

# FahrRad

ADFC-Fahrradzeitung für den Kreis Unna

2. Halbjahr 2025



**Fahrradtransport mit der Bahn**

**Fränkischer Wasserradweg**

**Fahrradhelme**

# ROLLT BEI UNS!



## Jugendforum ADFC NRW

**22.-23. November 2025 // Sportpark Duisburg // 16-27 Jahre**

Fahrradfahren ist dein Ding? Du möchtest dich einsetzen für bessere Radwege und eine klimafreundliche Mobilität der Zukunft? Dann komm zu unserem Jugendforum und gestalte die Zukunft des Jungen ADFC in Nordrhein-Westfalen mit!

Es gibt spannende Workshops, Austausch mit Gleichgesinnten und gemeinsames Radfahren. Teilnahme kostenfrei, Anmeldung via Online-Formular bis zum 20.08.2025



## @ ADFC im Internet

Informationen rund ums Radfahren und zum ADFC im Kreis Unna können Sie auch im Netz unter [kreis-unna.adfc.de](http://kreis-unna.adfc.de) erhalten. Zusätzlich hat jede der zehn ADFC-Gruppen im Kreis ihre eigene Website ([kommune.adfc.de](http://kommune.adfc.de)).

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

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

Unsere Verleihservices erreichen Sie unter:

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

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



## ADFC Kreis Unna

### Dr. Andreas Abels

1. Vorsitzender, Tel. 0157 38211610

### Dirk Schumann

2. Vorsitzender, Tel. 02306 258847

### Kreisgeschäftsstelle (FiZe):

Preußenstraße 90c  
44532 Lünen

Tel. 02306 / 9126050

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



### Öffnungszeiten:

Mo.: 11:00-14:00 Uhr

Di.: 16:00-19:00 Uhr

Do.: 16:00-19:00 Uhr (Tel. dienst)

## Das Kreuz mit der Bahn

Liebe **FahrRad**freundinnen und -freunde,

Bahnfahren ist in Deutschland vielfach zum Glücksspiel geworden. Kommt man rechtzeitig dort an, wo man hin will, kommt man überhaupt an? Man kann nicht mehr sicher sein.

Das gilt für Bahnfahren mit und ohne Fahrrad, aber mit dem Zweirad können einen noch ein paar Extra-Schwierigkeiten begegnen. Unsere Autor\*innen berichten dazu von Ihren Erfahrungen (S. 5 ff.). Natürlich dürfen Berichte über besondere Aktionen des ADFC und anderer Akteure im Kreis Unna nicht fehlen (S. 13).

Ein paar spezielle Radtouren sind ebenfalls Thema diese Heftes (S. 30 ff.), darunter eine sogenannte Schokofahrt nach Amsterdam und eine „InvenTour“ zu Radfahr-Brennpunkten im Kreis Unna. Ein längerer Bericht nimmt Sie mit auf den schönen Fränkischen Wasserradweg. Zwei Artikel befassen sich mit Fahrradhelmen (S. 47 ff.), zum Einen mit der immer wieder diskutierten Frage Helmpflicht, ja oder nein, und mit einem innovativen Helmmodell, das einen Richtungsblinker integriert hat. Interessante Buchrezensionen sowie eine Geschichte über einen Dortmunder, der Ende des 19ten Jahrhunderts aufbrach, die Welt zu umradeln (S. 63 ff.), runden das Heft ab. Insgesamt wieder ein buntes Potpourri von Artikeln rund um unser liebstes Hobby, das hoffentlich Ihren Geschmack trifft, Sie unterhält und informiert, und im besten Fall zum Mitmachen im Fahrradclub animiert.

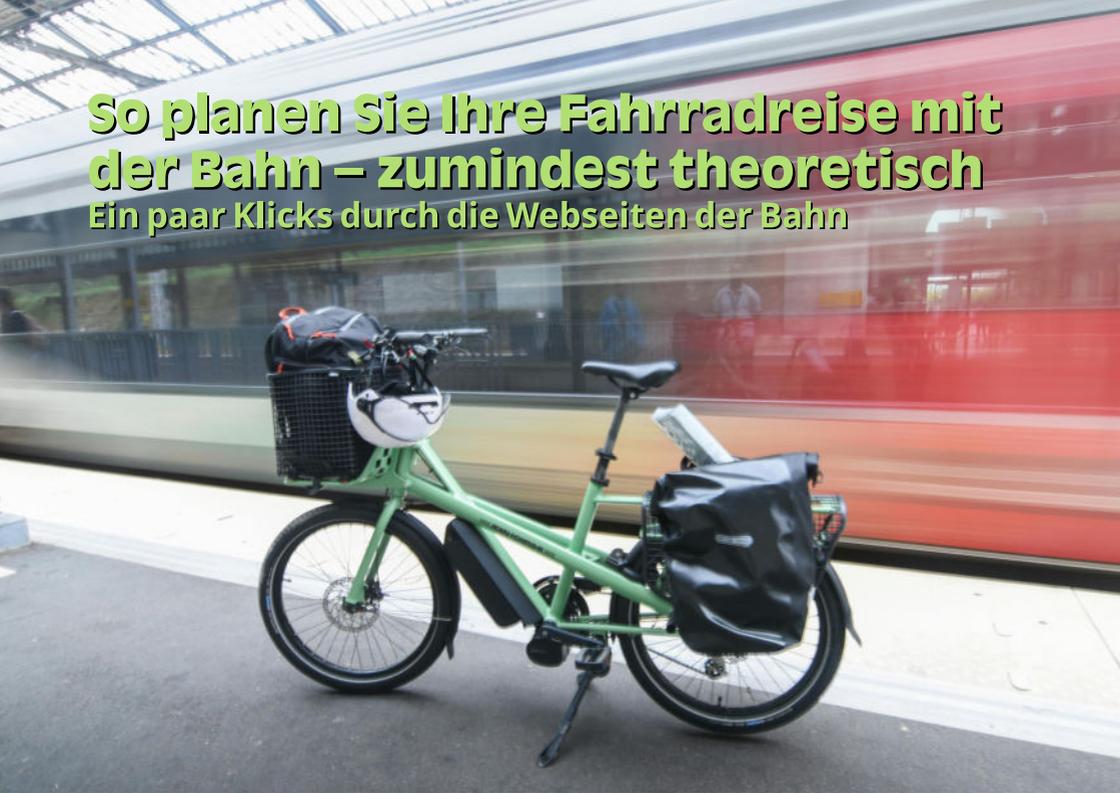
Machen Sie es gut,  
Andreas Abels



Editorial	3
Inhalt	4
Impressum	56
<b>Fahrrad und Bahn fahren</b>	
Planung einer Bahnfahrt mit ein paar Klicks	5
Erfahrungen beim Bahnfahren	7
Mit Eurostar und Rad durch Europa	10
<b>Fahrrad vor Ort</b>	
Bergkamen: Emil und der Klimaschutz	13
Neue solarbetriebene Ladestation in Bergkamen	17
Lünen: E-Bike-Training im Autohaus	19
Ladepäuschen im Kreis Unna	22
Neue Selbsthilfewerkstatt in Unna-Massen	26
ADFC Unna übernimmt Patenschaft für Stolpersteine	28
<b>Fahrrad-Tour</b>	
Schokofahrt nach Amsterdam	30
InvenTour - Radverkehrskonzept live erfahren	34
ADFC Selm in der Landeshauptstadt	36
Der Fränkische Wasserradweg	39
<b>Fahrrad-Zubehör</b>	
Helmpflicht für Radfahrer?	47
Lumos Ultra-Fahrradhelm	50
Vom Umgang mit E-Bike-Akkus	52
<b>Fahrrad-Rätsel</b>	
Rudis Ritzelrätsel	58
<b>Fahrrad-Literatur</b>	
Buchrezension „Von Menschen, die träumen“	59
Buchrezension „Easy Rider Roadbook“	60
<b>Fahrrad-Geschichte</b>	
Heinrich Horstmann reist mit dem Fahrrad um die Welt	61

# So planen Sie Ihre Fahrradreise mit der Bahn – zumindest theoretisch

## Ein paar Klicks durch die Webseiten der Bahn



**S**eien wir ehrlich: Es ist einfach schön, wenn im Leben alles reibungslos funktioniert. Wenn die Kinder morgens gut gelaunt und ohne Murren zur Schule gehen. Oder wenn der Chef endlich anerkennt, wie engagiert man die letzten Jahre gearbeitet hat – und am besten noch eine Sonderprämie überreicht. Oder eben, wenn man sein Fahrrad problemlos mit in die Bahn nehmen kann. Wie Ihre Kinder oder Ihr Chef so drauf sind, wissen wir nicht. Aber eines wissen wir: Fahrrad und Deutsche Bahn – das soll laut Bahn ganz einfach und unkompliziert funktionieren! Zumindest, wenn man den Angaben auf der Homepage der Deutschen Bahn Glauben schenkt.

Ein kurzer Blick ins Internet, Suchbegriff „Fahrradmitnahme Deutsche Bahn“ – und siehe da: Die Bahn stellt ei-

ne praktische Checkliste bereit, was alles zu beachten ist. Doch dann wird es komplizierter. Was für ein Fahrrad habe ich eigentlich? Eines mit Sattel und zwei Rädern? Das dürfte ich mitnehmen. Ich schaue nach: Tatsächlich, mein Fahrrad erfüllt diese Kriterien. Meine Frau mit ihrem Liegerad hat allerdings Pech – Liegeräder sind in Fernzügen in der Regel nicht erlaubt. Oder besser gesagt: nur in bestimmten, ausgewählten Fernzügen. In welchen genau? Die Webseite schweigt sich dazu aus.

Also lieber mit der Regionalbahn fahren, denn dort sind sowohl „normale“ Fahrräder als auch Liegeräder erlaubt. Wobei – ganz sicher kann man sich auch hier nicht sein, denn im Internet steht: Eine Garantie für die Mitnahme gibt es nicht. Es kann also passieren, dass ich zwar ein Ticket habe, aber samt Ge-

päcktaschen am Bahnhof stehe und der freundliche Servicemitarbeiter mich wieder nach Hause schickt. Lustig. Noch spannender wird es, wenn ich umsteigen muss: Möchte ich etwa von Dortmund über Bochum nach Duisburg fahren, kann es passieren, dass ich bis Bochum mitgenommen werde, dort aber auf dem Bahnsteig stehen bleibe – weil die Fahrradmitnahme im nächsten Abschnitt nicht erlaubt ist. Finden Sie das kompliziert? Dann versuchen Sie mal, auf der Bahn-Homepage herauszufinden, wie Sie mit einem Fahrrad zwischen zwei Verkehrsverbänden oder – noch besser! – zwischen zwei Bundesländern reisen. Denn das ist überall unterschiedlich geregelt.

Wir ersparen Ihnen die Details und schauen uns lieber die Praxis an: Angenommen, ich habe das richtige Ticket gebucht und mein Fahrrad samt Gepäck auf den Bahnsteig gebracht (idealerweise funktioniert sogar der Aufzug – aber was ist schon ideal?). Und falls mir der Servicemitarbeiter nicht eröffnet, dass ich den gebuchten Zug leider doch nicht nutzen kann (siehe oben), gehe ich so vor: Ich stelle mich, auch wenn ich ein 1.-Klasse-Ticket habe, in Höhe der 2. Klasse auf und nehme alles vom Fahrrad ab, was stören könnte – Gepäckstücke und Satteltaschen sollten laut Bahn schon auf dem Bahnsteig entfernt werden.

