

FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2020



Aus der Krise in die Verkehrswende

Fahrradparken fürs eigene Heim

Radreise durch die Altmark



adfc-kreis-unna.de

Lünen



Bild: Römer-Lippe-Route

LÜNEN PER RAD ENTDECKEN!

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

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

Wir beraten Sie gerne!

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

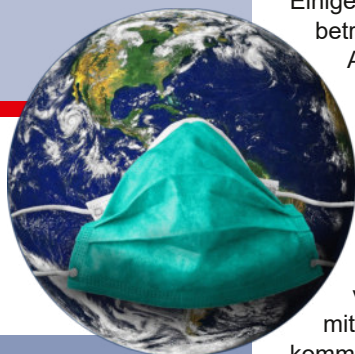
Was ist einen Besuch wert?

**Mein
Lünen!**



ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren im Kreis Unna können Sie auch auf den Internetseiten des Kreisverbandes **adfc-kreis-unna.de** erhalten. Dazu gehören unter anderem ein Newsletter, eine Tourendatenbank und eine Liste von ausleihbaren Fahrradkarten. Hier wie auf den verlinkten Internetseiten der einzelnen ADFC-Gruppen im Kreis finden Sie ebenfalls die aktuellen Touren- und Veranstaltungstermine. Gleiches gilt für Meldungen rund um das Thema Radfahren in den Kommunen des Kreises. Ebenfalls vertreten sind wir bei Facebook und Twitter.



ADFC Kreis Unna

Werner Wülfing

1. Vorsitzender, Tel. 02303 / 12981

Dr. Andreas Abels

2. Vorsitzender, Tel. 0231 / 8822108

Öffnungszeiten der

Kreisgeschäftsstelle:

Dienstag, 17:00 – 18:30 Uhr
Umweltberatungszentrum,
Rathausplatz 21, 59423 Unna
Tel. 02303 / 103655
info@adfc-kreis-unna.de

Eine besondere Zeit

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde, die Covid19-Pandemie hat vieles verändert. Nicht nur, dass ein potenziell gefährliches Virus unser Leben bedroht. Freiheiten mussten eingeschränkt werden, die Wirtschaft ging zum Teil in die Knie, lieb gewonnene Gewohnheiten waren plötzlich passé. Aber auch Positives trat ein. Solidarität war plötzlich mehr als ein politisches Schlagwort, die Qualität der Luft wurde besser, das tägliche Gedrängel auf unseren Straßen wich zeitweise einem entspannten Miteinander. Die Effekte der Pandemie spiegeln sich in vielen Beiträgen dieser Ausgabe wieder. Einige Aspekte, die uns Radfahrende besonders betreffen, thematisieren wir genauer.



Am Beginn betrachten wir, welche Lehren für die nötige Verkehrswende gezogen werden sollten (S. 5) und was die Parteien im Kommunalwahlkampf dazu sagen (S. 9). Im Folgenden (S. 10) fassen wir kurz den Stand der veröffentlichten Forschung einer spannenden Frage zusammen: Gibt es einen kausalen Zusammenhang zwischen Virenverbreitung und Feinstaub? Weiter geht es mit Kurzporträts derjenigen, die in den Kreiskommunen für den Radverkehr zuständig sind (S. 13). Einige Neue Gesichter sind dabei. Aber auch die beliebten Beschreibungen von Routen und Touren kommen nicht zu kurz. So findet Ihr eine Mehrtagestour durch die Altmark (S. 44) und eine Fahrt auf der immer noch jungen Salzroute (S. 46) in diesem Heft. Weggelassen haben wir diesmal den Touren- und Termine-Teil. Auch wenn die Tagestouren einzelner Ortsverbände unter Auflagen wieder begonnen haben, so ist doch vieles unsicher und muss unter Umständen schnell angepasst werden. Für aktuelle Informationen wendet Euch bitte an die jeweiligen Sprecher*innen der Ortsverbände. Wir leben halt in einer besonderen Zeit. Machen wir das Beste daraus.

Andreas Abels

Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	64
FahRad-Politik	
Mehr Platz für Menschen	5
Wahlprüfsteine für Parteien des Kreistages Unna	7
Feinstaub als Virentransporter – Was ist dran?	10
Porträts: Radverkehrsbeauftragte im Kreis Unna	13
FahRad-Aktionen	
Radstationen bieten Hol- und Bringdienst	24
500stes Fahrrad für Bedürftige in Unna	26
Abschlussbericht Pedal the Pandemic	27
Dreamteam: Tesla & UTA	31
Drahtesel 2020 des ADFC Unna	35
Erste Critical Mass in Werne	35
FahRad vor Ort	
Platanenallee in Unna wird Fahrradstraße Teil 2	36
Fahrradkirche am Ruhrtalradweg	38
Umlaufsperrern in Selm	40
Fahrradparkhaus und -straße für Selm	41
Radfahrerschule für Erwachsene in Unna	42
FahRad-Touren	
Radreise durch die Altmark	44
Auf der Westfälischen Salzroute	46
FahRad & Bauen	
Fahrradparken	50
FahRad-Geschichte	
Anfänge des Radfahrens in UNserer Region	52
FahRad & ADFC	
Wir suchen Dich! Engagiert im ADFC	65
FahRad-Rätsel	
Rudis Ritzelrätsel	67
FahRad & Medien	
Buchbesprechung: # what a trip - ein Abenteuer	69





Mehr Platz für Menschen

Wumms, Neustart, Milliarden für den Aufschwung aus der Krise, mit immer neuen Superlativen wird die Angst vor dem Corona-Virus klein geredet und geschrieben. Dabei gehen die Erkenntnisse aus der Krise leider häufig unter: Menschen in hohem Alter, Menschen mit gesundheitlichen Problemen, Menschen mit Mobilitäts-einschränkungen wurden in der Pandemie durch die nötigen Ausgangsbeschränkungen ihrer Mobilität beraubt. Der Radverkehr erlebte einen absoluten Boom, vor den spät wieder eröffneten Fachgeschäften standen die E-Bike-Käufer*innen Schlange, in Bus und Bahn herrschte Leere, die zunächst angenehm leeren Straßen füllten sich mit verstärktem Autostau. Alles Entwicklungen, die immer noch andauern.

Ein wirklicher „Neustart“ ist kein Zurück zu früher, keine Beschleunigung in die nächste Sackgasse. In der Corona-

Zeit haben wir erfahren, dass in unserem öffentlichen Raum zu wenig Platz für Abstand zwischen Fußgänger*innen und Radler*innen ist, dass der öffentliche Nahverkehr attraktiver, sauberer, sicherer und moderner werden muss. Wie habe ich es genossen, dass ich die Hansastrasse und die Friedrich-Ebert-Straße in Unna ohne minutenlanges Warten auf eine schmale Lücke im Autoverkehr queren konnte, wie die Radtour ohne Furcht vor abbiegenden Lastern und sorglos geöffneten Autotüren. Ich freute mich über die Reaktionen in anderen Städten: Berlin, Hamburg oder Stuttgart schufen mit Pop-Up-Bike-Lanes, den schnell abgetrennten Rads Spuren auf Zeit, mehr Platz für Radler*innen. In diesen Städten wird nach den Erfahrungen jetzt diskutiert, ob die Pop-Up-Wege nicht dauerhaft den Weg frei machen. In Münster, Düsseldorf oder Dortmund

demonstrierten ADFC-ler*innen, wie schnell sich solche breiten und freigesperrten Radspuren – zumindest teilweise – einrichten ließen. Im Kreis Unna blockierte Straßen NRW schon einen stundenkurzen Demolauf.

Viele Menschen haben das Fahrrad als gesundheitsförderndes und umweltfreundliches Gefährt für den Alltag wie den Nahurlaub neu- und wieder entdeckt. Und stehen jetzt auf den schmalen und häufig schlecht gepflegten Radwegen im Stau. Fußgänger*innen entdeckten, wie blockiert und eng ihre täglichen Wege sind.

Wer die Krisenerfahrungen der Pandemie ernst nimmt, muss beim Neustart über eine neue Verteilung des öffentlichen Raumes und der öffentlichen Straßen nachdenken. Das geht nicht ohne Konflikte. Denn die autogerechte Stadt in unserem Kreis muss dafür Raum für Autos abgeben – gerade dann, wenn der private PKW scheinbar die Sicherheit vor der Infektion bietet.

Damit sich Menschen mit Anstand und Abstand begegnen können, ist dieser Konflikt leider nicht zu vermeiden. Die in Corona-Zeiten gewachsene Zahl der Radfahrer*innen braucht eine sichere und konfliktfreie Spur, die Fußgänger*innen brauchen schnelle und attraktive Wege, die auch „Risikogruppen“ ohne Risiko für ihre Gesundheit und ihr Leben wandeln dürfen.

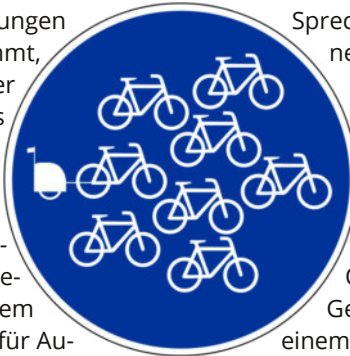
Die Milliarden fließen für einen Neustart – und in den Kommunen unseres Kreises sollte von diesem Geld möglichst vieles für einen entsprechenden

Neustart akquiriert und dann verwendet werden. Dazu braucht es den politischen Willen, die entsprechende Personalstärke in unseren Rathäusern und dann die zügige Umsetzung. Die Kommunalwahlen im September geben jeder und jedem die Chance, die Bewerber*innen um Bürgermeister*Ämter und Ratsmandate bei diesem Thema auf den Prüfstand zu stellen, bevor sie und er ihr/sein Votum für die Entscheidungsträger*innen der nächsten fünf Jahre abgibt. In dieser Fahrrad erklären wir die Wahlprüfsteine, die wir allen allen verkehrspolitischen Sprecher*innen der Fraktionen vorgelegt haben, sowie deren Antworten.

Diese Prüfsteine können in den Orten des Kreises genutzt werden, um die Kandidat*innen im eigenen Ort zu beurteilen. Das Gespräch kann Auftakt zu einem hoffnungsvollen Diskurs sein, der sich hoffentlich über die nächsten fünf Jahre entfaltet – denn Radler*innen stehen nicht still.

In diesem Sinne wünsche ich uns einen „Aufbruch Fahrrad“ im Kreis Unna. Den Landtag hat die Nachricht schon erreicht, der noch amtierende Landrat Michael Makiolla hat angekündigt, dass alle Kreisstraßen abgesetzte Radwege bekommen. Die Politiker in Gemeinde- und Stadtrat, im Kreistag und dessen Fachausschüssen freuen sich sicher über die mobilisierte Botschaft. Wumms - Die Radler*innen-Erfahrung zeigt, Gegenwind kann wachküssen.

Günther Klumpp



Wahlprüfsteine lassen einige Parteien im Unnaer Kreistag stolpern

Enttäuschung über Ergebnisse beim ADFC-Kreisverband

Der ADFC Kreisverband wollte wissen, was die Parteien vor der Kreiswahl am 13. September zur radverkehrlichen Situation im Kreis Unna denken und welche Handlungsziele und -wege sie für die kommende Wahlperiode im Blick haben. Dazu haben wir sechs Fragen als Wahlprüfsteine an die politischen Fraktionen im Kreistag gestellt.

Für die Mehrheit der angeschriebenen Parteien waren unsere Prüfsteine wohl zu große Brocken. Wir erhielten keine oder sehr rudimentäre Antworten. Das wirft Fragen auf. Wird der Radverkehr als unwichtig angesehen? Wird die Fahrradlobby nicht ernst genommen? Haben Parteien in der Mehrheit keine Konzepte und Ideen zur Verkehrsentwicklung?

Die Rückmeldungen fielen in Umfang und Qualität sehr unterschiedlich aus. Es ist schwer, einen leicht lesbaren Vergleich zu verfassen; trotzdem haben wir es versucht. Wir haben Aussagen zu anderen Verkehrsträgern weggelassen und nur Statements bezüglich des Radverkehrs gelistet. Dennoch ist das Lesen der kompletten Ausführungen sehr interessant und empfehlenswert. Die Leser*innen finden diese zur Prüfung ihrer Wahlentscheidung auf unserer Homepage:

<https://www.adfc-kreis-unna.de/wahlpruefsteine/>

Werner Wülfing



Fragen

- | | |
|--|---|
| <p>1 Wie soll die Mobilität im Kreis Unna in 5 und 10 Jahren aussehen?
Welchen Modal Split streben Sie an?</p> | <p>Bezahlbare, sichere, barrierefrei und komfortable Mobilität
20 %</p> |
| <p>2 Welche konkreten Maßnahmen werden Sie anstoßen, um Ihre verkehrspolitischen Ziele zu erreichen?</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung der Kreiskommunen durch ein neues Radverkehrskonzept für Alltagsradverkehr • Anbindung der Kommunen an den RS1 • Ausbau der Mobilstationen • Radwege mit ausreichender Breite an allen Kreisstraßen • App-basiertes flächendeckendes Leihradsystem • Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts |
| <p>3 Wie hoch sollten die finanziellen Mittel sein, die der Kreis Unna für die Radverkehrsförderung aufwendet und wie können diese aufgebracht werden?</p> | <p>keine Angabe
Nutzung von Fördermöglichkeiten von Land und Bund</p> |
| <p>4 Laut Unfallstatistik der Kreispolizeibehörde sind Radfahrende im Kreis Unna verglichen mit dem Autoverkehr überproportional gefährdet.
Mit welchen Maßnahmen werden Sie die Sicherheit im Radverkehr im Kreis Unna erhöhen?</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit als Thema einer Mobilitätskonferenz • Verkehrssicherheitskonzept • Abbiegeassistenten |
| <p>5 Welcher zusätzlichen personellen Ressourcen bedarf der Kreis Unna, um den Radverkehr nach Ihrer Zielsetzung zu fördern?</p> | <p>Mehr Personal im Bereich Planung und Bauen</p> |
| <p>6 Ein Problem der Radverkehrsförderung liegt in den unterschiedlichen Zuständigkeiten im Kreis, im Land und in den Kommunen. Welche Schritte werden Sie gehen, um an dieser Stelle effektiver zu werden?</p> | <p>Zentrales Thema als „Chefsache“</p> |

CDU

Grüne

Bedarfsgerechte, diskriminierungsfreie
Mobilität
keine Angabe

keine Angabe
25% - 30%

- Radverkehrskonzept

- Getrennte Radwege an allen Kreisstraßen
- Ausbau der Mobilitätsstationen
- Zügiger Ausbau des RS1
- Sanierungsprogramm für Radwege

keine Angabe

keine Angabe
Umschichtung der vorhandenen Mittel zugunsten
des Radverkehrs

keine Angabe

- Förderprogramme
- Abbiegeassistenten für alle Fahrzeuge des Kreises
- Sichere Kreuzungen und Querungen
- Erweiterte Aufstellflächen an Ampeln
- Umverteilung des Straßenraumes an Stellen, wo kein Radweg gebaut werden kann.

keine Angabe

- Bedarf für ein bis zwei weitere Verkehrsplaner
- Einbindung von ADFC und VCD

Ständiger Austausch mit Straßen-NRW
und den Kommunen

- Mehr Planungen aus einer Hand
- Erhöhung der Zusammenarbeit aller Player

FDP

Die Linke

GFL / UWG

Piratenpartei

keine Antwort

Feinstaub als Virentransporter – Was ist dran?



Im März dieses Jahres verbreiteten einige Medien eine Meldung [1,2 u.a.], die bei Vielen sofort eine intuitive Bestätigung hervorrief: „Kann sein! Warum nicht?“. Ein zwölfköpfiges Wissenschaftlerteam dreier italienischer Institute wollte in der Po-Ebene einen Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung durch Feinstaub und der Häufung von Coronavirus-Infektionen in dieser Region gefunden haben. Für die vorläufige Studie* [3] zogen sie die Messwerte der Feinstaub-Überwachungsstationen von Umweltschutzbehörden in der Region heran und setzten diese mit den bestätigten Covid-19-Fällen in Beziehung. Unter anderem interpretierten die Forscher*innen ihre Ergebnisse so: Feinstaub bestimmter Partikelgröße und Menge könne die Lunge schädigen. Patienten mit vorgeschädigten Lungen hätten bei Infektionen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 ein höheres Risiko, schwer zu erkranken.

Diese Schlussfolgerungen waren nicht völlig überraschend und werden durch andere Studien mindestens untermauert [z.B. 4, 5, 6]. Kontroverser

diskutiert wird da schon die Hypothese des italienischen Teams, dass die Feinstaubpartikel als Transportmedium für infektiöse Viren dienen und auf diese Weise zum deutlichen Anstieg der Fallzahlen in der Po-Ebene beigetragen haben.

Die Viren könnten durch so genannte „Koagulationsprozesse“ an den Partikeln anhaften und so mehrere Tage oder sogar Wochen in der Luft verbleiben. Durch Temperatur und Sonneneinstrahlung käme es zur Aufhebung der Verbindung, hohe Luftfeuchtigkeit sorge hingegen für eine längere Haftung. Die italienischen Forscher*innen zitieren Studien aus China, die zu ähnlichen Schlussfolgerungen kamen. Das Bundesumweltamt allerdings widerspricht in einem entscheidenden Punkt [7]: Untersuchungen an verwandten Coronaviren hätten ergeben, dass einige SARS CoV-2-Erreger zwar an Feinstaubpartikel angeheftet überleben können, doch die Konzentration in einem in der Außenluft verbreiteten Feinstaub aerosol reiche durch den Verdünnungseffekt nicht aus, um eine Infektion befürchten zu müssen. So

bleibt zunächst offen, was daran ist an der These, Covid-19-Viren könnten durch Feinstaub verbreitet werden und Menschen krank machen.

Langengängiger Feinstaub ist gerade für Radfahrende besonders in den Städten eine reale Gefahr und wird in der FahrRad nicht zum ersten Mal thematisiert [8]. Neben der Industrie und offenen Feuern ist ein bedeutender Emittent der motorisierte Straßenverkehr, sei es über Verbrennungsmotoren oder über den Abrieb von Bremsen und Reifen. Anscheinend nach dem Motto „schaffe ein Problem und verdiene daran“ haben Autohersteller sogar für Innenraumfilter geworben, weil die hohe Feinstaubkonzentration in der Außenluft potenziell gesundheitsgefährdend sei. Der ADAC tut dies immer noch [9].

Es muss nicht die Corona-Pandemie sein. Allein die offensichtliche Gesundheitsgefährdung ist Grund genug, endlich mit Nachdruck die Luftverschmutzung durch Feinstaub deutlich zu vermindern. Hinzu kommen andere Belastungen, etwa durch Stickoxide. Auch hier lassen jüngste Forschungen an der Universität Halle einen Zusammenhang zur Sterblichkeit durch Covid-19 erkennen [10]. Wenn jetzt noch krank machende Viren durch Feinstaub verbreitet werden würden, kann es überhaupt keine wirtschaftlichen oder sonstigen Argumente mehr geben, die Belastung weiter zu dulden. Aber gerade wegen der potenziellen Sprengkraft für die Debatte um die Luftreinhaltung besonders in unseren Städten sind weitere unabhängige, wissenschaftliche Studien zu möglichen Interaktionen von Luftverschmutzung und Virusinfektionen erforderlich. Gerade weil wir

noch mitten in der Pandemie stecken, sind viele Datensätze oft noch zu dünn, kaum ausgewertet oder noch nicht mal erhoben. Mittelfristig darf es nicht nur um Covid-19 gehen, sondern um Virusinfektionen generell. Die Politik steht in der Pflicht, diese Studien ausreichend zu finanzieren. Die Wissenschaft steht in der Pflicht, sich nicht instrumentalisieren zu lassen, egal wer die Studien fördert. Alles andere verwischt die Fakten und liefert Verschwörungstheorien jeglicher Zielrichtung neue Nahrung.

