

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitschrift für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2026

adfc-kreis-unna.de



Fahrradstraßen im Kreis Unna

Fünf Tage auf SelTa in der Kvarner Bucht

Das Fahrrad im Nationalsozialismus



Stadtwerke
Unna

Unsere Energie.



Mehr drin für Ihre E-Mobilität - mit unseren Förderprogrammen

Unsere Förderprogramme unterstützen Sie dabei,
kostengünstig, komfortabel und umweltfreundlich
unterwegs zu sein.

- » Attraktive Förderung für E-Fahrzeuge, Wallboxen, E-Bikes,
E-Lastenräder & E-Roller
- » Jährliche Ökostrom-Gutschriften über das digitale Energiesparbuch
- » Exklusiv für Stromkunden unserer Service-Tarife



Jetzt Förderung
abholen - und
losfahren!

Zukunft
gestalten

www.sw-unna.de/e-mobilität



ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren und zum ADFC im Kreis Unna könnt Ihr auch im Netz unter

kreis-unna.adfc.de erhalten.

Zusätzlich hat jede der zehn ADFC-Gruppen im Kreis ihre eigene Website

(kommune.adfc.de). Touren und Termine, Pressemeldungen, Praxistipps und mehr sind hier zu finden. Zudem gibt der Kreisverband alle drei Monate einen Newsletter heraus:

newsletter.adfc-kreis-unna.de

Unsere Verleihservices erreicht Ihr unter:

ausleihe.adfc-kreis-unna.de.

Ebenfalls vertreten sind wir bei Facebook und Instagram.



ADFC Kreis Unna

Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender

Tel. 0157 38211610

Dirk Schumann

2. Vorsitzender

Tel. 02306 258847

Kreisgeschäftsstelle (FIZe):

Preußenstraße 90c

44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

info@adfc-kreis-unna.de

Öffnungszeiten:

Di.: 16:00-19:00 Uhr

Do.: 16:00-19:00 Uhr

(Telefondienst)

und nach Absprache

Liebe FahrRad-Freunde,

im Mittelpunkt dieser Herbstausgabe unserer Zeitschrift steht diesmal ein Thema, das uns im Alltag auf zwei Rädern immer häufiger begegnet und zugleich viele Fragen aufwirft: Fahrradstraßen. Was können sie leisten? Wo funktionieren sie gut? Und was braucht es, damit sie nicht nur auf dem Schild, sondern auch im Straßenraum wirklich dem Radverkehr dienen? Diesen Fragen widmen wir uns in unserem Schwerpunkt.

Sicher ist Euch außerdem aufgefallen, dass die FahrRad schon auf den ersten Blick etwas anders aussieht: Unser Titelblatt präsentiert sich erstmals in einem neuen blau-orangen Layout. Inhaltlich bleibt es bei der bewährten Vielfalt aus

Geschichten, Informationen und Anregungen rund ums Radfahren: Reiseberichte, die Lust auf neue Wege machen, Buchbesprechungen für die ruhigen Stunden nach der Tour sowie aktuelle Neuigkeiten aus nah und fern. So zeigt sich einmal mehr, wie vielfältig Fahrradkultur sein kann: politisch, praktisch, genussvoll und manchmal auch überraschend.

Besonders bedanken möchten wir uns für die vielen positiven Rückmeldungen, die uns seit dem Frühjahr erreicht haben. Seitdem liegt die Verantwortung für die FahrRad bei Wolfgang Maas und mir. Über die vielen freundlichen Kommentare haben wir uns sehr gefreut. Das motiviert uns, die Zeitschrift weiterhin mit Sorgfalt, Neugier und Freude zu gestalten.

Wenn Ihr eigene Themenideen, Tourenerlebnisse, Fotos, Hinweise oder auch Kritik einbringen möchtet, freuen wir uns sehr über Eure Mitarbeit. Denn die FahrRad lebt von den Beiträgen und Perspektiven ihrer Leserinnen und Leser. Meldet Euch einfach bei uns.

Wir wünschen Euch viel Vergnügen beim Lesen, Entdecken und Weiterdenken – und natürlich allzeit gute Fahrt.

Sonnige Grüße

Ralf Bothge



Inhaltsverzeichnis

Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	51
Titelthema Fahrradstraßen	
Vorrang für das Rad	5
Übersicht Fahrradstraßen im Kreis Unna	11
Gestaltungskonzept für Fahrradstraßen	13
ADFC vor Ort	
Lünen: Radeln gegen Brustkrebs	16
Lünen: Bürgermeisterradtour	17
Unna: Positives Fazit zur BikeNight	18
Unna: Auf den Spuren der Edelweißpiraten	20
Unna: Ein Parelleltandem und mehr	22
Holzwickede: Boxenstopp für Sicherheit	23
Kinder	
Kinder fit fürs Fahrrad machen	25
Radreise	
Fünf Tage auf SelTa in der Kvarner Bucht	27
Historisches	
Das Fahrrad im Nationalsozialismus	33
Recht	
Brandursache E-Bike	37
Technik	
Wieviel Zeit kostet mein Licht?	39
Warum kleben meine Fahrradgriffe?	41
FahrRad-Literatur	
Die Philosophie des Radfahrens	43
Nur noch 100 km bis zum Kuchen	44
Leute die wir kennen	
Zwischen Regen, Rhythmus und Verkehrslärm	45
FahrRad-Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	48

Fahrradstraße heißt: Vorrang für das Rad

In Fahrradstraßen gelten besondere Regeln. Viele kennen sie nicht – dabei zeigen sie, wie ein fairer Straßenraum aussehen kann.

Fahrradstraßen sind inzwischen in vielen Städten und Gemeinden zu finden. Sie sollen den Radverkehr stärken, Wohnquartiere beruhigen und sichere Verbindungen schaffen, etwa zwischen Schulen, Innenstädten, Bahnhöfen, Wohngebieten und Freizeitrouten. Auf den ersten Blick scheint die Sache einfach: Wo Fahrradstraße draufsteht, soll Radfahren besonders gut möglich sein. In der Praxis zeigt sich jedoch immer wieder, dass viele Verkehrsteilnehmer nicht genau wissen, was in einer Fahrradstraße eigentlich erlaubt ist und was nicht.

Die **Grundidee** ist klar: Eine Fahrradstraße ist kein dekoriertes Stück Fahrbahn und keine gewöhnliche Tempo-30-Straße mit Fahrradsymbol. Sie ist ein besonderer Verkehrsraum, in dem der Radverkehr die Hauptrolle spielt. Radfahrer sollen hier sicher, zügig und komfortabel unterwegs sein können. Wer eine Fahrradstraße befährt, muss deshalb akzeptieren, dass der Maßstab nicht der möglichst ungehinderte Autoverkehr ist, sondern ein Straßenraum, in dem Radfahren Vorrang hat.

Zunächst gilt: Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten. Auch Elektrokleinstfahrzeuge (also zum Beispiel E-Scooter) dürfen sie benutzen. Kraftfahrzeuge dürfen nur dann in eine Fahrradstraße einfahren, wenn dies



Neue Fahrradstraße Lange Straße in Dortmund: vorbildlich rot eingefärbt

durch ein Zusatzzeichen ausdrücklich erlaubt ist. Häufig findet man Schilder wie „Kfz frei“, „Anlieger frei“ oder Zusatzzeichen, die bestimmte Verkehrsarten zulassen. Diese Freigabe wird im Alltag allerdings oft missverstanden. Sie bedeutet nicht, dass aus der Fahrradstraße wieder eine normale Autostraße wird. Wer dort mit dem Auto, Motorrad oder Lieferfahrzeug unterwegs ist, ist gewissermaßen zu Gast und muss sich entsprechend verhalten.

Für den gesamten Fahrverkehr gilt in Fahrradstraßen eine **Höchstgeschwindigkeit** von 30 km/h. Diese Grenze gilt für alle Fahrzeuge, also auch für Fahrräder. Entscheidend ist aber nicht nur die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Kraftfahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit dem Radverkehr anpassen. Wenn Kinder unterwegs sind, wenn ältere Menschen langsamer fahren, wenn Lastenräder mehr Platz benötigen oder wenn zwei Menschen nebeneinander radeln, muss der motorisierte Verkehr Rücksicht nehmen

und gegebenenfalls deutlich langsamer fahren. Dichtes Auffahren, Drängeln oder ungeduldiges Hupen passen nicht zu Sinn und Zweck einer Fahrradstraße.

Ein besonders wichtiger Punkt ist das **Nebeneinanderfahren**. In Fahrradstraßen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren. Das ist ausdrücklich erlaubt und kein Fehlverhalten. Zwei Menschen dürfen sich also während der Fahrt unterhalten, Eltern dürfen neben ihren Kindern fahren, Gruppen dürfen gemeinsam unterwegs sein. Natürlich gilt auch hier das allgemeine Rücksichtnahmegebot. Aber der entscheidende Unterschied zu vielen anderen Straßen ist: In der Fahrradstraße ist das Nebeneinanderfahren Teil des Konzepts. Der Radverkehr soll nicht an den Rand gedrängt werden, sondern den Straßenraum selbstverständlich nutzen dürfen.

Gerade hier entstehen im Alltag viele Konflikte. Manche Autofahrer erwarten, dass Radfahrer sofort hintereinander fahren, sobald sich ein Auto nähert. Diese Er-



Aufklärung an der Straße ist wichtig

wartung ist falsch. In einer Fahrradstraße muss nicht der Radverkehr automatisch Platz machen, damit der motorisierte Verkehr möglichst ungehindert vorbeikommt. Vielmehr muss der Kfz-Verkehr warten, bis ein Überholen sicher, regelkonform und mit ausreichendem Abstand möglich ist. Ist das nicht möglich, bleibt man dahinter. Das ist keine Schikane, sondern die logische Folge einer Straße, in der der Radverkehr Vorrang hat.

Auch beim **Überholen** gelten keine Sonderregeln zugunsten des Autos. Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand muss eingehalten werden. Innerorts sind beim Überholen von Radfahrern mindestens 1,5 Meter Abstand erforderlich. In vielen Fahrradstraßen ist dafür schlicht nicht genug Platz, vor allem dann nicht, wenn am Fahrbahnrand Autos parken oder die Straße schmal ist. Wer trotzdem überholt, gefährdet andere. Eine Fahrradstraße funktioniert nur, wenn alle akzeptieren, dass nicht jede Lücke eine Einladung zum Vorbeifahren ist.

Häufig wird auch die Frage gestellt, ob Radfahrer in Fahrradstraßen **„mitten auf der Straße“** fahren dürfen. Die Antwort lautet: Radfahrer benutzen die Fahrbahn. Sie müssen nicht am äußersten rechten Rand kleben, schon gar nicht entlang parkender Autos, wo sich plötzlich Türen öffnen können. Ein ausreichender Abstand zu parkenden Fahrzeugen ist wichtig und sinnvoll. Auch Schlaglöcher, Gullydeckel, Laub, Scherben oder schlechte Fahrbahnrande können Gründe sein, weiter links zu fahren. Wer Radfahrer deshalb bedrängt, hat den Charakter einer Fahrradstraße nicht verstanden.

Wichtig ist zugleich: **Eine Fahrradstraße hebt die allgemeinen Verkehrsregeln nicht auf.** An Kreuzungen und Einmündungen gilt weiterhin, was dort



Konflikte sind vorprogrammiert. Hier wird der Sicherheitsabstand nicht eingehalten.

angeordnet ist. Gibt es Verkehrszeichen oder Ampeln, sind diese maßgeblich. Ist nichts anderes geregelt, gilt in der Regel „rechts vor links“. Vorrang für den Radverkehr innerhalb der Fahrradstraße bedeutet also nicht automatisch Vorfahrt an jeder Kreuzung. Gerade deshalb sind gut gestaltete Kreuzungsbereiche besonders wichtig. Eine Fahrradstraße, die an jeder Einmündung unsicher oder unübersichtlich wird, verliert viel von ihrem Nutzen.

