer zu übertragen und los geht die Tour.

<sup>3</sup> Wilhelm Beckmann, Mail vom 05.05.2022



Garmin Edge 1000

Halterung Garmin Edge 1000



Sigma ROX 4.0



Garmin Oregon 600

Einziger Kritikpunkt des Gerätes ist, dass die Batterieleistung den Ötztaler Radmarathon nicht geschafft hat und sich nach elf Stunden „verabschiedete“.

Nachdem ich alle Zuschriften interessiert und dankbar gelesen habe, scheinen mir folgende Fragen erst einmal sehr wichtig: Was will ich eigentlich von einem Radcomputer und was bin ich bereit dafür auszugeben? Nutze ich das Rad eher für den Freizeitbereich oder ist es auch ein Trainingsgerät und will ich den Trainingsverlauf verfolgen?

Ich hoffe, dass die Antworten sowohl mir und allen anderen radbegeisterten

helfen, sich für ein Gerät zu entscheiden und die Auswahl so leichter fällt.

Ich bedanke mich an dieser Stelle noch einmal bei den drei Lesern, die sich die Zeit genommen haben, um ihre Sicht darzulegen. Sollten dank der drei sich jetzt noch andere angesprochen fühlen, sich zu dem Thema zu äußern, würde ich mich freuen, wenn eine sachbezogene und wertschätzende Diskussion auf facebook zustande kommt.

*Tanja Bork*

**tanja.bork@adfc-kreis-unna.de**

**facebook.com/adfcunna/**

## QuerFeldLand radeln durch die LEADER-Region Börde trifft Ruhr

Im Frühjahr wurde die neue QuerFeldLand-Route als thematische Radroute an die Öffentlichkeit übergeben. Die Route macht die Landwirtschaft von der Soester Börde bis zur Ruhr erlebbar.

Entlang des 65 km langen Hauptkurses und der vier möglichen Rundkurse (33 bis 53 km) stellen sich zwölf Höfe und Betriebe vor. Sie geben eindrucksvolle Einblicke wie Nahrungsmittel hergestellt werden, zeigen wie z.B. mit moderner Technik grüner Strom vom Land produziert wird und bieten Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. An den zwölf Stationen gibt es Einkaufsmöglichkeiten, Hofcafés und vielfältige Erlebnisangebote.

Gleichzeitig schafft sie eine attraktive Verbindung zwischen der Römer-Lippe-Route im Norden und dem RuhrtalRadweg im Süden. Informationen zur Route, den Betrieben und der Region finden sich unter...

[www.querfeldland-route.de](http://www.querfeldland-route.de)

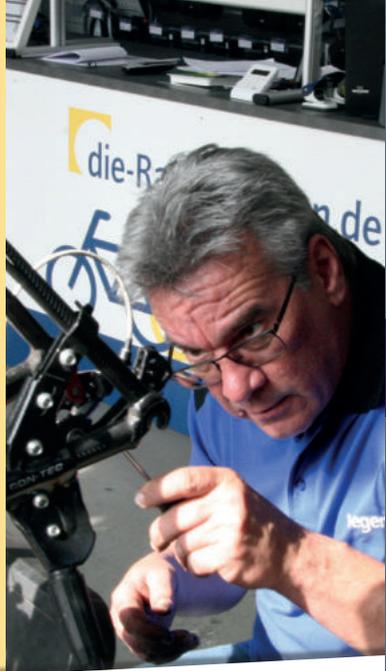


Fröndenberg/Ruhr - Wickede (Ruhr)  
Ense - Wert - Welver





Besuchen Sie auch unseren Online-Shop



Top Angebote unter [shop.radstation.ruhr](http://shop.radstation.ruhr)



3 Gänge Silber 7 Gang Ketterschaltung 50,00 €\*

Contura Grau 21-Gang Ketterschaltung 1.500,00 €\*

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

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

# Full-Service für Ihr Rad

- auch online und per Smartphone -

## Meine Radstation



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

\* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

[www.die-radstationen.de](http://www.die-radstationen.de)



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN HelISPOT



Gepäckservice

# „Strassenkampf“

## - Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen -

von Kerstin E. Finkelstein

Kerstin E. Finkelstein ist in der Rad-szene keine Unbekannte: Die promovierte Politikwissenschaftlerin, seit Kindesbeinen begeisterte Radlerin, war Chefredakteurin der „Radzeit“ und schreibt für diverse andere Radmedien. Auch als Buchautorin („Fahr Rad!“) ist sie bekannt geworden. Ein weiteres Thema liegt ihr am Herzen. In „Ausgewandert: Wie Deutsche in aller Welt leben“ und „Eingewandert. Deutschlands Parallelgesellschaften“ beschäftigt sie sich mit Migration.