Andreas Abels

*Die wichtige Arbeit der italienischen Wissenschaftler*innen ist eine vorläufige Studie (Positionspapier), die noch keinen Peer-Review-Prozess durchlaufen hat. Dies ist ein Verfahren, in dem soweit möglich überprüft wird, ob Forschungsergebnisse mit anerkannt wissenschaftlichen Methoden ermittelt, nachprüfbar und damit „reif“ sind, veröffentlicht zu werden.

- [1] The Guardian (17.03.2020) Air pollution likely to increase coronavirus death rate, warn experts. <https://www.theguardian.com/environment/2020/mar/17/air-pollution-likely-to-increase-coronavirus-death-rate-warn-experts>
- [2] Heise online (21.03.2020) Feinstaubpartikel als Viren-Vehikel. <https://www.heise.de/tp/features/Feinstaubpartikel-als-Viren-Vehikel-4687454.html>
- [3] Setti et al. (2020) Relazione circa l'effetto dell'inquinamento da particolato atmosferico et al diffusione di virus nella popolazione. SIMA, Università Bari, Università Bologna; 6 S. <https://www.actu-environment.com/media/pdf/news-35178-covid-19.pdf>
- [4] M. Burke (08.03.2020) COVID-19 reduces economic activity, which reduces pollution, which saves lives. <http://www.g-feed.com/2020/03/covid-19-reduces-economic-activity.html>

- [5] F.A.Z. und Referenzen darin (17.04.2020, aktualisiert). Verschärft schmutzige Luft das Pandemie-Desaster? <https://www.faz.net/aktuell/wissen/corona-krise-verschaerft-schmutzige-luft-das-pandemie-desaster-16728901.html>
- [6] HelmholtzZentrum München (16.01.2017) Feinstaub weckt schlafende Viren in der Lunge. <https://www.helmholtz-muenchen.de/aktuelles/uebersicht/pressemitteilung/news/article/37450/index.html>
- [7] Umweltbundesamt (16.04.2020) Coronavirus: Bedeutung der Luftverschmutzung. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/umwelteinfluesse-auf-den-menschen/besondere-belastungssituationen/coronavirus-bedeutung-der-luftverschmutzung>
- [8] H. Kauschalek (2017) Feinstaubmessgerät LaserEgg. Belastung durch Feinstaub selbst messen. *FahrRad 2/2017*, S.10-11
- [9] ADAC (22.02.2019) Innenraumfilter schützen vor schlechter Luft. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/zubehoer/innenraumfilter/>
- [10] Y. Ogen (15.07.2020) Assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to coronavirus (COVID-19) fatality. *Science of the Total Environment* 726. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.138605>

Eine informative Zusammenfassung:

<https://www.quarks.de/gesundheit/medizin/ist-feinstaub-schuld-an-den-vielen-todesfaellen-in-italien/>



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.

Radverkehrsbeauftragte im Kreis Unna

Bei unseren direkten Ansprechpartner*innen in den Verwaltungen der Kommunen im Kreis Unna gab es einige Wechsel, bei anderen steht er kurz bevor. Ein Anlass, die Radverkehrs- bzw. Mobilitätsbeauftragten einmal vorzustellen. Wir haben den Kurzfragebogen an alle Kommunen und den Kreis Unna geschickt. Bis auf Holzwickede und Werne, wo in den Verwaltungen die Zuständigkeiten und personelle Ausstattung für den Radverkehrsbereich noch in der Diskussion sind, haben alle geantwortet.

Kommune: Kreis Unna

Name: Klaus-Peter Dürholt Tätig seit Dezember 1986 (bis 1. März 2021)
 Alter: 63 Jahre Ausbildung/Abschluss: Dipl.-Ing., 2. Staatsprüfung
 Aufgabe/Funktion: Verkehrsplaner
 E-Mail: kp.duerholt@kreis-unna.de Tel.: 02303 27226
 Anschrift: Friedrich-Ebert-Str. 17, 59425 Unna

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Projekt FUN – Flexibel Unterwegs im Kreis Unna, Digitalisierung, Mobilstationen, kontinuierliche Qualifizierung der Radstationen und Radparkhäuser

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Förderprojekt FUN2, Radstationszugang und Verleih von E-Bikes per fahrtwind-App

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Für Nachfolger*in relevant: Fortsetzung Radverkehrskonzept, Projekt FUN, Mobilstationen, Radstationen/Radparkhäuser

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Erkennbare Verbesserung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs und des ÖPNV um jeweils mindesten 2–3 %, Radstationen und Radparkhäuser nach einheitlichen techn. Systemen in allen Städten und Gemeinden, Schnittstellen bei den Zugangssystemen zu VRR und anderen Nachbarkommunen.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Fachliche Beratung aus Sicht der Nutzer, Unterstützung Schnittstellenthematik, praktische Tests und Bewertungen in der Örtlichkeit für bauliche und technische Anlagen.



Klaus-Peter Dürholt

Kommune: Bergkamen

Name: Norman Raupach

Alter: 28 Jahre

Aufgabe/Funktion: Projektmanager Klima und Umwelt, Radverkehrsbeauftragter

E-Mail: n.raupach@bergkamen.de

Tätig seit Juni 2019

Ausbildung/Abschluss: M.Sc. Raumplanung

Tel.: 02307 965 391

Anschrift: Rathausplatz 1, 59192 Bergkamen

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Zwischen der Ortslage Bergkamen-Overberge und den westlichen Stadtteilen der Stadt Hamm wurde auf Bergkamenener Stadtgebiet eine Netzlücke entlang der Landwehrstraße geschlossen. Der Bau des Bürgerradwegs konnte im Zeitraum 2018/2019 umgesetzt werden und erfüllt nun seine Funktion als Schul- und Alltagsweg für die Anwohner der Bebauung im Einzugsbereich der Landwehrstraße und als Verbindungachse zwischen dem Kreis Unna und der Stadt Hamm.

Die Zuständigkeit für die Planung und den Bau von begleitenden Radwegen an Landesstraßen lag beim zuständigen Landesbetrieb Straßenbau NRW. Um die Chance der Sonderförderung eines Bürgerradweges zu nutzen, hatte sich die Stadt Bergkamen bereit erklärt, die Planungs- und Vermessungskosten zu übernehmen und die erforderlichen Grundstücke für den Bau zur Verfügung zu stellen. Dem bürgerschaftlichen Engagement und der Förderung des Rad- und Fußverkehrs konnte somit Rechnung getragen werden.

Zusätzlich zum Bürgerradweg ist die Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes der Stadt Bergkamen noch als bedeutendes Radverkehrsprojekt zu nennen. Die Fort-

schreibung soll kurzfristig vergeben werden, um mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen schon im kommenden Jahr zu beginnen. Inhaltlich wird der Fokus auf Sanierung und Ausbau der Alltagsrouten gelegt.

Im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung 2027 (IGA) soll ein 4 m breiter Radweg die Standorte Bergkamen und Lünen verbinden. Derzeit wird der entsprechende Förderantrag für dieses Projekt erstellt.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (siehe Frage 1).

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Die Umsetzung bedeutender Maßnahmen aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes für die Stadtmitte Bergkamens werden



Norman Raupach

im Jahr 2021 ein Rahmenkonzept „Wegeverbindungen“ und eine Machbarkeitsstudie „mobile Stadtmitte“ erarbeitet. Die Förderung des Radverkehrs in der Stadtmitte erhält somit zusätzlich eine besondere Bedeutung.

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Die Stadt Bergkamen befindet sich am Rand des Ballungsraum „Ruhrgebiet“ und im Herzen des Kreises Unna, sodass eine Vielzahl wichtiger Verkehrsadern im Stadtgebiet verlaufen. Dies gilt insbesondere für den Radverkehr. Neben zahlreichen und bedeutenden Routen der Radtouristik, verläuft die Route des zukünftigen RS 1 durch Bergkamen. Vor diesem Hinter-

grund ist die Herausforderung und ebenso Vision, dass diese überregionalen Routen aus dem Stadtgebiet heraus ideal erschlossen werden. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird diese Thematik besonders betrachten. Die zukünftige verkehrliche Infrastruktur der Stadt Bergkamen soll darauf ausgerichtet sein, dass Radfahrer*innen so schnell und komfortabel wie möglich die regionalen Radrouten aus den Stadtkern und Ortsteilen heraus erreichen. Somit soll neben dem Freizeitverkehr insbesondere der Radverkehr in Bezug auf Pendler- und Alltagsverkehre gestärkt werden.

Um die Verkehrswende erfolgreich zu bestreiten, muss ebenfalls der Fußverkehr verstärkt gefördert werden. Aus diesem Grund wird die Fortschreibung

des Radverkehrskonzeptes auch die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen. Somit sollen Konfliktpotentiale auch zwischen dem Rad- und Fußverkehr in Bergkamen abgebaut werden.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Das Engagement des ADFC ist im Allgemeinen wertvoll zum Erreichen der Verkehrswende. Speziell für die alltägliche Arbeit als Radverkehrsbeauftragter können die Erfahrungsberichte/Bewertungen der „ADFC-Radler“ in Bezug auf den Zustand der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und den Erfolg von entsprechenden Neubau- und Sanierungsmaßnahmen in Bergkamen einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten.



Alle Konten im Griff.



sparkasse-unnakamen.de

Ein Zugang für alles:
Nutzen Sie das Online-Banking der Sparkassen jetzt auch für Ihre Transaktionen von Konten und Depots anderer Finanzinstitute.

 Sparkasse
UnnaKamen

Kommune: Bönen

Name: **Maximilian Drexler** Tätig seit September 2019
Alter: 29 Jahre Ausbildung/Abschluss: B.Sc. Landschaftsökologie
Aufgabe/Funktion: Umwelt- und Naturschutz, Radverkehrsbeauftragter
E-Mail: maximilian.drexler@boenen.de Tel.: 02383 933 307
Anschrift: Am Bahnhof 7, 59199 Bönen

Name: **René Böhm** Tätig seit Januar 2020
Alter: 30 Jahre Ausbildung/Abschluss: B.En. Energietechnik
und Ressourcenoptimierung
Aufgabe/Funktion: Klimamanagement, Vertretung von M. Drexler
E-Mail: rene.boehm@boenen.de Tel.: 02383 933 354
Anschrift: Am Bahnhof 7, PLZ 59199

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Momentan prüfen wir die Umsetzung mehrerer neuer Fuß- und Radwegeverbindungen im Gemeindegebiet.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Gegen Ende des Jahres soll eventuell ein Fahrradaktionstag durchgeführt werden. Corona bedingt sind dieses Jahr leider viele Veranstaltungen ausgefallen.

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

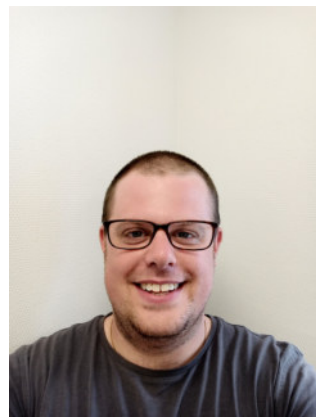
Im Jahr 2021 sollen die Veranstaltungen Stadtradeln und Radkultur umgesetzt werden. Des Weiteren soll die AGFS Aktion Licht wieder an den weiterführenden Schulen stattfinden.

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

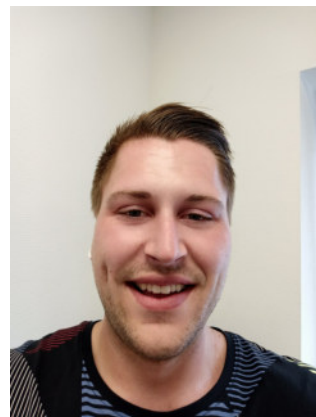
Die fahrrad- und fußgängerfreundliche Fortbewegung in der Gemeinde Bönen soll weiter ausgebaut und intensiviert werden.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Der ADFC steht als wichtiger lokaler Ansprechpartner und Berater vor Ort zu Verfügung.



Maximilian Drexler



René Böhm

Kommune: Fröndenberg

Name: Madita Busch

Tätig seit Januar 2019

Alter: keine Angabe

Ausbildung/Abschluss: M.Sc. Raumplanung

Aufgabe/Funktion: Radverkehrsbeauftragte

E-Mail: m.busch@froendenberg.de

Tel.: 02373 976 282

Anschrift: Ruhrstraße 9, 58730 Fröndenberg

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

- STADTRADELN 2020 (Ausfall wegen Corona)
 - Projekt „Klimaschutz durch Radverkehr“ Schülerradweg zur Gesamtschule Fröndenberg/Ruhr
 - Radstation an der Gesamtschule
 - sukzessive Umsetzung der Maßnahmen des aktuellen VEP's
 - Jugendworkshop zum Thema Radfahren (Verschoben wegen Corona)

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

- Schülerradweg zur Gesamtschule Fröndenberg/Ruhr sowie seine Eingliederung in das Bestandsnetz (Beschilderung)
- Jugendworkshop zum Thema Radfahren (falls möglich)

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

- Fahrradstation am Markt
- sukzessive Schließung von Netzlücken
- Schaffung einer attraktiven Radwegeverbindung der Ortsteile Frömern und Ardey über die Feldstraße (Anliegerstraße unter Freigabe für landwirtschaftliche Zwecke)

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

- weiterhin konstruktive Unterstützung bei Radverkehrsplanungen sowie bei Radveranstaltungen



Madita Busch

Kommune: Kamen

Name: Matthias Breuer

Tätig seit September 1995

Alter: 52

Ausbildung/Abschluss: Dipl.Ing. Raumplanung

Aufgabe/Funktion: Radverkehrsbeauftragter, Stadtplaner

E-Mail: matthias.breuer@stadt-kamen.de Tel.: 02373 976 282

Anschrift: Rathausplatz 1, 59174 Kamen

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Seit 1997 darf ich mich zunächst mit der Projektierung und Errichtung einer Radstation am Bahnhof Kamen beschäftigen und dann gemeinsam mit der DasDies GmbH mit deren Weiterentwicklung, bis hin zu den neuen Außenstellen, dem Radparkhaus in der Innenstadt und einer qualifizierten und gesicherten Abstellanlage am Bahnhof Methler – für mich ein ganz besonderes Projekt. Ansonsten liegen mir natürlich alle Maßnahmen der Stadt Kamen am Herzen, die den Rad- und Fußverkehr in der Stadt verbessern können. Einen ganz besonderen Stellenwert hat in meiner Arbeit auch der Radschnellweg RS1.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Wir werden in diesem Jahr einen weiteren Bauabschnitt des Fahrradabstellanlagenkonzeptes für die Innenstadt Kamen (<https://www.fahrrad-kamen.de/fahrradparken>) abschließen, incl. einer überdachten Abstellanlage für Langzeitparker in der Kampstraße. Weitere Maßnahmen mit deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr wie der Umbau des Nordringes (neue Radwege) und die Neugestaltung der Heerener Ortsmitte (v.a. Abstellanla-

gen) sollen ebenfalls zumindest in Teilabschnitten dieses Jahr fertig gestellt werden.

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Im nächsten Jahr wollen wir ein Programm zur Qualifizierung vorhandener Radwege mit wassergebundener Oberfläche für den Alltagsverkehr starten, sofern seitens des Landes NRW beantragte Fördermittel bewilligt werden und die notwendigen Eigenanteile im Haushalt der Stadt Kamen bereit gestellt werden können. Und wir werden weitere Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Kamen umsetzen, die im Einzelnen noch festgelegt werden müssen. Mehr Informationen: <https://www.o-sp.de/download/kamen/203316>

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Hier teile ich die Vision der AGFS NRW: die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum in der der durch weniger Kfz-Verkehr und mehr Fuß- und Radverkehr die Lebensqualität deutlich



Matthias Breuer

10 K-Routen
Radrevier Ruhr
Seseke-Radweg

Fahren
Sehen
Staunen
Genießen



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

www.fahrrad-kamen.de

Kamen bringt Sie auf Touren

steigt. Sollte das ambitionierte Ziel aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Kamen bis 2030 den Radverkehrsanteil auf 25% zu steigern erreicht werden, wäre dies für mich ein großer Schritt in diese Richtung.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Der ADFC ist für mich ein konstruktiver Partner bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs in unserer Stadt. Der ADFC soll gerne als Fürsprecher des Radverkehrs Entwicklungen in unserer Stadt kritisch begleiten, Vorschläge einbringen und durch seine Arbeit helfen Verkehre auf das Fahrrad zu verlagern.

Kommune: Lünen

Name: Wolfram Ernst

Alter: 62

Aufgabe/Funktion: Verkehrsplanung

E-Mail: wolfram.ernst.45@lunen.de

Anschrift: Willy-Brandt-Platz 5, 44532 Lünen

Tätig seit Mai 1994

Ausbildung/Abschluss: Dipl. Geograph

Tel.: 02306 104 1489

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Die West-Ost-Trasse zwischen Lünen-City und dem Ortsteil Brambauer ist aktuell in Planung. Die Radverkehrsanlagen in der Münsterstraße zw. Zwolle-Allee und Kurt-Schumacher-Straße werden verbessert.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Die Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Münsterstraße werden in 2020 abgeschlossen. Dabei werden die Furten markiert, die Benutzungspflicht durch entsprechende Verkehrszeichen und Piktogramme aufgehoben und auf der Nordseite der Fahrbahn ein Schutzstreifen abmarkiert.

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Die West-Ost-Trasse soll in 2021 in Teilabschnitten hergestellt werden. Die Querung der Brambauerstr. im Zuge der Achse

Am Brambusch/ Meininghauser Str. soll für den Radverkehr durch entsprechende Maßnahmen gesichert werden. Darüber hinaus werden kontinuierlich Radverkehrsanlagen saniert, das Fahrradstraßennetz ausgebaut und weitere Radverkehrsachsen projektiert.



Wolfram Ernst

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Weniger Autoverkehr und mehr Radverkehr und Stärkung des Umweltverbundes. Hierzu wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Der ADFC sollte weiterhin Ideen und Lösungsvorschläge auf der Mikro- und Makroebene einbringen und dabei stets das Verkehrsverhalten im Auge behalten.