Für **Fußgänger** ändert sich durch eine Fahrradstraße grundsätzlich wenig. Sie nutzen weiterhin den Gehweg, sofern einer vorhanden ist. Die Fahrbahn bleibt



Hier gilt rechts vor links!

dem Fahrverkehr vorbehalten. Gleichzeitig sind auch Radfahrer zur Rücksicht verpflichtet. Wer mit dem Rad unterwegs ist, muss aufmerksam fahren, auf querende Fußgänger achten und besonders gegenüber Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit Einschränkungen vorsichtig sein. Eine Fahrradstraße ist kein rechtsfreier Raum für Radfahrer, sondern ein Verkehrsraum mit einer anderen Gewichtung.

Auch das **Parken** ist ein Thema. Fahrradstraße bedeutet nicht automatisch Parkverbot. Wo das Parken erlaubt ist, dürfen Fahrzeuge weiterhin abgestellt werden. Allerdings stellt sich in vielen Fahrradstraßen die Frage, ob parkende Autos den Sinn der Straße nicht unterlaufen. Zu eng parkende Fahrzeuge, schlechte Sichtbeziehungen, Dooring-Gefahr und blockierte Ausweichräume können dazu führen, dass Radfahrer sich trotz Fahrradstraße unsicher fühlen. Kommunen sollten deshalb genau prüfen, ob Parkplätze in Fahrradstraßen

wirklich verträglich sind, oder ob der Platz nicht besser für Sicherheit, Übersichtlichkeit und Aufenthaltsqualität genutzt werden sollte.

Damit Fahrradstraßen funktionieren, **reicht ein Schild allein nicht aus**. Eine gute Fahrradstraße muss erkennbar, verständlich und konsequent gestaltet sein. Dazu gehören eindeutige Markierungen, klare Vorfahrtsregelungen, sichere Knotenpunkte, gute Sichtbeziehungen und möglichst wenig Durchgangsverkehr. Wenn eine Fahrradstraße weiterhin als Schleichweg für Autos genutzt wird, wenn sie eng zugeparkt ist oder wenn Radfahrende dort regelmäßig bedrängt werden, bleibt sie hinter ihrem Anspruch zurück.

Besonders problematisch sind Fahrradstraßen, die zwar offiziell eingerichtet wurden, im Alltag aber kaum anders wirken als vorher. Dann entsteht Frust auf allen Seiten. Radfahrer fragen sich, welchen Nutzen die neue Regelung haben soll. Autofahrer nehmen die Verände-

rung nicht ernst. Fußgänger erleben weiterhin unübersichtliche Situationen. Eine Fahrradstraße muss deshalb mehr sein als ein Verwaltungsakt. Sie braucht eine Gestaltung, die deutlich macht: Hier hat sich tatsächlich etwas verändert.

Dazu gehört auch **Kontrolle**. Wo Kraftfahrzeuge ohne Berechtigung einfahren, wo zu schnell gefahren wird oder wo Radfahrer bedrängt werden, darf die Kommune nicht wegsehen. Regeln, die nicht erklärt, nicht gestaltet und nicht überwacht werden, verlieren an Wirkung. Gleichzeitig braucht es Öffentlichkeitsarbeit. Viele Konflikte entstehen nicht aus böser Absicht, sondern aus Unwissenheit. Wer nicht weiß, dass Radfahrer nebeneinander

fahren dürfen, empfindet korrektes Verhalten schnell als Provokation. Deshalb ist **Aufklärung** ein wichtiger Bestandteil jeder guten Fahrradstraßen-Strategie.

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zu einer **fahrradfreundlichen Stadt** leisten. Sie machen sichtbar, dass Radverkehr nicht nur Freizeitbeschäftigung ist, sondern ein selbstverständlicher Teil der Alltagsmobilität. Sie können Schulwege sicherer machen,

Wohngebiete entlasten und Verbindungen schaffen, auf denen Menschen gerne Rad fahren. Gerade für Kinder, Familien, ältere Menschen und weniger geübte Radfahrer sind solche Räume wichtig. Denn wer sich sicher fühlt, nutzt das Fahrrad häufiger.

Am Ende geht es bei Fahrradstraßen um mehr als um einzelne Verkehrsregeln. Es geht um die Frage, wie wir den öffentlichen Raum verteilen. Jahrzehntelang

Fahrradstraße

— Die wichtigsten Regeln im Überblick —



1 Radverkehr im Mittelpunkt



Kraftfahrzeuge haben hier Vorrang. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

2 Autos nur mit Zusatzschild



Kraftfahrzeuge dürfen nur hinein, wenn ein Zusatzzeichen es erlaubt, zum Beispiel "Kfz frei" oder "Anlieger frei".

3 Maximal 30 km/h



Für den Fahrverkehr gilt Tempo 30. Wenn nötig, müssen Kraftfahrzeuge noch langsamer fahren.

4 Nebeneinander fahren erlaubt



Radfahrende dürfen in der Fahrradstraße nebeneinander fahren.

5 Überholen nur mit Abstand



Wer Radfahrende überholt, muss innerorts mindestens 1,5 Meter Seitenabstand einhalten.

6 Vorfahrt bleibt geregelt



An Kreuzungen gelten weiter Ampeln, Verkehrszeichen oder "rechts vor links".

7 E-Scooter erlaubt



Elektrokleinstfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen ebenfalls benutzen.



Wichtig: Die Regeln im Überblick

Fußgänger nutzen grundsätzlich den Gehweg.
Parken ist nur dort erlaubt, wo es ausdrücklich zugelassen ist.



wurde dieser Raum vor allem vom Auto her gedacht. Fahrradstraßen setzen ein anderes Zeichen. Sie sagen: Auch das Fahrrad braucht Platz, Sicherheit und Vorrang. Nicht irgendwo am Rand, sondern mitten im Alltag.

Eine gut gemachte Fahrradstraße ist deshalb kein Privileg für eine kleine Gruppe, sondern ein Gewinn für viele. Sie sorgt für ruhigeren Verkehr, mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität. Damit das gelingt, müssen alle Beteiligten ihren Teil beitragen: Radfahrer durch Aufmerksamkeit und Rücksicht, Autofahrer durch Ge-

duld und Respekt, Kommunen durch klare Planung und konsequente Umsetzung.

Fahrradstraße heißt nicht: Radfahrer dürfen alles. Fahrradstraße heißt: Der Radverkehr steht im Mittelpunkt. Wer diesen Unterschied versteht, versteht auch den eigentlichen Sinn dieser Straßen. Sie sind ein Angebot für ein sichereres, entspannteres und gesünderes Miteinander im Verkehr

Ralf Bothge



WOHNEN, WO DAS  SCHLÄGT

www.vivawest.de

 **VIVAWEST**

Übersicht Fahrradstraßen im Kreis Unna

FahrRad hat nachgefragt: wo bestehen in den Kommunen des Kreises Fahrradstraßen, welche sind in naher Zukunft geplant? Hier ist die Übersicht:

9 Kommunen	7 Kommunen mit Fahrradstraßen	3 mit konkreter Prüfung/Planung
----------------------	---	---

Gemeinde	Bestehende Fahrradstraßen / Fahrradzonen	Weitere Fahrradstraßen konkret geplant?
Bergkamen	Hubert-Biernat-Straße vor städtischem Gymnasium und im Bereich des Busbahnhofs	Nein
Fröndenberg	Keine	Nicht konkret
Holzwickede	Keine	Prüfung vorgesehen zu Sölder Straße, Jahnstraße, Aachener Weg, Massener Straße
Kamen	Bahnhofstraße zwischen Maibrücke und Koppelstraße • Lenbachstraße • Borsigstraße • Märkische Straße • Mühlen- torweg • Horsthof • Am Schwimmbad (Fahrradzone)	Nicht konkret
Lünen	Cappenberger Straße zwischen Goldbrink- und Münster- straße • Südliche Münsterstraße bis Kreuzung Kurt-Schu- macher-Straße • Engelstraße • Kirchhoffstraße • Kantstraße (zwischen Nr. 11 und Auf dem Osterfeld) • Auf dem Oster- feld • Döttelbeckstraße • Am Katzbach • Akazienstraße • Schwansbeller Weg • Gottfriedstraße	Nein
Schwerte	Ostberger Straße zwischen Wittekindstraße und Hermann- straße	Ja, nach Auswertung ei- ner Befragung in Ergste und Westhofen
Selm	Sandforter Weg in Selm-Beifang • Waltroper Straße in Selm- Bork	Nein
Unna	Platanenallee • Döbelner Straße • Bornekampstraße • Affer- der Weg (westl. der Kornstraße) • Königsborner Straße (Brü- cke BAB1 bis Afferder Weg)	Ja, es gibt Planungen nach Maßgabe des Mobi- litätskonzepts
Werne	Burgstr. (ab Roggenmarkt) bis Steinstr. (Verlängerung bis Kreisverkehr Münsterstr. mittelfristig beabsichtigt)	Keine konkreten Planun- gen



Bild: Stadt Lünen

Vorfreude fährt voraus.

Schon jetzt den fertigen IGA-Radweg am Kanal mit intelligenter Solarbeleuchtung erleben.



Internationale
Gartenausstellung 2027
Ruhrgebiet

Zukunftsgarten Lünen

Bleiben Sie informiert:



Ein Gestaltungskonzept für Fahrradstraßen in Unna

In den Jahren 2022 bis 2024 erarbeiteten Politik und Verwaltung der Stadt Unna ein Mobilitätskonzept, das vom Rat der Stadt einstimmig beschlossen wurde. Es umfasst ein Zielkonzept sowie daraus abgeleitete Maßnahmen zur Umsetzung. Eine zentrale Maßnahme ist die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sowie die Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens.

In der Vergangenheit wurden in Unna fünf Fahrradstraßen ausgewiesen: auf der Königsborner Straße, dem Afferder Weg, der Bornekampstraße sowie auf der Platanenallee und der Döbelner Straße. Derzeit sind diese Fahrradstraßen in ihrer Gestaltung uneinheitlich, optisch wenig prägnant und nicht eindeutig als solche erkennbar. Die geringe Wahrnehmbarkeit begünstigt regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

In enger Abstimmung mit der Unnaer Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen FahrradClubs (ADFC) hat die Stadtverwaltung einen Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen erarbeitet und der Politik zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Der Leitfaden definiert Gestaltungsgrundsätze zu Markierung, Beschilderung,

Fahrbahnquerschnitt und weiteren Aspekten für typische Situationen wie Einmündungen, Querungen und Parkstände.

Einheitliche Kenntlichmachung der Fahrgasse

Fahrradstraßen sollen künftig neben der Beschilderung eine klare und durchgängige Wiedererkennbarkeit erhalten. Dies gilt nicht nur für Einfahrten und Einmündungsbereiche, sondern für den gesamten Straßenverlauf. Hierfür sind neben punktuellen auch lineare Gestaltungselemente vorgesehen.

Entlang der Strecke wird beidseitig eine Seitenrandmarkierung als Breitstrich (Breite 0,25 m) in roter Farbe aufgebracht, die die Fahrgasse in der vorgesehenen Breite optisch abgrenzt. In den Niederlanden sowie in deutschen Städten wie Münster oder zuletzt auch in der Langen Straße in Dortmund werden teilweise vollflächige Fahrbahneinfärbungen umgesetzt. Verwaltung und ADFC haben



Optimale aber teure Lösung zur farblichen Gestaltung einer Fahrradstraße

sich jedoch darauf verständigt, in Unna aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf eine flächige Einfärbung zu verzichten, ohne die Verkehrssicherheit wesentlich zu beeinträchtigen.

Am Beginn und Ende von Fahrradstraßen sowie in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sollen vollflächige rote Markierungen in Kombination mit Fahrradstraßen-Piktogrammen die Aufmerksamkeit erhöhen. Einfahrtsbereiche werden, soweit möglich, zusätzlich zur vorgeschriebenen Beschilderung und Flächenmarkierung als „Torsituation“ gestaltet.

Parkstände auf der Fahrbahn sollen nur in Ausnahmefällen markiert werden. Bei Längsparkständen ist aufgrund der Door-Opening-Problematik ein Sicherheitstrennstreifen von 1,20 m, mindestens jedoch 0,75 m, vorzusehen.