Der Titel des vorliegenden Buches - „Strassenkampf“ - deutet es schon an: Es handelt sich nicht um eine wissenschaftliche Arbeit sondern um einen dramatischen, von einem „Faktenregen“ angereicherten Appell, der dem „tödlichen Kampf auf Deutschlands Strassenverkehr“ eine Wendung geben soll: Hin zum Fahrradfahren als die „Lebensfreude, Sinnlichkeit und Glück“ spendende Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Hat man sich auf die stilistische Dramatik eingelassen, liest sich das 180 Seiten umfassende Buch mit Gewinn, informiert es doch umfassend über die verschiedensten Aspekte aktueller Verkehrs- und insbesondere Fahrradpolitik in Deutschland (und anderswo):

Mit Bildern wie das vom 75 kg schweren „Wesen“, das sich von einer über 1000 kg wiegenden Maschine zu nahen Zielen bringen lässt und der Entzaube-

rung des Mythos vom Autofahrer als Melkkuh der Gesellschaft geraten Weltbilder ins Wanken und Normales stellt sich plötzlich als höchst fragwürdig dar. Auch die Feststellung, dass die privaten monatlichen Kosten des günstigsten Kleinwagens (nach ADAC Berechnungen) so hoch liegen wie eine 2.Klasse BahnCard 100, die zur Nutzung sämtlicher öffentlichen Verkehrsmittel berechtigt, regt zum Nachdenken darüber an, wie sinnvoll denn ein Verkehrswe- sen organisiert ist, das - wie in Deutschland - in so hohem Maße aufs Auto setzt.

Thematisiert werden auch die vergleichsweise Unterfinanzierung des Radverkehrs (2,80 € in Köln gegenüber 35,60 € in Kopenhagen). Ebenso das mitunter tendenziöse Bild von Radfahrern in den Medien („Radfahrer erschießt Mann“, „Kampfradler“) und die unübersichtlichen Regelungen des Radverkehrs im Strassenverkehrsgesetz.

Unter der Überschrift „Verwaltung“ wird deutlich gemacht, dass es nicht an fortschrittlichen, den Radverkehr fördernden Verkehrskonzepten mangelt. Das Problem liegt in ihrer schleppenden Realisierung: In den Amtsstuben fehlt es oft an Begeisterung. Konzeptuelle Vorgaben sind oft zu vage formuliert und individuelle Bürgerinteressen stehen großen Würfeln, wie z. B. einem Radschnellweg, entgegen.

Berichtet wird allerdings auch von fortschrittlichen und engagierten Kommunalbeamten, die sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben haben und dabei - mit viel Mühe verbundene - Erfolge zu verzeichnen haben.

Unterstützt wurden diese bis Mitte 2021 durch die vom Bund geförderte „Fahrradakademie“ des Deutschen Instituts für Urbanistik als Forum für Fortbildung, Information, Vernetzung und Erfahrungsaustausch in Sachen Radverkehr. (Deren Aufgaben soll ab 2022 das Mobilitätsforum Bund übernehmen, eine Entwicklung, die das 2020 erschienene Buch von Kerstin E. Finkelstein noch nicht berücksichtigen konnte.)

Zivilgesellschaftliche, „Graswurzel“-Projekte wie der „Parking Day“, „Critical“ und „Kidical Mass“ und die Radentscheide werden als deutliche Zeichen bürgerlichen Engagements für eine verkehrspolitische Wende dargestellt.

Daran an schließt sich die Beschreibung einer ganzen Reihe von Ortschaften, in denen das Auto als Verkehrsmittel keine oder nur eine marginale Rolle spielt und dem Radverkehr ein eigenständiger, gleichberechtigter Raum zugestanden wird. Die Botschaft ist: Es geht, wenn man nur will!