Kommune: Schwerte

Name: Teresa Schmidt

Alter: 27

Aufgabe/Funktion: Verkehrsplanung

E-Mail: teresa.schmidt@stadt-schwerte.de Tel.: 02304 104 621

Anschrift: Rathausstraße 31, 58239 Schwerte

Tätig seit September 2019

Ausbildung/Abschluss: M.Sc. Raumplanung

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Mir ist bei meiner Arbeit wichtig, dass einerseits der tägliche Radpendler / die tägliche Radpendlerin eine sichere und gute Radverkehrsinfrastruktur benutzen kann, andererseits aber die vielzähligen Radtouristen angenehme Strecken fahren können. Hier möchte ich besonders den Ruhrtalradweg betonen. Dabei liegt mir die neu zu errichtende Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Ruhr entlang der L 677 „Am Wellenbad“ genauso sehr am Herzen, wie die neue Radwegeverbindung entlang der Hagener Straße.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Asphaltierung und Verbreiterung des Radweges hinter der Firma Theile, Asphaltierung und Verbreiterung des Ruhrtalradweges, Fertigstellung der Radstation am Ergster Bahnhof, Bau einer Radabstellanlage mit einer E-Bike-Ladevorrichtung, Durchführung einer Radkonferenz

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Erstellung eines Radroutenkonzeptes, Planung der unter 1. genannten Punkte, Bau von weiteren Radabstellanlagen

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Meine Vision ist, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Schwerte kontinuierlich zu stärken und somit den Modal Split-Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Dennoch ist mir wichtig, den KFZ-Verkehr dafür nicht zwangsläufig einzuschränken. Ich wünsche mir ein gutes Miteinander auf der Straße, ohne ein Verkehrsmittel deutlich zu schwächen.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Der ADFC setzt sich, ebenso wie die Stadt Schwerte, für die Förderung des Radverkehrs ein. Dabei ist mir wichtig, dass ein guter Aus-



Teresa Schmidt

tausch zwischen der Verwaltung und dem ADFC besteht. So können beide Seiten voneinander profitieren. Sei es bei auftretenden Mängeln, aber auch bei neuen Ideen und Visionen.

Kommune: Selm

Name: Julia Bramkamp

Tätig seit Juli 2018

Alter: 28

Ausbildung/Abschluss: M.Sc. Raumplanung

Aufgabe/Funktion: Beauftragte für Umwelt und Mobilität

E-Mail: j.bramkamp@stadtseim.de

Tel.: 02592 69 224

Anschrift: Adenauerplatz 2, 59379 Selm

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Ausweisung einer neuen Fahrradstraße; Bau eines Fahrradparkhauses Bf Beifang; Förderantrag Mobilitätskonzept; Rückbau von Umlaufsperrern; Begleitung Aufstellung Radverkehrskonzept Kreis Unna; Lücken im Radwegenetz identifizieren und ggfs. schließen; B+R Bahnhof Bork

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Ausweisung einer neuen Fahrradstraße; Bau eines Fahrradparkhauses Bf Beifang; Rückbau von Umlaufsperrern

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes; B+R Bahnhof Bork; Radwege an Kreisstraßen

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Lückenschluss des Radwegenetzes; an jeder Kreis- und Landesstraße ein von der Fahrbahn separierter Radweg (in entsprechender Qualität); alle Radwege in Selm haben eine ausreichende Breite und gute Oberflächenqualität; es

gibt genügend qualifizierte Radabstellanlagen

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Miteinander statt gegeneinander arbeiten; konstruktive Beteiligung an Bauleitplanverfahren und weiteren Planungen/ Geschehnissen in der Stadt; Überlegung eines regelmäßig stattfindenden Termins zum Austausch mit der Stadt und ggfs. weiteren Akteuren; Gemeinsame Aktionen mit der Stadt (Stadtradeln, Mobilitätstag, weitere Veranstaltungen,...)



Julia Bramkamp

Kommune: Unna

Name: Frank Hugo

Alter: 52

Tätig seit September 1989

Ausbildung/Abschluss:

Dipl. Verwaltungswirt FH, Betriebswirt VWA

Aufgabe/Funktion: Öffentlichkeitsarbeit Radverkehrsförderung

E-Mail: frank.hugo@stadt-unna.de Tel.: 02303 103 604

Anschrift: Rathausplatz 1, 59423 Unna

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

So viele Menschen wie möglich raus aus den Privat-PKWs und rauf aufs Rad bekommen.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Unnas weiterführende Schulen sollen neue und komfortable Fahrradparkanlagen bekommen.

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Unnas Drahteselmarkt, das STADT-RADELN im Kreis Unna und die radKULT(O)UR des Kreises Unna (was in 2020 leider alles ausfallen musste)

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf mindestens 25 % und damit u.a. Steigerung der Lebensqualität durch Reduzierung von Abgas, Verkehrslärm und Verkehrsstress

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

Der (örtliche) ADFC ist mit seiner Expertise und seinem Engagement unersetzlicher Partner bei Veranstaltungen und Projekten zur Radverkehrsförderung vor Ort.

Name: Regina Daskal

Alter: 37

Tätig seit Mai 2020

Ausbildung/Abschluss:

M.Sc. Verkehrswirtschaftsingenieurwesen

Aufgabe/Funktion: Mobilitätsmanagement

E-Mail: regina.daskal@stadt-unna.de Tel.: 02303 103 659

Anschrift: Rathausplatz 1, 59423 Unna

1. Welche Fahrradprojekte bearbeiten Sie aktuell, welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen?

Fahrradparkkonzept Innenstadt, Einführung des Innenstadtrings, Bau der Fahrradparkanlagen an den Schulen.

2. Welche Fahrradprojekte wollen und können Sie in 2020 abschließen/umsetzen?

Aufstellung des Maßnahmenprogramms 2021–2024. Die Schwerpunkte der geplanten Maßnahmen sind:

- Stärkung der Ost-West-Achse (Massen - Innenstadt)
- Stärkung der Nord-Süd-Achse (Königsborn - Innenstadt)

3. Welche Projekte für den Radverkehr haben Sie für 2021 geplant?

Verbesserung der Radverkehrsanlagen durch Abbau von Störungen, Erneuerung der B+R-Anlage am

Königsborner Bahnhof, Umsetzung des Innenstadtrings, Umsetzung der Abbiegespiegel an ausgesuchten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen, Weiteres gemäß Maßnahmenprogramm 2021–2024.

4. Sonstiges – vielleicht Ihre Vision für die mittelfristige Mobilität in Ihrer Kommune?

Einrichtung einer Fahrrad-, Fußgänger- und ÖPNV-freundlichen Stadt unter besonderer Berücksichtigung von Risikogruppen (Schüler und Senioren). Freude an der Bewegung ohne Kfz.

5. Welchen Beitrag kann und sollte aus Ihrer Sicht der ADFC für Ihre Arbeit leisten?

ADFC als Partner und Berater mit Erfahrung aus der Praxis und als Partner für Öffentlichkeitsarbeit.



Frank Hugo, Regina Daskal

Radstationen im Kreis Unna: Hol- und Bringdienst mobilisiert gegen Corona

In der Corona-Krise wurde das Fahrrad von vielen Menschen als Alltags- und Freizeit-Fahrzeug wieder- und neu entdeckt. Das stellten die Radstationen der DasDies Service GmbH im Kreis Unna fest. Sie boten seit dem 22. März einen kostenlosen Hol- und Bringdienst für Reparaturen und Wartung an. Weit mehr als vorher gedacht, nämlich über 700 Kunden nutzten das Angebot. Die drei Service-Radstationen, die noch werktäglich geöffnet hatten, waren ebenso stark gefragt.

Kein Ersatzteilverkauf, verschärfte Hygiene-Vorschriften, Kontaktbeschränkungen: Die sieben Radstationen des Kreises wurden wie der private Zweirad-Handel von den Pandemie-Vorschriften hart getroffen. Das Serviceangebot in vier der sieben Stationen musste geschlossen werden. Nur in den größeren Stationen in Kamen, Lünen und Unna bot DasDies, ein Inklusionsunternehmen der AWO, den gewohnten Radservice an. Um den Bedarf



gegen die alltägliche Nutzung des Rades, die wir gerne abbauen wollen“, betont Stefan Rose. Hinzu kommt: Neben den personalbesetzten Radstationen wächst im Kreis Unna das Netz der von dem Team betreuten Radparkhäuser. In Bergkamen, Werne, Kamen, am Holzwickeder Bahnhof und am Bahnhaltelpunkt in Schwerte-Ergste betreuen die

in allen anderen Kommunen zu decken, wurde der kostenlose Hol- und Bringdienst eingeführt. Die Resonanz war überwältigend: Hunderte von Menschen, die meisten davon Neukunden, wollten ihr Rad fit gemacht haben. „Überwiegend waren es Neukund*innen, häufig auch Menschen, die vorher ihr Rad gar nicht mehr genutzt hatten“, erklärt Stefan Rose, Betriebsleiter der Radstationen. Viele Medien berichteten über die Aktion, auf dem eigenen Facebook-Auftritt zählten die Radstationen über 60.000 Zugriffe von Interessierten.

Der zusätzliche Personal- und Sachaufwand sei durch die Einnahmen natürlich nicht gedeckt worden, bilanziert Rose: „Aber wir konnten unsere Verluste minimieren.“ Seit 20. April sind alle Radstationen wieder mit Komplettservice geöffnet. Und den Hol- und Bringdienst bieten sie im Kreis Unna weiterhin an, mit einer Servicepauschale von zehn Euro. Denn in den Corona-Zeiten habe sich gezeigt: Gerade für ältere Menschen und für Bürger*innen in den zentrumsfernen Ortsteilen sei das Reparatur- und Wartungsangebot des Fachhandels wie der Radstationen häufig zu fern. „Das ist dann eine Barriere

Radstationen diese Parkhäuser, die mit elektronischem Zugang und Videoüberwachung in das zentrale System im Kreis Unna eingebunden sind.

Günther Klumpp



Mobilität ist ein Grundbedürfnis Fahrradinitiative stellt Bedürftigen Fahrräder zur Verfügung

Seit über vier Jahren sammelt eine Initiative vom ADFC, Caritas und Grünen aus Unna Spendenräder ein, um sie repariert an Bedürftige zu überreichen. Nun wurde das 500ste Rad an den Syrer Mounier Abousif im Rahmen einer kleinen Feier übergeben. Finanziell gestützt wurde die Initiative von der Unnaer Bürgerstiftung und der Katholischen Kirche.

Da die Flüchtlingsräder-Initiative mittlerweile über die Stadtgrenzen hinaus sehr bekannt ist, sind ihr schon über 600 Fahrräder von den Spendenden angeboten worden. Ein harter Kern aus 10 Aktiven schraubt mehrmals im Monat in einer kleinen selbsteingerichteten Fahrradwerkstatt an der Wasser-

straße. Technische Unterstützung und Knowhow erhalten sie dabei von den Fachleuten der Unnaer Radstation. Die Stadt Unna stellt kostenlos Fahrradkarten des Unnaer Stadtgebietes zur Verfügung, die die Initiative zusammen mit einem Schloss zu den Fahrrädern ausgibt.

Das 500ste Spendenrad hat eine besondere Geschichte. Der erst vor kurzem verstorbene Unnaer Künstler Peter Möbius hatte dieses als Geschenk zu seinem 50. Geburtstag von seinen grünen Parteifreunden erhalten.

Wenn Sie auch ein Rad der Initiative spenden wollen, melden Sie sich bitte bei Werner Wülfing unter der Telefonnummer 02303 12981.



Pedal the Pandemic – 3 Wochen durch den Kreis Unna radeln und bloggen

Alternative zum Stadtradeln bringt schönste Touren und Entdeckungen

Stadtradeln fällt wegen der Corona-Pandemie in diesem Jahr aus! Diese Nachricht vom März war fast zu erwarten, diesmal starb die Hoffnung zuletzt. Was tun? Alle geführten Radtouren des ADFC fielen ebenfalls aus, alle Radlertreffen, alle Drahteselmärkte abgesagt. Die meisten verbrachten viel Zeit zu Hause und das Internet gewann weiter an Bedeutung.

Zum Glück gab es nie eine Ausgangssperre, so dass Radfahren alleine, zu zweit oder als Wohngemeinschaft immer erlaubt war. Stark befahrene Routen und viel besuchte Sehenswürdigkeiten sollten gemieden werden. Doch da gibt es ja noch viel mehr im Kreis Unna. Warum nicht mal die vielen, wenig oder gar nicht beworbenen Kleinode im Kreisgebiet in den Mittelpunkt stellen? Gedacht, getan: Das Mittel der Wahl war ein offener Blog, in dem jede*r mit-

machen und ihre oder seine Touren und Entdeckungen präsentieren kann. Um den Aufwand für die Teilnehmer*innen möglichst gering zu halten, war nur eine E-Mail-Adresse und ein Pseudonym zur Anmeldung notwendig. Und um einen Anreiz zum Mitmachen zu setzen, sind Gewinne immer ein gutes Mittel. Ein paar geschäftstüchtige Sponsoren waren bald gefunden. Da wir keine „besten“ Blogbeiträge küren wollten, war eine Verlosung unter allen eingegangenen Artikeln die naheliegende Lösung. Möglichst viele Teilnehmer*innen mit möglichst vielen Radfahrergeschichten war unser Ziel, kein Literaturwettbewerb. Die Dauer der Aktion setzen wir genau in jenen Zeitraum, der für das abgesagte kreisweite Stadtradeln vorgesehen war – drei Wochen „Pedal the Pandemic“.

(Fortsetzung S. 30)

nächste Doppelseite: Impressionen aus dem Blog

adfc-kreis-unna.de/tourfotos

PEDAL THE PANDEMIC

3 Wochen durch den Kreis Unna radeln und bloggen.

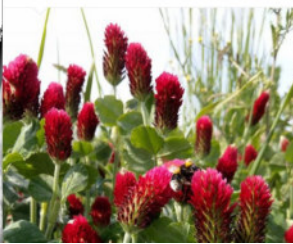
[BLOG](#) | [SO GEHT'S](#) | [BEITRAG HOCHLADEN](#) | [GEWINNE](#) | [TEILNAHMEBEDINGUNGEN](#) | [LOGIN](#)



Noch bis zum 6. Juni alternativ zum abgesagten STADTRADELN.

Entdecke bei Deinen Radtouren durch den Kreis Unna einsame Wege und verwunschene Orte. Erzähle davon und gewinne wertvolle Preise.

Blumen



Auf 214 Metern Höhe zum Bismarckturm



Gemütliche Abendtour







VON GUTEN MÄCHTEN
WUNDERBAR GEBORGEN
DIE RICH KONRODTER



Anfangs hatten wir die Befürchtung, dass kaum jemand mitmachen würde. Ist ein solches Format attraktiv? Erreichen wir die Leute mit dem bisschen Werbung in den Zeitungen und unseren sozialen Medien? Müssen wir am Ende die meisten Beiträge selber schreiben, damit es nach was aussieht? Die Fragen wurden eindeutig beantwortet. Am Ende hatten sich 78 Menschen angemeldet und 215 Blogbeiträge wurden hochgeladen. Tolle Geschichten und Fotos waren dabei, die Themen unerwartet vielfältig, einiges auch aus der Nachbarschaft des Kreises. Selbst wir, die wir die Region schon kreuz und quer durchradelt haben, haben Unbekanntes kennen gelernt.

Natürlich gab es auch Kritik. Mindestens zwei Zeitgenossen missfiel, dass der Titel auf englisch war. Sie nahmen dies zum Anlass, nicht teilzunehmen. Wir haben den Titel gewählt, weil er ein interessantes Wortspiel darstellt und sich leicht merken lässt. Ein adäquates deutsches Pendant ist uns nicht eingefallen. Wir sind aber mittlerweile zu der Erkenntnis gekommen, dies zukünftig zu ändern, wenn eine akzeptable Alternative gefunden wird. Gerade die ältere Generation konnte vielfach in jungen Jahren keine Fremdsprache lernen und ist in Teilen an der Stelle offensichtlich empfindlich. Wem ein passender deutscher Titel einfällt – wir sind offen für Vorschläge.

Ein weiterer Kritikpunkt war die Beschränkung, nur alle 24 Stunden einen Beitrag hochladen zu können. Dies hatte den Zweck, Chancengleichheit herzustellen. Maximal 21 Artikel, und damit 21 „Lose im Topf“, konnten so während der drei Wochen hochgeladen werden. Die Lösung ist nicht optimal, weil je

nach dem Zeitpunkt des Hochladens der verbleibende Gesamtzeitraum unterschiedlich schnell schrumpft und mitunter am Ende weniger als 21 Artikel hochgeladen werden konnten. Wir arbeiten an einer besseren Lösung.

Die ermittelten Gewinner*innen sind inzwischen veröffentlicht und die Preise übergeben. Aufgrund der positiven Reaktionen und des problemlosen Ablaufs während der drei Aktionswochen haben wir uns entschieden, den Blog auch weiterhin zur Verfügung zu stellen. Die bisherigen Artikel bleiben ebenfalls online, solange der Speicherplatz es zulässt. Die 24-Stunden-Einschränkung entfällt.

Wir planen im nächsten Jahr erneut ein vergleichbare Aktion zu starten, allerdings mit einigem zeitlichen Abstand zum hoffentlich wieder stattfindenden Stadtradeln und hoffentlich ohne Pandemie im Hintergrund.

Großer Dank an alle, die ihre Radlergeschichten geteilt und die Aktion mit Leben gefüllt haben!

Andreas Abels



Miss Corona - eine der vielen Entdeckungen am Wegesrand

Liebe Mitglieder, liebe Fahrradfreunde,

gerne stellen wir euch unser brandneues und ultimatives Dreamteam vor. Das TESLA TAXXI mit UTA im Schlepptau. Gemeinsam mit uns veranstaltet das Reisebüro Sonnensegel Deluxe Gruppenradreisen. Zusammen mit diesem Gespann eröffnen sich ungeahnte Möglichkeiten für Radreisen bis 12 Teilnehmer. Unser Kooperationspartner hat vor kurzem ein Fotoshooting mit dessen Tesla Model X (6 Sitze) und unserem Fahrradtransporter „UTA“ durchgeführt. Herausgekommen ist unter anderem dieses wunderschöne Foto.

Wer weiß, wo das unten aufgeführte Bild entstanden ist? Die Absender der ersten 12 eingegangenen E-Mails samt Angabe des korrekten Fotoshootingstandortes und ihrem Geburtsdatum erhalten einen Gutschein für 2 Radler (einzulösen im dortigen Restaurant). Sendet einfach eine E-Mail an info@sonnensegel-deluxe.de. Teilnahme ab 18 Jahren! Rechtsweg ausgeschlossen!



Copyright Reisebüro Sonnensegel Deluxe

adfc Kreisverband Unna e.V. in Kooperation mit dem
Reisebüro Sonnensegel Deluxe | Fon: 02303 / 96 8888

Unterwegs zwischen Ruhr und Lippe



**Lebendig.
Aktiv.
Faszinierend.**

So präsentiert sich der Kreis Unna zwischen Münsterland, Hellweg und Sauerland gelegen, mit seiner malerischen Landschaft, mit historischen Altstädten, ungewöhnlichen Orten ehemaliger Industriestätten und einzigartiger Lichtkunst. Für jeden Geschmack ist das Passende dabei: Egal ob gemütliche Familienausflüge, ausgedehnte Rad- und Wandertouren oder Kunst- und Kulturerlebnisse – der Kreis Unna ist immer ein lohnendes Ziel.

Infos und Broschüren:

Kreis Unna Tourismus

Fon 02303 27-1361

tourismus@kreis-unna.de | www.kreis-unna.de

ADFC Unna proudly presents: The Drahtesels 2020

2020 gibt es wieder eine besondere Drahtesel-Wahl: Zwei führende Menschen werden geehrt. Der eine lenkt eine High-Tech-Firma, die andere ist Vorsitzende des Gesamtpfarrgemeinderates Unna-Fröndenberg-Holzwickede.