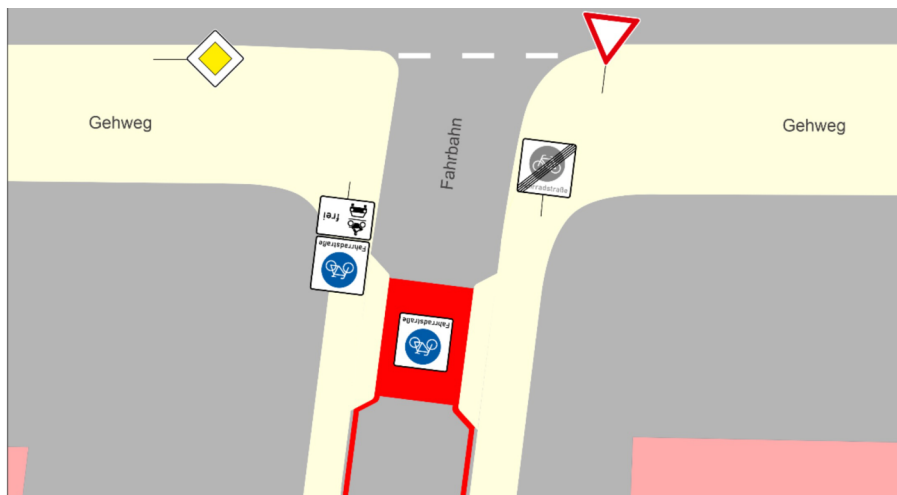
Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen

In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich

„Rechts vor Links“, sofern keine abweichende Beschilderung erfolgt. In vielen Fällen ist jedoch eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen sinnvoll, um Komfort und Attraktivität der Fahrradstraßen zu erhöhen. Die Vorfahrt ist entsprechend zu beschildern; zusätzlich wird die Fahrgasse der bevorrechtigten Fahrradstraße im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich vollflächig rot markiert.

Baulich kann die Unterordnung der einmündenden Straßen durch Aufpflasterungen auf Gehwegniveau sowie gegebenenfalls durch eine Verengung des Kreuzungsbereichs verdeutlicht werden. Aufpflasterungen wirken nicht nur visuell, sondern führen durch die Anhebung des Fahrbahnniveaus auch zu geringeren Geschwindigkeiten des ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehrs. Die Eignung solcher Maßnahmen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen.

Werner Wülfing



Torsituation am Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Aus dem Leitfaden für einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen der Stadt Unna, Seite 13, © Kreisstadt Unna

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

UKBS
Ihr guter Nachbar

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

Dein **Leben.**

Deine **Stadt.**

Dein **Zuhause.**



Foto: Robert Kneschke/stock.adobe.com



UKBS | Unnaer Kreis-Bau- und
Siedlungsgesellschaft mbH



+49 2303 2827-0



info@ukbs.de



Friedrich-Ebert-Straße 32
59425 Unna



www.ukbs.de



ukbs_unna

Radeln gegen Brustkrebs: Gemeinsame Aktion in Lünen

Was hat Fahrradfahren mit Brustkrebs zu tun? Auf den ersten Blick vielleicht nicht viel. In Lünen entstand daraus jedoch eine besondere und sehr persönliche Aktion.

Auslöser war die Erkrankung eines männlichen ADFC-Mitglieds, durch die der Kontakt zum Brustkrebszentrum Lünen entstand. Schnell kam man mit Dr. Donat Romann, dem Leiter des Brustkrebszentrums, ins Gespräch – und daraus entwickelte sich die Idee, gemeinsam mit einer Fahrradtour auf das Thema Brustkrebs aufmerksam zu machen.

Nach intensiver Planung war es am 30. Mai 2026 so weit: Fast 100 Menschen aus Lünen und der weiteren Umgebung trafen sich am Lünener Krankenhaus, um unter dem Motto „Radeln gegen Brustkrebs“ ein sichtbares Zeichen zu setzen. Mit bunten Aktionswesten ging es bei traumhaftem Wetter auf eine kleine, knapp 20 Kilometer lange Tour zum Café Seepark.



Die Kolonne schien unendlich

Dort wurde die Gruppe vom Lünener Shanty-Chor sowie den Ladybugs, einer Lünener Initiative zur Nachsorge von Brustkrebs, herzlich empfangen. Dr. Romann gab den Teilnehmenden zudem wichtige Hinweise zur Früherkennung von Brustkrebs.

Bei Kaltgetränken und vielen Gesprächen klang die gelungene Veranstaltung aus. Die Aktion zeigte eindrucksvoll, dass Radfahren nicht nur verbindet, sondern auch helfen kann, wichtige Themen sichtbar zu machen.

Ralf Bothge



Fast 100 pink gekleidete Radfahrer machen auf Brustkrebs aufmerksam

Bürgermeister Radtour mit Rekordbeteiligung

Mit einer so großen Teilnehmerzahl hatte niemand gerechnet: Bei bestem Wetter versammelten sich rund 175 Radfahrende vor dem Lüner Rathaus, um gemeinsam mit der frisch gewählten Lüner Bürgermeisterin Martina Förster-Teutenberg zu einer rund 13 Kilometer langen Radtour aufzubrechen.

Die vom Lüner ADFC geleitete Tour führte zunächst zu zwei kritischen Punkten für den Radverkehr. Herr Albrecht Buscher von der Stadtverwaltung erläuterte die hier bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen dann die Themen IGA und Radverkehr. Die beeindruckende „Fahrradschlange“ führte entlang des Kanals zum Preußenhafen mit Zwischensta-

tion am Mohrkran und anschließend über ein Teilstück des neuen IGA-Radweges bis zur Hammer Straße.

Dort konnten die Teilnehmenden bereits die neue und für die Öffentlichkeit noch gesperrte Radbrücke befahren, die künftig eine sichere Querung der Hammer Straße ermöglichen wird.

Als letzte Station wurde die ehemalige Brachfläche Victoria angefahren, auf der im Rahmen der IGA ein neues Erholungsgebiet mitten in Lünen teilweise schon entstanden ist.

Zum Abschluss lud die Bürgermeisterin zu einem Imbiss mit Bratwurst und Getränken zum Treffpunkt Neuland ein. Die Gäste zeigten sich dabei besonders beeindruckt von der freundlichen und professionellen Bewirtung durch ein Flüchtlingsteam, das den großen Ansturm von Besucherinnen und Besuchern bestens bewältigte.

Wolfgang Maas



175 Radfahrende trafen sich vor dem Rathaus



Demonstration für Sicherheit im Straßenverkehr

ADFC Unna zieht positives Fazit zur BikeNight 2026



Die Polizei sicherte die angemeldete Demonstration ab

Rund 200 Radfahrende haben am 23. Mai 2026 an der neunten BikeNight des ADFC Unna teilgenommen und damit für mehr Verkehrssicherheit und den Schutz von Radfahrenden demonstriert.

ADFC-Sprecher Carsten Hellmann zeigte sich nach der Veranstaltung zufrieden: „Die große Beteiligung macht klar, dass viele Menschen in Unna sichere Bedingungen für den Radverkehr einfordern. Die Demonstration war nicht nur ein starkes Zeichen für nachhaltige Mobilität, sondern auch für den Schutz von Menschenleben.“ Besonders bewegt äußerte sich Hellmann auch persönlich zum Thema Verkehrssicherheit: „Seit ich Vater geworden bin, schaue ich noch einmal ganz anders auf den Straßenverkehr. Es geht nicht mehr nur um abstrakte Verkehrsplanung, sondern darum, dass Menschen – Kinder, Eltern, Familien – sicher nach Hause kommen.“

Während der Demonstration legte der hunderte Meter lange Fahrradkorso mehrere Stopps ein. Am Kreishauskreisel machte der ADFC auf die verschärfte Gefahrenlage für Radfahrende aufmerksam. Durch neue Verkehrsregelungen ist die Situation dort unübersichtlicher und riskanter geworden. Der ADFC fordert deshalb eine erneute Prüfung der Verkehrsführung.



ADFC Sprecher Carsten Hellmann

Ein weiterer Halt erfolgte an der Morgenstraße vor dem Pestalozzi Gymnasium. Dort war es vor einigen Wochen zu einem schweren Unfall gekommen, bei dem eine Radfahrerin von einem Lkw-Fahrer angefahren wurde. Mit dem Stopp wollte der ADFC an den Vorfall erinnern und auf die besonderen Gefahren aufmerksam machen, denen Radfahrende im Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen ausgesetzt sind.

Für besondere Aufmerksamkeit sorgte außerdem die Gruppe „Diskallico Light Rider“, die mit fünf Personen zur Bike-Night angereist war. Mit ihren kreativ beleuchteten Fahrrädern, Leuchtanzügen und musikalischen Elementen bereicherten sie die Demonstration sichtbar und unterstützten die Botschaft der Veranstaltung für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit im Straßenverkehr.

Der ADFC Unna bedankt sich ausdrücklich bei der Polizei für die profession-



Wie von einem anderen Stern: Diskallico

nelle und umsichtige Begleitung der Veranstaltung. Durch die Unterstützung der Einsatzkräfte konnte die Demonstration sicher und geordnet durch das Stadtgebiet geführt werden.

„Verkehrssicherheit darf kein Randthema sein“, so Hellmann abschließend. „Jeder Mensch, der mit dem Fahrrad unterwegs ist, hat ein Recht darauf, sicher und angstfrei durch die Stadt zu kommen.“

Carsten Hellmann



Ca. 200 Teilnehmer nahmen mit phantasievoll beleuchteten Fahrrädern teil

Radtour auf den Spuren der Edelweißpiraten

Auf Latscherfahrt von der Danziger Freiheit zur 50-Pfennig-Wiese

Etwa 500 bis 600 Jugendliche aus Dortmund verweigerten sich dem Drill der Hitlerjugend und leisteten dem NS-Regime auf ihre eigene Weise Widerstand. Sie nannten sich Edelweißpiraten oder „Latscher“ – ein Name, der ihre Vorliebe für das Umherstreifen und ihre Unabhängigkeit widerspiegelt. Statt Gleichschritt und ideologischer Erziehung gestalteten sie ihre Freizeit selbstbestimmt, trafen sich in Gruppen, sangen eigene Lieder und unternahmen Radtouren.

Am 29. August 2026 lädt der ADFC geschichtsinteressierte Radfreundinnen

und Radfreunde zu einer Spurensuche per Rad ein. Auf einem rund 44 Kilometer langen Rundkurs erfahren die Teilnehmenden an historischen Orten und neu errichteten Erinnerungsstätten die Geschichte der Dortmunder Jugendlichen, die sich nicht vom NS-Regime vereinnahmen lassen wollten. Dabei wird nicht nur an ihren Mut erinnert, sondern auch an die Repressionen, denen sie ausgesetzt waren.

Alle Interessierten treffen sich um 11:00 Uhr am historischen Radfahrertreffpunkt aus den Anfängen des Radfahrens in Dortmund, der Femlinde am Freistuhl gegenüber dem Dortmunder Hauptbahnhof. Bereits um 9:30 Uhr starten Zubringertouren aus Unna vom Lindenplatz vor dem Zentrum für Information und Bildung sowie in Lünen vor dem Rathaus.

Stationen der Tour sind unter anderem der Gedenkstein zur Erinnerung an die „Schlacht am Nordmarkt“ und der Brügmannplatz mit dem Bunker „Danziger Freiheit“, einem beliebten Treffpunkt der Nordstadt-Epis. Auch Orte der Verfolgung werden einbezogen: Die Steinwache in Dortmund sowie das ehemalige Gestapo-Gefängnis in Hörde erinnern an die brutalen Maßnahmen gegen die unangepassten Jugendlichen. Zu-



Edelweißpiraten unterwegs

dem werden die Freizeitziele der Edelweißpiraten, die 50-Pfennig-Wiese und die Insel im Hengsteysee, angefahren.

Ein besonderes Augenmerk gilt dem Dortmunder Edelweißpiraten Kurt Piehl,

der wegen seiner oppositionellen Haltung mehrfach verhaftet wurde und seine Erlebnisse in Büchern festhielt.