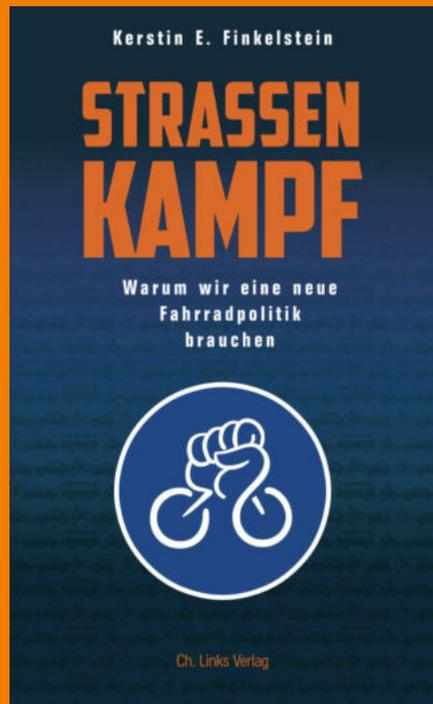
Zur Orientierung (und Ermutigung) werden am Ende des Buches die fortschrittlichen Leitziele des 3. Nationalen Radverkehrsplans zitiert.

Für alle, die sich eine Verkehrswende wünschen, in der das wunderbare Fahrrad einen wichtigen Platz einnimmt, hält das Buch „Strassenkampf“ eine Fül-

le von Informationen und Argumenten bereit. Es macht Mut, sich dafür einzusetzen.

*Gerd Asselborn*

Kerstin E. Finkelstein. *Straßenkampf - Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen.* ISBN 978-3-96289-081-0 Ch. Links Verlag, 14€





## **Gehen oder Radeln Sie auf Entdeckungstour im schönen Fröndenberger Land!**

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



[www.tourismus-froendenberg.de/aktiv](http://www.tourismus-froendenberg.de/aktiv)

# Radeln für die Seele: Alte Bahntrassen in NRW neu entdecken

Wer mal Touren ohne Risiko und Steigungen einfach erfahren will, sollte sich das Büchlein gönnen. Der kundige Autor hat immerhin 22 auf stillgelegten Bahntrassen eingerichtete Radwege erfahren und in Panorama-, Auszeit- und Erfrischungstouren klassifiziert. Die Tourenlängen von 21 bis 71 Kilometern sind auch wegen Flachheit, meist inkl. An- und Abreise (fast alle haben Start- und Zielbahnhöfe), als Tagesausflug schaffbar. Für einige gibt es Kombinationsvorschläge, die für 2- bis Mehrtagestouren locken.

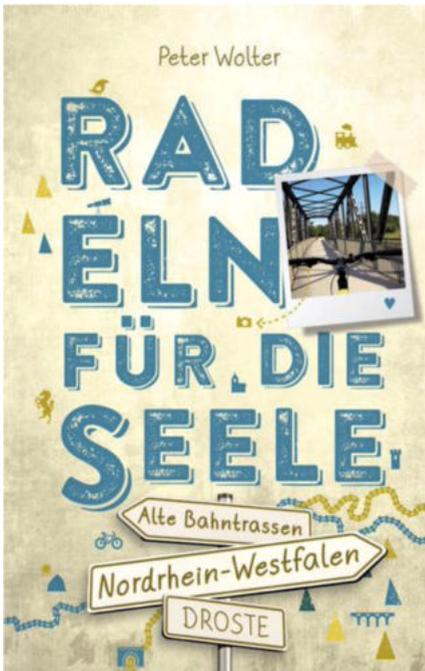
An der Beschreibung von Unnas Qualitätsroute, dem Alleinradweg, sieht man auch Grenzen des Ver-Führers. Zwar wird das Lichtkunstzentrum erfreulich erwähnt, doch Unnas Gastronomie wird verschwiegen, nur

Böinghoff in Flierich wird als Raststätte empfohlen, wobei Gut Kump, Café Rosengarten und andere doch an der Strecke einladen.

Aber das Buch ist als Entscheidungshilfe einfach klasse. Kurzinfos, Übersichtskarten, An- und Abfahrtsvorschläge, Besichtigungstipps und Gastrovorschläge machten mir bei 19 Touren richtig Appetit. Neben den Fahrplänen kann man im Netz dann ja weitere Informationen vorchecken. Das Tages-Fahrrad-Ticket kostet übrigens derzeit 4,80 €. In vielen Bundesländern ist die Radmitnahme kostenfrei, das als Tipp an die neue Landesregierung. Und mit dem NRW-5er-Gruppentagesticket für 45,70 € sind Bahnpreise auch in Normalzeiten erträglicher.