Freudvolle Schöpfungswahrerin: Astrid Holzbeck

Ihr Leben war immer schon gerädert. Mit dem Rad zur Schule und in bewegte Jugendfreizeiten. Radeln war für die kleine und die ausgewachsene Astrid immer positiv besetzt: „Frische Luft, Bewegung, in der Stadt schneller als im Auto mit Parkplatzsuche, man sieht mehr, auch mehr nette Bekannte. Da kann man schnell anhalten und quatschen. Und man riecht die wechselnden Düfte der Natur – natürlich auch Dieselauspuff und Gülle. Aber die treiben sportlich an und raus in Unnas vielfältige Natur“. Astrid Holzbeck besitzt einen Autoführerschein, aber nutzt ihn kaum.

Und die vielfach engagierte Christin strampelt sich privat und mit ihrer Gemeinde mit dem Auftrag ab: „Schöpfung bewahren – Fahrradfahren!“. Ein Team um Astrid Holzbeck radelt von Unna regelmäßig zu Katholikentagen. Mannheim, Regensburg, Leipzig wurden angeradelt, im nächsten Jahr steht Frankfurt als Ziel fest. In der Gemeinde begann das geräderte Gemeindeleben 2019 mit der Gruppe „Firmlinge fahren Fahrrad“, die Kirchen und Kapellen im Raum Unna-Fröndenberg-Holzwickede anradelte und dabei über Glaubensfragen sprach. Die Wallfahrt alle zwei Jahre nach Werl hat neben Bus- und Fußgruppe immer ein bis zwei Fahrradgruppen.

Und beim Stadtradeln ist Astrid Holzbeck Erfolgsschefin des Serien-Vizemeister-Teams „Katharina tritt in die Pedale“. Katharinenhospital, Ruhestandspfarrer, Kindergärtnerinnen, einfache Gemeindemitglieder fahren mit dem grünen Lenkerbändchen für die Botschaft: „Ich will die Schöpfung retten und habe Freude dabei zusammen mit vielen. Ich entdecke dabei neue schöne Seiten Unnas und überraschende Muskelpartien!“

Und diese Botschaft hat ein strahlendes Gesicht. Danke Astrid, Dir, Deiner Gemeinde und nicht zuletzt auch Deiner Familie. Ihr macht aus der gerechten Botschaft auch eine frohe Botschaft!

Weltklima und Betriebsklima verbessern: Joseph Bunten

Joseph Bunten führt mit seiner Frau Renate seit Jahren das wachsende IT-Unternehmen Kommunix mit inzwischen 40 Mitarbeiter*innen in der stillvoll-umgebauten alten Harkortschule, ein Erweiterungsbau ist bereits ausgeschachtet. Für den sozial-engagierten Unternehmer ist betriebliches Gesundheits-Management nicht nur ein Kostenfaktor. „Bei uns wird viel gesessen, da tut jede Bewegung gut. Radfahren belebt aber unser Betriebsklima immer vielfältiger.“ Der begeisterte Radfahrer finanziert Mitarbeiter*innen E-Bikes bis

zu 3.000€. Sie dürfen selbst das passende Rad auszusuchen und auf Firmenkosten erwerben. 16 haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, vier fahren fast täglich mit eigenem Rad zur Arbeit. „Diese besonders ökologischen Kollegen bekommen natürlich ein neues Rad auf Kosten des Hauses, wenn sie es dann brauchen!“ Joseph Buntent kann viele schöne Geschichten aus dem fahrradfreundlichen Betrieb erzählen. An Wochenenden werden auch schon mal Räder gegenseitig ausgeliehen, damit ganze Familien ins Sauerland starten können.

„Schade, dass in diesem Jahr das Stadtradeln ausfällt, da strampelt das Kommunix-Team jedes Jahr mehr Kilometer zusammen!“ Die weitesten Arbeitswege radeln Mitarbeitende von Dorstfeld und Iserlohn. Und für die Verfügungstellung des E-Bikes müssen 100 Wege zur Arbeit im Jahr geradelt werden. Das ist die knappe Hälfte aller täglichen Arbeitswege, aber fast alle fahren deutlich mehr.

Komplizierte Leasing-System-Mitarbeiter-Räder sind nicht das Ding des schnell entscheidenden Unternehmers „Natürlich wirkt sich die Aktion positiv auf Betriebsklima und Krankenstand aus. Und wer durch das Radeln zur Arbeit das Zweitauto einsparen kann, stärkt sicher das Familienglück!“ 'Mit geringem Aufwand viel erreichen!' dieses ökonomische Prinzip stimmt beim Fahrradfahren und mit der fahrradfreundlichen Aktion auch für das Unternehmen Kommunix. Joseph Buntent würde sich freuen, wenn andere Unternehmen diesen dynamischen Radweg nachfahren würden. „Saubere-

re Luft auf der Friedrich-Ebert-Straße wäre ja nochmal ein Gewinn für unser Betriebsklima...!“ Und für Unnas Stadtklima: Danke Joseph Buntent!

Hermann Strahl

Ab sofort sucht der ADFC Vorschläge für die Drahtesel 2021 beim 31. Drahteselmarkt am 8. Mai 2021! Vorschläge bitte an den Sekretär der Jury schicken: hermann.strahl@gmx.de. Rückfragen zu Drahteselgeschichte und -zukunft: 0163 4291284



Seit 1993 verleiht Unnas ADFC die Drahtesel des Jahres. Der damalige Verkehrsdezernent Uwe Kornatz war der erste Preisträger. Er ermöglichte unbürokratisch den Radratschlag im Rathaus-Umweltladen.

Messdiener, Pfarrer*innen, Präses, Künstlerinnen, Ärzte, Emscher-Genossenschaftspräsident, Bewegungseingeschränkte, Wahnsinnsleistende ... und ganz viele merkwürdig-tolle NormalradlerInnen folgten. Die stolze Drahteselgalerie, die in diesem Jahr auf 56 geehrte Menschen und Gruppen anwächst, findet Ihr hier:

<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-unna/ortsgruppen/adfc-unna/archiv/drahteselchronik.html>

Nerven behalten, Leute

Erste Critical Mass* in Werne am 6. März 2020

Freitagabend 18 Uhr ist Werne schon fast in den Dämmerndeschlaf übergegangen. Um 17:55 standen auf dem Marktplatz vielleicht 12 Radler im Nieselregen, dazu ein Polizeiwagen. Die kritische Zahl von 16 Rädern war noch nicht erreicht. Dann aber kam plötzlich aus allen Richtungen eine bunte Mischung von Rädern. Am auffälligsten das E-Tandem vom ADFC Selm; dann auch ULF, mit 2 Kindern als „Nutzlast“ (im Trockenen unter der Regenhülle). Dazu mehrere Räder mit Kinderanhängern, Rennradler vom RSC Werne im Trikot und auch viele Parents for Future.

Kurz nach 18 Uhr wurde gestartet: ULF vorneweg, ging die Strecke nach einer ersten Schleife zum Eingewöhnen gleich zur Ampel am Neutor mit bekannter kurzer Grünphase. Für die hinten Radelnden die erste Nervenprobe... Die Polizei hatte bereits abgedreht, schließlich ist CM keine (anzumeldende) Demonstration. Über abwechselnd größere und kleinere Straßen ging es im großen Bogen durch Werne. Viele Wohnstraßen sorgten für Entspannung – nur nicht bei den Autofahrern, die an Engstellen länger als sonst warten mus-

sten. Deren Gleichmut war dahin, als wir den Kreisverkehr Bahnhofstraße/Fürstenhof zum zweiten Mal umrundeten; hier kassierten wir das erste Hu-pen, das mit allgemeinem Klingeln beantwortet wurde. Um 19 Uhr noch der Kreisverkehr am Solebad, dann durften wir durch die – nach Ladenschluss ausgestorbene – Fußgängerzone zurück zum Marktplatz radeln, wo wir unsere Freude über die gelungene Premiere mit einigen Ehrenrunden krönten.

Für den langjährigen Tourenführer ist es sehr gewöhnungsbedürftig an einer gerade gelb werdenden Ampel locker weiterzufahren im Bewusstsein, dass die Leute weiter hinten bei Rot durchfahren müssen. Das Gleiche gilt an rechts vor links Kreuzungen, wo der von rechts Kommende die Durchfahrt des Verbands abwarten (= respektieren) muss. Fahrweisen, die ich bei jeder ADFC Tour grundsätzlich ablehne.

Beeindruckend war das Durchschnittsalter der Teilnehmer unter 40 Jahren (geschätzt), im Vergleich zu unseren ADFC Touren mindestens zehn Jahre jünger. Die neue Generation bringt frischen Wind in die Fahrradpoli-



tik, so keimt neue Hoffnung auf, dass sich in den nächsten Jahren wirklich Eini- giges für den nicht-automobilen Ver- kehr bewegt. Leider war der ADFC Werne mehr als dünn vertreten, die bei- den Sonderräder mussten da unsere Ehre retten. Critical Mass wird in Werne jetzt an jedem 1. Freitag im Monat statt- finden, so kann sich der ADFC Werne künftig besser einbringen.

Peter Böhm

***Critical Mass**

Der Ausdruck stammt aus der Kern- technik und bezeichnet dort die Min-

destmenge Uran, die vorhanden sein muss, damit eine Kettenreaktion star- tet.

In unserer friedlicheren Welt ist der Ausdruck aus dem § 27 (1) der Straßen- verkehrsordnung abgeleitet: „Mehr als 15 Rad Fahrende dürfen einen ge- schlossenen Verband bilden. Dann dür- fen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.“ Im Klartext: Ein Ver- band aus 16 oder mehr RadlerInnen darf wie ein Gelenkbus fahren, bei dem auch schon mal die hinten Sitzenden ei- ne rote Ampel sehen.

Platanenallee wird zur Fahrradstraße 2. Teil

In der Frühjahrsausgabe von 2020 ha- be ich den langen Weg der Platanen- allee hin zur Fahrradstraße geschildert. Am 8. Mai 2020 war es dann so weit: Vom Kreisverkehr bis zum Königsbor- ner Bahnhof wurde die Allee zur Fahr- radstraße erhoben, mit Piktogrammen auf der Fahrbahn und Transparenten über der Straße. So gilt jetzt auf der oberen Platanenallee vom Döner-Im- biss bis zur Parkstraße Tempo 30.

Ein paar Tage später wurde sogar – völlig unverhofft – das Parken der Autos zwischen den Bäumen auf der östlichen Seite untersagt. Das bot die Chance, un- sere schöne Platanenallee weiter auf- zuhübschen. Zwischen den Bäumen befinden sich heute Schotter und As- phalt, am Fuß der Stämme wuchert Gras und Kraut. In einem Gespräch mit Herrn Weile vom Amt für Straßenunter- haltung sichert dieser zu, einige Felder zwischen den Bäumen auszukoffern, mit Erde aufzufüllen und zu bepflanzen. Schnell fanden sich einige Anwohner, die sich bereit erklärten, Patenschaften für diese Felder zu übernehmen: bei

Trockenheit gießen und in Ordnung halten.

Zu einer attraktiven Fahrradstraße gehört aber noch mehr:

1. Die Autofahrer müssen sich an Tempo 30 halten.

Dafür ist die Straße aber sehr breit und lädt nicht zum langsamen Fahren ein. Man könnte rechts und links am Straßenrand Pflanzkübel aufstellen, die den Fahrraum verengen. Dies hätte auch zur Folge, dass die Radfahrer nicht direkt am Straßenrand fahren und so riskieren, mit einem ausfahrenden Au- to zu kollidieren. Der optische Eindruck einer blühenden Straße würde dadurch noch verstärkt.

2. Die Platanenallee müsste vom Kreisverkehr abgebunden werden.

Dadurch würde sich die Anzahl der durchfahrenden PKW verringern. Die langfristige Bedingung für die Einrich- tung einer Fahrradstraße, dass der Rad- verkehr überwiegen soll, würde dadurch erreicht und die Sicherheit weiter erhöht.

3. Saubere Straße.

Die zahlreichen Fußgänger und vor allem die vielen Schüler auf ihrem Weg zu den 6 Schulen lassen eine Menge Unrat unterwegs fallen oder werfen ihn in die Vorgärten. Hier hat die Stadt zugesagt, einige Papierkörbe aufzustellen. Als Anregung bekamen sie das Foto eines Papierkorbes vom Bergischen Panoramaradweg. Dessen Aufschrift: „Ferkel treffen nunmal nicht!“ könnte die Passanten animieren, in Zukunft ihren Müll dort hineinzuworfen.

4. Weiterführung zur Innenstadt.

Zugesagt wurde, dass die Fahrradstraße ihren Anschluss an die Innenstadt über die obere Fr.-Ebert-Straße erhält.

5. Frei Fahrt für umweltfreundliche Verkehrsteilnehmer.

Am Kreisverkehr hatten die Radfahrer bis zum Februar 2019 Vorfahrt. Dann wurde diese verbaut und eine Anforderungsampel 30 m daneben errichtet. Diese sollte zu einer Stau-

verringering am zukünftigen Einkaufszentrum Mühle Bremme führen. Hat sie aber so gut wie nicht! Die Folge dieser Ampel war, dass viele Radfahrer sich andere Wege gesucht haben. Laut Gutachter nahm der Radverkehr an dieser Querung um fast 40 % ab. Welch ein Unsinn! Dies aber wieder zu ändern und den alten Zustand wiederherzustellen, dazu ist die Stadt (noch) nicht bereit. Außerdem könnte man die Ampel an der Kreuzung Parkstraße/Platanenallee entfernen und hier dem Radverkehr auf der Fahrradstraße die Vorfahrt geben. Dann hätte man mit Sicherheit hier mehr Radfahrer als Autos und somit die Bedingung für Fahrradstraßen erfüllt. Anhand der Platanenallee will der ADFC Unna zeigen, was alles getan werden kann bzw. muss, um ein attraktives Netz von Fahrradrouten in der Stadt zu erstellen. Wenn das aber in Unna in diesem Tempo so weiter geht, ist der Weg zur Fahrradfreundlichkeit noch lang.

Helmut Papenberg



Gelegenheit zur Meditation und zum stillen Gebet

Die Fahrradkirche am Ruhrtalradweg

St. Antonius in Schwerte-Geisecke ist eine kleine katholische Kirche, nur wenige Hundert Meter vom Ruhrtalradweg entfernt, aber von dort nicht erkennbar. Es lohnt sich, statt an der Abzweigung vorbeizuradeln, dort mal einen Zwischenstopp einzulegen.

Die Kirche besticht optisch durch ihr Kuppeldach, eine sogenannte Zollbaukonstruktion, die bei Kirchen so sonst unseres Wissens nach nicht verwendet wurde. Das schafft im Inneren eine heimelige, eine irgendwie beschützte Atmosphäre.

St. Antonius wurde 1936 eingeweiht, eine ungewöhnliche Zeit für einen Kirchenneubau. Das Eisenbahnausbesserungswerk in Schwerte-Ost und der riesige Rangierbahnhof in Geisecke hatten Tausende Arbeitskräfte nach Schwerte gelockt, darunter viele Katholiken. Die hatten ihre Gottesdienste erst im Wartesaal im Geisecker Bahnhof, dann in einem Wirtshaus. Dann trotz-

ten sie dem Bistum den Neubau ab, der offiziell aber „nur“ eine Kapelle sein sollte. Für die Geisecker wurde es aber eine vollwertige Kirche.

Die Kirche beherbergt Reliquien des Heiligen Antonius von Padua, einem großen und bedeutenden Kirchenlehrer. Er soll Schutzheiliger der Vergesslichen sein, wird deshalb volksfrömmig auch als „Klüngels-Anton“ bezeichnet.

Weiter finden sich sehenswerte Buntglasfenster, die die Sakramente versinnbildlichen und ein prächtiger, künstlerisch wertvoller Wandbehang hinter dem Altar.

Die Kirche eignet sich zur stillen Meditation oder zum Gebet, zur Atempause. Es finden keinerlei Vorträge, Konzerte oder andere Veranstaltungen in der Kapelle statt. An den Aufbau einer Ausstellung zum Heiligen Antonius ist gedacht, die ist allerdings noch nicht realisiert.

Samstags von 15 Uhr bis 17.30 Uhr ist die Kirche geöffnet, um 17.30 Uhr be-



ginnt entweder ein Wortgottesdienst oder eine Heilige Messe. Dann kann die Kirche natürlich nicht besichtigt werden. (Am Brauck 7, 58239 Schwerte Geiseke, 51° 27' 12", 7° 36' 58")

Samstags nachmittags sind immer zwei „Gastgeber“ anwesend, die informieren und weiterhelfen. Die Stadt-Touristik hat Info-Material ausgelegt. Wenn der Zuspruch sich als lohnend erweist, könnte ein Catering angeboten werden – zum Saisonauftakt aber wird das noch nicht der Fall sein. Aktuell dürfen wir auch die Toiletten im Gemeindehaus noch nicht „anbieten“, was aber demnächst auch ein Besuchsgrund sein könnte. Unseres Wissens ist am Ruhrtalradweg zwischen Fröndenberg und Schwerte-Mitte (Rohrmeisterei) keine Gelegenheit zur Einkehr vorhanden.

Die Tür von St. Antonius öffnete sich viele Jahre nur samstags für eineinhalb Stunden, wenn ein Wortgottesdienst durch Geisecker Ehrenamtliche oder eine Messe stattfand. Die übrige Zeit stand die Kirche leer und geriet zuse-



hends in Vergessenheit. Um sie zu erhalten und ihre speziellen Vorzüge der Öffentlichkeit bekannt zu machen, wurde die Idee der Offenen Kirche am Ruhrtalradweg geboren.

Wer gern im Rahmen einer kleinen Führung mehr über die Kirche und vor allem ihren Namenspatron, den Kirchenlehrer Antonius von Padua, erfahren möchte, kann sich an die Vorsitzende des Pfarrbezirksrates Angelika Grimm-Störmer (angelika.grimm-stoermer@schwerterkirchen.de) oder an das Pfarrbüro St. Marien (Tel.: 02304/16418) wenden.

Martin Krehl



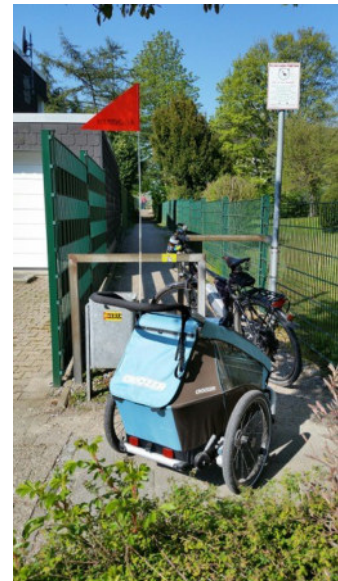
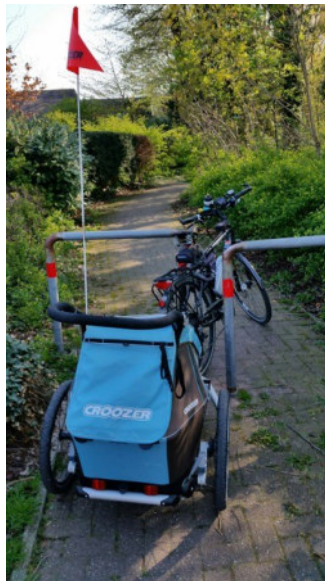
Umlaufsperrren in Selm – Wo wird es eng?