Neben den historischen Einblicken bietet die Tour auch Raum für Austausch und gemeinsames Erleben. Eine Einkehr in einem Biergarten ist vorgesehen. Die Teilnahme ist kostenfrei, eine Anmeldung wird jedoch erbeten bei Werner Wülfing unter der Telefonnummer 02303 12981.

Werner Wülfing



Kurt Piehl: Die Würde des Menschen ist unantastbar

dovoba.de

**Fest verwurzelt.
Stark verbunden.**

**Morgen
kann kommen.**

Wir machen den Weg frei.

In der Region. Für die Region.

Unsere Wurzeln liegen hier und in der Gemeinschaft, die uns vertraut. Diese Verbundenheit ist die Grundlage, auf der wir heute und in Zukunft Verantwortung übernehmen.

**Volksbank
Unna**



Ein Paralleltandem und mehr!

Es ist gut ein Jahr her, dass der ADFC Kreis Unna unser durch Spenden finanziertes Paralleltandem auf dem Markt in Unna einweihete. Viele Kritiker des Rades bezweifelten, dass dieses spezielle Rad Anklang bei der Bevölkerung finden könnte. Auch wir vom ADFC waren neugierig, wie das Rad angenommen wird und wer Interesse zeigt, dieses zu fahren.

Da ich die Ausleihe vornehme, habe ich den direkten Kontakt zu den Kunden und stellte fest, dass das Rad bisher von Schwerte bis nach Werne ausgeliehen wurde. Darunter waren Menschen, die mit Eltern oder Ehepartnern fahren, die ein „normales“ Rad nicht mehr alleine händeln können und dank des Paralleltan-

deliehen, um damit in ein Wellness-Wochenende nach Bad Sassendorf zu fahren. Handwerker der Kaserne Königsborn brauchten für ihren Betriebsausflug noch zwei E-Bikes und lösten mit dem Paralleltandem das Problem. Bei der Rückgabe wurde mir berichtet, dass das Rad auf dem Ausflug sehr beliebt war und alle unbedingt damit fahren wollten.

Ich denke, es wird klar, dass die Nutzer recht unterschiedliche Bedürfnisse haben, um sich das Rad auszuleihen und nicht „nur“ Menschen mit Handicap damit fahren. So sollte es sein, wir vom ADFC wollten mit dem Paralleltandem die Möglichkeit schaffen, dass alle Interessierte ein solches Rad ausprobieren können.

Ich stelle immer wieder fest, dass selbst ADFC-Mitglieder nicht wissen, dass der ADFC eine große Zahl an Spezialrädern (z.B. das Paralleltandem) oder Lastenrädern besitzt und diese in der Regel kostenlos verleiht. Schaut einmal auf den Link unten, dort findet ihr mehr Infos zu unseren Angeboten.

Besonders attraktiv ist das Leihangebot für all jene, die über den Kauf eines Lastenrades oder eines Fahrrad-Transportanhängers nachdenken. Um Fehlkäufe zu vermeiden, könnt ihr euch diese Fahrzeuge beim ADFC ausleihen und vor dem Kauf erst einmal gründlich ausprobieren.

Wir wünschen viel Spaß beim Stöbern und Ausprobieren unserer Räder und Radanhänger!

Tanja Bork

Link zur Ausleihseite des ADFC:

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



Das Paralleltandem ist über die Verleihstelle kostenlos ausleihbar

dems wieder in den Genuss einer Radtour kamen. Junge Menschen liehen sich das Rad gemeinsam aus, um eine etwas andere Radtour zu machen. Ein Vater holte sich das Rad, da seine kleine Tochter das Fahren in Lasten- und anderen besonderen Rädern liebt. Das Rad wurde

Boxenstopp für die Sicherheit – zwei Aktionen der Radretter an Schulen

Aktion 1: „Radretter“ machen Viertklässler der Grillo-Grundschule fit für die Fahrradprüfung

Früh übt sich, wer ein sicherer Verkehrsteilnehmer werden will. Doch die beste Vorbereitung nützt dem Nachwuchs wenig, wenn die Technik streikt. Vor diesem Problem standen kürzlich die Viertklässler der Grillo-Grundschule in Unna-Königsborn. Dort stand die polizeiliche Fahrradprüfung an. Um sicherzugehen, dass alle Räder den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügen, bat die Schule die „Radretter“ um Hilfe. Die Anfrage kam kurz vor Ostern – und die engagierten Schrauber zögerten nicht lange. Mit Werkzeugtaschen, Luftpumpen und jeder Menge Know-how rückten wir (ich selbst vom ADFC Holzwickede und 3-4 weitere Mitglieder vom ADFC-Unna) direkt in der Schule an.

In einem bereitgestellten Aufenthaltsraum wurde kurzerhand eine mobile Werkstatt eingerichtet. Die Experten - nahmen jedes Kinderfahrrad genau unter die Lupe:

- Funktionieren die Bremsen zuverlässig?
- Ist die Kette richtig geölt und gespannt?
- Brennt das Licht und sind alle gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren vorhanden?

Kleinere Mängel wurden von den Radrettern direkt vor Ort behoben, damit die Kinder ohne Sicherheitsrisiko in die Übungsstunden starten konnten.

„Die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr liegt uns besonders am Herzen. Da hilft man natürlich gerne, wo man kann“, so das Team vor Ort.

Die Aktion war so ein Erfolg, dass kurz darauf die Nachfrage nach einem Folgetermin für die Fahrräder der weiteren 4. Klassen angefragt wurde. Das Team organisierte diesen spontan.

Dank des doppelten Einsatzes der Ehrenamtlichen können die Viertklässler nun mit einem perfekt eingestellten und verkehrssicheren Drahtesel zur Fahrradprüfung antreten.



Das Team der Radretter in der Grilloschule

Aktion 2: Fahrräder fit fürs Stadtradeln machen: „Radretter“ Aktion am Clara-Schumann-Gymnasium

Zur Vorbereitung auf das diesjährige Stadtradeln kam kurz darauf beim ADFC – Unna eine Anfrage vom Clara-Schumann-Gymnasium in Holzwickede, ob sie zur Unterstützung die Fahrräder der Schüler überprüfen und reparieren könnten.

Die Anfrage wurde an die „AG Radretter“ weitergegeben und das bekannte Team war selbstverständlich bereit, die Schule zu unterstützen. Am 29. April 2026 ist daher ein Team von 4 „Radrettern“ zwischen 8 und 12 Uhr vor Ort gewesen und hat dort mit mitgebrachten Werkzeugen die Fahrräder der Schüler kostenlos überprüft und repariert. Das Angebot richtete sich an alle Jahrgangsstufen und war vom Clara-Schumann-Gymnasium Holzwickede sehr gut organisiert. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler nutzten die Gelegenheit nicht nur, um ihre Fahrräder instand setzen zu lassen, sondern auch, um selbst Hand anzulegen und mehr über Wartung und Pflege zu lernen



Ein Radretter beim "Schrauben"

Die Mitarbeiterinnen beider Schulen dankten für die gelungene Zusammenarbeit mit dem ADFC und wünschten, die Aktion in Zukunft zu wiederholen.

Dies kommt der Idee der Radretter entgegen, die aktuell auf der Suche nach alternativen Aktivitätsfeldern sind. Dazu ist zum einen die Zusammenarbeit mit Schulen gedacht, ebenso wie die Ausweitung des Programms „Hilfe zur Selbsthilfe“ wie sie aktuell „Auf der Tüte“ in Unna erfolgt.



Das Radretterteam in Unna Massen

Thomas Kloos

Die Radretterwerkstatt „Auf der Tüte 33“ in Unna Massen hat jeden 1. und 3. Mittwoch von 18.00 bis 20.00 Uhr geöffnet.

Kinder fit für das Fahrrad machen – Ein paar ausgewählte Übungen können helfen

Immer weniger Kinder können richtig Radfahren. Einer der Hauptgründe ist Bewegungsmangel und dieser wirkt sich auch auf die Verkehrssicherheit aus. Untrainierte Kinder haben beispielsweise Probleme, Balance zu halten und zeigen Koordinationsschwächen. Nur jedes fünfte Kind fährt mit dem Rad zur Schule, dabei ist Radfahren ein wirkungsvoller Ausgleich zum stundenlangen Stillsitzen im Unterricht. Kinder, die sich morgens bewegen, kommen wacher in der Schule an, sind ausgeglichener und lernen konzentrierter. Bewegung regt nicht nur den Geist an, sie ist auch wichtig für die Körperkoordination und fördert ganz nebenbei die Gesundheit.

Wir stellen ein paar einfache Übungen vor, mit denen Kinder ihre Koordination auf dem Fahrrad verbessern und für den Straßenverkehr fit gemacht werden können.

Zuerst eine verkehrsberuhigte Fläche suchen und die Kinder alle zusammen, mal links und mal rechtsherum ein paar Runden zum Auflockern drehen lassen.

Balancieren, Klettern, Slalomlaufen fällt Kindern immer schwerer. Das fehlende Körpergefühl führt nach Einschätzung der Verkehrswacht dazu, dass Grundschulkindern immer schlechter Fahrrad fahren.

Slalom fahren: So einfach wie effektiv.

Fangt mit großen Abständen (5 große Schritte Abstand) an und verkleinert dann die Abstände der Pylonen. Sind mehrere Kinder dabei, dann ist derjenige Champion, der kein Hütchen umfährt oder mit dem Fuß den Boden berührt. Trainiert die Koordination des ganzen Körpers und das Gleichgewicht.

High Five: Vorbereitung zum Abbiegen.

Es gibt verschiedene Übungen zum einhändigen Fahren. Hand über dem Lenker halten, Hand auf den Rücken, Hand auf dem Helm. Oft haben Kinder Hemmungen, den Lenker bewusst loszulassen. Probiert es zuerst mit einem lockeren „Gib mir Fünf“ indem ihr euch an die Fahrbahn zum entgegenkommenden Kind stellt und es mit eurer Hand kurz abklatschen lasst. Ein aufmunterndes „Hey gib mir Fünf“ hilft, um die Situation zu lockern. Ein paar Runden fahren lassen und ggf. die Hand zum Abbiegen links und rechts herausstrecken lassen.

Bremsen: So wichtig!

Besprecht vorab die Bremsen an den Fahrrädern. Oft sind sie defekt, schlecht eingestellt oder die Handhabung ist den Kindern unklar.

Funktioniert alles und sind Rücktritt, Handbremse links (Vorderrad) und rechts (Hinterrad) klar, dann sucht eine etwa 10-15m lange Strecke, markiert Startpunkt





und Bremspunkt (Kreidestrich oder 2 Pylonen, alternativ 2 Wasserflaschen) und lässt die Kinder zügig auf den Bremspunkt zufahren und punktgenau anhalten. Lasst euch von den Kindern im Stand zeigen, wie stark sie an den Handbremsen ziehen (Handkraft) können und dass sie die Funktion verstanden haben. Ein Rücktritt sollte immer mit einer Handbremse zusammen genutzt werden. Hier hilft nur viel Üben.

Anhalten und schieben:

Oft ist es erforderlich, anzuhalten und das Fahrrad ein Stück zu schieben. Die Bremsübung kann so erweitert werden.

Lasst die Kinder mit gezogener Handbremse absteigen, dies erleichtert den Abstieg über den Sattel oder durch den

Rahmen. Nutzt die Pylonen, um das Fahrrad ein Stück geschickt hindurchzuschieben, dies fördert das Fahrradhandling.

Langsam-Rennen: Kein Widerspruch!

Für diese Übung reicht eine kurze Fahrstrecke aus. Auf rund 15-20 Metern sollen die Kinder möglichst langsam fahren und wer zuletzt ankommt, gewinnt. Die Füße dürfen dabei nicht abgesetzt werden. Für Kinder ein Spaß und dabei schulen sie spielerisch ihre Balancefähigkeit.

Schnell aufs Rad und los geht's.

Auch das sichere Losfahren sollte geübt werden.

Lasst jeweils zwei möglichst gleichstarke Kinder sich neben ihre Fahrräder stellen. Das Fahrrad steht frei auf dem Ständer. Kommando „Ständer rein und los“. Jetzt zeigt sich, ob der Ablauf des Aufsteigens und Losfahrens passt. Der erste im Ziel hat gewonnen.