*Hermann Strahl*

*Hermann Strahls Lieblingsbahnradweg ist die Wuppertaler Nordbahntrasse, die von Hattingen wunderschön angeradelt werden kann. Von Vohwinkel geht es über den Panorama-Radweg nach Kettwig. Das ist ein Kombi-Pack aus Tour 6 und 13.*



Peter Wolter, Radeln für die Seele,  
Droste Verlag, Düsseldorf, 2021, 194  
Seiten, ISBN-978-3-7700-2206-9, 16,99 €

## Ein Reise-Blog von Sabine Bork:

# Endlich in Rente – aufs Sofa oder aufs Rad?

**E**ndlich ist die lang ersehnte Rente da. Was macht man mit dieser hart erarbeiteten Zeit? Einfach mal nichts tun, den Garten genießen und lange schlafen? Oder doch lieber das „Radl“ packen und das Vorhaben Deutschland mit dem Rad zu erkunden in die Tat umsetzen.

Sabine Bork hat sich Ihren Wunsch erfüllt, einmal vom nördlichsten zum südlichsten Punkt Deutschlands zu fahren. Den dazugehörigen Blog möchte ich vorstellen und allen Leser\*innen nahelegen, einfach mal virtuell diese Reise „mitzuradeln“.

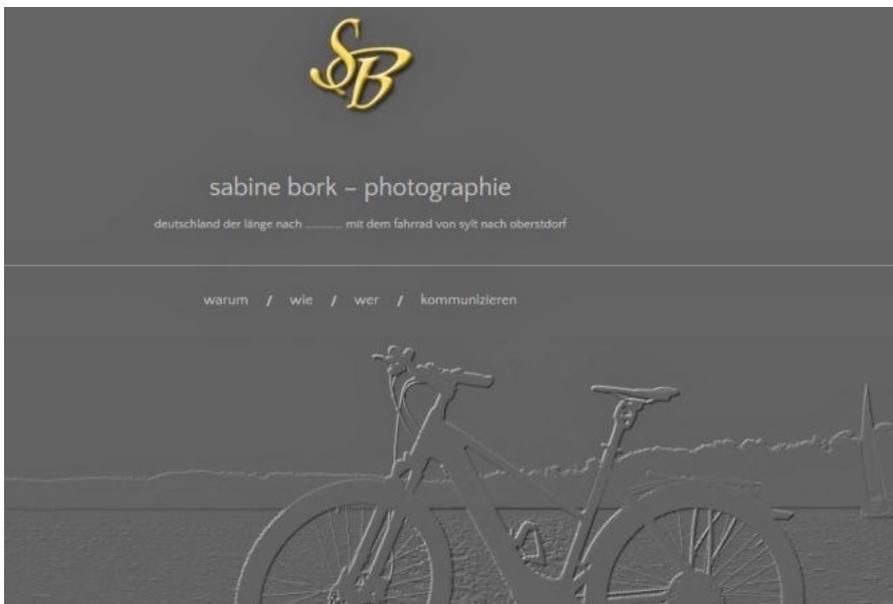
### Was erwartet uns?

Zuerst einmal wird jede Tagesetappe einzeln vorgestellt, beginnend mit der Zugfahrt nach Niebüll, natürlich nicht ohne Schwierigkeiten, dank der Deutschen Bahn. Schön finde ich, dass dies ohne den typischen Groll und die übliche Empörung beschrieben wird, frei

nach dem Motto: „Der Weg ist das Ziel“. Dann gehen wir auf die Reise. Beginnend auf Sylt und dem Markierungsstein des nördlichsten Punktes folgen wir den einzelnen Landschaften Deutschlands, bis wir unser Ziel Oberstdorf und dann nach einer Wanderung, begleitet von Murmeltieren, den südlichsten Punkt Deutschlands „am Grenzstein 147 auf 1883 m ü. NN“ erreicht haben.

Soweit so gut. Neben der Beschreibung der Reise bekommen wir zudem Einblicke in die Höhen aber auch Tiefen, die so eine Tour mit sich bringt. Begegnungen, die eine bleibende Erinnerung hervorrufen oder den Weg geprägt haben, werden genauso beschrieben wie eigene Gedanken, die unweigerlich auftauchen, wenn Frau mit sich alleine, lediglich ihrem Radl als treuen Begleiter, unterwegs ist.