Wer durch unsere Stadt mit dem Rad unterwegs ist, kennt sie genau die Engstellen/Umlaufsperrren, die zu Zeiten der „Autogerechten Stadt“ und „der Radweg kann, muss aber nicht sein“ im gesamten Stadtgebiet sowie auf Verbindungswegen errichtet wurden. Für Fahrräder, besonders für Fahrräder mit Kinder- oder Hundeanhängern, Lastenräder, Spezialräder für Ältere oder Gehbehinderte, Kinderwagen, Rollstühle usw., sind das unnötig platzierte Hindernisse, beschwerlich zu umfahren und je nach Fahrzeugart ist ein Umfahren dieser Hindernisse absolut nicht möglich. Diese mit Muskelkraft und/oder mit E-Unterstützung betriebene Fahrzeuge, mit denen privat Kinder oder der Großeinkauf, im gewerblichen Bereich Getränkekisten, Pakete oder Werkzeuge transportiert werden können, sind stark im kommen. Sie sind schnell und umweltfreundlich und ersetzen viele Fahrten mit dem Auto. Allerdings benötigen diese Fahrzeuge etwas mehr Platz als normale Fahrräder. Auch Spezialräder für ältere oder gehbehinderte Mitmenschen gehören zu den Fahrzeugen, die meist auf drei Rädern im Straßenverkehr unterwegs sind.

Vom ADFC Selm wurde in Gesprächen anlässlich des Selmer Workshop „Wie lässt sich eine Klimafreundliche Mobilität in der Stadt Selm gestalten?“, am 14. Februar 2019, mit der Stadtverwaltung Selm unter

anderem angeregt, diese Engstellen/Umlaufsperrren möglichst zu beseitigen bzw. so abzuändern, dass diese ohne große Behinderung zügig umfahren werden können. Gestartet wurde eine gemeinsame Aktion. Der ADFC fuhr mit Frau Julia Bramkamp, zuständig für Umwelt und Mobilität im Amt für Stadtentwicklung und Bauen, die verschiedenen Umlaufsperrren im Stadtgebiet ab, natürlich mit dem Fahrrad. Vor Ort besprochen und abgestimmt wurden die evtl. Beseitigungen von Umlaufsperrren bzw. die möglichen und erforderlichen Umbauarbeiten, die an den Sperren örtlich durchzuführen sind. Die festgelegten Änderungen sind vom Amt planerisch festgehalten und wurden an die Stadtwerke Selm zur Umsetzung der Ausführung übergeben. Entfernt bzw. umgebaut sind bisher bereits ca. 20 dieser Engstellen/Umlaufsperrren.

Gerd Paduch



Fahrradparkhaus Beifang und Fahrradstraße Sandforter Weg in Selm

Im Rahmen der Mobilitätsinitiative des Landes NRW hat die Stadt Selm zwei Projekte in Angriff genommen, für die auch schon Planungen und eine Förderzusage vorliegen.

Die Ausschreibungen für das **Parkhaus** sowie die vorbereitenden Maßnahmen werden aktuell ausgearbeitet und kommunalpolitisch abgestimmt. Mitte Juli können dann schätzungsweise die Ausschreibungen raus, so dass wir dann Mitte August die Angebote haben und bis Ende August auswerten bzw. vergeben können. Im September sollen dann die vorbereitenden Maßnahmen (z.B. Haltestellenhäuschen, Bodenfundament) starten und in unserem Zeitplan kann dann Ende September/ Anfang Oktober der Aufbau des Fahrradparkhauses begonnen werden. Die geplanten Kosten belaufen sich auf insgesamt 130.000 €. Die Förderung des Landes beträgt 75% (also 97.500 €).

Zu der **Fahrradstraße** am Sandforter Weg gibt es bisher nur eine Ideenskizze für die Gestaltung der

Kreuzungsbereiche. Wie auch an der Waltroper Straße möchten wir nicht nur mit Schildern arbeiten (was streng genommen reichen würde, um die Straße als Fahrradstraße umzuwidmen) sondern auch große Markierungen aufbringen, um dem Autofahrer zu zeigen, dass es sich um eine Fahrradstraße handelt. Die Fahrradstraße soll im Juni/ Juli 2020, je nach Verfügbarkeit des Markierers bzw. Eintreffen der Schilder, eingerichtet werden. Wir rechnen mit Gesamtkosten von ca. 30.000€. Allerdings haben wir noch keine konkreten Angebote vorliegen.

Die Mitarbeiterin bei der Stadt Selm ist in der Sache sehr engagiert und steht für weitere Fragen weiterhin zur Verfügung. Anfragen können gerichtet werden an die:

Stadt Selm, Der Bürgermeister
Julia Schmidt, M. Sc. Raumplanung
Amt für Stadtentwicklung und Bauen
- Umwelt und Mobilität -

Wilhelm Gryczan-Wiese

©istockphoto/Boarding_Lnow_microgen

Jetzt
3 x 80 kWh
Okostrom
sichern!

Stadtwerke
Unna
Unsere Energie.

Darauf fahren Sie ab:
Förderprogramm E-Bike

www.stadtwerke-unna.de

Radfahrschule für Erwachsene in Unna

Angebot für Anfänger*innen, Um- und Aufsteiger*innen: Seinen bewährten Radfahrschulungskurs bietet der ADFC Kreisverband Unna im zweiten Halbjahr 2020 an. Auf dem Gelände des Verkehrsbildungszentrums „Move“ in Unna findet die Ausbildung ab 18. August jeweils dienstags und donnerstags statt.

Aufgrund der Corona-Pandemie fiel die geplante Radfahrschulung für das erste Halbjahr 2020 in der Jugendverkehrsschule in Lünen aus.

Kursinhalt

Anfänger*innen, Wiedereinsteiger*innen sowie unsichere Radfahrerinnen und Radfahrer können im geschützten Raum des großen Verkehrsübungsgebietes das Radfahren (wieder) erlernen oder ihre Fahrpraxis verbessern.

Dazu werden die Teilnehmer*innen in kleinen Gruppen oder auch ganz individuell von ausgebildeten und erfahrenen Radfahrlehrern*innen geschult. Jeder Teilnehmer*in bekommt die Zeit und die Unterstützung, die sie/er braucht, um Sicherheit auf dem Rad zu erlangen. Geschult wird auf vereinseigenen Schulungsrädern unterschiedli-

cher Größe und einem Tretroller. Neben dem praktischen Teil lernen die Teilnehmer*innen auch die Verkehrszeichen und -regeln kennen. Die Schulung umfasst 12 Übungseinheiten in 6 Wochen, die jeweils 2x wöchentlich stattfinden.

Schulungsort und -zeiten

Move Verkehrsbildungszentrum Unna GmbH
Rudolf- Diesel- Straße 51

18. August 2020 – 24. September 2020

Schulungstage:

Dienstag und Donnerstag: 17:00 – 18:30 Uhr

Wichtige Infos

Pro Kurs können nur 12 Personen teilnehmen. Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen werden während der gesamten Schulung eingehalten. Es wird ein Kostenbeitrag von 120 € pro Teilnehmer erhoben (100 € für ADFC-Mitglieder).

Anmeldung und Kontaktdaten

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

Tel.: 02303 63375

E-Mail: rfs@adfc-kreis-unna

Das Radfahrlehrerteam





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

MEGABIKE



**IHR
FAHRRADSPEZIALIST
IN UNNA-MASSEN**



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



**E-BIKE TESTCENTER
FAHRRAD LEASING**



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

Die Altmark

Der Elberadweg ist beileibe nicht alles

Viele Radtouristen kennen die Altmark – wenn sie den Namen überhaupt kennen – nur vom Befahren des Elberadwegs. Das ist sehr schade, denn dieser nördlichste Landesteil Sachsen-Anhalts hat sich in den letzten Jahren für den Radtourismus stark engagiert.

Die Altmark grenzt im Westen an die Lüneburger Heide, im Süden an die Magdeburger Börde und im Osten an die Mark Brandenburg. Nördlich bildet die Elbe die Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern.

Ich habe dort eine Woche lang Sternfahrten gemacht. Als Standquartier hatten wir die alte Hansestadt Tangermünde an der Elbe gewählt, die ich vom mehrmaligen Befahren des Elberadwegs kannte. Sie liegt zentral in dem Bereich der Altmark, den wir besuchen wollten. Tangermünde verfügt mit vielen Fachwerk- und Backsteinhäusern über eine gut erhaltene Altstadt. Eine recht vollständige Burg mit Stadtbefestigung und Toren in Backsteinbauweise vervollständigen das Bild. Der Ortskern liegt in Hochlage am Elbufer und ist daher vor Hochwasser geschützt. An der

touristischen Infrastruktur gibt es nichts zu mäkeln – es ist alles da.

Nun zum Radfahren. Die Hauptroute ist der Elberadweg von Magdeburg im Süden bis Wittenberge im Norden. Man kann ihn auf beiden Uferseiten befahren, wobei ich größtenteils das linke Ufer bevorzugt habe. Dort fährt man meist abseits vom Straßenverkehr und kann die Stille und die Weite der Landschaft intensiver genießen. Rundtouren in der Altmark bergen die Herausforderung von mehrmaligen Elbquerungen. Die einzige Straßenbrücke liegt bei Tangermünde. Fähren gibt es nördlich bei Arneburg und südlich bei Ferchland/Grieben. Elbabwärts gibt es weitere Fähren, aber in einiger Entfernung. Eine der größten Sehenswürdigkeiten der Altmark ist das romanische Backsteinkloster Jerichow; es zählt zu den ältesten Klosteranlagen Norddeutschlands. Das Internet gibt hierzu erschöpfend Auskunft, ich eher zu leckerem Kaffee und Kuchen. Für Geschichtsinteressierte ist Schönhausen vielleicht ein Begriff. Hier wurde 1815 Otto von Bismarck geboren, ein kleines





Tangermünde

Museum erinnert an den ersten Reichskanzler.

Es mangelt nicht an Zielen: Stendal, Tangerhütte und Arneburg – um nur die wichtigsten zu nennen. Mich hat immer das Gebiet des nie in Betrieb gegangenen AKW Stendal nördlich von Arneburg fasziniert, weil ich seit Mitte der 90er-Jahre den Ab- und Umbau dort beobachten konnte. Für Interessierte sei auch hier aufs Internet verwiesen. Ganz in der Nähe liegt das Straßendorf Altenzaun; 1806 fand hier eine Schlacht zwischen preußischen und den napoleonischen Truppen statt, die Oberst Yorck für Preußen entscheiden konnte. Hier befinden wir uns bereits im „Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe“, das bis nach Lauenburg nicht weit vor Hamburg reicht. Radfah-

ren vollzieht sich in (fast) absoluter Stille und unter einem weiten Himmel. Durch die Altmark kann man wunderbar bis nach Wittenberge radeln, das auf der imposanten Eisenbahn- und Radbrücke (über einen Kilometer lang) zu erreichen ist, um dann eventuell am rechten Elbufer über das Storchendorf Rühstädt und Havelberg (sehr sehenswert) in „mein“ Zentrum der Altmark zurückzuradeln.

Die Altmark hat auch in den westlichen Bereichen etwa Salzwedel, Arendsee oder Gardelegen viel zu bieten, letzterer ist mir durch eine Radfahrt von Wolfsburg nach Tangerhütte in angenehmer Erinnerung. Aber wie un schwer zu erkennen, liegt mein Schwerpunkt im weiter oben beschriebenen Teil. Fahren Sie einfach dorthin,

das Radwegenetz kann sich sehen lassen und bietet für alle etwas. Wer hier keine Entschleunigung empfindet, hat keine nötig. Es geht einfach etwas langsamer und gelassener zu. Die Infrastruktur ist außerhalb von Städten und größeren Gemeinden etwas ausgedünnter als in der „Heimat“, mit aktuellem Kartenmaterial und Informationen kommt man aber gut zurecht. In Ge-

schäften (außer Discountern) ist die Mittagspause häufig noch gang und gäbe, genau wie eine Nachmittagspause in Gaststätten.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen in diesem oft übersehenen Landstrich. Hier zu urlauben schon als Nebeneffekt übrigens auch Ihren Geldbeutel!

Wilfried Prenger (Text & Fotos)

Corona – Ausgangsbeschränkungen – Radfahren: Statt Südengland auf der Westfälischen Salzroute

Das Jahr 2020 bricht an und wie alle Radfahrer, die gerne Touren machen, gehen auch meine Überlegungen dahin: Wohin soll mich dieses Jahr mein Drahtesel bringen? Gibt es Themenrouten, die mich interessieren? Welche Gegend möchte ich erkunden?

Für mich sind zwei Routen schnell gefunden. In den Osterferien darf es die Kombination aus Sport und Kultur sein. Ich will in Unna starten, mein Ziel soll Den Haag mit all seinen Museen und der sehenswerten Stadt sein, dann soll es über Meppen zurück nach Unna gehen.

Der diesjährige Sommerurlaub soll mich nach Südengland führen. Die Bahnreise und die Schiffspassage nach Harwich sind schnell gebucht, denn die Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude. Was soll ich sagen, alle wissen es bereits – bei der wird es auch erstmal bleiben. Was im Februar viele noch herunter gespielt haben, wird im März harte Realität. Schulschließung, Ausgangsbeschränkung, Schließung der Grenzen... Die Campingsachen liegen

bereit und werden erst einmal wieder weg geräumt. Wenn nicht das Wetter gnadenlos schön wäre... Also muss eine Tagestour her.

Ich wähle das erste Maiwochenende, genauer Sonntag, den 3. und bemühe meine bisher ungenutzte „Sauerland-



Durchgang im Gradierwerk Salzkotten

APP“, die ich immer schon mal ausprobieren wollte. Diesmal mache ich es mir leicht und klicke mich durch den Punkt Touren. Gleich als einer der ersten Vorschläge finde ich die „Westfälische Salzroute“, laut App knappe 90 km, von Unna nach Salzkotten – perfekt! Ich beschließe aber morgens mit dem Zug nach Salzkotten zu fahren und mit dem Rad die Route umgekehrt nach Hause zu radeln.

Dann fällt mir ein, dass diese Tour anders geplant werden muss als die anderen Tagestouren, die ich sonst mache. Sport im Freien ist erlaubt, genauso wie sich mit Menschen aus dem gleichen Haushalt im Freien zu bewegen. Allerdings hat die Gastronomie noch geschlossen, außer Lieferservice und Speisen zum Mitnehmen ist nichts möglich. Ich mache aber gerne eine Mittagspause, in der ich irgendwo einkehre und in aller Ruhe etwas trinke und einen Salat esse – aktuell nicht möglich! Also heißt es, Brote schmieren und ein wenig Obst vorbereiten. Sonst nehme ich bei so einer Tour neben Wasser nur ein paar Müsliriegel mit.

Um 7:44 Uhr sitze ich dann mit meinem Rad und natürlich Mundschutz im Zug, einmal umsteigen in Hamm und kurz vor 9.00 Uhr erreiche ich Salzkotten. Der Einstieg zum Radweg an der Saline ist schnell gefunden und die App wird gestartet. Jetzt erkenne ich meinen Fehler, die App ist so konzipiert, dass sie lediglich in programmierte Richtung funktioniert, eine Umkehr der Route ist nicht vorgesehen. Aber davon lasse ich mich nicht irritieren, ich genieße es einfach zu sehr mit dem Rad unterwegs zu sein, es gibt ja Schilder, die mir den Weg weisen. Auch wenn die App mir keine



Schloss Erwitte

Fahrerweisungen gibt, so zeigt ein blauer Punkt an, wo ich mich auf der Route und viel wichtiger, ob ich mich noch auf der Route befinde.

Bei herrlichem Sonnenschein, die Tage vorher hat es zum Teil in Strömen geregnet, starte ich. Der nächste Ort ist Geseke und da passiert es, ich komme in der Innenstadt von der Route ab, finde den Weg aber schnell wieder. Ich begegne während meiner Tour einigen Radfahrern, aber bei weitem nicht so vielen, wie man es an einem langen Wochenende und dann noch an einem so herrlichen Tag gewohnt ist. Der Weg führt über die Dorfschaften und durch Felder. In Bad Westernkotten beschließe ich eine Pause zu machen. Irgendwo

einkehren ist ja nicht möglich. Im Ortskern stehen um einen Platz einige Bänke. Auf den meisten sitzen lediglich ein bis zwei Personen, der Mindestabstand muss ja eingehalten werden. Ich belege eine Bank in der Gewissheit, dass niemand sich dazu setzen wird. In der Nähe hat eine Eisdielen geöffnet, dort hole ich mir einen Kaffee, ich habe einen Becher dabei und bin gespannt, ob dieser akzeptiert wird oder ob ich einen „To-Go“ Einwegbecher nehmen muss. Aber ich habe Glück, ich bekomme, trotz Infektionsschutzmaßnahmen, meinen Kaffee umweltfreundlich in einem Mehrweggefäß.

Weiter geht es. Die Route führt durch die Innenstadt von Erwitte und über Bad Sassendorf erreiche ich Soest. Ab hier brauche ich eigentlich keine Routenschilder mehr, da ich öfter von Unna nach Soest, bzw. zurück fahre, da ich aber den genauen Verlauf „abradeln“ will, folge ich brav den Schildern. Nach Werl geht es wieder über die Dörfer bis nach Mühlhausen, hier verlasse ich die Route, da ich nun zu Hause bin, die letzten km bis in den Kurpark Königsborn spare ich mir.

Abschließend kann ich sagen, dass es eine wunderbare und leicht zu fahrende Tour ist. Es gibt keine Steigungen, die das Fahren erschweren. Die Beschilderung ist sehr gut, so dass man auch ohne Navigation fahren kann. Sollte man nicht so weit fahren wollen oder das Wetter umschlagen, kann man ohne Probleme den nächsten Bahnhof ansteuern und mit dem Zug nach Hause fahren.

Ich würde sagen, dass auch Familien die Salzroute in Gänze oder in Etappen fahren können.



Alltagsmensch „Angler am Osterbach“ – Skulptur in Bad Westernkotten

Die Strecke ist landschaftlich sehr schön und es gibt viele Möglichkeiten eine kleine Pause einzulegen, um die Landschaft oder die Ortschaften zu genießen.

Zur Sauerlandapp: Sie bietet einige schon fertige Routen, die leicht gefahren werden können. Man sollte auf die Fahrtrichtung achten. Zusätzlich lassen sich noch einige Inhalte einblenden. Dazu gehören unter anderem: Unterkünfte, Kultur, Freizeit und Sehenswürdigkeiten. Wer die Route an mehreren Tagen fahren möchte und sich für kulturelle Angebote interessiert, kann hier einige hilfreiche Tipps bekommen und muss nicht noch zusätzlich das Internet oder andere Quellen bemühen.

Tanja Bork (Text & Fotos)

Fahrrad-Parkplätze: Wo steht Ihr Rad am besten?