Kein Problem, ich habe ja Zeit – denn die Bahn empfiehlt: „Planen Sie am Reisetag genug Zeit ein.“ Wer plant heutzutage nicht viel Zeit ein, wenn er mit der Bahn fährt? Wie auch immer: Ich befreie mein Rad von allen Taschen, der Zug kommt, und mit etwas Glück hält das Fahrradabteil direkt vor mir. Ich trage mein Fahrrad hinein – in der Hoff-



nung, dass niemand mein Gepäck auf dem Bahnsteig stibitzt, während ich das Rad im Zug verstaue. Jetzt wird es richtig spannend: Ich möchte mein Rad „hängend oder stehend“ platzieren. Doch vorher empfiehlt die Bahn, sich mit anderen Fahrradreisenden abzusprechen, wer wann aussteigt, damit die Räder entsprechend sortiert werden. Aber wo sind meine Mitreisenden? In welchem Waggon, auf welchem Platz? Und selbst wenn ich jemanden finde – wie reagiert er wohl, wenn ich wissen will, wo er aussteigt, und ob er mit mir in den Fahrradbereich kommt, damit ich mein Rad „aussteigetechnisch geschickt“ hinter seinem platzieren kann? Ganz ehrlich: Spätestens jetzt wird mir das alles zu viel und ich beende meine Reiseplanungen mit einem Hauch von Verzweiflung.

Noch bevor ich den Computer ausschalte, entdecke ich ganz unten auf der Webseite, dass auch die Bahn offenbar Zweifel an ihrem System hat. Denn sie empfiehlt als echte Alternative zur Fahrradmitnahme den Fahrradverleih am Bahnhof. Coole Idee, denke ich – mit nur einem Klick bekomme ich alle Infos. Ich klicke – und lande auf einem 40-seitigen PDF. Leider fehlt mir die Zeit, mich da durchzuarbeiten: Ich muss noch tanken und meinen Fahrradträger montieren, um meine Reise entspannt mit dem Auto anzutreten.

*Ralf Bothge*

# Bahnfahren, was denn sonst! Oder was auch schief gehen kann.

Mit der Bahn und Fahrrad in den Urlaub fahren. Das ist eine prima Kombination, manchmal passieren aber auch ungeplante Dinge. **FahrRad**-Leser Wolfgang Maas berichtet von einer denkwürdigen Bahnfahrt.

Von München nach Grado: über den Bodensee-/Königsee-Radweg, Tauern Radweg und Alpe Adria Radweg hintereinander weg, das war der gelungene Urlaub im Sommer 2022. Aber wie kommt man mit Rad und Gepäck nach München? Natürlich mit der Deutschen Bundesbahn.

Die Tickets für zwei Personen für die Hin- und anschließende Rückfahrt von Villach aus wurden Monate zuvor im Reisebüro günstig gebucht. Der Plan war, mit dem „IC-Allgäu“ bis Stuttgart zu fahren, dort mit einer Pufferzeit von  $\frac{3}{4}$

Stunden auf einen ICE nach München umzusteigen und ca. 18:00 Uhr in München anzukommen. Dort hatten wir die erste Unterkunft am Rande des Englischen Garten gebucht.

So startete ich mit meiner Frau am frühen Morgen des ersten Reisetages mit unseren beladenen Rädern von Cappenberg aus zum Dortmunder HBF. Das Wetter war wunderbar, die Laune prächtig. Der IC „Allgäu“, der in Hamm startete und bis Obersdorf fahren sollte, fuhr auch pünktlich im Dortmunder Hauptbahnhof ein und war leer. Die Fahrräder waren schnell verladen, einen Sitzplatz in Sichtweite zu den Fahrrädern gewählt. Besser konnte man nicht starten.

Jetzt muss erwähnt werden, dass wir den 29. Juni 2022 schreiben, das heißt mitten in der Euphorie des 29 € Tickets. Sie erinnern sich, die Bahnhöfe waren häufig überfüllt, ebenso die Regionalzüge und die Pünktlichkeit des gesamten Schienenverkehrs litt in unbekanntem Ausmaß.

So war es eigentlich nicht verwunderlich, dass unser IC mit jeder weiteren Station im Ruhrgebiet (nach Dortmund kommt Bochum, dann Essen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, ...) sich mit jedem Halt um weitere 5 Minuten verspätete. Das summierte sich auf. Aber wir hatten ja  $\frac{3}{4}$  h Pufferzeit in Stuttgart. Also kein Grund zur Panik. Die Etappe von Köln –



der Bahnhof liegt unmittelbar am imposanten Kölner Dom – nach Bonn werden wir aber so schnell nicht vergessen. Denn einige km vor Bonn hielt unser Zug auf der grünen Wiese, der Zugführer informierte, dass wir ICE´s den Vorrang geben und durchlassen müssen. Wir zählten 3 ICE´s die innerhalb einer halben Stunde an uns vorbeibrauten. Dann wurde überraschend durch den Zugführer verkündet, dass unser Zug wegen eines Oberleitungsschadens auf dieser Rheinseite nicht weiter fahren konnte. Wir müssen also die Rheinseite wechseln.

Irgendwann startete der Zug endlich wieder, diesmal aber entgegen der ursprünglichen Fahrtrichtung. Und da es so schön war, hielten wir wieder am Kölner Dom, den wir ja bereits vor über zwei Stunden schon bestaunen konnten. Und dann ging es so weiter, wie man sich das so vorstellt: Auch bei allen folgenden Bahnhofstops gab es Verzögerungen, wir waren ja außerplanmäßig unterwegs. Aber diese Episode hatte auch eine gute Seite: Man lernt seine Mitreisenden kennen, man kommt ins Gespräch, man diskutiert über ähnliche Erlebnisse. Die meisten im Abteil wollten nicht wie wir in Stuttgart umsteigen, sondern direkt mit diesem IC ins Allgäu, nach Oberstdorf reisen. Ankunftszeit eigentlich egal. Aber dass wir unseren ICE nach München nicht mehr bekommen würden, fanden wir nicht so toll.

Mit Fahrrädern ist man aber flexibel. Uns war schnell klar, Ärgern macht keinen Sinn, wir können unsere Tour ja auch in Kempten im Allgäu starten. Das liegt auch auf der Bodensee-Königssee-route. Dann sind wir halt ein paar Tage länger unterwegs. Also habe ich zum

Handy gegriffen und zuerst einmal unser Hotel in München aufgekündigt. Über Booking.com sind wir uns dann auch über ein dortiges Hotel einig geworden, als ein Mitreisender anmerkte, dass die Bundesbahn App keine weiteren Stationen nach Stuttgart mehr anzeigte!?

20 Minuten vor Stuttgart kam dann die Durchsage, dass unser Zug dort hält und nicht mehr weiterfährt. Für Anschlusszüge, egal in welche Richtung, sollte man doch bitte die dortige Bahnhofsinfo aufsuchen. Große Betroffenheit bei allen Reisenden. Der Schaffner hat dann folgerichtig auch das Formular verteilt, mit dem man sich bei der Bahn anschließend offiziell beschweren und den bezahlten Preis zurückfordern kann.

Aber wie geht es jetzt weiter? Keine Ahnung, ob die Reisenden nach Oberstdorf ihr Ziel am gleichen Abend noch er-



reichen konnten. Wir selbst waren jetzt schon vier Stunden über unsere Zeit. Über die BahnApp haben wir jetzt aber gesehen, dass gerade zu unserer Einlaufzeit in Stuttgart auch ein völlig verspäteter ICE in Richtung München am anderen Ende des Bahnhofs einlaufen wird. Wir haben uns unsere Räder geschnappt, gepackt und in Pol-Position vor dem Ausgang des Zugabteils positioniert. Nach dem Ausstieg sind wir im Laufschrift – die Fahrräder natürlich schiebend – zum Bahnsteig auf der gegenüberliegenden Bahnseite, in dem der ICE auch tatsächlich einlief, gerannt; an dem ewig langen Zug vorbei, biss wir das Fahrradabteil entdeckten. Fahrrad hinstellen, hineinspringen, sehen dass 2 definierte Fahrradständer leer waren und die Fahrräder hineinschieben war eins und passierte innerhalb einer Minute. Nach uns kamen weitere unserer Mitfahrer, die mit dem Schaffner diskutierten, ob sie auch einsteigen dürften. Das war unklug, denn der verneinte; der Zug sei absolut überfüllt und überaus chaotisch unterwegs. Dann fuhr der Zug auch schon los. Uns hat kein Schaffner nach unserem Ticket oder der Fahrradreservierung gefragt.

Und irgendwann hatten wir auch einen Sitzplatz. Wir konnten unser Zimmer im Münchener Hotel wieder aktivieren, das wir dann kurz nach 22 Uhr noch im Hellen erreichten. Der Zimmerschlüssel war in einem Safe deponiert, den Code hatte man uns mitgeteilt. Dann war alles gut, die eigentliche Radreise begann und war wunderschön. Man darf sich halt nur nicht durch Kleinigkeiten aus dem Tritt bringen lassen.

Zur Rückfahrt von Grado nach Villach buchten wir vor Ort einen Reisebus mit großem Radanhänger. Und nach Zwischenstopp am Millstätter See und in Villach ging es dann fast wie gebucht mit der Bahn nach Hause. Zum Glück wollten wir am Abend vor der Rückreise im Villacher Bahnhof noch einmal klären, ob unser Zug nur nach Bochum und nicht nach Dortmund fährt, wie es am Bahnhof ausgewiesen wurde. Der Mann am Schalter klärte uns auf und meinte, die Anzeigetafeln sind überholt und müssten doch einmal ausgetauscht werden. Dann fragte er uns, ob wir denn wüssten, dass unser Zug 45 Minuten früher als geplant startet.

Puuuh, Glück gehabt!

*Wolfgang Maas*



# Mit Eurostar und Rad durch Europa



**W**er träumt nicht davon, einmal nach Paris und die große Stadt und das Umland mit dem eigenen Rad erkunden? So auch meine Überlegungen: Auf nach Paris, das eigenen Rad mitnehmen und dann Sightseeing nach eigenen Wünschen. Doch wie in die Hauptstadt Frankreichs kommen, wenn ein Auto nicht in Frage kommt und die An- und Abreise mit dem Rad zu weit ist.

Als erfahrene Nutzerin von Bus und Bahn kam ich schnell auf den Eurostar, ehemals Thalys. Der fährt von Dortmund aus Non-Stop in 4:50 Stunden über Lüttich und Brüssel nach Paris. Mit Umstieg in Brüssel auch nach London.

Die Website [eurostar.com](http://eurostar.com) ist einfach zu bedienen. Start- und Zielbahnhof, die weiteren Angaben, wie Reisedaten und Anzahl der Reisenden wählen und schon bekommt man die verfügbaren Reisezeiten und Preiskategorien vorgeschlagen.

Nach Paris sind das meist zwei Vormittagstermine: 5:18 Uhr und 7:11 Uhr, sowie drei Reisekategorien – Standart,

Plus und Premier – mit jeweils unterschiedlichen Bedingungen und Preisen je nach gewählter Strecke.

Soweit alles recht einfach, ich wollte aber mein Rad mitnehmen, dazu fand ich auf der Website folgende Angaben: Die Räder müssen abmontiert und das Rad in eine Tasche verpackt werden, die folgende Maße nicht überschreitet 75 x 53 x 30 cm. Die Taschen lassen sich recht einfach über das Internet in verschiedenen Qualitäten bestellen.