Allein die Bilder sind sehenswert und zeugen von gutem Wetter und herrli-



chen Wegen. Den Wind, der natürlich immer aus der falschen Richtung kommt, kann man darauf ja nicht erkennen.

Für alle Mathematiker und Statistiker unter den Radfreund\*innen findet sich unter der Rubrik „am Ende des Weges“ eine Zusammenfassung in Zahlen, gefolgt von der Beantwortung einiger Fragen die alle Tourenradler\*innen in dieser oder ähnlicher Weise kennen. Ein gelungener Abschluss eines Blogs, einer Reise durch unser schönes Land.

Wer Interesse hat, schaut einfach mal rein und vielleicht dient der Blog der einen oder dem anderen als Inspirati-

on, diese Tour, auf die eigenen Bedürfnisse angepasst, zu versuchen. Sollte ich mich auf den Weg begeben, weiß ich jetzt schon, dass ich, da ich immer noch zu den Dinosauriern ohne „E“ gehöre, gen Norden radeln und mich mit ein paar Tagen Strand belohnen würde.

Abschließend ein Zitat von Sabine: „Der einzige Rat, den ich los werden möchte ist der: Wenn ihr diesen Wunsch habt, zögert nicht, traut euch und macht es!“

Der Link zum Blog:

<https://syltoberstorf.wordpress.com>

*Tanja Bork*



dovoba.de

**Unser wichtigstes  
Investment:  
die nächste Generation.**

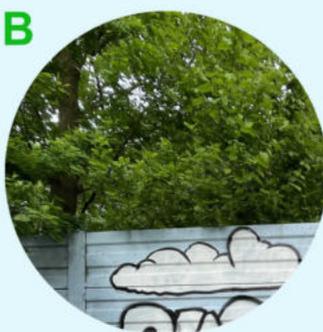
**Morgen  
kann kommen.**

**Wir machen den Weg frei.**

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

**Volksbank  
Unna**

# Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!  
„Augen auf beim Radeln“ denn Blindflüge enden oft mit einem Absturz. Auf einem stark benutzten Unnaer Fuß- und Radweg entlang einer Lärmschutzwand mit mehreren schwer einsehbaren Einmündungen passierten regelmäßig Unfälle oder Beinaheunfälle. Das Problemlage wurde an den Stadtteilkoordinator Felix Domogalla herangetragen, der nach Gesprächen mit Poli-

zei und Ordnungsamt eine ungewöhnliche Lösung fand. Er engagierte junge Grafitti-Künstler, die auf ihre Art auf die Gefahrenlage hinweisen.



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

Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna  
Umweltberatungszentrum  
Rathausplatz 21  
59423 Unna

Oder schickt eine E-Mail an

[ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de](mailto:ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de)

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir die Radkarten „Radeln für die Seele“ von Peter Wolter (siehe Seite 52).

Euer

*Rudi :-)*

### **Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:**

Im Ausschnitt A war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Astrid Holzbeck aus Unna.

Herzlichen Glückwunsch!

## Der städtische Mängelmelder im Test

von *Tanja Bork*

Den Mängelmelder der Stadt Unna habe ich in der Frühjahresausgabe 2022 der *FahrRad* vorgestellt. Nach einigen recht positiv ausfallenden Zeitungsartikeln habe ich beschlossen, diesen einmal selber zu testen. Beim Radeln durch unsere schöne Umgebung fiel mir das ein oder andere auf, was mich störte. Ich dachte mir, dass ich diese Mängel ja jetzt einfach melden kann.

Etwas, was mir schon länger ein Dorn im Auge war, ist die fehlende Fahrbahnmarkierung an der T-Kreuzung aus der Mühlhausener Heide kommend/ Hammer Straße. Der Radweg führt vorbei an dem Erdbeerfeld „Toms Erdbeeren“. Um weiter dem Radweg an der Hammerstraße folgen zu können, muss man diese queren. Leider fehlt die Haltelinie, so dass insbesondere ortsunkundige Radfahrer\*innen ordentlich in die Bremsen gehen. Also hielt ich am 7. März 2022 dort an, öffnete den Mängelmelder und folgte den dortigen Anwei-

sungen. Standort übernehmen – Bild aufnehmen – Beschreibung eingeben und abschicken.