Die Nutzung unserer Fahrräder hängt wesentlich von ihrer Erreichbarkeit und Praktikabilität im öffentlichen Raum ab. Das schwere E-Bike im Keller, lange Wege in der Stadt oder die Angst vor Diebstahl sind wichtige Gründe, die den Aufstieg auf das Rad behindern. Dieser Artikel soll ein bisschen zum Verständnis beitragen und die Bereiche bei Ihnen zuhause und im öffentlichen Raum betrachten.

Wo steht Ihr Fahrrad im Haus?

Die Planung der Einbauküche ist Ihnen meist wichtig, die Parkplatzplanung Ihres Fahrrades weniger. Ein ebenerdiger Raum, wettergeschützt und nah an der Eingangstür wäre optimal. Denn kurze Wege ohne Hindernisse tragen zur Einsatzhäufigkeit bei. Dies gilt für Ein- und insbesondere Mehrfamilienhäuser. Wer möchte sein schweres und teures E-Bike in den Keller tragen oder es draußen abstellen? In Einfamilienhäusern stehen die Fahrräder oft in Garagen, in den Mehrfamilienhäusern in Fahrradkellern. Ist die Erreichbarkeit über Fahrstuhl oder Nebentüren gut, ist er ausreichend groß und verfügt über Lademöglichkeiten für Ihren Akku? In der Praxis sind die Radparkplätze leider oft klein und mit alten Möhrchen zugestellt. Die Landesbauordnung NRW stellt keine Bedingungen für Lage und Zustand (siehe Auszug), aber zur Erreichbarkeit. Im Foto (1) ist eine ebenerdige Fahrradab-



Foto 1

stellanlage einer neuen Wohnanlage in Unna zu sehen. Die Mieter sind gehalten, nur genutzte Fahrräder hier abzustellen, die restlichen Räder sollen in den Fahrradkeller. Eine sinnvolle Vereinbarung zur Fahrradnutzung.

Die optimale Ausnutzung der Räume im Fahrradraum kann über hydraulische Hebesysteme oder Hoch- und Tiefaufstellungen optimiert werden. Die Fahrradstation am Kamener Bahnhof zeigt ein solches System (Foto 2). Die hohen Positionen sind dann für die leichten Touren- und Rennräder nutzbar, die bis zu 30 kg schweren E-Bikes stehen unten besser. Frei zugängliche Parkanlagen in Wohnkomplexen sind nicht gut geeignet, erfüllen aber die Bestimmungen der Landesbauordnung. Es ist kein ausreichender Witterungsschutz vorhanden und dem Diebstahl und Vandalismus wird nicht vorgebeugt. Wer möchte hier ein hochwertiges Fahrrad abstellen? Eingezaunte und überdachte Abstellanlagen können hier den Wohnwert für die Mieterinnen und Mieter erhöhen, die ihr Fahrrad für



Foto 2

tägliche Fahrten nutzen möchten. Fahrradboxen bieten im Außenbereich von Mehrfamilienhäusern auch eine gute, aber kostenintensive Alternative. Boxen unterschiedlicher Größe sind auf dem Markt verfügbar und können aufgestellt werden. Die Nutzung von Tief-

garagenplätzen ist ebenfalls hierfür eine Alternative. Die Plätze sind schließlich sehr gut mit dem Fahrrad erreichbar.

Wo steht Ihr Fahrrad in der Stadt?

Es gibt viele Arten Ihr Fahrrad in der Stadt zu parken. Wichtig sind jedoch stets kurze Wege zum Ziel. Sei es der Bahnhof, das Geschäft für den täglichen Einkauf oder die City zum Bummeln. Die Sicherheit Ihres Rades kommt hinzu. Die Radstation in der Stadt z.B. am Marktplatz in Kamen oder am Bahnhof sind optimal für längere Aufenthalte. Das Fahrrad steht sicher und wettergeschützt, teilweise manchmal kostenfrei (Foto 3). Ladestationen für E-Bikes optimieren dieses Angebot zusätzlich, entsprechen aber oft nicht mehr den Ansprüchen. Die Fahrradhaltesysteme sind darauf ausgelegt, viele Fahrräder stellen zu können. Für den schnellen Einkauf bieten sich die Fahrradbügel an. Das Fahrrad steht sicher, kann gut gefestigt werden und die Acht im Vorderrad der früheren Bügelsysteme ist hierbei ausgeschlossen. Leider



Foto 3: Innenansicht Radparkstation am ZOB Bergkamen mit Ladestation (im Hintergrund)

sind diese etwas teurer. Wie sehen die Radparkplätze bei Ihrem Arbeitgeber, der Gastronomie oder im Freizeitsektor aus? Sprechen Sie Ihre Wünsche ruhig an, damit die Wege mit dem Fahrrad attraktiv werden. So macht Fahrradfahren noch mehr Spaß!

*Christian Kruthoff, Gaby Jöhnk
(Text & Fotos)*

Auszug aus der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018)

§ 48:

Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze

(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze oder Garagen und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen (notwendige Stellplätze). Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein. ...

(3) Die Gemeinden können unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen, ob und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen.




BEWEGUNGS KÜNSTLER

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



www.fahrtwind-online.de



Macht die Gemeinde von der Satzungsermächtigung nach Satz 2 Nummer 1 bis 3 Gebrauch, hat sie in der Satzung Standort sowie Größe, Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung von Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeuge der Personen zu bestimmen, die die Anlagen ständig benutzen oder sie besuchen. Bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge nach Satz 2 kann durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen ersetzt werden, dabei sind für einen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.

Vom Schlittschuh zum Roverkönig

Die Anfänge des Radfahrens in UNserer Region

Als das Fahrrad gegen Ende des 19. Jahrhunderts den Kreis Unna erreichte, hatte es bereits eine 70 Jahre dauernde Entwicklungs-Tour durch mehrere Länder hinter sich. Gestartet wurde diese Radentwicklungsreise am 12. Juni 1817 in Mannheim. Der Forstlehrer Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais zu Sauerbronn stellte mit einer Fahrt auf der für die damalige Zeit bestens ausgebauten Verbindungsstraße zwischen den Schlössern in Mannheim und Schwetzingen - heute bezeichnen wir solche Ausbauten als „wassergebundene Decken“ - die Leistungsfähigkeit seiner neuesten Erfindung, einer „Laufmaschine“, unter Beweis. Für die 14 Kilometer lange Strecke benötigte er eine knappe Stunde. Somit war er doppelt so schnell wie die Pferdepост und viermal so schnell wie die damaligen Postkutschen.

Die Anfänge auf dem Eis

„Die Hauptidee der Erfindung ist von dem Schlittschuhfahren genommen“, sagt der Erfinder selbst über seine Motivation für seine Erfindung wenige Wochen nach seiner „Radtour“. Um eine schnelle Bewegung mit geringem Energieaufwand auf dem Lande zu schaffen, musste er bei seiner Konstruktion Masse und Reibung minimieren. Zwei Räder mit 27 Zoll Durchmesser (wie heute wieder) aus Eschenholz, Gleitlager mit Messing-Büchsen mit verschleißbaren Bohrungen zum Ölen, eine Lenkvorrichtung mit einem sich selbst in Fahrtrichtung stabilisierenden Vorderad waren die wichtigsten Erfindungsbausteine. Aus Angst, mit dem Zweirad

umzufallen, stattete er seine Maschine mit einem Balancierbrett aus, noch nicht wissend, dass der Lenker die Funktion des Gleichgewichthaltens durch leichte Lenkbewegungen besser übernehmen kann.

Drais soll auf seinen Reisen mit seiner „Draisine“ auch Westfalen gestreift haben. Viele Laufmaschinen werden durch unseren Kreis vermutlich nicht gerollt sein, da es nach Schätzungen weltweit lediglich 1.000 Nachbauten gab. Sie waren ein Spielzeug von Adligen und gerieten aufgrund von Fahrverboten und widrigen Straßenverhältnissen schnell in Vergessenheit.

Nach mehreren Jahrzehnten des Stillstands nahm durch die Erfindung von Tretkurbeln am Vorderrad die Entwicklung der Laufmaschine zum Fahrrad neue Fahrt auf. Wer als Erster die Erfindung dieser ergonomisch effektiven Kraftübertragung auf das „Veloziped“, wie man das Rad nun nannte, hatte, ist nicht eindeutig geklärt. Ein Patent dazu wurde in Amerika von Pierre Lallement 1866 angemeldet. Der Kutschenbauer Pierre Michaux und sein Bruder Ernest produzierten und vermarkteten die Räder in Paris sehr erfolgreich. Das Fahren dieser eisenbereiften, ansonsten hölzernen Maschinen auf unbefestigten oder kopfsteingepflasterten Straßen muss holprig und peinvoll gewesen sein, denn man bezeichnete sie als „Knochenschüttler“.

Der Deutsch-Französische Krieg 1870-1871 brachte die französische Fahrradproduktion zum Erliegen. Die Weiterentwicklung und Produktion von Zweirädern fand nun in England statt.

Hier wurden stählerne Zweiräder mit riesigen Vorderrädern hergestellt, die mit Drahtspeichen und Vollgummireifen ausgerüstet waren. James Starley produzierte ab 1870 das legendäre Hochrad „Ariel“. Da es noch keine Schaltungen gab, konnte man lediglich über die Größe des angetriebenen Vorderrades die Reichweite und Geschwindigkeit erhöhen. Geschwindigkeiten bis 25 Stundenkilometern waren dadurch möglich. Wegen der Marktbeherrschung durch die englischen Produzenten etablierte sich auch in Deutschland neben dem französischen Begriff „Velo-ciped“ das englische Wort „Bicycle“. Der Fahrer saß auf ihm in einer Höhe von etwa 1,60 Meter oberhalb des Vorderrades. Das Cyclereiten war nur sehr sportlichen jungen Männern möglich. Unebenheiten und Hindernisse sorgten oft für Kopfstürze, sogenannte Headders, die häufig tödlich ausgingen.

Die deutsche Hochrad-Produktion begann in Dortmund

Die erste Fabrik, die in Deutschland ab dem Jahr 1879 Hochräder produzierte, war die in Dortmund an der Schützenstraße 12 gelegene Firma Dissel & Proll. Wie damals üblich, besaß auch Dissel & Proll eine eigene Fahrschule, da das Fahren eines Hochrades viel Anweisung und Übung erforderte. Neben Bicycles wurden in Dortmund auch Tricycles (Dreiräder) produziert. Diese hatten zwar einen höheren Rollwiderstand und die Fahrt war auf holprigen Straßen unbequem, aber die Fahrt war ungefährlich und auch für weniger sportliche Menschen möglich.

John Kemp Starley, Neffe von James Starley, erfand 1885 das revolutionäre „Rover Safety Bicycle“, ein Sicherheits-



Erste Hochradmanufaktur in Deutschland war ab 1879 die Firma F.H. Dissel & Proll aus Dortmund.

rad mit niedrigem Schwerpunkt, zwei gleichgroßen Rädern und freier Lenkung, da nun das Hinterrad über eine Kette angetrieben wurde. Das „Rover“ war bequemer, sicherer und schneller als andere Zweiräder. Die Erfindungen des Kugellagers (1884) durch Friedrich Fischer, der nahtlos gewalzten Stahlröhren im Schrägwalzverfahren (1886) durch die Gebrüder Mannesmann und des Luftreifens (1888) durch John Boyd Dunlop machten das zunächst belächelte Niederrad zu einem ausgereiften und massentauglichen Produkt.

Das Fahrrad erreicht Unna

Auf eine Anfrage des Oberpräsidenten von Westfalen in Münster antwortete Unnas Bürgermeister Adolf Eichholz am 19. August 1887: „Hier wird das Radfahren nicht betrieben. Der Erlass einer bezüglichen Polizei-Verordnung ist daher vorläufig kein Bedürfnis für Unna“. Ein Jahr zuvor am 9. August 1886 hatte er sich schon einmal ausführlicher zu diesem Thema geäußert. „Der Verkehr mit Velozipeden in dem hiesigen Stadtbezirk ist ein sehr geringer und beschränkt sich zur Zeit auf die die Stadt hin und wieder passierenden Velozipedfahrer aus den benachbarten Städten wie namentlich Dortmund pp. Erlass einer den fragl. Verkehr regelnden Polizeiverordnung ist daher für den

hiesigen Bezirk nicht als dringendes Bedürfnis zu erachten, zumal die Velocipedfahrer beim Passieren der hiesigen Stadt erfahrungsmäßig sehr selten durchfahren sondern fast regelmäßig vor der Stadt absteigen und das Velociped neben sich durch die Stadt führen.“

Die Aussagen des Bürgermeisters Eichholz hatten nur noch eine kurze Zeit Gültigkeit. Erstmals im August 1888 bot der Uhrmacher Otto von Roetel, der in der Bahnhofstraße 15 sein Geschäft hatte, im Hellweger Anzeiger und Boten Fahrräder zum Verkauf an und benannte die Produzenten seines umfangreichen Angebots: „Coventry Maschinistes Co., Singer & Co., Starley Brothers, Oxford Cycles, Quadrant Tricycles Comp., New Rapid“.

Fahrräder (Velocipedes)

der anerkannt ersten Firmen Deutschlands, sowie der berühmten Firmen
The Coventry Maschinistes Co., Singer & Co., Starley Brothers,
Oxford Cycles, Quadrant Tricycle Comp., New Rapid etc.
und zu jeder Sorte **sämmtliche** Erhältlichkeit, liefere zu Fabrikpreisen
franco Unna incl. Verpackung nach den neuesten Fabrik-Preiscontanten
1888.

Unna, Bahnhof- und Morgenstraßen-Gde.

O. v. Roetel,

Uhren-, Gold-, Silberwaaren- und Nähmaschinen-Handlung.
Bei Baarzahlung Rabatt! Fahrlehrerrecht gratis!

1888 setzte sich auch in Unna der Begriff Fahrrad durch.

Namentlich nicht genannt die „ersten Firmen Deutschlands“, mit dieser Umschreibung war wohl auch Dissel & Proll aus Dortmund gemeint. Die damaligen Inhaber, Schmidt und Anger, suchten im gleichen Jahr mit Anzeigen nach Vertretern für ihr neues Sicherheitsrad.

Von Roetel verwendete in seiner Werbeanzeige fürs Zweirad gleich zwei Bezeichnungen, „Fahrrad“ und „Velociped“ und setzt dabei den älteren Begriff in Klammern. Der Wechsel in der Bezeichnung für Zweiräder kam in etwa zeitgleich mit dem Wechsel vom Hoch-



F. H. Dissel & Proll, Dortmund

Inhaber Schmidt & Anger
älteste und renommierteste
Velociped-Fabrik.
Preislisten gratis und franco.
Tüchtige Vertreter gesucht.

Ein Sicherheitsniederrad der Firma Dissel & Proll aus dem Jahr 1888 hatte noch ein leicht größeres Vorderrad.

rad zum Niederrad. Die neue Bauart der Zweiräder war aber nicht ausschlaggebend für den neuen Begriff. Bereits 1885 haben die deutschen Radfahrer-Vereine, die sich ein Jahr zuvor in Leipzig zum Deutschen Radfahrer-Bund (DRB) zusammengeschlossen hatten, auf die Verwendung des Namens „Fahrrad“ geeinigt. Im gleichen Jahr war es zur Gründung des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins (ADS) gekommen, dessen Zielsetzung die Reinigung der deutschen Sprache von Fremdwörtern war. Otto Sarrazin, Großonkel des heute bekannten Thilo Sarrazin und ab 1900 erster Vorsitzender, schrieb ein Verdeutschungs-Wörterbuch, das 1886 erschien. In diesem wird statt des französischen „Velociped“ und des englischen „Bicycle“ der heute gebräuchliche Begriff „Fahrrad“ verwendet. Statt „Bicyclereiten“ sprach man nun vom „Fahrrad fahren“.

Knapp zwei Jahre später erhält von Roetel Konkurrenz durch Emil Schulze-Brockhausen, der seit 1887 Schmuck, dann Nähmaschinen und ab Mai 1890 in Königsborn an der Kastanien-Allee der heutigen Friedrich-Ebert-Straße Fahrräder verkaufte. Zum Ausprobie-

ren dieser neuen Mobilität bot er seinen Kunden Leihräder an.

Auch von Roetel verkaufte seit 1889 neben Fahrrädern Nähmaschinen. Ursache für diese heute seltsam wirkende Produktkombination war, dass viele Nähmaschinenproduzenten, wie Dürkopp in Bielefeld, Opel in Rüsselsheim, Stutznacker in Dortmund oder Seidel & Naumann in Dresden, ihre ursprünglich bestehende Nähmaschinenproduktion beim Aufkommen des Fahrradhypes um die Produktion von Fahrrädern erweiterten. Der Grund: Beide Produkte benötigten gleiche Fachkräfte und einen ähnlichen Maschinenpark. Als Saisonprodukte, Radfahren im Sommer und Nähen in der dunklen Jahreszeit, ergänzten sie sich ideal und lasteten die Fabrikationsanlagen besser aus.

In Unna werden Fahrräder produziert - Der Roverkönig

Nach einer Statistik der Zeitschrift „Radmarkt“, Bielefeld, gab es in Deutschland in dieser Zeit 64 Betriebe die etwa 7000 Räder herstellten. Aus England wurden damals ca. 10.000 Räder eingeführt. Wirtschaftlicher Aufschwung, günstige Witterung und sinkende Preise in den Jahren von 1889 bis 1895 sorgten für eine starke Nachfrage nach Fahrrädern. Für das Jahr 1896 wurde eine große Nachfrage von 200.000 Rädern erwartet. Die herrschende Goldgräberstimmung auf dem Fahrradmarkt führte zu einem Gründungstaumel. In den Jahren 1896/1897 entstanden in Deutschland 40 neue Fahrradfabriken, eine davon in Unna.

Mit einem Paukenschlag erschien 1896 ein neuer Player auf dem Unnaer Fahrradmarkt. Am 12. Dezember 1896

annoncierte Heinrich Staby ganzseitig auf der ersten Seite (bis dahin einmalig) im Hellweger Anzeiger und Boten für sein Angebot von Fahrrädern und Nähmaschinen in feinsten Qualität und größter Auswahl.

Heinrich Staby bewirbt ganzseitig seine Fahrrad- und Nähmaschinenhandlung.

Halbseitige Anzeigen in gleicher Aufmachung folgten wenige Tage später. Heinrich Friedrich Wilhelm Staby (1832–1926), geboren in Strickherdicke, verkaufte 1888 den geerbten und zunächst verpachteten elterlichen Hof. Er war Fruchthändler, Auktionator und Gerichtstarator in Unna. 1891 wurde er als Vertreter der 1. Klasse (Dreiklassenwahlrecht) zum Mitglied der Stadtverordnetenversammlung von Unna gewählt. Ein Früchte verkaufender Fahrradproduzent? Aus einer Annonce

vom Februar des Folgejahres klärt sich der Einstieg in das für ihn neue Geschäftsfeld als Support für seinen Sohn Walter.



Neue Fahrradmarken made in Unna

In dieser bewirbt nun Walter, damals 26 Jahre alt, seine Fahrrad- und Nähmaschinenhandlung an der Kaiserstraße 5. Anders als Von Roetel und Schulze-Brockhausen vertreibt er nicht Räder fremder Hersteller, sondern produziert eigene Fahrradmarken, „Roverkönig“ und „Hesperus“. Die Marke „Hesperus“ taucht nach dieser Anzeige nicht mehr auf. Die Marke „Roverkönig“ ließ sich Staby im Markenregister schützen.