Bei meinem Rad ist das gar nicht so einfach, ich muss zusätzlich noch den Lenker abmontieren, dazu muss ich aber erst die Halterung für die Lenker tasche abmachen. Den Lenker kann ich mit Klettbändern an der Fahrradstange befestigen. Die Halterungen für die Fronttaschen muss ich ebenfalls abschrauben, da auch diese verhindern, dass das Rad in die Tasche passt. Des Weiteren habe ich mir einen neuen Fahrradständer gekauft, dieser lässt sich wie eine Teleskopstange einfahren. Der ursprünglich montierte Ständer hat

von der Länge her nicht in die Tasche gepasst. Ich habe die Schutzbleche durch Kunststoff Schutzbleche zum Anklicken ersetzt, da ich diese fürs Verpacken ein wenig einklappen und am Rahmen festkletten kann. All diese abmontierten Teile müssen auch noch in der Tasche verpackt werden. Zusätzlich zu dem verpackten Rad habe ich neben der Lenkertasche noch meine vier Radtaschen.

Ich habe zu Hause, nachdem ich Hilfe von einigen ADFC-Schraubern bekam, immer wieder geübt, mein Rad auseinander und wieder zusammen zu bauen. Um das ganze am Bahnhof möglichst einfach zu schaffen und für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, kaufte ich mir einen Mini-Akkuschrauber, sowie Ersatzschrauben und Muttern.

Dieser ganze Aufwand lag mir schwer im Magen und die Vorstellung, das gan-

ze einmal in Dortmund und in Paris am Bahnhof machen zu müssen, schreckte mich ab.

Dieses Jahr beschloss ich in den Osterferien mit dem Euro Start nach Brüssel zu fahren. Ich beschloss diese Fahrt als Orientierungsfahrt zu nutzen, so dass ich mich lediglich mit einer Reisetasche ohne mein Rad auf die Reise begab. Ich kaufte mir das Premiumticket, dieses erlaubt ein Gepäckstück mehr als bei den anderen Tickets. Als der Zug einfuhr stellte ich erfreut fest, dass im Gegensatz zum ICE das Fahrradabteil direkt hinter der Premiumklasse liegt. Fahrradabteil wäre allerdings zu viel gesagt, denn in diesem kleinen Abteil direkt hinter der Lok, befindet sich auf der einen Seite ein Tisch mit zwei Sitzbänken und auf der anderen eine kleine Nische, in die wohl die Fahrräder sollen. Spanngurte oder ähnliches sind nicht vorhanden. Während dieser Fahrt stellte niemand ein Rad in dieses Abteil. Der erhöhte Einstieg in den Zug erfolgt über drei Stufen, wie man es bereits aus dem IC kennt. Betritt man das Abteil der ersten Klasse, befindet sich dort ein Ablageregal für Taschen und über den Sitzreihen die gewohnte Gepäckablage. Da ich in Dortmund einstieg, konnte ich meine Reisetasche bequem in die Ablagefläche stellen. Meine Beinfreiheit empfand ich ein wenig geringer als in der ersten Klasse im IC, ansonsten war auf dieser Fahrt das Abteil nicht komplett ausgebucht. Bei meiner Ankunft in Brüssel verließen sehr viele Fahrgäste den Zug und etliche Reisende nach Paris stiegen ein. Die Vorstellung in die-



Eurostar-Station London

sem Chaos mein Fahrrad, vier Taschen und Lenkertasche ordentlich auf den Bahnsteig zu bekommen und gleichzeitig auf das Gepäck aufzupassen, bewog mich dazu, meinen Plan mit Eurostar und Fahrrad nach Paris zu reisen zu verwerfen. Zu zweit mag dies gut klappen, aber die Sorge, dass mir etwas von dem Gepäck abhanden kommt oder in dem Gewühl Schaden an meinem Fahrrad entsteht war zu groß. Hinzu kommt, dass ich auf den Bahnsteig mein Rad wieder zusammenbauen muss. Das bedeutet logistisch auf einem überfüllten Bahnsteig in den Sommermonaten vier Gepäckteile zu bewachen und gleichzeitig das Rad wieder zusammenschrauben. Mich als Alleinreisende schreckt dieser Umstand ab. Die unschlagbare Reisezeit von knapp 5 Stunden und die Verbindung ohne Umstieg nach Paris ist zwar ver-



lockend, steht für mich aber in keiner Relation zu dem Aufwand. In diesem Sinne, entweder ohne Rad in den Eurostar oder frei nach dem Motto: „Der Weg ist das Ziel“, selbst in die Pedale treten oder den Nahverkehr nutzen.

*Tanja Bork*

## Schwerte, immer einen Besuch wert!

Die Hansestadt Schwerte ist der Mittelpunkt des RuhrtalRadwegs. Genießen Sie eine Pause in einem der zahlreichen Restaurants und Cafés. Neben dem Wahrzeichen der St. Viktor-Kirche am Marktplatz warten einige Sehenswürdigkeiten darauf, entdeckt zu werden.

*Unterkünfte*

*Eventkalender*



Stadt- und Touristinformation

Postplatz 8, 58239 Schwerte

02304 97539-50

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



# Emil und der Klimaschutz

## Neue Wege kommunaler Kommunikation

**E**mil ist ein Lastenrad und seit 2020 als Verwaltungs(draht)esel Bestandteil des klimafreundlichen Fuhrparks der Stadt Kamen. Da er aber zu Coronazeiten mit Hilfe von AGFS-Fördermitteln angeschafft werden durfte, war von Anfang an klar, dass Emil nicht nur ein Dienstfahrzeug sein würde. Dem Fördermittelzweck entsprechend war von Beginn an das Ziel, mit ihm das Thema Öffentlichkeitsarbeit rund ums Fahrrad zu befahren. So hat er also im September 2021 als erstes kommunales Lastenrad bundesweit seinen eigenen Instagramaccount bekommen. Seither ist er dort kontinuierlich als Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast auf seiner Klimaschutzmission unterwegs. Mit seinen über 1.800 ReisebegleiterInnen erreicht er mittlerweile bis zu 70.000 NutzerInnen pro Monat.

Die Themenvielfalt auf dem Account ist sehr groß. Das Spektrum umfasst neben dem Kernthema Mobilität unter anderem Themen wie Ernährung, Abfallvermeidung, Upcycling, Artenvielfalt und Naturschutz, Ressourcenschutz sowie bürgerschaftliches Engagement. Die Zielgruppe die dadurch erreicht wird, ist sehr groß und vielfältig. Bei Followern, die eher aus dem Bereich Naturschutz kommen, tauchen dann also Mobilitätsthemen auf. Die Beiträge sind niederschwellig und unterhaltsam. Als Klimaschutzbotschafter zeigt er kreative Lösungen auf fährt immer mit gutem Beispiel voran, ohne dabei jedoch dogmatisch zu sein. Verzichtsnarrative tauscht Emil gegen positive Bilder aus. Er möchte Mut machen, dass ein Wandel möglich ist.



„Emil“ im Foyer des Kamener Rathauses mit Stefanie Haake (Stadt Kamen) und Oliver Krischer (Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW)

In der Stadt Kamen dokumentiert er die Fortschritte beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur und ist zum Beispiel vor Ort, wenn die Fahrradstraße eine neue Markierung erhält. Auch organisiert er auf lokaler Ebene Mobilitätsaktionen mit Schulen, Kitas sowie in der eigenen Verwaltung. So bringt er den Reparaturwagen der Radstation an insgesamt 7 Schulen, um dort die Räder der Kinder wieder flott zu machen.



Doch wie funktioniert Emil nun genau? Emil steht für „Elektromobilität ist Leidenschaft“. Die Mitarbeiterin hinter dem Account, Stefanie Haake, hat es sich selber zur Aufgabe gemacht, diese Botschaft ganz persönlich mit Leben zu füllen. Über die Jahre hat sie daher unterschiedliche Veranstaltungen, wie zum Beispiel das STADTRADELN dazu

genutzt, Mobilitätsexperimente für sich zu erproben. So hat sie im Mai 2022 ausprobieren dürfen, ob ihr täglicher Arbeitsweg von 50 km (hin und zurück) mit einem Pedelec zu bewältigen ist und sich dies mit dem Familienalltag vereinbaren lässt. Für die 21 Tage hat sie dafür ein Pedelec der örtlichen Radstation nutzen dürfen. Seit der dadurch gewonnen Erkenntnis „Funktioniert!“, begleitet Emil sie auf dem Weg ihrer persönlichen Mobilitätswende. Insgesamt hat Haake nun bereits beachtliche 20.000 km in nur 2,5 Jahren erradelt und dabei zwischendurch auch noch ihr Familienzweitauto verkauft. Es sind die Geschichten hinter den 20.000 km, die Emil auf Instagram erzählt.

Einen Redaktionsplan gibt es daher nicht. Das Wetter und die Jahreszeiten geben die Themen vor. So sind es im Herbst unter anderem Ausstattungsempfehlungen für das Radeln im Winter, zum Jahresende präsentiert Emil eine absolut klima- und umweltfreund-



liche Christbaumalternative aus alten Fahrradfelgen.

Er hat aber auch schon Fahrradtaschen aus städtischen Bannern nähen lassen, um diese zum Beispiel als Preise an die TeilnehmerInnen beim STADTRADELN verlosen zu können.



Ganz besonders hervorzuheben sind dabei noch zwei Mobilitätsbildungsreisen, die Emil in der Vergangenheit gemacht und dokumentiert hat. Er hat sich Paris und Kopenhagen aus der Perspektive eines Fahrrades angesehen



und die Menschen auf Instagram in seinen Storys dabei digital mitgenommen. Die Informationen sind auch jetzt noch in den Storyhighlights abrufbar. Weitere Reisen sind in Planung.

Auch sonst nutzt Emil regelmäßig die vielfältigen Möglichkeiten, die Instagram als Kommunikationsplattform bietet. Über Co-Autorenschaften etwa mit dem RVR und dem ADFC Bundesverband generieren Beiträge mitunter sehr große Reichweiten. Durch ein hohes Maß an Interaktion knüpft er ein enges Netzwerk in unterschiedlichen Themenfelder.

Mit Blick auf ökologische Themen postet Emil zum Beispiel nicht einfach nur Infos über Igel. Er nimmt einen hilfsbedürftigen Igel zum Winter hin bei sich auf und erzählt dann die Geschichte des Igels mit allen notwendigen Hintergrundinformationen zum Thema Igelpflege und verknüpft dies wiederum mit der Botschaft, wie wichtig artenreiche Gärten für Insekten und somit auch für Igel sind.

Mit dieser Art der kommunalen Kommunikation besitzt Emil ein Alleinstellungsmerkmal. Er kommuniziert niemals mit dem erhobenen Zeigefinger, sondern lädt immer zum Mitmachen ein. Zu Beginn oftmals belächelt, leistet Emil mittlerweile einen echten Beitrag zur gesellschaftlichen Wahrnehmung und Sensibilisierung in Sachen Mobilitätswende und Klimaschutz.

*Stefanie Haake*

Ab aufs  
 **RAD**

## **Auf den Sattel. Fertig. Los!**

Radfahren macht Spaß, hält fit und ist gesund. Und unsere K-Routen bieten zudem ganz neue Er-Fahrungen. Viele Radwege in Kamen bieten sich dafür an, dass Sie nicht nur in der Freizeit aufsteigen. Genießen Sie auch Ihren Arbeitsweg aktiv im Sattel?