Alles Weitere kann ich dann dem Status entnehmen. Meine Meldung, die ich um 08:09 Uhr abschickte, wurde um 08:19 Uhr dem Tiefbauamt übergeben. Die von mir angeklickte Kategorie „Straßen- und Wegschäden“ wurde auf „Straßenschilder“ abgeändert. Heute, am: 27. April 2022, befindet sich meine Meldung immer noch in diesem Status, es hat sich bisher nichts getan, leider.

Ein zweites Problem, ein Mängel, ist die Ampelschaltung in Unna. Radfahrer und Fußgänger wissen, dass unsere Ampelschaltungen einzig auf den Autoverkehr ausgerichtet scheinen. Kurz gesagt, ich als Radfahrerin fahre auf dem Radweg auf eine Ampel zu und muss per Knopfdruck anmelden, dass ich die Straße oder Kreuzung queren will. Oft werde ich dadurch gezwungen auf den Fußweg auszuweichen, um die Ampel zu erreichen. Bei etlichen Kreuzungen frage ich mich, warum muss ich über-

haupt „anmelden“, dass ich weiterfahren möchte? Besonders sinnlos scheint mir dies, wenn ich mich parallel zum fließenden Autoverkehr befinde.

An der Kreuzung Hochstraße/ Hansastraße passiert es mir und eben auch anderen Radfahrer\*innen, dass man gefühlt zwei Sekunden zu spät drückt und dann darf man eine komplette Ampelphase warten, bis die eigene Ampel endlich auf Grün springt und den Weg freigibt. Diesen Mängel gab ich also in den Mängelmelder ein und wartete gespannt, was passiert. Am 6. April 2022 lud ich meine Angaben hoch, am 7. April 2022 erhielt ich die Mitteilung, dass die Meldung abgelehnt wurde, da diese nicht vom Mängelmelder abgedeckt wird. Sie sei aber an den zuständigen Bereich mit der Bitte um Prüfung (nicht Bearbeitung) weitergeleitet worden. Die Antwort fiel recht ausführlich und freundlich formuliert aus, scheint aber mein Anliegen nicht weiter zu bringen. Schade, da mir schon mehrere Radfahrer\*innen berichteten, sie würden an dieser Kreuzung auf der Hansastraße die Fahrbahn nutzen und eben nicht den Radweg, da wir uns dort wie Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse vorkommen. Ich bin jetzt keine Expertin, aber das Anpassen der Ampelphasen scheint mir verhältnismäßig einfach zu sein. Zumal vor der letzten Bürgermeisterwahl bei der vom ADFC geladenen Podiumsdiskussion am 25. August 2020 die Kandidaten sich einig waren, dass eine sinnvolle Ampelschaltung als Bau-



stein einer Verkehrswende einfach und eben auch kostengünstig umzusetzen sei<sup>1</sup>. Nach diesen beiden Erfahrungen war meine Begeisterung für den Mängelmelder erst einmal gedämpft.

Aber noch ein Versuch... Am 14. April 2022 meldete ich eine wilde Müllkippe an einem Feldweg südlich der B1 bei Mühlhausen. Ich gab wieder alle erforderlichen Angaben ein und schickte die Meldung ab. Etwa 30 Minuten danach, rief mich ein Mitarbeiter der Stadt an und erkundigte sich nach dem genauen Standort, dieses Gespräch dauerte einige Minuten und wir klärten den genauen Standort des Ärgernisses. In dem festen Glauben, mein gemeldeter Mangel sei behoben, war ich recht zufrieden. Leider musste ich fünf Tage später feststellen, dass der Müll immer noch vorhanden war. Gut, ein paar Teile hatten neue Besitzer gefunden, dafür war

<sup>1</sup> <https://unsermassen.de/2020/08/31/podium-der-buergermeisterkandidaten-unna-braucht-eis-und-adfc-luden-ein/>

# Impressum

## Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna  
Preußenstraße 90c  
44536 Lünen

## Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Günther Klumpp,  
Tanja Bork, Werner Wülfing V.i.S.d.P.  
FahrRad@adfc-kreis-unna.de