Roverkönig über Alles

War der „Rover“ die geniale Weiterentwicklung des Zweirades, die eine massentaugliche Mobilität ermöglichte - so soll der „Roverkönig“ die Krönung dieser Entwicklung sein,“ so mögen vielleicht die Gedanken von Staby bei der Namensgebung seiner Marke gewesen sein. Die Güte des Produktes kann aus heutiger Zeit kaum beurteilt werden, da es keine erhaltenen Exemplare gibt. Das einzige dem Autor bekannte Überbleibsel dieser Räder stellt bis dato ein Steuerkopfschild dar. Im Vergleich zu anderen Steuerkopfschildern bekannter Marken dieser Zeit wirkt das mit den Worten „W. STABY ROVERKÖNIG UNNA i/W“ geprägte und vernickelte Kupfer-

blech eher schlicht (Foto unten).

Ein erhalten gebliebener Katalog aus dem Jahre 1898 ermöglicht dem heutigen Betrachter eine Vorstellung der damaligen Räder. Er beginnt mit einem handschriftlichen Gedicht frei nach Hoffmann von Fallersleben.

*Von der Maas bis an die Memel,
von der Etsch bis an den Belt,
„Roverkönig“ über Alles,
über Alles in der Welt.*

Ob das Gedicht und besonders die dritte Zeile, die Staby auch in Werbeanzeigen verwendet, von seiner eigenen nationalen Gesinnung zeugt oder als eine passende Ansprache einer national denkenden Käuferschicht gesehen werden kann, soll hier nicht spekuliert werden. Auf jeden Fall bezeugt es seinen Anspruch, etwas Großes über die Grenzen von Unna hinaus zu schaffen. Staby bot Tourenmaschinen, Halbrenner, Straßenrenner und Bahnrenner an. Sie unterschieden sich augenscheinlich hauptsächlich in der Ausstattung mit Schutzblechen und Sätteln, sowie in Lenkerform und Gewicht. Insgesamt waren die Räder damals sehr leicht, da ihnen die heute üblichen Anbauteile wie Dynamo, Lampen, Gepäckträger, Kettenschutz und Schaltung fehlten. Stabys Bahnrenner wog nur 10 Kilogramm! Auch Modelle für Damen, Jugendliche und Kinder, sowie Tandems und Dreisitzer wurden offeriert, die mit



Werkzeugtasche, Ölkännchen, Luftpumpe und Reparaturkästchen ausgeliefert wurden.



Wahres Leichtgewicht - Der Original-Roverkönig-Bahn racer soll nur 10 kg gewogen haben.

Staby gab auf seine Modelle eine einjährige Garantie. Die Räder von damals werden sehr rostanfällig gewesen sein. Vernickeln war damals eine übliche Rostschutzmaßnahme. In Kamen bot die Firma Carl Fischer & Co. 1897 an, Fahrräder mit einer schützenden Nickelschicht zu überziehen. Eine weitere Firma, C. Bromberg aus Flierich, offerierte 1901, Fahrräder in einem eigens dazu erbauten Lackier-Ofen neu zu lackieren. Die Unnaer Vernickelungsanstalt von Thedor Weber, die an der Wasserstraße lag, pries 1902 neben Hellweg-Fahrrädern, auch Vernickelungen und Emaillierungen an.

Erste Radvereine im Kreis Unna

Im Jahr 1884 schlossen sich viele der bereits bestehenden regionalen Fahrradclubs in Leipzig zum Deutschen Radfahrer-Bund (DRB) zusammen. Bundesweite Konkurrenz bildete sich schon Anfang 1886 durch die Gründung der Allgemeinen Radfahrer-Union (ARU), die sich weniger um die Belange der Vereine kümmerte, sondern die Interessen von Einzelfahrern vertrat.

In Unna bildete sich schon kurz nach Eröffnung von Roetels Fahrradhandlung ein erster Verein. In einer Annonce bietet der Radfahrer-Verein „Unna“ einen Fahrabend an, zu dem die Fahrräder mitzubringen seien. Mehr ist von diesem Verein nicht überliefert. Im Bericht der Verwaltung der Stadt Unna aus dem Jahr 1900 wird neben dem Radfahrer-Verein „Unna“ auch ein Radfahrer-Verein „Königsborn“ erwähnt.

Die wasserarme Stadt Unna erhielt am 1. Juni 1888 erstmalig Wasser aus der Ruhr, das einen Hydranten am Wasserthor speiste. Von hier wurde das Wasser auf die angeschlossenen „Consumenten“ verteilt. Ein Klempner und Aichmeister dieser Zeit war Heinrich Russ, der Wasserleitungs-Anlagen anbot. Neben diesen pries er aber auch Gas-, Telefon- und Telegrafenanlagen an. Russ hatte sein Geschäft ab November 1889 im Hause von Otto Wülfig, Bahnhofstraße, in dem auch der Autor die ersten Jahre seines Lebens verbrachte. Russ war nicht nur Handwerker, sondern zugleich auch Kaufmann, der Badeeinrichtungen, Küchengeräte, Lampen, Waagen und Maße in seinem Sortiment hatte.

Ab dem Jahr 1893 empfahl er sich in Annoncen für Reparaturen von Fahrrädern. Dies ist im Zusammenhang mit der Gründung eines neuen Radfahrer-Vereins „Frei weg“ am 1. Juni 1893 zu sehen, dessen Vorsitzender Russ wurde. Der Schriftführer war Heinrich Thöne, ebenfalls Kaufmann in Unna. Das Vereinslokal war zunächst das Restaurant von Carl Louis Knieper an der Hertinger Straße 31. Hier fand jeden Dienstagabend eine Versammlung statt. Dieses Haus existiert nicht mehr. Heute befindet sich an dieser Stelle das Lokal

„Spatz und Wal“. Im Jahrbuch der Radfahrer-Vereine dem Jahr 1897 ist dieser Verein als Mitglied im DRB geführt. Als Club-Hotel wird nun das Hotel „Deutscher Kaiser am Markt“ angegeben.



In der Restauration von Carl Louis Knieper fanden die wöchentlichen Treffen des Radfahr-Vereins "Frei Weg" statt. Knieper, Mitbegründer des Radfahr-Vereins-Vereins, war seit 1892 Vorsitzender des Unnaer Wirtevereins.

Am 23. September 1894 wollte der Verein „Frei weg“ sein erstes Stiftungsfest begehen. Dieses Ansinnen wurde jedoch fallengelassen, da am gleichen Tage der Gau 3 (Westfalen) des DRB ein Gaurennen und der Bezirk Hagen auf Hagener Chausseen ein Bezirksrennen veranstaltete. Im Anschluss an die Rennen veranstaltete der Hagener Verein sein Sommerfest. Da hierzu die auswärtigen Vereine eingeladen wurden, befürchtete man in Unna die Konkurrenz und verschob das Stiftungsfest auf das nächste Frühjahr.

Radfahrer aus Werne hoben im Jahr 1896 den Radverein „Ueber Berg und Thal“ aus der Taufe. Die Vorsitzenden und Aktiven waren ebenfalls Kaufleute und Handwerker. Sie besaßen bereits ein Vereinsorgan, das sie „Rad-Welt“ nannten. Die Radfreunde trafen sich im Clublokal des Gastwirtes Louis Merten.

Auch in Cappenberg gab es 1898 bereits den Radfahrerverein „Zum Stein“. Mit Sicherheit sprach man an den Clubabenden der Vereine über den minderjährigen Heinrich Horstmann aus Hamm-Heessen, der in den Jahren 1895 bis 1897 von Dortmund aus mit einem Niederrad um die Erde fuhr. Am 17. Januar 1898 hielt der bekannte Weltumradler im Werner Gasthof zur Lippe einen Vortrag über seine Erlebnisse. Inspiriert wurde seine Reise nach eigenen Aussagen durch Frank G. Lenz, der bei seinem Versuch, mit dem Zweirad die Welt zu umrunden, im Jahr 1894 in Kurdistan ermordet worden war. Horstmanns Start- und Zielort Dortmund erklärt sich dadurch, dass er in den Regent-Fahrrad-Werken von Wilhelm Stutznäcker in Dortmund gearbeitet hatte und von diesen ein Rad für seine Weltreise gestellt bekam.

Geplaudert wurde bestimmt auch über die Velociped-Wettfahrten auf der von den Dortmunder Radfahrer-Vereinen „Vehmlinde“ und „Vorwärts“ neu erbauten Radrennbahn im Kaiser Wilhelm-Thal (heutiges Emschertal südlich des Dortmunder Westfalenparks). Höchsten Gesprächsanlass bot insbesondere das Spektakel im August 1898 im Dortmunder Fredenbaumpark - einer „Fahrrad-Ballonfahrt“. Im Rahmen des 15. Bundestages des DRB stieg Käthchen Paulus, Luftschifferin aus Frankfurt, mit ihrem Ballon, der die Form „einer großen Leberwurst“ hatte, vor 10.000 Zuschauern auf. Sie saß auf einem eisernen Gestell mit einem durch Muskelkraft über Ketten angetriebenen Propeller. Lenkbar soll dieser Ballon wohl nicht gewesen sein. Sie fuhr mit ihrem Luftschiiff bis Havixbeck bei Münster.

Im Jahr 1900 wurden mehrere Radfahrer-Vereine gegründet. Im Mai kommt es in Obermassen im Lokale des Wirts Eckert zu einer Vereinsgründung. In Niedermassen gründet sich im Juni der Radfahrer-Verein „All Heil“, der im September beim Vereinswirt A. Kligge sein Sommerfest feiert. Der Radfahrer-Verein „Unna“ erfindet sich im Jahr 1900 als „Radfahrer-Verein Unna 1900“ neu. Annoncen ergeben Einblicke in die Vereinsaktivitäten. Im Februar 1901 treffen sich die Vereinsmitglieder zu einem Winterkränzchen. Am 28. Juli 1901 feiern sie das 1. Stiftungsfest, das mit einem Früh-Konzert im Vereinslokal des Herrn Wilhelm Schmitz auf der Massener Straße beginnt. Danach fuhren die stolzen Radler*innen auf ihren bunt geschmückten Rädern in einem Preiscorso durch die Stadt. Die Anlieger am Fahrweg waren aufgefordert worden, ihre Häuser zu beflaggen. Ziel war die Restauration Dreischer im Höingerthal. Dort gab es zur Unterhaltung wieder Musik und einen Wettbewerb im Langsamfahren. Nach der Rückfahrt zum Vereinslokal wurden Preise an den Besitzer des am schönsten geschmückten Fahrrades und für die Sieger im Langsamfahren und Reigenfahren verliehen. Der Festtag endete mit einem Tanzvergnügen.

Arbeiter-Radfahrer-Vereine

Nach der Aufhebung der Sozialistengesetze im Jahr 1890 wurde es den Arbeitern gestattet, sich in sozialdemokratischen Vereinen zu organisieren. Es dauerte allerdings noch sechs Jahre, bis sich im Jahr 1896 in Offenbach der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität gründete. In Unna wurden Arbeiter-Radfahrer-Vereine erstmals

1905 erwähnt, als in einer Annonce Arbeiter-Radfahrer aus Unna und Umgebung zu einer Besprechung ins Lokal Ulmke von Otto Jung gebeten wurden.

Im Mai 1907 veranstaltete der Radfahrer-Verein „Solidarität“ ein großes Fest. Beim Umzug durch die Straßen der Stadt schmückten sich einige Teilnehmer mit roten Schärpen und roten Halsbändern. Die Polizei verhängte daraufhin Geldbußen wegen groben Unfugs. In einer Auflistung des Hellweg-Museums anlässlich einer Ausstellung zu Vereinen in Unna finden sich in den Jahren 1910–1912 weitere Arbeiter-Radfahrer-Vereine mit den schönen Namen „Vorwärts“ (Lünen), „Wanderlust“ (Billmerich), „Triumph“, „Immerblüh“ und „Morgenrot“.

Postkarten, Restaurants und Wege

Das Wegenetz war aus heutiger Sicht in einem schlechten Ausbauzustand. Glatte asphaltierte Wege gab es nicht. Befestigt wurden Wege durch Kopfsteinpflaster und Schutt. Die Reichsstraße 1 (heutige B1) führte von Aachen ins ostpreußische Königsberg und wurde ab 1817, dem Jahr der Zweiraderfindung, gebaut. Im Gegensatz zu den unbefestigten und oft schlammigen Feldwegen war diese „gut“ befahrbar. An der Reichsstraße lagen zu dieser Zeit zwischen Unna und Hemmerde sechs Gaststätten. Diese für heutige Zeit hohe Anzahl erklärt sich aus den geringen Geschwindigkeiten und den daraus resultierenden kurzen Reisedistanzen der Pferdefuhrwerke, Kutschen und Fußgänger, mit denen sich die Radfahrer die Straßen teilten.

Zeitgleich zur Fahrradnutzung boomte ab etwa 1896 auch der Versand von Ansichtskarten, zunächst als Lithografi-

en, später dann als kolorierte Fotografien. Auf einigen dieser Karten finden wir die damals bei Radfahrenden beliebten Einkehrmöglichkeiten in der Unnaer Umgebung. In Ermangelung heutiger Kurznachrichtendienste nutzen die Radler*innen die Grußkarten als stolzen Nachweis einer erlebnisreichen Ausfahrt. Die Restaurationen nutzen es als willkommene Werbung für ihr Etablissement.

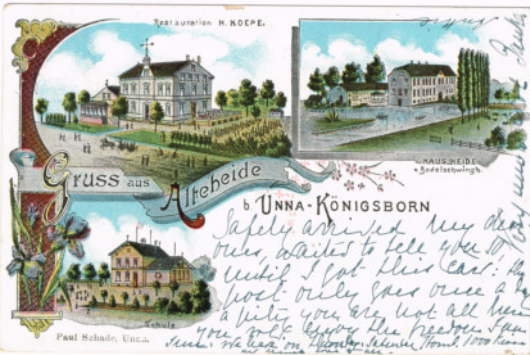
rappen. Nach einer Beschwerde wurde 1904 vom Bezirksausschuss in Arnsberg entschieden, dass sie wie auch für Kinderwagen und Handkarren nur 3 Pfennig für eine Brückenquerung zu zahlen haben.

Polizei-Verordnungen

Am 1. April 1894 trat eine Polizei-Verordnung des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen betreffend das Fahren mit Fahrrädern in Kraft. In dieser wurde das Fahren auf Promenaden und Fußwegen verboten. Das Nebeneinanderfahren von zwei oder mehreren Radfahrern war insoweit erlaubt, „als solches ohne Belästigung oder Gefährdung des auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen stattfindenden Verkehrs, insbesondere der Fußgänger geschehen kann.“ Im Begegnungsverkehr mit Fuhrwerken, Reitern und Fußgänger galt nun das Gebot „rechts auszuweichen“ und bei unruhigen und scheuen Tieren „langsam zu fahren“. Jeder Radfahrer musste mit einer Glocke oder Signalpfeife ausgestattet sein. Mit dieser musste er „sich durch ein erstmalig bereits in einer Entfernung von 50 Metern zu gebendes und nöthigenfalls zu wiederholendes Signal bemerkbar machen, sobald er Fuhrwerken, Zug- und Reitthieren sowie Menschen begegnet, oder solche überholt, desgleichen, wenn er um Straßenecken biegt.“ Bei starkem Nebel oder bei Dunkelheit musste eine „hellbrennende Laterne“ eingesetzt werden.

Ein Fabrikarbeiter aus Fröndenberg klagte im Jahr 1904 gegen eine Strafverfügung, „durch welche er wegen Fahrens mit dem Fahrrad ohne brennende Laterne in 3 Mk. Ordnungsstrafe genommen war.“ Seine Klage hatte allerdings keinen Erfolg.

Radfahrer mussten, wollten sie bei Langschede über die Ruhrbrücke fahren, ein Brückengeld von 10 Pfennig be-



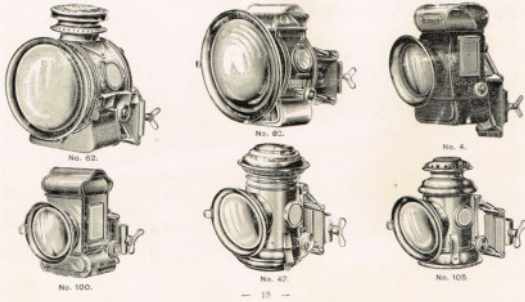
Das Gebäude der Restauration H. Koepe sowie das Schulgebäude sind heute noch erhalten (Postkarte, 1903 gelaufen).



Das Restaurant des Gustav Stein war ein beliebtes Ausflugsziel auch für Radfahrer. Es lag direkt neben der ehemaligen Besitzung von Heinrich Staby (Postkarte, 1905 gelaufen).

Ausrüstungsstücke und Diverses

Preise siehe Seite 21, 22 und 23.



Laternen mussten laut Polizeiverordnung bei Dunkelheit von Radfahrenden mitgeführt werden. Meist wurden Carbid-Lampen verwendet. Das aus Carbid in Verbindung mit Wasser entstehende Acetylen gas verbrannte mit heller Flamme.

Am 2. November 1900 erließ der Oberpräsident der Provinz Westfalen in Münster eine weitere Polizeiverordnung. Nach dieser hatte ab dem 1. Januar 1901 „jeder Radfahrer eine von der Ortspolizeibehörde ausgestellte Radfahrererkarte bei sich zu führen“. Die Ortspolizei konnte sich Kosten von den Radfahrern erstatten lassen und die Karte musste jährlich erneuert werden. Um sich diese Kosten zu sparen, hatte im Jahr 1903 der Bergmann Paul Petersitzki aus Kamen eine Fälschung begangen, indem er aus der Jahreszahl 1901 1903 machte. Von einem Polizeibeamten wurde jedoch die Fälschung bemerkt. Petersitzki hatte sich damit der Urkundenfälschung schuldig gemacht, was er mit zwei Tagen Gefängnis büßen mußte. Im Jahr 1905 verfügte der Oberpräsident, dass die Radfahrererkarten fortan eine Gültigkeit von drei Kalenderjahren haben sollen.

Überproduktion auf dem Fahrradmarkt

Die Vielzahl der neuen Fahrradfabriken führte schon im Sommer und

Herbst 1897 zu einer starken Überproduktion. Der nasse Sommer des Jahres 1897 bewirkte zudem ein weiteres Absinken der Nachfrage. Die Lager der Händler blieben daher im Herbst 1897 gefüllt. Zusätzlich verschärfte wurde die Lage der deutschen Fahrradproduzenten durch die amerikanische Konkurrenz. Betrug die Produktion in Amerika 1885 noch ca. 10.000 Stück, so „stieg diese sprunghaft im Jahre 1890 auf ca. 40.000 Stück, im Jahre 1894 auf 200.000 Stück, im Jahre 1895 auf 600.000 Stück und 1897 bereits auf 1 Million Stück.“ Der amerikanische Markt wurde durch hohe Einfuhrzölle von 45% geschützt, wohingegen das Deutsche Reich damals einen Eingangszoll von 1% auf Fahrräder verlangte. Anfang 1898 stieg die Einfuhr amerikanischer Räder um 850 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Fallende Preise bei einer gleichzeitigen Verteuerung der Rohstoffe brachte einen großen Teil der Fahrradproduktion im Deutschen Reich zum Erliegen.