**Ihre Gesundheit und unser Klima freuen sich!**

Für freuen uns über Ihre Anregungen:  
**[www.fahrrad-kamen.de](http://www.fahrrad-kamen.de)**

# Bergkamen: Energieschub für Deinen Akku

**Rund um die Uhr kostenlos „Sonne tanken“ können ab sofort alle E-Bikes im Yachthafen Marina Rünthe**

Am Dienstag, den 17. September 2024, wurde im Yachthafen „Marina Rünthe“ in Bergkamen die erste, solarbetriebene Ladestation für E-Bikes, E-Scooter und E-Rollstühle, durch Bernd Schäfer, Bürgermeister der Stadt Bergkamen und Mobilitätsmanagerin Carina Steffens, in Betrieb genommen. Seitdem können alle Nutzende der E-Mikromobilität ihre Akkus kostenlos und zu jeder Zeit vor Ort aufladen. Die autarke Ladestation lässt sich ohne größeren Aufwand auf einer ebenen Fläche platzieren und ist sofort betriebsbereit, da der Strom ausschließlich von der Sonne gewonnen wird und demnach ebenfalls keine weiteren Nutzungskosten entstehen. Durch den Verzicht eines aufwendigen Anschlusses an das lokale Stromnetz kann die Ladestation variabel eingesetzt und beliebig an einen anderen Standort im Stadtgebiet umgesetzt werden. „Durch diese Eigenschaften zeichnet sich unser Solar Lade-Treffpunkt besonders aus“, betont Carina Steffens und führt weiter aus: „Durch die Möglichkeit die Station in Eigenregie optisch zu gestalten, haben wir ein Design entworfen, welches sich in die Umgebung des Hafens einfügt und gleichzeitig Informationen, in Form einer Karte und Kontaktdaten, für die Fahrradtouristik bereithält.“

Die Station ist mit sechs Schließfächern ausgerüstet, in denen jeweils eine 230V Steckdose und zwei USB-Ports

(USB-A und USB-C) verbaut sind, so dass bis zu sechs Fahrräder oder andere Akkus, gleichzeitig aufgeladen werden können. Jeweils drei Schließfächer befinden sich an Vorder- und Rückseite der Station. Wer jedoch nicht seinen Fahrrad-Akku in das Fach legen möchte, kann auch die eingebaute Durchführung für Ladekabel in der Schließfachtür nutzen und den Ladevorgang direkt am E-Bike durchführen. Der Betrieb funktioniert durch selbst programmierbare Zahlenschloss-Schließfächer mit Soft-Close Funktion und zeitgesteuerter Öffnungsfunktion während des Ladevorgangs. Das entsprechende Ladekabel muss jedoch selbst mitgebracht werden. Der integrierte Batteriespeicher der Ladestation sorgt dafür, dass Verbraucher-Akkus mit Solarenergie versorgt werden können. Demnach ist auch ein Ladevorgang während den Abend- oder Nachtstunden möglich. Die Stromversorgung für die integrierte Batterie erfolgt unabhängig vom Stromnetz über das Solardach. Durch die hohe Systemleistung können Schnellladergeräte betrieben werden, die – je nach Hersteller – 50 bis 80% Ladung in nur einer Stunde ermöglichen.

Die offizielle Eröffnung fand im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche statt. Jedes Jahr vom 16. bis zum 22. September steht die nachhaltige Mobilität im Fokus. Ziel ist es, der Öffentlichkeit zugunsten der Lebensqualität in

ihrer Heimat eine neue Perspektive zu ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten zu eröffnen. „Bergkamen macht sich somit auf den Weg, eine klimaneutrale Energieversorgung voranzutreiben und einen Mehrwert für alle Nutzende der E-Mikromobilität zu bieten“, so Bürgermeister Schäfer im Rahmen der Aktionswoche. Denn mit dem SOLAR

Lade-Treffpunkt des Baden-Württembergischen Herstellers ReGeLa erfüllt die Stadt Bergkamen einen umweltfreundlichen Beitrag zur Energieversorgung für den Bereich Mikromobilität, der sich bei der Bevölkerung schon jetzt großer Beliebtheit erfreut.

*Carina Steffens*



# Mit Sicherheit mehr Fahrfreude: Erfolgreiches E-Bike-Training im Autohaus Trompeter

Lünen, 2. Mai 2025 – Wer sich mit dem E-Bike sicher im Straßenverkehr bewegen möchte, muss nicht nur kräftig in die Pedale treten, sondern vor allem wissen, wie man sich souverän und regelkonform fortbewegt. Dass E-Bike-Fahren mehr ist als „Radfahren mit Rückenwind“, zeigte das erfolgreiche Fahrsicherheitstraining, das der ADFC Unna in Kooperation mit dem Autohaus Trompeter am vergangenen Freitag durchgeführt hat.

In entspannter Atmosphäre und mit fachkundiger Begleitung wurden zwölf Teilnehmende auf dem Gelände des Autohauses nicht nur theoretisch, sondern auch ganz praktisch fit gemacht für den Alltag mit dem E-Bike. Das Autohaus, das sich mit WALDBIKE und i:SY bewusst für hochwertige E-Bikes aus dem Schwarzwald und kompakte Mobilität entscheidet, öffnete seine Tore für einen Nachmittag voller neuer Erkennt-



nisse, praktischer Übungen – und mancher Aha-Momente.

„Wann darf man eigentlich auf den Radweg? Und wann muss man sogar?“ – mit dieser und vielen weiteren Fragen startete der Theorie Teil des Trainings, der laut einer Teilnehmerin „kurzweilig, praxisnah und endlich mal verständlich“ war. Die ADFC-Experten Gaby und Lothar erklärten anschaulich, was die zahlreichen Verkehrszeichen, Linien auf der Fahrbahn oder neue Radverkehrsführungen wie Fahrradstraßen oder Schutzstreifen wirklich bedeuten.

Im Anschluss ging es auf den Übungsparcours, wo das sichere Anfahren, Bremsen in unterschiedlichen Situationen, Kurvenfahrten und das Überwinden kleiner Hindernisse im Fokus standen. Besonders für viele Neueinsteiger\_innen und -einsteiger\_innen auf dem E-Bike war das eine wertvolle Erfahrung. „Ich hatte immer etwas





i:SY WALDBIKE hamax



E-BIKES AUS DEM AUTOHAUS

WALDBIKE



UPE € 4.500,-

WALDBIKE  
**TREKKING E-BIKE**  
SORBUS

Nachhaltig lokal im Schwarzwald produzierte E-Bikes für die ganze Familie. Vier vielseitige Modelle in verschiedenen Farben und Größen erhältlich - vom alltagstauglichen Trekking E-Bike bis hin zum **Carbon E-MTB Fully** Bike für aufregende Geländetouren.



i:SY



UPE € 3.599,-

i:SY BIKE  
**E-KOMPAKTRAD**  
S8 ZR F

Exzellente Fahreigenschaften vereint mit einer kompakten Bauweise - eine geringe Stellfläche und eine optimale Transportfähigkeit machen die verschiedenen i:SY Bikes zu idealen Begleitern im Alltag und auf Reisen, auch als **Cargo E-Bike**. Ride it! Love it!



hamax



HAMAX  
**FAHRRADANHÄNGER**  
BREEZE  
AB UPE € 949,-



AUTOHAUS TROMPETER  
**FAHRRADSERVICE**

ALLE MARKEN & TYPEN  
WILLKOMMEN!  
JOB-RAD: WIR ARBEITEN MIT DEN  
GÄNGIGEN LEASING-PARTNERN  
ZUSAMMEN.

TROMPETER  
autohaus

FLÖZ-SONNENSCH EIN-STR. 12  
44536 LÜNEN BRAMBAUER



0231 9994400



WWW.TROMPETER24.DE  
BIKE@TROMPETER24.DE



Angst beim Losfahren oder wenn es eng wurde – jetzt weiß ich, worauf ich achten muss und traue mich viel mehr zu“, berichtet eine Teilnehmerin begeistert.

„Ein E-Bike ist eben kein Bio-Bike“, brachte es ein anderer auf den Punkt. Das höhere Gewicht, die elektrische Unterstützung und das andere Fahrverhalten verlangen nicht nur Respekt, sondern eben auch Übung – genau dafür war dieses Training die perfekte Gelegenheit.

Das Team des Autohauses Trompeter zeigte sich mit dem Verlauf sehr zufrieden: „Mobilität endet bei uns nicht mit dem Auto – wir freuen uns, dass wir mit dem ADFC Unna gemeinsam zeigen konnten, wie wichtig sichere und kompetente Mobilität auf zwei Rädern ist. Die Nachfrage zeigt: Das war nicht das letzte Training dieser Art.“

Interessierte Biker und Bikerinnen dürfen sich freuen: Weitere Termine sind bereits in Planung.

*Christoph Haumann*



# Das Ladepäuschen – Energieschub für die Mobilitätswende

Über 100 Cafés, Restaurants, Einzelhandelsgeschäfte oder öffentliche und kirchliche Einrichtungen sind schon bei der Aktion „Ladepäuschen“ dabei. Mit einem gelben Aufkleber signalisieren sie, dass Radelnde herzlich willkommen sind und kostenlos ihren Akku fürs E-Bike aufladen können. So wird vorhandene Infrastruktur genutzt statt aufwändig und kostenintensiv separate Ladestellen zu installieren.

## Gamechanger E-Bike

E-Bikes sind längst nicht mehr nur Fahrzeuge für Rentnerinnen und Rentner! Schnell und kraftsparend lassen sich mit elektrischem Rückenwind auch längere Pendelstrecken mühelos bewältigen. Somit ist das E-Bike längst ein echter Gamechanger auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität im Alltagsverkehr geworden. Jede Person, die vom Auto aufs Rad

umsteigt, senkt ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schnitt täglich um 3,2 Kilogramm. Das E-Bike eröffnet dabei ganz neue Perspektiven auf das Thema Fahrradfahren. Auch bei fiesem Gegenwind sind E-Bike-Radlerinnen und Radler bei der Ankunft weder verschwitzt noch aus der Puste. Dennoch ist E-Bike-Fahren nachweislich als Sport zu betrachten. Alle Untersuchungen zeigen, das E-Bike-FahrerInnen häufiger das Rad nutzen und zudem gesünder sind. Wer sich also die Zeit zum Radeln nimmt, hat gleichzeitig Bewegung an der frischen Luft und aktive Gesundheitsvorsorge in den eigenen Alltag integriert.

## Das Ladepäuschen und die Europäische Mobilitätswoche

Um das Thema „Alltagsmobilität mit dem E-Bike“ im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Jahr 2023 in den Fokus zu rücken, wurde im Kreis Unna die Aktion „Ladepäuschen“ ins Leben gerufen. Mit dabei waren der Kreis Unna, die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) sowie die zehn kreisangehörigen Kommunen. Über 100 Betriebe und Organisationen konnten die Initiatoren davon überzeugen, einen Ladepunkt für E-Bikes in den eigenen Räumlichkeiten oder auf dem umliegenden Gelände bereitzustellen. Doch die Aktion weist weit über die Mobilitätswoche hinaus, denn das aufgebaute E-Bike-Ladenetz blieb selbstverständlich bestehen. Um



das Ladepäuschen auch Kommunen außerhalb des Kreis Unna zugänglich zu machen, konnte der Regionalverband Ruhr (RVR) als Multiplikator gewonnen werden.