Die Übungen sollten nicht länger als 30 bis 45 min dauern.

Werden die Kinder unkonzentriert, schnell mal eine kurze Pause einlegen.

Wenn mehrere Kinder gemeinsam üben, bildet Gruppen von 5 bis max. 10 Kindern.

Detlef Fischer



Inselhüpfen im Kvarner – Fünf Tage auf Selta

Im vergangenen Herbst durften meine Tochter und ich mit Selta, einem vom ADFC Selm bereitgestellten Tandem, eine fünftägige Radreise entlang der kroatischen Adriaküste unternehmen.

Für uns war diese Reise weit mehr als ein sportliches Abenteuer. Meine Tochter ist 13 Jahre alt und kann aufgrund ihrer Einschränkung nicht sicher allein im Straßenverkehr Rad fahren. Selta eröffnete ihr eine neue Welt: Teil des Verkehrs zu sein, Geschwindigkeit zu spüren, Anstiege zu bezwingen und echte Abenteuer zu bestehen.

Schon nach den ersten Pedalritten war klar: Es würde nicht nur um Kilometer gehen, sondern um gemeinsamen Rhythmus. Tandemfahren verlangt Einheit: ein Tempo, ein Gleichgewicht, eine Richtung. Genau diese Einheit trug uns fünf Tage lang über Inseln, durch Wind und Salz, hinauf über Berge und schließlich wieder hinab in lange Abfahrten. Für mich als Vater war diese Reise ein Erlebnis auf Augenhöhe – gemeinsames Treten, Lachen und Durchhalten.



Selta an Bord, Überfahrt von Rab nach Pag

Die Reise wurde zu einem Stück Freiheit, das wir auf zwei Sitzen miteinander teilen durften.

Der Tourverlauf

Tag 1 – Wo sich die Adria öffnet

Wir starteten auf Krk, brachen mit der Fähre nach Rab auf und fuhren zur Plaža Ciganka. Auf einer weiten Sandhalbinsel gelegen, wirkte dieser Ort beinahe unwirklich: offener Horizont, weicher Sand,



Am Kai von Zadar: Warten auf die Überfahrt

kristallklares Wasser und nur wir zwei.

Wir schwammen, und spätestens in diesem Moment fühlte sich die Reise nicht mehr wie Planung, sondern wie Abenteuer an. Anschließend führte uns der Weg quer über Rab bis in die historische Altstadt. Wir entdeckten stille Buchten und machten Halt am Strand Kandarola. Selta lief ruhig und souverän entlang der Küstenstraßen. Schon bald fühlte sie sich nicht mehr wie ein Sportgerät an, sondern wie eine Gefährtin.

Tag 2 – Pag: Wind, Stein und Ausdauer

Am nächsten Morgen brachte uns ein kleines Boot nach Pag, kaum groß genug für einige Passagiere und unser Tandem. Als Selta sicher auf dem kleinen Boot verstaute war, wurde deutlich, wie sehr diese Reise auf Vertrauen beruhen würde.

Von Lun aus durchquerten wir die karge Insel Richtung Stadt Pag. Fels und weite Horizonte bestimmten den Tag. Darüber hinaus griff uns der kräftige Seitenwind immer wieder an. Trotz ihrer Stabilität forderte uns Selta dabei einiges ab: Nur wenn Tritt, Balance und Reaktion harmonisierten, blieb das Tandem ruhig auf Kurs.



Blick des Piloten: Copilot, leere Straßen, weiter Horizont und Sonne

Unterwegs probierten wir echten Paški Käse, dessen Geschmack von denselben Bora-Winden geprägt ist, die auch die Insel formen. Am Abend saßen wir müde, glücklich und dankbar bei einem gegrillten Fisch in der Stadt Pag.

Tag 3 – Der Anstieg, der uns prüfte

Nach der Durchquerung von Pag und der Paški-Brücke ging es weiter Richtung Vir.

Doch die eigentliche Herausforderung sollte erst noch folgen. Ein verlassener Weg führte plötzlich abrupt bergauf, zu rau, um fahrbar zu sein. Mehr als hundert Höhenmeter schoben wir Selta und unse-



Kristallklares Wasser: Das tägliche Bad wurde zum Ritual



Unterwegs in der Kvarner Bucht

re Ausrüstung Schritt für Schritt nach oben. Hier zählten nur Ausdauer, Vertrauen und Partnerschaft. Als wir endlich wieder im Sattel saßen, war die Erleichterung riesig. In Nin schlenderten wir durch mittelalterliche Gassen und beendeten den Tag mit einem Bad am Strand von Lanterna. Kein Tag dieser Reise endete ohne Meer – das Wasser wurde zu unserem Ritual.

Tag 4 – Klang und Meer

Von Vir aus fuhren wir entlang der Küste nach Zadar, die Adria wie ein silberner Faden an unserer Seite. An der Uferpromenade lauschten wir der Meeresorgel, deren Töne von den Wellen durch Stein und Luft getragen wurden. Ihr Klang spiegelte den Rhythmus der vergangenen Tage wider: ruhig, kraftvoll und beständig.

Am Nachmittag wechselten wir auf den Katamaran nach Mali Lošinj. Nach Tagen des Tretens fühlte sich das Gleiten über das Wasser fast unwirklich an. Am Abend

feierten wir in Veli Lošinj bei frischem Fisch: schlicht und müde, aber glücklich.

Tag 5 – Cres: Wind, Wetter und Geschwindigkeit

Unter einem grau werdenden Himmel durchquerten wir Lošinj und erreichten die Insel Cres über die Meerenge Osor. Lange Anstiege, offene Landschaften und wechselnde Winde von Cres verlangen Respekt. Doch Selta kletterte ruhig und rhythmisch – als wüsste sie, dass dies unsere letzte Prüfung war.

Doch nach den Anstiegen folgte die Belohnung: eine abenteuerliche und rasante Abfahrt auf ebener Straße. Auf dieser erreichten wir unseren persönlichen Geschwindigkeitsrekord auf dem Tandem, den wir trotz Euphorie stabil und kontrolliert meisterten. Ein Moment absoluten Vertrauens, selbst im zum Schluss einsetzenden Regen. Von Cres stiegen wir ein letztes Mal hinauf zum Fährhafen Merag

und kehrten nach Krk zurück. Der Kreis hatte sich geschlossen.

Fazit

Auf Selta war meine Tochter nicht eingeschränkt. Sie war vollwertiger Teil des Abenteuers. Mit Kraft, Rhythmus, Ausdauer und Entschlossenheit trug sie ihren Teil zu jedem einzelnen Kilometer bei. Sie erklimmte dieselben Berge, stellte sich denselben Winden und feierte dieselben Abfahrten. Nicht als Mitfahrerin, sondern als FahrerIn.

Für sie bedeutete es Freiheit, Selbstvertrauen und die Erfahrung, Herausforderungen aus eigener Kraft zu meistern.

Für mich war es ein Geschenk, diese Erfahrungen mit ihr teilen zu dürfen – die Anstiege, die Abfahrten, das gemeinsame Schwimmen nach langen Etappen. Diese Reise wird mich ein Leben lang begleiten. Sie hat mich zutiefst stolz gemacht.

Mit Selta hat uns der ADFC Selm weit mehr als ein Fahrrad anvertraut. Dadurch wurde eine Reise möglich, die wir als Vater und Tochter gemeinsam erleben durften – als Team, auf Augenhöhe und voller unvergesslicher Momente.

Dafür sind wir von Herzen dankbar.

David Dereani



SVAKA MUKA wörtlich "jede Qual". Hier ist gemeint: Jede Qual hat ein Ende und genieße den Moment!

Technik-Box

Tourdaten

- Dauer: 5 Tage
- Bootsfahrten: 4
- Distanz: 300 km
- Höhenmeter: 3.000 hm
- Härteste Etappe: Mali Lošinj – Cres – Merag 75 km / 1.100 hm
- Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit 22,9 km/h

Highlights

- Plaža Ciganka (Rab)
- Bootspassage Rab → Pag
- Landschaft & Käserei auf Pag
- Fischabend in Pag
- Leere Küstenstraßen
- Pag-Brücke
- Nin
- Meeresorgel an der Uferpromenade Zadar
- Katamaran nach Mali Lošinj
- Abfahrt nach Cres



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

Fullservice für Ihr Rad

Jetzt die Inspektion für den Start in die neue Saison - auch für E-Bikes

Meine
Radstation



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

* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de

AWO | **dasDie**
Service GmbH



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN HeLiSPOT



Gepäckservice

VERHOFFT VIELSEITIG

RADFAHREN IM KREIS UNNA

Seseke Radweg - Kamen

Eine von vielen Strecken im
fahrradfreundlichen Kreis Unna

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

Auf braunen Rädern durch dunkle Zeiten

Teil 1: Das Fahrrad im Nationalsozialismus

Mitte der 1930er Jahre war das Fahrrad eines der wichtigsten Verkehrsmittel. Ungefähr jede vierte Person besaß ein Velo, während nur etwa jede 70. Person über ein eigenes Automobil verfügte. Die Deutschen besaßen 17 Millionen Fahrräder, jährlich kamen ca. 1,1 Mio. dazu. Das zeigt deutlich, welchen Stellenwert das Rad damals hatte. Es war hauptsächlich kein Freizeitgerät, sondern ein zentrales Mittel der Alltagsmobilität - vor allem für Arbeiterinnen und Arbeiter, Angestellte und Menschen im ländlichen Raum.

Wie sahen die Räder zur Zeit der Machtübernahme aus?

Besonders in den höheren Preissegmenten waren sie ballonbereift und verchromt.

Die Ballonbereifung bot damals den wichtigen Komfort für Rückensäule und Handgelenke; Federgabel und gefederte Sattelstütze wurden erst Jahrzehnte später erfunden. Erste Ansätze in Richtung Federgabel boten die Sichelgabeln der Firma Anker in Bielefeld.

Hitlers Vierjahresplan aus dem Jahr 1936 zielte darauf, Deutschland innerhalb von vier Jahren autark und kriegsfähig zu machen. Auch die Produktion von Fahrrädern wurde nun stärker unter militärischen und rohstoffpolitischen Gesichtspunkten gesteuert. In der Anordnung Nr. 1 der Überwachungsstelle für Kautschuk wurde schon ab Juni 1934 die Herstellung von Fahrraddecken in einheitlich schwarzer Gummierung vorgeschrieben. Die damals beliebten roten Reifen wurden untersagt.

Angesichts der Tatsache, dass Kautschuk importiert werden musste, zielten



Sichelgabel-Fahrrad der Firma Anker aus Bielefeld von 1936. Sammlung Wülfing

die Regelungen auf materialsparende Reifen. Die begehrten Ballonreifen von 2 Zoll Breite wurden verboten. Die maximale Reifenbreite wurde auf 1,75 Zoll reduziert.

Rost am Rad war wegen Verwendung unedler Stähle weit verbreitet und führte zu einem schnellem Wertverlust. Einen guten Rostschutz bot Vernickelung oder Verchromung. Teure Fahrrad-Modelle boten eine Vollverchromung, preiswertere Modelle warben mit Verchromung der Blankteile (Lenker, Bremse, Sattel, Sattelstütze, Naben, Kurbeln und Kettenräder). In der lokalen Ausgabe des „Volksblatts“ vom 4.9.1939 wurde die Bevölkerung darauf hingewiesen, dass man Fahrräder aus Rostschutzgründen nicht in feuchten Kellern lagern sollte. In der Anordnung Nr. 26 der Überwachungsstelle für unedle Metalle wurde im April 1935 ein Verchromungsverbot ausgesprochen. Das Verbot der Verchromung traf auf Widerstand der Hersteller und hatte lediglich drei Monate Bestand. Jedoch bauten nun viele Hersteller Fahrräder mit braun und schwarz lackierte Oberflächen.

Bei der Beleuchtung setzte sich die Dynamoanlage als Standard durch und wurde in den Vorschriften der StVZO bis ins Jahr 2013 fest verankert. Batteriebetriebene Lampen galten als weniger zuverlässig und waren zudem von knappen Rohstoffen abhängig. Die Dynamo-Beleuchtung entsprach damit dem Ziel einer jederzeit betriebsbereiten und wartungsarmen Ausstattung.