In Unna vertrieb im Jahr 1898 August Rogge auf der Bahnhofstraße 20 amerikanische Fahrräder für 150 und 180 Mark. Stabys Räder kosteten laut Katalog im gleichen Jahr 225 bis 275 Mark. Im September 1900 bot er neue Fahrräder bereits für 110 Mark zum Verkauf und warb mit kostenlosem Fahrerunterricht; im Jahr 1902 kosteten seine Räder nur noch 90 Mark.

Staby bot seiner Kundschaft eine Radfahr-Lehrbahn an. Sie lag wie auch seine Verkaufsräume an der Kaiserstraße 5. Die Räumlichkeiten in der Kaiserstraße reichten wohl nicht aus, denn ab Oktober 1899 ist auch eine zweite Verkaufsstelle in der Kleinen Bahnhofstraße 1 erwähnt. Die Kleine Bahnhof-



Obwohl das Fahren von Niederräder wenig Übung erforderte, unterhielt Walter Staby in Königsborn eine Radfahr-Lehrbahn.

straße, die ab 1945 Katharinenstraße und ab 1981 „An der Katharinenkirche“ hieß, wurde zugunsten des Rathausneubaus im Jahr 1988 aufgegeben. Die alte Fahrradhandlung von Staby lag an der heutigen Rathausnordseite gegenüber der Radstation.

Walter Staby bewarb seine Fahrradmarke reichsweit und suchte Vertreter. Eine hochwertige Werbung erschien 1898 zielgruppenscharf in der Festschrift zum 12. Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union zum Kongress in Eisenach.

Eine weitere reichsweite Werbung für die Marke Roverkönig erschien in der illustrierten Zeitung „Die Woche“. (Bild 25) Die Darstellung eines Ausrufers auf Pedespeed-Rädern war in damaliger Zeit eine neue Art der Bildsprache, die 2008 in einer Dissertation eine späte Würdigung fand. Erstellt wurde dieser Druckstock aber bereits 1897 im Jahr der Geschäftsübernahme durch Walter Staby, wie die mehrfachen Annoncen im Hellweger Anzeiger und Boten mit demselben Image belegen.

Die Motorisierung beginnt - Staby fährt Motorrad

Staby weitete ab 1900 seine Angebote aus. Er verkaufte nun neben Fahrträ-



↑ Roverkönigwerbung in einer Festschrift zum Kongress der Allgemeinen Radfahrer-Union im Jahr 1898.

↓ Durch das Aufkommen von Illustrierten änderte sich die Bildsprache.





Walter Staby verkauft Motor-Fahrräder.

Wanderer an, und ab 1903 Germania-Räder. Als Vertreter der Hersteller Dürkopp, Adler und Panther handelte er nun auch mit deren Motor-Zweirädern und Motor-Wagen. Laut Polizeiverwaltung der Stadt Unna vom 2. Januar 1904 fuhr Staby das erste Motorrad in Unna mit der Nummer X729. Der Buchstabe X steht dabei für Preußen, Provinz Westfalen.

Im September 1907 registrierte die Polizeiverwaltung einen Bestand von mittlerweile neun Krafträdern. Sie gehörten neben Walter Staby den Kaufleuten Artur Schade, Karl Schmitz und Emil Wigger, dem Maschinensteiger Bernhard Vogelpoth, dem Ziegeleibesitzer Wilhelm Habbes, dem Ingenieur Heinrich Kersting, dem Mechaniker Franz Böse

und Nähmaschinen auch Kochherde, Öfen, Wasch-, Wringe- und Mangelmaschinen sowie Milch-Zentrifugen. Bei Fahrrädern pries er 1902 neben seiner Hausmarke „Roverkönig“ nun auch andere deutsche Marken wie Panther, Brennabor, Adler, Mars und

und Dr. med. Karl Rathert.

Gleichzeitig wird als erster Besitzer eines Automobils der Fabrikbesitzer Wilhelm Breitenbach jun. erwähnt. Er besaß einen französischen Wagen der Firma Clément-Bayard mit 9,2 PS.

Im Jahr 1907 gab Walter Staby sein Fahrradgeschäft an Eugen Rumpff ab. Die Marke „Roverkönig“ wurde in Unna nicht weitergeführt. 1928 tauchen Roverkönige in Hannover wieder auf, nun produziert von Otto Plümecke, der sein Geschäft wie Staby 1897 gegründet hatte.

An dieser Stelle möchte ich dem Leiter des Unnaer Stadtarchivs Dr. Frank Ahland recht herzlich für die Unterstützung bei meinen Nachforschungen im Stadtarchiv danken. Ohne die vielen Hinweise zur Archivarbeit, den Erklärungen zum Umgang mit den Lesegeräten, den vielen Dokumentenscans und vieles andere mehr wäre für mich als fahrradphilen Nicht-historiker dieser Beitrag nicht möglich gewesen.

Werner Wülfiging



Älteste Fotografie eines Fahrrades in Unna-Königsborn (Postkarte, gelaufen 2.9.1899)

Impressum

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna
Umweltberatungszentrum
Rathausplatz 21, 59423 Unna

Kernredaktion:

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

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

Layout, Satz: Andreas Abels

Lektorat: Günther Klumpp

Anzeigen: s. Kernredaktion

An dieser Ausgabe wirkten mit:

Peter Böhm, Tanja Bork, Theo Freihold, Wilhelm Gryczan-Wiese, Gaby Jöhnk, Martin Krehl, Lars Krüger, Christian Kruthoff, Gerd Paduch, Helmut Papenberg, Wilfried Prenger, Burglind Schulte, Frank Sponheuer, Hermann Strahl

Internet: www.adfc-fahrrad.de

Auflage: 6000

Bildnachweis:

Titelbild: © Werner Wülfing

S. 5: © Klaus Hartmann

S. 67: © Hellweg-Museum Unna, CC-BY-NC-SA

S. 70: © Bruckmann-Verlag, München



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club



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

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Geburtsjahr Beruf (freiwillig)

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

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

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

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

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

Zusätzliche jährliche Spende:

€

Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf.
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | **Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

Engagiert für den fahrradfreundlichen Kreis: *Wir suchen Dich!* Ehrenamt im ADFC Kreis Unna

Bring den fahrradfreundlichen Kreis und die fahrradfreundliche Stadt auf Touren, und hab Spaß mit netten Mitradler*innen: Es gibt viele Möglichkeiten, sich in unserem Radclub zu engagieren. Den zeitlichen Rahmen bestimmt natürlich Du. Hier ein paar Informationen zum Reinschnuppern.

• Verkehrspolitik

Möchtest Du Autoparkplätze kreativ in eine „Parklandschaft“ verwandeln? Oder möchtest Du in einer Arbeitsgruppe Verkehrspolitik mitarbeiten?
Kontakt: Werner Wülfing,
wuelfing@adfc-kreis-unna.de

• Radfahrschule für Erwachsene

Du bist emphatisch und hast Lust, in einem super Team anderen Menschen mit viel Spaß und Begeisterung das Radfahren beizubringen?
Kontakt: Gaby Jöhnk, gaby.joehnk@adfc-kreis-unna.de

• Fahrradkultur

Du willst mit vielfältigen Aktionen (z.B. Schokofahrt, CM usw.) das Radfahren und nachhaltige, urbane Mobilität voran bringen?
Kontakt: Marc Frieling,
marc.frieling@adfc-kreis-unna.de

• Geführte Touren

Werde Tourenleiter*in und zeige Deinen Mitradler*innen die schönsten Wege im Kreis Unna!
Kontakt: Udo Breda, breda@adfc-kreis-unna.de

• Homepage & Social Media

Du arbeitest gerne mit dem Computer? Unsere vielfältigen Internetseiten, Newsletter und Social Media-Accounts müssen gepflegt und gefüttert werden.
Kontakt: Dr. Andreas Abels,
abels@adfc-kreis-unna.de

• Werkstattarbeit/Codierung

Du bist mit Freude handwerklich tätig und kannst Dir vorstellen, mit unserem modernen Nadelcodiergerät Fahrräder zu codieren? Du schraubst gerne an Fahrrädern?
Kontakt: Werner Wülfing,
wuelfing@adfc-kreis-unna.de

• Jugendarbeit

Du möchtest bei der Durchführung von Radparcours-Veranstaltungen helfen? Du kannst Dir vorstellen, mit Jugendlichen Radtouren durchzuführen?
Kontakt: Werner Wülfing,
wuelfing@adfc-kreis-unna.de

• Redaktion & Schreiben

Du magst Redaktionsarbeit und/oder hast Lust, mal einen Artikel für unsere Mitgliederzeitung „FahrRad“ zu recherchieren und zu schreiben?
Kontakt: Dr. Andreas Abels,
abels@adfc-kreis-unna.de

Bist Du neugierig geworden?

Hast Du eigene Ideen?

Wir freuen uns auf Dich

**Wir
bringen
Sie auf
Touren.**

Mit der
fahrtwind-App:
**E-Bike für
0,75 Euro
pro Std.**



Full-Service für Ihr Rad

– auch online und per Smartphone –

Meine
Radstation



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

* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

www.die-radstationen.de

 **AWO** DasDies
Service GmbH



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN HeLiSPOT



Gepäckservice

Hotel Restaurant „STADTKELLER“

Besitzer:
JOSEF KLEIN.
Gut eingerichtete
LOGIRZIMMER.
Centralheizung.
feine Biere, Reine Weine,
Billige Preise.



GRUSS aus UNNA

Lieber Lüfterpaar
Hierauf grüßte findet ihr
den Herten und Unna

Rudis
Ritzel
Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!
Die älteste mir bekannte Postkarte, die einen Radfahrenden in Unna zeigt, ist aus dem Jahr 1898. Aus eigener Erinnerung weiß ich nun, dass diese Karte ein Fake ist. Denn meine Familie war da vor Ort: Das schwarze Schieferhaus über dem Stadtwappen ist das Haus von Otto Wülfing, in dem ich die ersten fünf Jahre meines Lebens verbrachte. Erste Falschdarstellung: Die Straßenbahn fuhr in Wirklichkeit auf der gegenüberliegenden

den Straßenseite. Zweiter Fehler: Zur Zeit der Verschickung dieser Karte gab es noch keine Straßenbahn in Unna, denn diese wurde erst im November 1906 in Betrieb genommen. Wie kam es dazu? Die Straßenbahn war im Sendejahr der Karte in Planung. Die Stadtverordneten stritten damals heftig über die Linienführung.



Soll die Bahn von Dortmund über Unna nach Königsborn oder zuerst nach Königsborn und dann nach Unna fahren? Viele Unnaer Kaufleute wie auch der Restaurantbesitzer Josef Klein wollten das Erstere und nahmen es mit dieser Karte bildlich vorweg und setzten sich schließlich durch.

Jahre später, bei der Trassenplanung der S-Bahn Linie 4, kam es zu einem ähnlichen Disput. Diesmal setzten sich die Königsborner durch.

Der Einzeichnung eines Radfahrenden ist mit Sicherheit kein Fake. Knapp zwei Jahre zuvor begann die Produktion der Fahrradmarke „Roverkönig“ durch Walter Staby (siehe Seite 52).

Auch ich habe bei der Rätselerstellung zwei Fehler gemacht! Die Rätselfrage lautet wie immer:

In welchem der drei Kreisausschnitte ist kein Fehler versteckt?

Schickt eure Lösung an:
ADFC Kreis Unna
Umweltberatungszentrum
Rathausplatz 21
59423 Unna

Oder schickt eine E-Mail an
ritzelraetsel@adfc-kreis-unna.de

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „# what a trip – Ein Abenteuer“ von Maximilian Semsch (siehe Seite 69).

Euer
Rudi :-)

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Im Ausschnitt C war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Klaus Caspari aus Unna. Herzlichen Glückwunsch!



Inh. Eicken Schneidersmann **Hotel Haus Ruhrbrücke**

Ruhrstraße 20
58730 Fröndenberg/Ruhr
Telefon: 0 23 73 / 7 21 69
Telefax: 0 23 73 / 7 02 83
www.hotel-haus-ruhrbruecke.de
info@hotel-haus-ruhrbruecke.de

Essen vom heißen Stein
Gesellschaftsräume
gemütliche Hotelzimmer
großer Biergarten
Partyservice

Sonntagmittag
Buffet
"Omas Küche lebt"

Donnerstagabend
Schnitzelbuffet
und mehr

Neu - jeden Freitag und Samstag ab 18.00 Uhr

Steinzeitparty

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

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

Maximilian Semsch: What a trip – Ein Abenteuer

Lünen im April 2020: Lockdown. Kontaktsperre. Radfahren nur allein oder zu zweit. Die nähere Umgebung erkunden. Strecken für zukünftige ADFC-Feierabendtouren abfahren. Zu Hause bleiben. Kontakte meiden. Entschleunigung. Die Stille genießen.

Die Welt nach Corona wird hoffentlich eine andere sein. Wird es gelingen, gemeinsam unsere Zukunft nachhaltig zu gestalten, in Europa und weltweit? Wird der Mensch endlich begreifen, dass er ein Teil der Natur ist? Werden wir unsere Lebensweise ändern? Was ist nach Corona die neue Lebensquali-

tät? Vielleicht ist weniger mehr? Auch beim Reisen.

Maximilian Semschs Buch 'What a trip' bietet eine Fülle von Anregungen, mit dem Rad deutsche Regionen zu erkunden. Neu errichtete Grenzkontrollen müssen nicht passiert werden. Der Autor entfacht den Wunsch, sich umgehend aufs Rad zu schwingen und mal das eigene Land zu erkunden. In dem reich bebilderten Buch beschreibt der Reisejournalist seine knapp fünfmonatige Radtour im Jahr 2016, die ihn auf 7500 km durch alle Bundesländer geführt hat.



Bei uns bekommen Sie zu jeder Tour den passenden Führer.

Reiseführer
Campingführer

Karten
Stadtpläne

Ratgeber
Fachbücher



Bücher Beckmann GmbH
Magdalenenstr. 2, 59368 Werne

Telefon 02389 25 26
Telefax 02389 53 46 65

info@buecher-beckmann.de
www.buecher-beckmann.de

Nach ausgedehnten Reisen durch Indien, Südostasien, Australien und insgesamt 35 verschiedenen Ländern reifte der Plan, endlich sein Heimatland mit dem Rad zu erkunden. Deutschland hatte bis dato bei der Tourenwahl nie eine Rolle gespielt, zu wenig abenteuerlich und ein bisschen langweilig erschien ihm dieses Ziel. Maximilian Semsch hatte nicht die Absicht, die gesamte Strecke allein zu reisen. Daher forderte er über seinen Newsletter und soziale Medien Interessierte auf, sich bei ihm zu melden, ihn streckenweise zu begleiten, ihm die lokalen Besonderheiten, persönlichen Erfahrungen und Erlebnisse bei der Fahrt mitzuteilen.

Mehr als 400 Personen erklärten sich bereit, ihn zu begleiten. Nach lückenloser Planung und Einbindung ausgewählter lokaler Begleiter konnte das Abenteuer am 1. Mai in München beginnen – mit Elektrofahrrad und 40 kg Gepäck, darin vor allem die Fotoausrüstung. Übernachtet wurde in Hotels, Pensionen, bei Freunden, im Zelt oder eher abgefahrenen Orten wie Bauwagen und „Geräteschuppen“ mit Pool.

Als Leser*in nimmt man an Semschs Begegnungen, Erlebnissen, Gesprächen und Einblicken teil: eine Reise durch die Bundesrepublik, die deren zum Teil unberührte Natur oder gar unerwartete Schönheit, natürliche Vielfalt und Offenheit der Menschen beschreibt. Die Fernradwege, die der Autor nutzt, sind zwar weithin bekannt, aber es sind die Beschreibungen entlang der Routen, die das Buch lesenswert machen und zur eigenen Entdeckungsreise einladen.

Am liebsten würde ich sofort losradeln, doch ich muss mich wohl noch gedulden. Wie schön wäre es, zwei bis drei Wochen lang mir noch unbekannte Gegenden vom Rad aus zu entdecken.

Mit Begegnungen auf der Strecke, im Biergarten, Eiscafé oder Hotel! Jetzt nur ein Traum, hoffentlich in einigen Monaten oder im nächsten Jahr wieder Wirklichkeit. Bei einem Radfernwegenetz von 75000 Kilometern bleibt noch viel zu tun. Auf den Sattel, fertig, los.

Theo Freihold



Maximilian Semsch: # what a trip - 7500 Radkilometer, 200 neue Freunde, 16 Bundesländer, ein Abenteuer. Bruckmann-Verlag München, 2019, 191 S., ISBN-13 9783734313455, 22.99 €



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

**Morgen
kann kommen.**
Wir machen den Weg frei.

Wir finden, die Welt braucht mehr Zuversicht. Deshalb unterstützen wir alle, die den Mut haben, ihre Zukunft selbst in die Hand zu nehmen. Anpacker und Frühaufsteher, die Familien oder Start-ups gründen, Hausbauer, Pläneschmieder – gemeinsam schauen wir nach vorn und sagen:
Morgen kann kommen.
Wir machen den Weg frei.



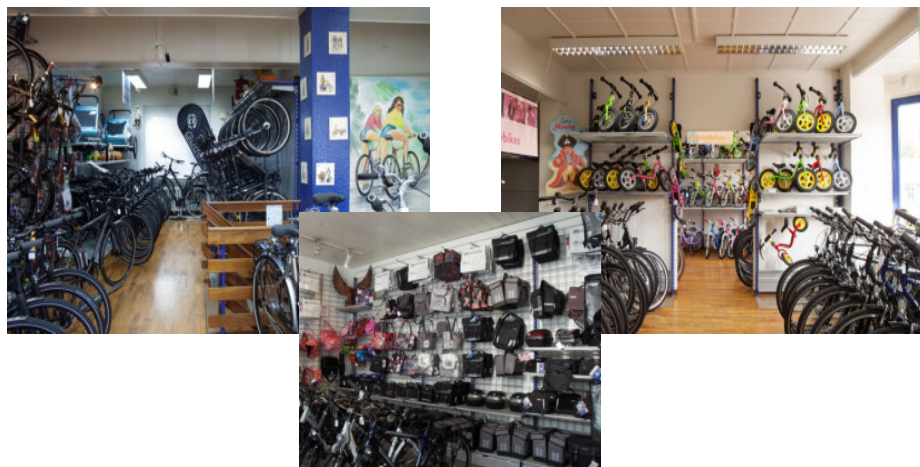
**Volksbank
Kamen-Werne eG**

Ihre Bank - seit 1888

ZM **Zweiradhaus MÖLLMANN** über 100 Jahre in Lünen



- **Fahrräder**
- **Meisterwerkstatt**
- **Probefahrt möglich**
- **E-Bikes/Pedelecs**
- **Ersatzteile**
- **Hol- und Bring-Service**



44534 Lünen
Borker Str. 91
Telefon (0 23 06) 5 16 80
Telefax (0 23 06) 74 04 37

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag durchgehend
von 9.00 bis 18.30 Uhr
Samstag von 9.00 bis 13.00 Uhr

info@zweiradhaus-moellmann.de www.zweiradhaus-moellmann.de