### **Im Handumdrehen zum eigenen Ladepäuschen-Netz**

Über die Internetseite des RVR sind alle relevanten Informationen zum Ladepäuschen für alle Interessierten auch bundesweit abrufbar. Die Informationen richten sich an Kommunen, Wohnungsbaugesellschaften, Gastronomie- und Einzelhandelsverbände und weitere Akteure (wie zum Beispiel den ADFC), die Interesse haben, ein eigenes Ladepäuschen-Netz vor Ort aufzubauen. Entscheidend dabei ist, dass die Daten über die Ladepunkte sorgfältig erfasst und dann in Open-Street-Map überführt werden. Eine Anleitung dazu ist auf der Internetseite des RVR hinterlegt. Hierdurch können die Daten auch überregional gebündelt, dargestellt und verfügbar gemacht werden. Kosten entstehen nur durch die Produktion und ggf. durch den Versand der Aufkleber. Es gibt keinerlei Lizenzkosten oder ähnliches.

### **Kleiner Aufwand – große Wirkung**

Für die teilnehmenden Unternehmen und Institutionen ist der Aufwand überschaubar: Sie müssen lediglich eine geeignete Steckdose bereitstellen und mit dem gelben Aufkleber an der Tür oder Fensterscheibe sichtbar machen, dass sie ihren Kundinnen und Kunden ein kostenloses Ladepäuschen anbieten. Die Stromkosten pro Ladung sind bis maximal 40 Cent gering. Ein für das jeweilige E-Bike passendes Ladegerät bringen die Radelnden selbst mit. Die

Außenwirkung ist dafür umso größer: Cafés, Läden, Kirchen oder Stadtverwaltungen präsentieren sich mit ihrer Teilnahme als moderne und umweltfreundliche Unternehmen. Sie signalisieren, dass klimafreundliche Mobilität für sie wichtig ist, und können so neue Gäste gewinnen. Die leuchtend gelben Aufkleber machen das Thema E-Mobilität im öffentlichen Raum sichtbar und veranlassen mehr Menschen, aufs E-Bike oder Fahrrad umzusteigen. Es hat sich gezeigt, dass das Ladepäuschen bei dem jeweiligen Anbieter dazu geführt hat, dass die eigene Infrastruktur aufgewertet wurde. So wurden zum Beispiel neue und hochwertige Fahrradständer angeschafft oder Überdachungen an Fahrradabstellanlagen ergänzt. Win-Win-Win also – für die Unternehmen, für Radelnde und fürs Klima.



Das Café Familienbande in Kamen – auch hier kann man ein Ladepäuschen einlegen.

Außenwirkung ist dafür umso größer: Cafés, Läden, Kirchen oder Stadtverwaltungen präsentieren sich mit ihrer Teilnahme als moderne und umweltfreundliche Unternehmen. Sie signalisieren, dass klimafreundliche Mobilität für sie wichtig ist, und können so neue Gäste gewinnen. Die leuchtend gelben Aufkleber machen das Thema E-Mobilität im öffentlichen Raum sichtbar und veranlassen mehr Menschen, aufs E-Bike oder Fahrrad umzusteigen. Es hat sich gezeigt, dass das Ladepäuschen bei dem jeweiligen Anbieter dazu geführt hat, dass die eigene Infrastruktur aufgewertet wurde. So wurden zum Beispiel neue und hochwertige Fahrradständer angeschafft oder Überdachungen an Fahrradabstellanlagen ergänzt. Win-Win-Win also – für die Unternehmen, für Radelnde und fürs Klima.

## Mit Mini-Budget Mobilitätspreis gewonnen

Die Idee vom Ladepäuschen überzeugte sogar die Jury beim Mobilitätspreis NRW 2023. Als kleines „Low-Budget-Projekt“ erzielte es den 4. Platz hinter millionenschweren Großprojekten. Auch das Umweltbundesamt hat das Ladepäuschen in seine Ideenliste zur Europäischen Mobilitätswoche mit aufgenommen. Nun sind auch Sie eingeladen, beim Ladepäuschen mitzumachen, denn es ist ein Open-Source-Projekt. Alle notwendigen Dokumente und Unterlagen finden Sie auf der Internetseite des RVR. Vorfriede beim Planen und dann vielfältige Er-



### Montag

Pasta und Mee(h)  
ab 18:00 Uhr

### Dienstag

HeimatGenussBuffet  
ab 18:00 Uhr

### Mittwoch

Italienische Lebensart  
"Bella Italia" Buffet  
ab 18:00 Uhr

### Donnerstag

Vital Buffet  
ab 18:00 Uhr

### Freitag & Samstag

Verwöhn-Menü-  
Buffetkombination  
ab 18:00 Uhr

### Sonntag

Großes Familienbuffet  
von 12:00 Uhr bis 14:45 Uhr

Direkt an der  
Route der Industriekultur  
und an der  
Hellweg-Route



### Restaurant Camillo

im Ringhotel Katharinen Hof

📍 Bahnhofstr. 49, 59423 Unna

☎ 02303 / 9200

✉ camillo@riepe.com

🌐 www.restaurant-camillo.de



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

# Fullservice für Ihr Rad

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

## Meine Radstation



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

\* Radstationen mit 24 Stunden Chip-Zugang

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



Information



Bewachung



Verleih



Werkstatt



ÖPNV



Codierung



WLAN Helispot



Gepäckservice

# Neue Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt in Massen eröffnet

## Radretter laden zum Schrauben ein

**M**it einem bunten Straßenfest eröffneten die Radretter aus Unna Ende April eine neue Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt im Stadtteil Unna-Massen. Die Werkstatt befindet sich in Keller- und Garagenräumen des ehemaligen Durchgangwohnheims Massen, Auf der Tüte 33, die von der Kreisstadt Unna zur Verfügung gestellt wurden.

Die Werkstatt ist ab Mai an jedem ersten und dritten Mittwoch im Monat von 18:00 bis 20:00 Uhr für die Öffentlichkeit geöffnet. Ziel ist es, Nutzerinnen und Nutzern Hilfe zur Selbsthilfe bei Wartung und Reparatur ihrer Fahrräder zu bieten. Dafür stehen Werkzeuge, Pflegemittel und fachliche Unterstützung bereit. Die offene Fahrradwerkstatt versteht sich ausdrücklich nicht als

Konkurrenz zu kommerziellen Betrieben. Es wird darauf hingewiesen, dass kein Ersatzteillager vorhanden ist – benötigte Ersatzteile für spezielle Reparaturen müssen von den Nutzerinnen und Nutzern selbst mitgebracht werden.

Die Radretter sind ein Zusammenschluss der Initiative Weltoffen (Caritas) und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Unna. Seit über zehn Jahren betreiben sie bereits in Unna, Wasserstraße 13, eine Werkstatt in Räumen, die von Bündnis 90/Die GRÜNEN zur Verfügung gestellt werden. Dort werden gespendete Fahrräder repariert und aufbereitet, um sie an Migrantinnen, Migranten und sozial Bedürftige weiterzugeben. Die neue Initiative in Massen wird zudem von Akti-





ven aus Dortmund unterstützt, die dort bereits ähnliche Projekte erfolgreich umgesetzt haben.

Ansprechpartner für die Selbsthilfwerkstatt sind Gerd Asselborn und Werner Wülfing. Kontaktaufnahme ist per E-Mail an [radretter@weltoffen-unna.de](mailto:radretter@weltoffen-unna.de) möglich.

Da die Initiative kostenfrei arbeitet, ist sie auf Spenden angewiesen – sei es in Form von Fahrrädern, Werkzeug oder Geld. Für den Ausbau des Angebots werden außerdem weitere ehrenamtliche Helferinnen und Helfer gesucht.

*Werner Wülfing*

Werkstatt geöffnet (oben)  
Während der Werkstatteröffnung (mitte)  
Werkstattausstattung (unten links)  
Erste Hilfestellung (unten rechts)



# ADFC Unna übernimmt Patenschaft für Stolpersteine: Erinnerung an NS-Opfer

## Wir laden ein zur Tour für die Opfer des Faschismus

Im Stadtgebiet von Unna existieren über 300 Stolpersteine, die seit 2007 im Rahmen des Kunstprojekts von Gunter Demnig verlegt wurden, um an die Opfer des Nationalsozialismus zu erinnern. Die Pflege und Verantwortung für diese Stolpersteine übernehmen verschiedene Gruppen. Der ADFC Unna hat im Jahr 2024 eine Patenschaft für 12 Stolpersteine übernommen. Dies bedeutet die Verpflichtung zur jährlichen Reinigung.

Zu diesem Zweck plant der Radclub am 9. November eine 25 Kilometer lange Radtour, die um 14:00 Uhr vor dem Unnaer Rathaus startet und an Stolpersteinen in Königsborn und Hemmerde vorbeiführt. Angefahren wird aber auch die Skulptur „Der Pole und die Deutsche“ in Lünern, die an die Geschehnisse

um einen öffentlich hingerichteten polnischen Zwangsarbeiter erinnert, sowie der Gedenkstein zum Außenlager des KZ Buchenwald auf dem ehemaligen Gelände der Hellweg-Kaserne. Das Putzmaterial zur Reinigung der Stolpersteine wird von den Organisationen bereitgestellt.

Mit der Stolpersteintour 2025 gedenkt der ADFC Unna insbesondere der Familie Stern aus Hemmerde. Diese Familie erlebte während der NS-Zeit gravierende Verfolgung und wirtschaftliche Benachteiligung. Karl Stern, ein Metzgermeister, musste 1938 sein erfolgreich geführtes Geschäft aufgeben, nachdem es aufgrund seiner jüdischen Herkunft boykottiert wurde. Er wurde in Schutzhaft genommen und verbrachte über zwei Jahre in verschie-



denen Zwangsarbeitslagern, was zu erheblichen gesundheitlichen Schäden führte. Trotz dieser Umstände erhielt er erst Jahre später Entschädigungen, die jedoch nicht den erlittenen Verlusten entsprachen.

Auch sein Sohn Walter Stern war von Diskriminierung betroffen. Aufgrund seiner jüdischen Abstammung durfte er keine Ausbildung zum Metzger machen und war gezwungen, als Hilfsarbeiter zu arbeiten. Nach dem Krieg konnte er schließlich im väterlichen Betrieb eine Lehre absolvieren, was ihm half, sich beruflich neu zu orientieren.

Die Kombination aus Radtour und Gedenkarbeit bietet eine einzigartige Möglichkeit, die lokale Geschichte zu erkunden und gleichzeitig einen aktiven Beitrag zur Erinnerungskultur zu leisten. Ein Eintauchen in unsere dunkle Geschichte erhellt nicht nur das historische Bewusstsein, sondern fördert auch die Sicht auf die heute drohenden politischen Gefahren.