Mit dem Kriegsbeginn im September 1939 änderte sich die Funktion der Fahrradbeleuchtung drastisch. Zum Schutz vor feindlichen Luftangriffen galt eine strikte Verdunkelungspflicht im gesamten Reichsgebiet. Radfahrer mussten

Schlitzblenden oder Verdunkelungskappen über ihre Frontscheinwerfer montieren. Auch die roten Rücklichter mussten durch Abkleben abgedunkelt werden.

Weil hochwertige elektrische Lichtanlagen in den folgenden Kriegsjahren kaum noch verfügbar waren, erlebte die eigentlich veraltete Technik der Karbidlampe ab den frühen 1940er-Jahren eine unfreiwillige Rückkehr.

Die SS verdient mit

Um die Abdunkelung der aktiven Lichtquellen zu kompensieren, mussten ab dem 1. Oktober 1938 neu in Verkehr gebrachte Fahrräder mit gelben



Plakat der Reichsarbeitsgemeinschaft für Schadensverhütung. Sammlung Wülfig

Pedalrückstrahlern ausgerüstet sein. Auch Besitzer älterer Fahrräder wurden aufgefordert, nachzurüsten. Im Dezember 1938 erschienen in mehreren Regionalausgaben des „Volksblatts“ Artikel über den Nutzen der neuen TOLO-Tretstrahler. TOLO ist eine Abkürzung des Namens des Erfinders. Das Patent für diese Rückstrahler stammte von Anton (Toni) Loibl, einem ehemaligen Chauffeur Adolf Hitlers und SS-Hauptsturmführer. Loibl erhielt 1937 ein Deutsches Reichspatent auf den Tretstrahler. Zur wirtschaftlichen Verwertung wurde eine eigene Firma gegründet, die eng mit dem SS-System verbunden war. Die Gewinne flossen nicht nur an Loibl selbst, sondern vor allem an SS-Organisationen: 1938 erhielt das „Ahnenerbe“ 77.740 Reichsmark, von 1939 an gingen jährlich rund 100.000 – 150.000 RM an den Lebensborn e.V. Der Reingewinn der Anton Loibl GmbH belief sich 1939 auf etwa 600.000 RM.

Ein Holzwickeder Unternehmer produziert Fahrräder

Die Ursprünge der Fahrradwerke Frischauf reichen ins Jahr 1912 zurück, als der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität (ARB) die Fabrik in Offenbach am Main gründete. Organisiert als Genossenschaft, sollte das Unternehmen den inzwischen auf rund 300.000 Mitglieder angewachsenen Verband mit hochwertigen und erschwinglichen Damen- und Herrenfahrrädern versorgen.

Mit der Machtübernahme der Faschisten im Jahr 1933 fand diese Erfolgsgeschichte ein gewaltsames Ende. Wegen der Nähe zur sozialdemokratischen Welt-

anschauung wurde der ARB verboten und das genossenschaftliche Eigentum beschlagnahmt. Der Vorsitzende Heinrich Niemann wurde von Angehörigen der SA in seinem Büro ermordet und das Betriebsgelände besetzt. Die ursprüngliche, auf Gemeineigentum basierende Organi-



Steuerkopfschild eines Mayweg-Frischauf-Fahrrades. Sammlung Wülfig

sation wurde in private Hände überführt.

Am 6. Februar 1936 übernahm der Ingenieur Hugo Mayweg aus Holzwickede die Fahrradwerke Frischauf in Offenbach und führte das Unternehmen unter dem



Inh. Eicken Schneidersmann
Hotel Haus Ruhrbrücke

Ruhrstraße 20

58730 Fröndenberg/Ruhr

Telefon: 0 23 73 / 7 21 69

Telefax: 0 23 73 / 7 02 83

www.hotel-haus-ruhrbruecke.de

info@hotel-haus-ruhrbruecke.de

Essen vom heißen Stein
Gesellschaftsräume
gemütliche Hotelzimmer
großer Biergarten
Partyservice

Sonntagmittag

Buffet

"Omas Küche lebt"

Donnerstagabend

**Schnitzelbuffet
und mehr**

Nur Freitags und Samstags

Steinzeitparty

100 g Rindersteak

100 g Schweinesteak

100 g Hähnchenbrust

vom heißen Stein

Namen „Mayweg-Werk Frischauf“ weiter. Mayweg war zuvor Mitinhaber der Firma Mayweg & Wiederholt, heute Vincenz Wiederholt GmbH, in Holzwickede. Ein von ihm gehaltenes Patent war ein Verfahren zur Herstellung von Rohren aus rundgebogenen Metallbändern. Unter seiner Leitung wurde das Sortiment durch neue Marken wie Wanderfalke, Frio-Flott, Frio-Sport und Frio-Extra erweitert. 1938 erfolgte die Umfirmierung in REX-Maschinenbaugesellschaft mbH.

Während des Zweiten Weltkriegs beschäftigte das Unternehmen rund 600 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter für die Rüstungsproduktion.

Nach Kriegsende wurden die Werke nicht an den 1949 neu gegründeten Radfahrerverband Solidarität zurückgegeben. Die Bundesrepublik leistete nur geringe Entschädigungen. Damit blieb die gewaltsame Enteignung im Kern ungesühnt.

Werner Wülfing

*Teil 2 folgt in der nächsten Ausgabe der
FahrRad*

*Mehr Fahrradgeschichten mit historischen
Bezügen zum Kreis Unna finden
Interessierte auf unserer Website unter:
<https://unna.adfc.de/rueckblicke>*

Brandursache E- Bike: Keine Pflicht zur Akku- Prüfung nach einem Sturz

Muss ein E-Bike-Akku nach einem Sturz vorsorglich in die Fachwerkstatt? Und handelt man fahrlässig, wenn man das Rad danach ganz normal unter einem Carport abstellt? Mit dieser Frage hatte sich das Oberlandesgericht Oldenburg zu befassen. Anlass war ein Wohnhausbrand, bei dem offenbar der Akku eines E-Bikes die Ursache war.

Der Fall ereignete sich im März 2023. Ein Gebäude geriet in Brand, als Ursache wurde später der Akku eines E-Bikes angenommen. Die Wohngebäudeversicherung regulierte den Schaden zunächst. Anschließend machte sie jedoch geltend, das E-Bike hätte nach einem vorherigen Sturz nicht einfach unter dem Carport abgestellt werden dürfen. Nach Auffassung der Versicherung hätte die Besitzerin den Akku nach dem Sturz durch eine Fachwerkstatt überprüfen lassen müssen.

Die Besonderheit: Eine Beschädigung des Akkus war von außen offenbar nicht zu erkennen. Außerdem lag der Sturz bereits rund zwei Monate zurück, als es zu dem Brand kam. Trotzdem warf der Gebäudeversicherer der E-Bike-Besitzerin Fahrlässigkeit vor und wollte einen Teil der gezahlten Summe über deren Privathaftpflichtversicherung zurückholen.

Das Landgericht Oldenburg sah das anders. Die Frau habe nicht damit rechnen müssen, dass von dem Akku eine

konkrete Brandgefahr ausgehe. Das Oberlandesgericht Oldenburg bestätigte diese Einschätzung. Nach einem entsprechenden Hinweis des Gerichts nahm der klagende Versicherer seine Berufung zurück. Damit wurde das Urteil rechtskräftig.

Das Gericht stellte klar: Die sogenannte Verkehrssicherungspflicht verlangt nicht, dass Verbraucherinnen und Verbraucher für jeden nur denkbaren Schaden vorsorgen müssen. Im konkreten Fall habe die E-Bike-Besitzerin nicht damit rechnen müssen, dass der Akku in Brand geraten könnte. Nach Herstellerangaben sei ein solcher Brand ein sehr seltenes Ereignis.

Hinzu kam: Es gibt keine gesetzliche Pflicht, einen E-Bike-Akku regelmäßig warten oder nach jedem Sturz fachlich prüfen zu lassen. Auch vom Hersteller gab es keinen entsprechenden Hinweis. Das Gericht wies außerdem darauf hin, dass E-Bikes im normalen Alltag ohnehin Erschütterungen ausgesetzt sind – etwa durch Bordsteinkanten, Schlaglöcher oder unebene Wege.

Für Verbraucherinnen und Verbraucher ist das Urteil wichtig, weil es ein Stück Rechtssicherheit schafft. Wer sein E-Bike normal nutzt, darf grundsätzlich darauf vertrauen, dass der Akku sicher ist. Lithium-Ionen-Akkus stecken heute in vielen Alltagsgeräten – vom Smartphone bis zum Werkzeugakku. Eine generelle Pflicht zur vorsorglichen Überprüfung besteht deshalb nicht.

Das heißt allerdings nicht, dass man Warnzeichen ignorieren sollte. Wenn ein Akku sichtbar beschädigt ist, sich verformt, ungewöhnlich heiß wird, seltsam riecht oder sich nicht mehr normal laden lässt, sollte er nicht weiter genutzt wer-

den. Dann ist eine Prüfung durch den Fachhandel sinnvoll – und im Zweifel sicherer als falsche Gelassenheit.

Die Entscheidung zeigt also: Nicht jeder Sturz macht eine Akku-Prüfung zur Pflicht. Aufmerksamkeit bleibt trotzdem wichtig. Wer erkennbare Schäden oder Auffälligkeiten bemerkt, sollte handeln. Wer dagegen keine Anzeichen für eine Beschädigung sieht, muss nach diesem Urteil nicht automatisch mit dem Vorwurf der Fahrlässigkeit rechnen. (OLG Oldenburg, Hinweisbeschluss vom 12. März 2026 – 9 U 8/26)

Ralf Bothge

Leser fragen – FahrRad antwortet

Aus Holzwickede hat uns eine Frage unseres Lesers Paul M. erreicht, er fragt: „Dürfen meine Frau und ich mit dem Fahrrad eigentlich nebeneinander fahren?“

FahrRad antwortet:

Ja – Radfahrende dürfen grundsätzlich nebeneinander fahren. Das ist in der Straßenverkehrs-Ordnung ausdrücklich erlaubt, solange der Verkehr dadurch nicht behindert wird.

Konkret heißt das: Auf ruhigen Straßen oder bei wenig Verkehr ist das Nebeneinanderfahren völlig zulässig. Auch in Tempo-30-Zonen oder auf breiteren Fahrbahnen gibt es in der Regel kein Problem.

Wenn sich jedoch von hinten ein Auto nähert und nicht sicher überholen kann, müssen Radfahrende hintereinander fahren, um das Überholen zu ermöglichen. Entscheidend ist also nicht, ob jemand

genervt ist, sondern ob tatsächlich eine Behinderung entsteht.

Wichtig: Auch wenn Radfahrende nebeneinander fahren, gilt für Autofahrende weiterhin der vorgeschriebene Mindestüberholabstand von 1,5 Metern innerorts. Hupen oder Drängeln ist kein Zeichen von „Recht haben“.

ADFC-Einordnung: Nebeneinanderfahren verbessert oft die Sichtbarkeit von Radfahrenden und kann sogar zur Sicherheit beitragen. Konflikte entstehen meist durch Ungeduld oder Unkenntnis der Regeln – nicht durch regelwidriges Verhalten von Radfahrenden.

Ralf Bothge



Nebeneinanderfahren ist erlaubt, aber ...

Haben Sie selbst eine Frage? Schreiben Sie uns – denn viele Probleme, die man allein erlebt, betreffen in Wirklichkeit sehr viele.

Nabendynamos

Wie viel Zeit kostet eigentlich mein Licht?

Man kennt sie noch, die **Seitenläuferdynamos**, die gefühlt mehr Energie verbrauchen, als man in die Pedale treten kann, und die damit eine Glühbirne betreiben, mit der man bestenfalls drei Meter weit sieht. Zum Glück sind diese Zeiten vorbei: Am E-Bike betreibt der Akku mittlerweile Scheinwerfer, die denen von Autos nicht unähnlich sind. Am rein biomechanisch betriebenen Fahrrad stehe ich vor der Wahl. Die gängigsten Optionen für Beleuchtung sind hier **Nabendynamo** und **Akku-/Batteriebeleuchtung**.