**Layout, Satz:** Andreas Abels

**Lektorat:** Günther Klumpp

**Anzeigen:** s. Kernredaktion

**Internet:** www.adfc-fahrrad.de

**Auflage:** 6000

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:  
Gerd Asselborn, Marc Frieling, Jürgen Heidenreich, Wolfgang Maas, Hermann Strahl, Lothar Wolf

## Bildnachweis:

Titelbild, S. 6: © ADFC  
S. 4: © Didgeman / Pixabay  
S. 5: © ADFC  
S. 8: © ADFC  
S. 33: © Klartext-Verlag  
S. 36, 37: © Henryk Brock | fotobrock.de  
S. 50: © Ch. Links-Verlag  
S. 52: © Droste-Verlag  
S. 53: © Sabine Bork

Ein Klick direkt zur Beitrittserklärung



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr



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

Kontoinhaber\*in

D E  
IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des\*der Erziehungsberechtigten)



Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Bitte einsenden an ADFC e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax an 0421 3462950 oder per E-Mail an [mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de). Sie können auch online Mitglied werden unter: [www.adfc.de/mitglied-werden](http://www.adfc.de/mitglied-werden). Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.



Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe [www.adfc.de/vorteile](http://www.adfc.de/vorteile).

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (66 €)



23-26 Jahre (33 €)



Jugendmitglied 7-22 Jahre (16 €)

Mein\*er Erziehungsberechtigte\*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des\*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (78 €)



23-26 Jahre (33 €)



Zusätzliche jährliche Spende: € .....

einiges dazugekommen. Wie es oft so ist, liegt der Müll erstmal im Feld, wird das ganze eher als Tauschbörse betrachtet.

So erging es mir auch bei der Meldung einer Müllansammlung im Feld in Unna-Uelzen, wie Spaziergänger berichteten lag der Müll schon länger dort und wurde bereits gemeldet. Nach dem Motto doppelt hält besser, lud ich ein entsprechendes Bild am 18. April 2022 hoch und wartete ab.

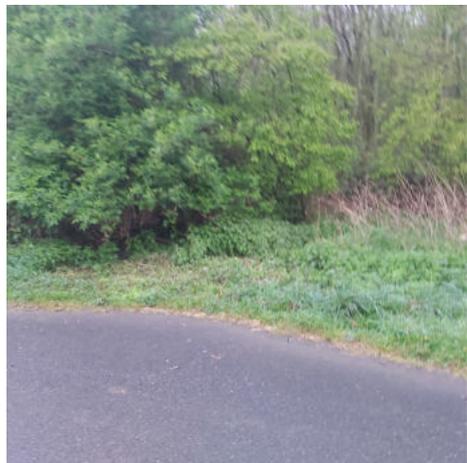
Am 26. April 2022 wurde der Müll in beiden Fällen abgeholt. Was mich erstaunte, da im Hellweger Anzeiger ausführliche Artikel darüber berichteten, wie sehr die schnelle Beseitigung (noch am gleichen Tag) von wilden Deponien der Stadt am Herzen liegt.

Für mich entsteht der Eindruck, dass Verunreinigungen, wilde Müllkippen, die für alle sichtbar sind, schnell beseitigt werden. Bei Verunreinigungen entlang von Feldwegen, die nicht so frequentiert sind oder in Wohngebieten liegen, sieht es wohl anders aus.

Geht es um Mängel, die nicht mal eben im „Vorbeifahren“ beseitigt werden können, dann scheint noch mehr Geduld gefragt zu sein.

Ich werde Sie als Leser aber auf dem Laufenden halten, was mit meinen bisher unerledigten Meldungen geschieht.

Ich verweise hier wieder auf meine Mailadresse und auf mein Facebook-Profil des ADFC. Teilen Sie doch bitte mit, welche Erfahrungen Sie mit dem Mängelmelder gemacht haben. Was läuft gut? Was hat Sie positiv überrascht? Wo besteht noch Optimierung?



Gerne auch Zuschriften von verantwortlichen der Stadt, die sich dazu äußern möchten.

Ich freue mich auf zahlreiche Beiträge und eine sachkundige, respektvolle Diskussion.

**[tanja.bork@adfc-kreis-unna.de](mailto:tanja.bork@adfc-kreis-unna.de)**

**[facebook.com/adfcunna/](https://facebook.com/adfcunna/)**

# Testen Sie die Zukunft. Bei uns schon heute!



**NEU!**

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

**Zweirad Höni**  
**E-Bike Center**