*Werner Wülfig*



Denkmal „Der Pole und die Deutsche“ in Unna-Lünern



Reinigung der Stolpersteine an der Hammer Straße

## Was ist denn eine Schokofahrt? (Achtung: Enthält unbezahlte Werbung)

Zu Ostern 2025 habe ich mich mit dem Lastenrad auf den Weg von Lünen gemacht, um Schokolade emissionsfrei von Amsterdam nach Dortmund zu transportieren. Organisiert hat die Fahrt die VeloKitchen Dortmund. So machten wir uns Gründonnerstag mit 8 Lastenrädern und einem Gravelbike auf, um in 2 Etappen nach Amsterdam zu fahren. In Dorsten schlossen sich noch 2 weitere Mitstreiter der Gruppe an. Am ersten Tag waren es dann knapp 130 km bis Emmerich am Rhein. Über die Plattform Warmshowers hatten wir dort eine kostenfreie Übernachtungsmöglichkeit gefunden. Christiane's 3 Kinder waren schon aus dem Haus, so

standen uns die Kinderzimmer zur Verfügung. Aber sie hat uns allen nicht nur eine Übernachtungsmöglichkeit gewährt, sondern auch abends bei Ankunft für uns gekocht und uns ein phantastisches Frühstück bereitet. Das Wetter des ersten Tages war recht unbeständig und den halben Tag fuhren wir alle in Regenkleidung. Genauso ging es dann an Tag 2 weiter, wieder in Regenbekleidung gestartet. Zur Tagesmitte des 2. Tages, meinte es das Wetter gut mit uns.

Drei weitere Lastenradfahrer schlossen sich uns noch auf dem Weg durch die Niederlande an. Die Einfahrt in einer Gruppe Gleichgesinnter bei blauem Himmel und strahlendem Sonnen-



schein war schon echtes Gänsehaut-Feeling. Die Übernachtung im Amsterdamer Hafenviertel fand in einer kleinen Werft-Halle statt. Mit einer Luftmatratze und einem Schlafsack auf dem Betonfußboden – viel weniger geht wohl nicht, aber 2 Nächte inkl. Dusche und Toilette für 10€ ist auch schwer zu unterbieten in einer doch recht teuren Großstadt. So machten wir uns dann gestärkt am 3. Tag auf, um die Schokolade zu laden.



Die Kakaobohnen für die zu transportierende Schokolade werden mit einem Segelschiff aus der Dominikanischen Republik zu den Amsterdamer Chocolatemakers gebracht. Die ganze Schokoladenfabrik verwendet nur selbst produzierten Strom aus der Photovoltaikanlage auf dem Dach. Der Transport zu den Geschäften übernehmen dann kostenfrei Menschen, die das Projekt

unterstützen und in diesem Jahr war ich einer von ihnen. Verkauft wird die Schokolade nun zum Beispiel bei Frau Lose, einem Unverpackt-Laden in der Dortmunder Innenstadt oder bei Hase Bikes in Waltrop. Die Geschäfte müssen in Vorleistung gehen und vorab die Bestellung aufgeben.

Nach der Aufnahme der rund 1200 Tafeln Schokoladen brachten wir unsere Lastenräder wieder zur Werft zurück, noch immer bei herrlichem Sonnenschein und erkundeten die Amsterdamer Innenstadt, ausnahmsweise mal zu Fuß.

Am 4. Tag, es war Ostersonntag, fuhren wir dann nach dem selbst zubereiteten Frühstück wieder Richtung Christianes Übernachtungsmöglichkeit in Emmerich. Als wir wieder über die Grenze fuhren, wurde mir schlagartig bewusst, wie schlecht die deutsche Radinfrastruktur eigentlich ist. Die Niederlande, auch wenn es in einigen Kommunen Unterschiede gibt, ist einfach ein Fahrradparadies. Das Zauberwort ist Separation – nur in sehr seltenen Fällen fahren Autos und Räder auf der selben Fahrbahn. Kleiner Spaß am Rande: Woran erkennt man einen Deutschen auf dem Fahrrad in den Niederlanden? Am Helm. Die Niederländer tragen keinen Fahrradhelm. Selbst Kinder fahren dort ohne Helm.

Mit Ostermontag war dann der 5. und letzte Tag unserer Schokofahrt gekommen. Als wird dann die die ersten Halden im Ruhrgebiet erblickten, war's auch nicht mehr so weit bis Dortmund. Irgendwie war's dann auch schade, dass es vorbei war. Die Stimmung in der Gruppe war einfach großartig und mein erster Gedanke war, das mache ich wie-



Kurz vor Amsterdam mit phantastischen Radwegen

der. Vielleicht muss man auch ein bisschen verrückt sein, aber das war es auf jeden Fall wert. Bestes Osterfest überhaupt!

Die Schokofahrten finden immer im Frühling und Herbst statt, da die kostbare Fracht bestmöglich vor Hitze und

Sonneneinstrahlung geschützt werden muss.

Für mich waren es am Ende 540 km, wohlgermerkt ohne E-Unterstützung. Die Fahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit am Dienstag nach Ostern war dann ein bisschen gemächlicher...

*Marc Frieling*



*Seid dabei,  
wenn Unna feiert!*

Legendär  
**STADTFEST  
UNNA**  
seit 1981

Mit dem Rad  
zum Fest ?  
Kein Problem!  
Zahlreiche  
Radstellplätze  
stehen  
bereit! 

**ÜBER 100 STUNDEN PROGRAMM  
05.-07.09.2025**



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

# InvenTour: Das Radverkehrskonzept live erfahren

**P**remiere für die InvenTour des ADFC Unna: 20 Radlerinnen und Radler stiegen am 16. Mai in die Pedale, um mal vor Ort das Radverkehrskonzept des Kreises zu erfahren. Sachkundig begleitet wurde die Gruppe von Interessierten aus Unna, Bergkamen, Werne, Lünen und Selm von Carla Debbeler, Radverkehrskordinatorin des Kreises Unna sowie Jürgen Busch, Sachgebietsleiter Tiefbau des Kreises.

Gleich zum Start auf dem „Radring Unna“ erlebten die Teilnehmenden dessen Probleme: Bei der Abfahrt von der Bahnhofstraße in den Stadtgarten musste die Gruppe hinter den PKW her zuckeln, die die Strecke nutzen. An den Überfahrten Morgenstraße und Hubert-Biernat-Straße war gleichfalls Warten und Trennung in Kleinstgruppen nötig, weil der Kfz-Verkehr den „Radring“ wirksam unterbricht. Auf der Brücke zum Bornekamp hatten Lünener ADFC-Aktive gleich die Anregung: Warum nicht nach holländischem Vorbild die breite Fahrbahn sichtbar in Fußgänger- und Radler-Spuren trennen, um Konflikte zu minimieren?

Angekommen am neuen Radweg am Billmericher Ostenberg gestand Jürgen Busch: Gerne hätte er den weiter über die Hertinger Straße nach Unna geführt. Doch dafür fehlte, wie vielfach auf der InvenTour der nötige Grundbesitz. Und dass jetzt in der Hertinger Straße dringend ein Tempo-Limit 30 nötig wäre, darüber war



sich die Gruppe einig.

Deutlicher Unterschied: Über schmalen holperigen Unnaer Pfaden ging es nach Holzwickede, wo ein breiter abgesetzter Radweg entlang der Landskroner Straße flotte Abfahrt zum Emscherquellhof ermöglicht. Ernüchterung schließlich am Landweg: Ursprünglich sollte auf beiden Seiten der Fahrbahn Radspuren entstehen, die Anlieger, die die Straße beidseitig zu parkten, liefen Sturm. So gibt es jetzt nur bergauf einen Schutzstreifen. Vielleicht müsse da nochmal nachgebessert werden, meinte der Sachgebietsleiter des Kreises. Vervollständigt werden soll auf jeden Fall noch der Radweg entlang der Massener Stra-





ße, der bisher erst im nördlichen Teil vorhanden ist. Auch an der Unnaer Kleistraße erfuhren die Radlerinnen und Radler den vielfach nicht gestillten Bedarf an sicheren und attraktiven Radwegen. Die einst umgesetzte Radspur ist inzwischen eine Holperstrecke, dass mensch dann in der Mitte auf einen attraktiven Rad- und Gehweg in Richtung Osten abbiegen kann, versöhnt nur wenig. Das schaffen dann die Radwege entlang von Körne und Seseke. Wenn die wassergebundenen Decken wie vom Lippeverband versprochen asphaltiert werden, wären die bei der InvenTour mal wieder eingestaubten Radlerinnen und Radler richtig zufrieden. Am Afferder Weg hatte der Sachgebietsleiter des Kreises dann ein Versprechen, das nicht nur die Unnaer, sondern gerade auch die Radler aus Lünen freute: Entlang des Weges soll die schmale Geh- und Radweg-Trasse 2026 breit ausgebaut werden. Wie das geht, zeigten die Kreis-Vertreter in Kamen an der Westicker Straße und dann in der Kamener Südspange. Breite abgesetzte Radwege, Vorfahrt über die Kreisel in der Strecke – eine perfekte Verbindung von den Stadtteilen ins Zentrum. Jürgen Busch hätte sich gewünscht, dass die-

ser Komfort auch an der Dortmunder Allee von Kamen nach Unna weitergebaut wäre. Doch die eigentlich schon fertige Planung und Vereinbarung mit Straßen NRW, dass der Kreis dieses Projekt umsetzt, wurde vom Landesbetrieb gekündigt. Umsetzungszeitraum: Jetzt unklar.

Wobei auch in der deutlich fahrradfreundlichen Stadt

Kamen noch Verbesserungspotenzial da ist: An der Zollpost wurde die Gruppe wieder gestoppt und geteilt, als sie sich über drei Anforderungssampeln im Radweg drücken musste. Und über das Kamen Karree führt jetzt eigentlich entlang des Woolworth-Neubaus ein schöner abgesetzter Radweg (Mönninghoffs Feld) direkt zur Vaersthausener Straße durch Königsborn bis zur neuen Fahrradstraße an Kornstraße/Afferder Weg. Die „fahrradfreundliche“ Kreisstadt hat diese Strecke nur nicht ausgeschildert. Ebenso wie die Fortführung der Fahrradachse Massen – Königsborn genau an Afferder Weg/Parkstraße bisher ohne weitere Planung unterbrochen ist.

Nach der InvenTour im Südkreis soll eine weitere im Nordkreis folgen: Für den Herbst verabredeten sich die mitradelnden ADFC-Ler aus Lünen und Werne schon mit Carla Debbeler und Jürgen Busch. Sinnvoll seien neben den InvenTour auf Kreisstraßen sicher auch kommunale InvenTouren auf Stadtstraßen, meinten Mitfahrende. Der Lüner ADFC hat schon dieses andere Stadtradeln mit den Verantwortlichen im Technischen Rathaus vereinbar.

*Günther Klumpp*

## Altbier, Senf und Landtag Mit dem Fahrrad in die Landeshauptstadt

Am **12. Mai 2025** starteten 16 Teilnehmer am Amtshaus in Selm-Bork zu einer viertägigen Radreise nach Düsseldorf. Über Waltrop, dem „Emschersprung“ und entlang des Emscher Radwegs ging es bis nach Herne. Der Erzbahntrasse folgend fuhren wir bis zu „Holgers Erzbahnbude“. Das nächste Ziel war die Ruhr bei Essen-Steele. Nach 48 km war eine längere Pause in einer Finka, direkt an der Ruhr gelegen, angesagt. In Essen-Kettwig wurde der Ruhrtalradweg verlassen und an Ratingen vorbei erreichten wir gegen 17 Uhr nach 87 km, und etlichen Höhenmetern, unser Hotel in Düsseldorf-Bilk. Ein gemeinsames Abendessen wurde zum Abschluss des Tages in einem Restaurant in der Nähe unserer Unterkunft eingenommen.