Bei letzterem ist der Zeitaufwand



Heute eigentlich nur noch an Kinderrädern: der Seitenläufer

schnell klar: Wenn ich das Fahrrad ungeschützt abstelle, muss ich die Lichter montieren und demontieren, ich muss den Akku laden oder die Batterien wechseln und von Zeit zu Zeit muss ich

noch einmal in die Wohnung, wenn ich die Lichter vergessen habe. Das Gewicht ist je nach Modell mit bspw. 100 g auch vernachlässigbar. Zumindest beim Fahren kosten sie mich also (fast) keine Zeit.



Dynamo aus vergangenen Zeiten

Bei **Nabendynamos** sieht es schon etwas komplizierter aus. In der Regel wiegt die „Beleuchtungsanlage“ mehr. Der Dynamo selbst wiegt bereits 400 g bis 800 g. Im Hinblick auf ein Gesamtgewicht (Fahrrad, Fahrer, Gepäck) von meist 80 kg und mehr, macht das aber in der Regel weniger als 1 % aus. Die Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit oder den benötigten Kraftaufwand sind gering, aber die Beschleunigungswerte leiden. Wenn wir das vernachlässigen, bremsen nur noch der Energieverbrauch für Licht und Energieverluste.

Auf einen direkten Vergleich von Modellen verzichten wir, da der ADFC Kreis Unna nicht über ein eigenes Labor



♥
CUSTOM MADE
IN GERMANY
WITH LOVE

UNZÄHLIGE OPTIONEN FÜR DEIN TRAUMRAD.

Dein VELO DE VILLE – bei uns in deiner Lieblingsfarbe konfigurierbar.

AT CYCLES Unna
Gerhart-Hauptmann-Strasse 16-18, 59423 Unna
Mo - Fr 09:00 - 13:30 Uhr / 14:30 - 18:30 | Sa 09:00 - 13:30
Telefon: 02303 12702 | unna@at-cycles.eu | www.at-cycles.eu

 **CYCLES**
UNNA

verfügt und der aktuellste verfügbare Test von 2012 ist – Modellüberarbeitungen und neue Modelle also die genauen Daten überholt haben dürften. Dennoch bieten die alten Tests noch immer einen guten Anhaltspunkt, wie sehr einen der Nabendynamo bremsst und ob es sich lohnt, mehr Geld auszugeben, um effizienter zu sein. Die angegebenen Daten beziehen sich auf Modelle von Shimano, Shutter Precision sowie SON und wurden 2010 und 2012 auf fahrradzukunft.de veröffentlicht.

Gute Nachrichten erst einmal für diejenigen, die tagsüber ihr Licht ausschalten: Mit 0,75 Watt bis knapp 2 Watt ist die verbrauchte Antriebsleistung bei abgeschaltetem Nabendynamo gering. Übernehmen wir die Beispielrechnung von velonerd.cc, nach der ein Fahrer mit 85 kg und einem Fahrrad mit 15 kg bei Windstille und 20 km/h Geschwindigkeit eine Leistung von 90 Watt auf die Straße bringen muss, „frisst“ der Nabendynamo je nach Modell ca. 0,8 % bis 2 % der aufgewendeten Energie. Das entspricht rechnerisch einer Geschwindigkeitsverringerung um ca. 0,4 % bis 1 %. Für eine 100-km-Tour von fünf Stunden bedeutet das eine um etwa 1 bis 3 Minuten längere Fahrt.

Schaltet man in der Dämmerung sein Licht ein, fällt der Verbrauch der Nabendynamos stärker ins Gewicht. Sie verbrauchen nun etwa 5 Watt bis 6 Watt. Das entspricht bei der gleichen Modellrechnung 5,6 % bis 6,6 % der Leistung. Die Geschwindigkeitsverringerung beträgt damit etwa 2,2 % bis 3,4%, was auf der 100-km-Tour einen Unterschied von 7 bis 11 Minuten bedeutet. Es sei an dieser Stelle auf ein Ausreißermodell verwiesen, das im eingeschalteten Zustand nur etwa 2,5 Watt



Ein aktueller Nabendynamo von Shimano

verbraucht, aber dessen geringere elektrische Leistung einem am Berg Probleme mit flackerndem Licht beschere könnte.

Ohne auf einzelne Modelle einzugehen, lässt sich eine leichte Tendenz feststellen, dass teurere Modelle leichter laufen. Bei einer Preisspanne von etwa 30 € bis über 200 € gilt aber auch hier: Man muss selbst bewerten, ob sich das lohnt.

Joschua Konrad

Warum kleben Fahrradgriffe aus Gummi nach einiger Zeit an schwitzigen Händen?

Fahrrad Leserin Annette L. stellte diese Frage kürzlich während einer Fahrradtour bei sommerlichen Temperaturen. Und sie hat bereits versucht, den „fettigen Schmierfilm“, der sich regelmäßig auf ihren Griffen bildet, mit Spülmittel zu beseitigen. Resultat: Die Griffen sehen erst einmal sauber aus, aber danach kleben sie umso intensiver.



Dieser ältere Fahrradgriff klebt an feuchten Händen

FahrRad hat recherchiert und kommt zu folgenden Ursachen:

Austretende Weichmacher: Im Gummi sind Weichmacher enthalten, um den Griff weich und griffig zu machen. Mit der Zeit verflüchtigen sich diese Stoffe oder diffundieren an die Oberfläche, wodurch das Gummi zersetzt wird und eine klebrige Schicht entsteht.

Handschweiß und Fette: Säuren, Salze und Fette der Hände reagieren mit dem

Gummi und beschleunigen den oben genannten Alterungsprozess.

Umwelteinflüsse: Dauerhafte UV-Strahlung, Hitze und Feuchtigkeit setzen dem Material ebenso zu und lösen es chemisch an.

Was kann man tun?

Reinigung: Oft hilft eine gründliche Reinigung mit lauwarmem Wasser und mildem Spülmittel oder etwas Alkohol, um oberflächliche Rückstände zu entfernen.

Neukauf: Ist das Material bereits tiefgreifend zersetzt, sodass sich bereits klebrige Krümel bilden, hilft nur noch der Austausch gegen neue Griffe.

Hierbei empfiehlt es sich, auf alternative Materialien zu achten, die nicht weichmacheranfällig sind und nicht klebrig werden. Hierzu zählen Ledergriffe und Griffe aus echtem Kork. Wenn man auf den gepolsterten Komfort nicht verzichten will, sollte man auf Moosgummigriffe setzen.

Grundsätzlich empfiehlt sich natürlich, beim Fahrradfahren Fahrradhandschuhe zu tragen.

Wolfgang Maas

fitness hall

THE QUALITY FITNESS COMPANY



✓ **Trainiere einen Tag gratis und teste alles aus**

✓ **Bei Studiowechsel bis zu 6 Monate beitragsfrei**

www.fitness-hall.de
Scharnhorststr. 7, 44532 Lünen



Die Philosophie des RADFAHRENS

Als ich sagte, ich stelle das Buch „Die Philosophie des RADFAHRENS“ vor, war mir nicht bewusst, wie schwer es sein würde, den Inhalt des Buches in ein paar Zeilen wiederzugeben. Fange ich mal mit dem Einfachen an.

Die Philosophie des RADFAHRENS erschienen 2013 im Suhrkamp Verlag, die Herausgeber sind J. Ilundain-Agurruza, M.W. Austin und P. Reichenbach. Auf 206 Seiten haben zwei Autorinnen und 13 Autoren philosophische Abhandlungen zum Radfahren geschrieben.

Inhaltlich werden die Leser vom Land mit in die Stadt genommen, es wird Rad fahren gelernt, ein wenig blauäugig und ohne Training 152 bergige Kilometer an einem Tag gefahren, frei nach dem Motto: Ich kann ja fahren und 48 km habe ich schon ohne Schwierigkeiten geschafft. Wir Leser nähern uns radelnd dem Paradies und erklimmen die Gipfel der Tour de France. Wir erfahren, dass ein viktorianischer Schriftsteller dachte, dass Rad fahren eine „träge und unanständige Übung“ für Mädchen sei und diese zur Prostitution zwingen könnte und demonstrieren mit der Critical Mass gegen den Autoverkehr.

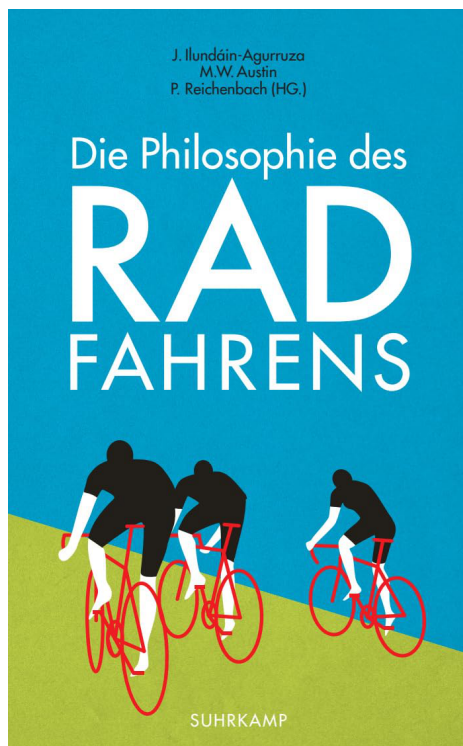
All diese Kapitel behandeln die Themen aus philosophischer Sichtweise, es werden sowohl die alten Philosophen zu Rate gezogen aber auch neue philosophische Erkenntnisse werden ausreichend behandelt.

Ich fand es spannend, mir vor dem Lesen des Kapitels die Kurzbeschreibung der Autorin, des Autors durchzulesen. Unter den Autoren tummeln sich Philosophen, ein Kulturwissenschaftler, Journalisten, Physiker und ein Philosoph, der als

Arbeiter auf Baustellen und Baumschulen begann und, so seine Beschreibung, nie ein Rad besaß und viele mehr. So bunt wie die Autoren sind die Themen und die Art des Schreibens.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass ich das Buch nicht in der chronologischen Reihenfolge der Kapitel gelesen habe. Ich habe mir diese nach Interesse oder Umfang ausgesucht. Wer auf leichte Radlektüre hofft, wird enttäuscht. Wer aber ein ernstzunehmendes, aus philosophischer Sicht betrachtetes Buch über das Rad fahren lesen möchte, ist hier gut aufgehoben.

Tanja Bork



Einblicke in die Welt der Rennradler: bizarr, bizarr! „Nur noch 100 Kilometer bis zum Kuchen“

In 30 Kurzgeschichten und mit vielen Fotos bringt Marbod Jaeger, selbst rennradbesessen und Autor vieler Beiträge in einschlägigen Medien, seinen Lesern die Rennradszene, seine Mitfahrer und deren faszinierende (verrückte?) Tourprojekte näher.

Ein Beispiel?

Mit Kollegen der „Trainingsgruppe“ startet der Autor von Heidelberg aus zu einer Nonstop-Tour nach Paris, eine Strecke von über 600 km und 4000 Höhenmetern.

In insgesamt 24 Stunden Fahrzeit schaffen sie es tatsächlich bis zum Arc de Triomphe, durch Regen und Kälte, gegen die zunehmende Müdigkeit ankämpfend. Gespannt verfolgt man als Leser ihre Fahrt, im gemütlichen Sessel leicht erschauernd.

Der Erzählton ist von einer besonders ruppig-ironischen Art, der auch den Umgang der Mitfahrenden untereinander bestimmt: Rücksichtnahme, Mitgefühl, Kameradschaft sind im Hintergrund radfahrerischen Ehrgeizes nur zu erahnen. Dennoch erscheinen die (Männer-) Beziehungen äußerst stabil: Die gemeinsame Sucht verbindet!