Am **zweiten Tag** stand zunächst eine Besichtigung des Senfmuseums in der

Düsseldorfer Altstadt auf dem Plan, die ein Muss für jeden Senfliebhaber ist. Die historische Senfausstellung mit Bildern, Plakaten, Dokumenten und vielem mehr ist eine Zeitreise durch die Geschichte von Löwensenf. Es gibt dort zahlreiche Senfspezialitäten: Vom Altbier-, über Honig- und Chili- bis hin zu exotischem Coconut-Curry-Senf ist für jeden Geschmack etwas dabei. Und natürlich die Traditionsmarke ABB Mostert - einfach köstlich. Sämtliche Senfsorten können auch probiert werden.

Um 16 Uhr wurden wir vom Abgeordneten und Vizepräsidenten des NRW Landtags Rainer Schmeltzer im Landtag erwartet. Er hatte uns zu einer Besichtigung und Führung eingeladen. Diese führte uns durch einige Bereiche des Landtags und wir erhielten viele Informationen zur Sitzordnung sowie den

Im Landtag mit MdL Rainer Schmeltzer (vorn links)





Mittagspause in Essen  
an der Ruhr

Regularien einer Landtagssitzung. Danach fand eine Diskussionsrunde in einem kleinen Sitzungssaal statt. Mit vielen Eindrücken und neuen Erkenntnissen ging die Einladung zu Ende. An dieser Stelle nochmals unseren herzlichen Dank dafür an Rainer Schmeltzer. Die übrige Zeit des Tages stand den Teilnehmern zur freien Verfügung.

Der **dritte Tag** startete nach dem Frühstück mit einer kleinen Radtour. Sie führte Richtung Süden, dann zum Rhein und dort entlang über den Medienhafen bis zur Rheinpromenade. Die Mittagspause konnte individuell gestaltet werden. Einige hatten sich entschlossen, den Rheinturm zu „erobern“. Dieser ist mit einer Höhe von 240 Metern der zehnthöchste Turm Deutsch-

lands. Von der Aussichtsplattform, in einer Höhe von 166 Metern, bot sich der Gruppe bei schönstem Wetter eine herrliche Rundumsicht.

Um 14 Uhr wurden wir von Burkhard Fröhlich, Tourenleiter des ADFC Düsseldorf, am Bergischen Löwen (Kreuzung Königsallee / Graf- Adolf-Platz) erwartet. Er hatte auf Anfrage zugesagt, mit uns eine Stadtführung per Rad vorzunehmen. Zunächst wurden einige Sehenswürdigkeiten in der Altstadt und dem Stadtzentrum besichtigt, zum Beispiel Rathaus, Radschlägerbrunnen, Hofgarten, Japanischer Garten, Goltstein-Parterre und vieles mehr. Danach ging es über den Rhein nach Oberkassel. Linksrheinisch führte die Tour bis zur Fähre nach Kaiserswerth. Auf der anderen Rheinseite fuhr die Gruppe am Rhein entlang und nach einem Absteiger zum Nordpark erreichte man wieder die Rheinpromenade. Gegen 17:45 Uhr wurde die Tour mit vielen neuen Eindrücken beendet. Auch hier noch mal unseren herzlichen Dank an Burkhard Fröhlich für die Unterstützung. Für die abendliche Gestaltung war erneut die individuelle Kreativität gefragt.

Der **letzte Tag** stand unter dem Zeichen der Rückreise. Mit sehr vielen Impressionen und Erlebnissen haben wir in den frühen Abendstunden Selm-Bork wieder erreicht. Eine sehr schöne aber auch anstrengende Radreise, die von unserem Tourenleiter Lothar Henrichs geführt wurde, ging zu Ende.

*ADFC Selm*



Auf der Fähre  
Kaiserswerth



# Dreiräder kauft man bei e-motion!

Drei- und Therapieräder sorgfältig auswählen & Sicherheit und Wohlbefinden gibt es bei uns inklusive.

≡ *e-motion* ≡  
DIE DREIRAD EXPERTEN

Dreirad-Zentrum Hamm | Rhynerberg 75 | 59069 Hamm  
02381 24978 | [hamm@emotion-technologies.de](mailto:hamm@emotion-technologies.de)

# Der Fränkische Wasserradweg



**Der Fränkische Wasserradweg (FWR), eine Rundtour durch Bayerns Mitte, mit Start und Ziel in Neumarkt in der Oberpfalz. Wir haben uns für die Große Rundtour mit 392 km Länge – aufgeteilt in 9 Etappen – entschieden (daneben gibt es noch die Rundtour Ost, Seenerunde, Rundtour West). In den nächsten Tagen wird Wasser unser ständiger Begleiter sein. Auf ebenen Strecken entlang von Flüssen, Kanälen, Bächen, Teichen und Seen erkunden wir drei abwechslungsreiche Urlaubslandschaften – das Fränkische Seenland, das Romantische Franken und den Naturpark Altmühltal.**

***Ein Reisebericht von Bärbel und Bernd Kahl, ADFC Schwerte.***

## **Tag 1 – Anreise nach Neumarkt i. d. OPf. und 1. Etappe nach Berching**

An einem Samstag im Juli 2024 fahren wir zunächst einmal mit dem Auto nach Neumarkt i. d. OPf. Unseren Plan, dort so gegen 14 Uhr anzukommen, müssen wir allerdings aufgeben. Auf der Autobahn zwischen Köln und Frankfurt/Main hat es einen schweren Verkehrs-

unfall gegeben, so dass der Verkehr nur einspurig an der Unfallstelle vorbeifahren kann. Wir haben noch überlegt, der vom Verkehrsfunk vorgeschlagenen Umleitung zu aber folgen, sind dann doch auf der Autobahn geblieben. Eine richtige Entscheidung, denn in den Verkehrsnachrichten wurde etwas später darum gebeten, die Umleitung wegen

totaler Überlastung nicht zu nehmen. Nach rund zweistündigem Stopp-and-Go-Verkehr haben wir endlich die Unfallstelle passiert. Ab da geht es nun wieder zügig voran.

Hinter Würzburg werden wir wegen eines schweren Unwetters (nicht das letzte an diesem Tag) erneut ausgebremst. Der Regen ist so stark, dass die Scheibenwischer den Wassermassen nicht mehr Herr werden und nicht nur das, die Fahrbahn steht unter Wasser, weil die Kanalisation total überfordert ist. Zum Glück reagierten alle besonnen und vorsichtig und fahren Schrittempo, so dass es zu keinem Unfall kommt. Bis Nürnberg müssen wir noch 2 weitere schwere Gewitter mit Starkregen überstehen. Als wir schließlich spät nachmittags in Neumarkt in der Oberpfalz ankommen, regnet es immer noch.

Jetzt ist guter Rat teuer, wie weiter vorgehen? Abwarten oder unseren Startpunkt der Radreise nach Berching, ca. 20 km von Neumarkt entfernt, verlegen? Wir wollen erst einmal die weitere Entwicklung abwarten. Nach gut 30 Minuten hört der Regen auf und wir begeben uns auf die 1. Etappe. Da der FWR direkt am Parkplatz vorbeiführt, sind wir sofort auf dem richtigen Weg.

Von nun an begleitet uns der historische Ludwig-Donau-Main-Kanal in Richtung Süden.

Wir folgen dem ebenen Weg am Kanalufer, der trotz des vorherigen starken Regens gut befahrbar ist, vorbei an historischen Schleusen und -wärterhäuschen, bis wir schließlich Berching erreichen.

Das Mittelalterstädtchen mit seiner vollständig erhaltenen Stadtmauer ist



Am Ludwig-Donau-Main-Kanal

das Tor zum Altmühltal. Unser Hotel, das mitten in der Altstadt liegt, erreichen wir gegen 19 Uhr. Nach dem Abendessen wollen wir eigentlich noch einen Bummel durch die Altstadt machen und das Stadtfest, das an diesem Wochenende stattfindet, besuchen. Aber der zwischenzeitlich wiedereinsetzende Regen macht uns einen Strich durch die Rechnung.



Altstadt Berching

### Tag 2 – Von Berching nach Greding

Nach dem Frühstück warten wir gespannt auf den Wetterbericht auf Bayern 3; und siehe da, das Tiefdruckgebiet soll im Laufe des Vormittags abziehen, danach wird für die nächsten Tage ein

Hoch mit sommerlichen Temperaturen vorhergesagt, ohne Niederschläge. Wir haben in Berching die Seiten gewechselt, d. h. vom historischen Kanal an seinen Nachfolger, den modernen Main-Donau-Kanal, dem wir weiter in Richtung Süden folgen.

Hinter der Schleuse Berching wechseln wir das Kanalufer. Vorbei an der Benediktinerabtei Plankstetten kommen wir in Beilngries an. Barockbauten aus der Zeit der Eichstätter Fürstbischöfe, mittelalterliche Stadtmauertürme und eine autofreie Innenstadt verleihen dem Städtchen eine sympathische Atmosphäre. An der St. Walburga-Kirche machen wir eine kleine Pause und bewundern den Kirchturm, weil die Dachdecker mit den Dachpfannen ein Muster gelegt haben. Die Strecke verläuft nun flussaufwärts an der Altmühl entlang. Bei Kirchanhausen überqueren wir den Fluss und wechseln bald darauf am Kratzmühlsee wieder das Ufer. Um den Badensee herum geht es weiter nach Kinding, dessen Ortsbild von der wehrhaften Kirchenburg dominiert wird. In Kinding verlassen wir die Altmühl, wenden uns nach Norden und sind bald am Ufer der Schwarzach unterwegs. Wir gelangen in die Altstadt von Greding mit ihren Türmen und der romanischen Martinsbasilika.

Hier endet unser 2. Tag und nach dem Abendessen machen wir noch einen Bummel durch die sehenswerte Altstadt.

### Tag 3 – Von Greding nach Gunzenhausen

Heute geht es über die Bahntrasse der ehemaligen Gredl-Bahn. Bis Höbing begleitet uns weiterhin die Schwarzach. Danach geht es an der Thalach in nord-

östlicher Richtung weiter nach Thalmaßing. Wir fahren über die Jurahochfläche, überqueren hier in 461 m über NN (übrigens der höchste Punkt auf unserer Tour) die europäische Wasserscheide. Auf der einen Seite fließen die Flüsse ins Schwarze Meer, auf der anderen Seite in die Nordsee. Dank der Bahntrasse hat die Strecke nur in den Orten Kontakt zum Straßenverkehr und wir radeln durch Felder und ein Waldgebiet. In Heideck verlassen wir die Bahntrasse und begeben uns auf den Weg Richtung Brombachsee.



Am Brombachsee

Am See angekommen fahren wir am Ufer entlang bis Ederndorf. Vorbei an Badestränden, Liegewiesen, Segelhäfen und Campingplätzen verlassen wir den See und biegen bei Neuherberg in den Gräfensteiner Wald ab. Nun ist es nicht mehr weit bis Gunzenhausen, dem Zentrum des Fränkischen Seenlandes.

### Tag 4 – Von Gunzenhausen nach Dinkelsbühl

Von Gunzenhausen radeln wir weiter Richtung Westen und kommen zum Dennenloher See, dem kleinsten der sieben Seen im Fränkischen Seenland.