Weitere Kurzgeschichten drehen sich um 24 Stunden auf der Hausstrecke, Unfälle bei dem Versuch, „STRAVA“ Rekorde zu brechen (App, in der man seine sportlichen Leistungen veröffentlichen kann), Trainingslager auf Gran Canaria, Radfahren in den Alpen, den Einfluss von Rennradverrücktheit auf die häusliche

Beziehung und vieles andere.

Einige der Fotos zeigen einsame Rennradler auf perfekten Straßen vor beeindruckenden Bergkulissen. Da geht auch dem Alltagsradler das Herz auf und er erfasst ein klein wenig von der Faszination, mit einem leichten Rennrad in einer solch herrlichen Umgebung unterwegs zu sein (die anstrengenden Höhenmeter einmal ausgeblendet).

Gerd Asselborn

Marbod Jaeger:
Nur noch 100 Kilometer bis zum Kuchen - Kuriose Geschichten aus der Rennradwelt
Pietsch-Verlag
ISBN:978-3-613-50990-0
Preis: 16,95 €



Zwischen Regen, Rhythmus und Verkehrslärm

Wenn man Joschi Konrad als Fahrradfahrer wirklich verstehen will, muss man ihn sich nach einem langen Tourtag vorstellen: durchnässt vom strömenden Regen, und trotzdem mit einem zufriedenen Lächeln im Gesicht. In diesem Bild steckt viel von dem, was das Radfahren für den 34-jährigen bedeutet. Es ist für ihn nicht nur Fortbewegung, nicht nur Sport und nicht nur Alltag. Es ist eine Art, zur Ruhe zu kommen. Und manchmal auch eine Art, bei sich selbst anzukommen.

Seit einem Jahr lebt Joschi Konrad in Lünen. Ebenso lange ist er aktives Mitglied im Lünener ADFC. Dort setzt er sich nicht nur für das Radfahren als Freizeitbeschäftigung ein, sondern auch für bessere Bedingungen im Alltag. Wer mit ihm über das Radfahren spricht, merkt schnell: Es geht ihm nicht nur um Kilometer, Technik oder Touren. Es geht um Landschaft, Gedanken, Musik, aber auch um Sicherheit, Rücksicht und den oft schwierigen Alltag auf der Straße.

Besonders sind für Joschi die Momente, in denen das Radfahren fast verschwindet. Wenn er über eine Kuppe fährt oder um eine Kurve biegt und sich plötzlich eine weite Landschaft vor ihm öffnet, denkt er nicht mehr an Trittfrequenz, Strecke oder Anstrengung. Genau darin liegt für ihn einer der großen Reize des Radfahrens: schneller zu sein als beim Wandern, mehr Orte und Ausblicke zu erreichen, und trotzdem nicht abgeschottet wie im Auto unterwegs zu sein.

Eine Erinnerung ist ihm besonders geblieben. Eine Zeit lang lebte Joschi in der

Nähe von Kiel auf einem Einsiedlerhof. Abends fuhr er aus der Ortschaft hinaus. Nach einem Tag in der Stadt lag plötzlich die Weite vor ihm: Felder, Wald, Sterne. „Was für ein großartiges Gefühl“, beschreibt er diesen Moment. Es sind solche Augenblicke, in denen das Rad mehr ist als ein Verkehrsmittel. Es wird zum Übergang aus dem Lärm des Tages in eine ruhigere Welt.



Joschua Konrad

Diese Ruhe wirkt auch nach innen. Wenn Joschi länger unterwegs ist, kommt er irgendwann in einen gleichmäßigen Trott, die körperliche Bewegung verändert das Denken. Er fühlt sich zufriedener, die Gedanken dürfen schweifen. Irgendwann, sagt er, seien alle Gedanken und Ideen durch. Dann schaltet er komplett ab und kommt so entspannt an wie sonst nie im Alltag.

Dazu passt, dass auch Musik auf seinen Fahrten eine Rolle spielt. Joschi ist Hobbymusiker und nimmt Melodien und Rhythmen mit aufs Rad. Manchmal hat er schon beim Losfahren eine Idee im Kopf, verändert sie unterwegs, lässt sie kreisen. Wenn sie ihm gefällt, singt er sie bei einer Pause oder beim Ankommen ins Handy. Das Rad wird so auch zu einem mobilen Proberaum, nur ohne Wände, dafür mit Wind, Landschaft und Bewegung.

Dass Joschi das Rad nicht nur als Sportgerät versteht, zeigte sich früh. Er kommt aus einem Dorf mit rund 800 Einwohnern. Dort hatten, wie er erzählt, praktisch alle ein eigenes Auto. Fahrräder galten nicht als alltägliches Verkehrsmittel, sondern eher als Sportgerät. Als er sich mit 14 Jahren entschied, mit dem Rad zur Schule zu fahren, fanden das viele verrückt. Jeden Tag bedeutete das gut 20 Kilometer und 300 Höhenmeter. Ähnliche Reaktionen erlebt er heute noch, wenn er Wege bei der Arbeit mit dem Fahrrad erledigt.

Doch wer Joschi nur als stillen Landschaftsradler sieht, versteht nur die eine Hälfte. Auf dem Rad, sagt er, werde auch seine konfrontative Seite sichtbar. Nicht aus Lust am Streit, sondern aus Erfahrung. Mehrmals pro Woche gerate er in Situationen, in denen Autofahrende ihn gefährdeten. Besonders der fehlende

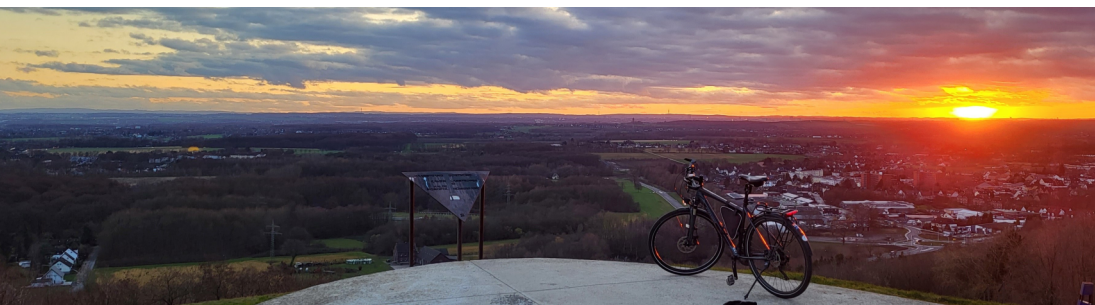
Schulterblick beim Abbiegen sei ein großes Problem. Würde er immer auf seiner Vorfahrt beharren, sagt er, wäre er vermutlich schon viele Male schwer verletzt worden.

Deshalb sucht Joschi gezielt Wege mit möglichst wenig Kontakt zum Autoverkehr. Radfahren bedeutet für ihn Freiheit und Ruhe, aber im Straßenverkehr eben auch Aufmerksamkeit, Ärger und manchmal Angst. Besonders belastend sei, dass gefährliche Situationen nicht selten in Aggression umschlagen. Manchmal erlebe er sogar Nötigung oder ein Bedrängen mit dem Fahrzeug.

Warum er trotzdem weiterfährt? Weil das Rad für ihn die beste Art der Fortbewegung ist: für die Umwelt, für andere Verkehrsteilnehmende und für die eigene Gesundheit. Ärger und Angst, sagt er, müssten dann eben weggeatmet werden.

Am Ende bleibt dieses Bild: Joschi Konrad auf dem Rad, irgendwo zwischen Regen, Landschaft, Rhythmus und Verkehrslärm. Einer, der die Stille sucht, aber sich im Alltag behaupten muss. Einer, der auf dem Fahrrad nicht nur Kilometer sammelt, sondern Gedanken sortiert, Melodien findet und manchmal einfach glücklich ist – selbst dann, wenn es in Strömen regnet.

Ralf Bothge



Unsere
Kontomodelle

Passende Lösungen.



Dein Konto: flexibel, kostenlos und modern.



Volksbank Selm-Bork eG
Volksbank Altlünen



Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!

Für das heutige Ritzel-Rätsel erhielten wir ein Foto aus der Kreisstadt Unna – vielen Dank dafür!

Auf dem diesjährigen 35. Drahteselmarkt sorgte ein Orchester der besonde-

ren Art für Stimmung. Das „Fiets Orchest“, bestehend aus sechs Musikern und acht Instrumenten (Trompete, Tenorsaxophon, Altsaxophon, Akkordeon, Basstuba, große Trommel, Becken und Fahrradklingel) auf einem Sechser-Tandem, kam aus Eindhoven nach Unna „ge-

radelt“ und begeisterte hier mit Jazz, Zirkusmusik und Clownerien. Für großes Erstaunen sorgte die Fahrradband vor allem, wenn sie freihändig musizierend durch die Fußgängerzone von Unna fuhr – und dabei von der sonst so eifrigen Unnaer Polizei nicht angehalten wurde.

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

Schickt eure Lösungen an den ADFC Kreis Unna, Preußenstraße 90c, 44532 Lünen, oder per E-Mail an ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de.

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Nur noch 100 Kilometer bis zum Kuchen“ von Marbod Jaeger (siehe Seite 44).

Euer

Rudi

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels: Im Ausschnitt B war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Carlos Rodriguez aus Bocholt. Herzlichen Glückwunsch!



MITSTREITER GESUCHT!

KOMM IN UNSER REDAKTIONSTEAM

- Berichte
- Routen
- Tipps
- Technik
- Termine

Fahrrad
4/2024

Fahrrad
2/2024

Fahrrad Ausgabe 2/2023

Wir suchen engagierte Mitstreiter*innen für Recherche, Texte, Fotos, Termine, Layout oder Korrektur. Jede Unterstützung zählt – gebraucht werden Ideen, Freude am Teamwork und ein Blick für spannende Geschichten rund ums Rad.



Interesse?

Melde dich beim ADFC Kreisverband Unna oder schreib uns über unsere Webseite:
adfc-kreis-unna.de

E-BIKES AUS DEM AUTOHAUS



Eine der größten eBike-Ausstellungen im Autohaus

**Wir sind euer Partner
für alle eBike-Themen:**
Beratung - Vermessung
Verkauf - Service - Zubehör
Leasing - Finanzierung
Kompaktbikes - Gravel
Tiefensteiger - Trekking
Urban - eMTB - Lastenbike

Unsere Marken:



**Alle Dienstrad
Leasing
Gesellschaften**

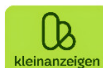
Service für alle Bikes - Egal wo gekauft
Unser Seasonopening Angebot :
EBike Inspektion für Neukunden:

statt € 99,- nur

€ 49,-

Autohaus Trompeter GmbH
Flöz-Sonnenschein-Str. 12
44536 Lünen-Brambauer
Tel.: 0231-99 94 40 0

**Bike-Angebote auf unserer
Website unter Kleinanzeigen**



TROMPETER24.DE

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Preußenstraße 90c
44536 Lünen

Kernredaktion:

Ralf Bothge V.i.S.d.P.,
Wolfgang Maas

Redaktion:

Dr. Andreas Abels, Gerd Asselborn,
Tanja Bork, David Dereani, Detlef Fi-
scher, Carsten Hellmann, Thomas
Kloos, Joschua Konrad, Werner Wülfig
redaktion@adfc-fahrrad.de

Layout, Satz:

Wolfgang Maas

Akquise:

Gerd Asselborn, Tanja Bork, Matthias
Kappelhoff, Heidrun Quernheim,
Wolfgang Maas

Internet:

www.adfc-fahrrad.de

Bildnachweise:

Soweit nicht anders angegeben, liegen
die Nutzungsrechte an den Abbildungen
beim ADFC Kreisverband Unna e. V.



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)



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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (66 €)



23-26 Jahre (33 €)



Jugendmitglied 7-22 Jahre (16 €)

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

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (78 €)



23-26 Jahre (33 €)



Zusätzliche jährliche Spende:€

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

BIC

IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

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



Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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



Hannah hat dir Geld gesendet:
Heute bin ich Gentlegirl!
Ich zahle 😊

Jetzt

Absurd schnell Geld aufs Bankkonto senden.

Mit Wero in unter 10 Sekunden.

Jetzt in der App Sparkasse aktivieren.

WERO



Sparkasse
UnnaKamen

Weil's um mehr als Geld geht.