In Gunzenhausen

An seinem Ufer geht es nach Süden und wir gelangen zum Schloss Dennenlohe (hier befindet sich der größte Rhododendronpark Süddeutschlands). Über Unterschwaningen führt uns der Weg in das Markgrafenstädtchen Wassertrüdingen am Fuß des Hesselbergs. Wir sind jetzt im Romantischen Franken und folgen der Wörnitz, die mit ihren natürlichen Flusswindungen ein besonders idyllisches Landschaftsbild bietet. Am rechten Straßenrand taucht plötzlich ein Hinweisschild „Historische Sehenswürdigkeit – Römerturm – 250 m links“ auf. Wir folgen dem Hinweis und gelangen auf einen Waldweg. Da der

Weg immer holpriger wird, lassen wir die Räder stehen und gehen zu Fuß weiter. Von einem Römerturm aber ist weit und breit nichts zu sehen. Hinter einer Wegbiegung taucht dann eine Infotafel auf „Hier stand ein in den Limes integrierter römischer Wachturm“. Und darunter war noch eine Skizze, wie der Turm wohl einmal ausgesehen haben soll. Toll. Eigentlich hatten wir uns etwas anderes vorgestellt. Also wieder zurück zur Straße und weiter auf unserer Tour. Nach ein paar Kilometern erreichen wir das kleine Dörfchen Markt Arberg und stoßen hier auf die Limes-Route. Auf einer Wiese befindet sich ein Stück des von den Römern angelegten Grenzwalls, eine Steinmauer. Original oder Rekonstruktion, ist nicht ersichtlich. Außerdem ist hier eine große Infotafel aufgebaut, die über den Limes informiert. Über die Gemeinden Gerolfingen, Ehingen und Wittelshofen kommen wir nach Dinkelsbühl, das mit seiner historischen Altstadt bezaubert. Nicht umsonst verläuft hier die Ferienroute „Romantische Straße“. Unser Hotel für diese Nacht befindet sich wieder in der Altstadt.



Unterwegs nach Dinkelsbühl



In Dinkelsbühl



Unterwegs nach Osten

### Tag 5 – Von Dinkelsbühl nach Rothenburg ob der Tauber

Der Fränkische Wasserradweg folgt nun der Romantischen Straße. Zunächst folgen wir dem Verlauf der Würnitz bis kurz hinter Schoploch. Hier verlassen wir den Fluss und gelangen in die Festspielstadt Feuchtwangen.

Ab jetzt begleitet uns die Sulzach nach Norden und gelangen so nach Schillingsfürst, dessen Wahrzeichen, das Barockschloss, schon von weiten sichtbar ist. Auf dem Weg Richtung Norden durchqueren wir die Gemeinde Gebstadt und kommen in die Mittelalterstadt Rothenburg o.d.T., ein besonderer Höhepunkt unserer Radreise. Und, wie konnte es anders sein, unser Hotel liegt wieder direkt in der Altstadt. Nachdem wir im Hotel eingekcheckt haben, empfängt uns ein Page und bringt uns zum Radstall (so heißt er hier), weist uns

einen Stellplatz zu und führt uns zu unserem Hotelzimmer, wobei er Bärbels Radtaschen trägt. Ein toller Service, ist halt auch ein 4-Sterne-Hotel. Wir machen uns etwas frisch und haben nun ausreichend Zeit, Rothenburg zu erkunden.



In Rothenburg ob der Tauber

## Tag 6 – Von Rothenburg nach Ansbach

Der Fränkische Wasserradweg folgt nun dem Verlauf einer weiteren berühmten Ferienroute – der Burgenstraße. Hinter Neusitz und Geslau wartet in Colmburg schon bald die erste Burg darauf, erkundet zu werden; nämlich die Burg Colmburg. Aber auch das Wasser begleitet uns weiterhin. In Lehrberg treffen wir auf die Fränkische Rezat. Während wir zwischen Rothenburg und Lehrberg ein paar Hügel überwinden müssen, geht es nun am Flussufer auf ebenen Wegen in südöstlicher Richtung in die Markgrafenstadt Ansbach mit ihrer prunkvollen Residenz (heute Sitz der Regierung Mittelfranken), dem Hofgarten und einer lebendigen Altstadt, die wir am Nachmittag erkunden. Wir besichtigen St. Gumbertus, eine protestantische Stadtpfarrkirche aus dem 15. Jahrhundert. Darin befindet sich die größte Barock-Orgel Frankens mit 47 Registern. Vor der Kirche steht ein Denkmal von Johannes Sebastian Bach. Obwohl er Zeit seines Lebens nie in Ansbach war, wurde ihm wegen seines Ruhms und der jährlich stattfindenden Ansbacher Bachwochen dieses Denkmal gewidmet.



In Ansbach

## Tag 7 – Von Ansbach nach Roth

Nach dem Frühstück brechen wir auf, verlassen Ansbach und kommen nach Sachsen - sind wir hier richtig? Doch, Sachsen bei Ansbach. Bald darauf sind wir in Lichtenau mit seiner beeindruckenden Festung direkt am Weg. Dort verlassen wir die Rezat und fahren durch leicht hügeliges Gelände in die Minnesängerstadt Wolframs-Eschenbach, einem reizenden kleinen mittelalterlichen Städtchen. Hier schauen wir uns das Liebfrauenmünster an, Pfarrkirche und Grablage von Wolfram von Eschenbach (1170-1220). Die gotische Hallenkirche wurde zwischen 1230 und 1300 vom Deutschen Orden erbaut.



In Wolframs-Eschenbach

Wir sind zurück im Fränkischen Seenland, fahren nach Windsbach, in die Heimat des Windsbacher Knabenchors. Schon kurz vorher gelangen wir wieder ans Rezatufer und folgen dem Fluss, bis die Route nach Avenburg abzweigt.

Nach einigen Passagen durch einen Wald ommen wir schließlich in Roth an und suchen unser Hotel auf. Wir machen eine Pause und wollen den Ort erkunden. Allerdings gibt es eine Unwetterwarnung, so dass wir uns nicht allzu weit vom Hotel entfernen.

Rund 100 m vom Hotel entfernt befindet sich eine Gaststätte, dort essen wir. Zum Glück, denn kaum haben wir uns an den Tisch gesetzt, fängt es auch schon in Strömen an zu regnen. Nach etwa 1 Stunde hört der Regen auf, wir setzen unseren Stadtspaziergang fort.



Altstadt Roth

### Tag 8 – Von Roth nach Neumarkt i. d. OPf.

Am Ufer der Roth entlang führt der Weg in östlicher Richtung stadtauswärts, anschließend nach Süden über Hofstetten, vorbei am Museum Historischer Eisenhammer nach Eckersmühlen. Kurz vor der Burgstadt Hilpoltstein verlassen wir die Roth, fahren durch Hilpoltsteins historische Altstadt, gelangen an den Main-Donau-Kanal, den wir überqueren.

Weiter geht es an seinem Kanalufer entlang ein Stück in Richtung Norden und kommen so an den Rothsee.

Für die nächsten Kilometer verläuft der Weg am idyllischen Ufer des Sees. Von dessen Nordspitze müssen wir jetzt einer stark befahrenen Bundesstraße folgen (zum Glück auf einem separaten Radweg) und kommen so nach Allersberg. Es geht über den histori-



Rothsee

schen Markt und dann stetig weiter Richtung Osten. Seligenporten mit seinem historischen Kloster, Postbauer-Heng und Berggau liegen an der Strecke. Als bald erreichen wir Neumarkt i. d. OPf.

Wir fahren direkt zum Hotel und checken ein. Das Hotel ist Teil eines großen Gebäudekomplexes, unter dem sich eine Tiefgarage mit einem separaten, abschließbaren Abstellraum für Fahrräder befindet. Also fahren wir in die Tiefgarage, stellen die Räder unter und schnappen uns unser Gepäck. Der Clou ist, dass wir von hier aus direkt mit dem Aufzug auf die Etage fahren können, auf dem sich unser Hotelzimmer befindet.

### Tag 9 – Endspurt, Zieleinlauf und Heimreise

Unsere letzte Etappe steht an. Vom Hotel sind es nur wenige Meter bis zum historischen Ludwig-Donau-Main-Kanal, dem wir bis zum Parkplatz, dem Ausgangspunkt unserer Radtour, folgen. Insgesamt 2 km, ob wir die noch schaffen werden? Am Nachmittag sind wir wieder zu Hause; diesmal zum Glück ohne unfallbedingten Stau und Unwetter.



Wieder am Main-Donau-Kanal

## Epilog

Der Fränkische Wasserradweg trägt seinen Namen zu Recht. Führen doch ca. 90 % der gesamten Strecke am besagten Element vorbei. Aber nicht nur das - wir sind an Feldern, Wiesen, Viehweiden, Streuobstwiesen, Hopfengärten, Hochmooren, Blaubeerfeldern vorbeigeradelt und haben Wälder durchquert. Haben wunderschöne, gepflegte mittelalterliche Orte kennengelernt und Klöster, Kirchen, Burgen, Schlösser und prunkvolle Barockbauten bewundert. Außer in den in diesem Bericht genannten Orten sind uns unterwegs so gut wie keine Leute begegnet; manche Bauernschaften wirkten wie ausgestorben.

Auf unserer Radtour hätten wir gerne hin und wieder eine Pause in einem Biergarten, Café oder Eisdiel eingelegt bzw. wenn um die Mittagszeit der kleine Hunger nagte, uns bei einem Bäcker oder Metzger ein belegtes Brötchen oder ähnliches gekauft. Leider Fehlanzeige, da nicht oder nicht mehr vorhanden bzw. von 12 bis 15 Uhr Mittags-

pause war. Verhungert sind wir allerdings nicht; denn abends hat uns so manches Gasthaus mit fränkischen Spezialitäten und selbst gebrauten Bieren verwöhnt.

Wir waren größtenteils auf Radwegen, stillgelegten Bahntrassen, verkehrsarmen Nebenstraßen und gut befahrbaren Forstwegen unterwegs, auf denen wir abseits des Verkehrs die Natur genießen konnten. Es gab lediglich zwei kleinere Streckenabschnitte, wo sich die Wegebauer nicht mit Ruhm bekleckert haben und man diese Straßen eigentlich für Radfahrer hätte sperren müssen. Andererseits gab es aber auch Radwege, wo man an besonders stark gefährdeten Straßenkreuzungen über eigens für Radler gebaute Brücken und Tunnel diese Gefahrenpunkte umgehen konnte.

Alle Hotels, in denen wir auf dieser Radtour übernachtet haben, waren gut bis sehr gut auf Radtouristen eingestellt. Wir konnten unsere Räder überall sicher und wettergeschützt abstellen.

# Helmpflicht für Radfahrer?

## Ein Überblick über die aktuelle Rechtslage

In Deutschland existiert derzeit keine gesetzliche Helmpflicht für Radfahrer, was bedeutet, dass Radfahrer, im Gegensatz zu Motorradfahrern, nicht dafür belangt werden können, ohne Helm zu fahren. Dies gilt sowohl für herkömmliche Fahrräder als auch für E-Bikes.

Unstrittig ist jedoch, dass Radfahrer erheblich besser geschützt sind, wenn sie im Straßenverkehr einen Helm tragen. Eine eindrucksvolle Studie der Universität München belegt dies: Die Wissenschaftler haben 543 Unfälle untersucht, bei denen Radfahrer verletzt wurden, sowie 117 weitere Unfälle, bei denen Radfahrer tödliche Verletzungen davongetragen haben. Auffällig ist, dass von den 117 tödlich verunglückten Radfahrern nur sechs einen Helm getragen haben, was etwa fünf Prozent entspricht. Über 50 Prozent der getöteten Radfahrer starben an einem Schädel-Hirn-Trauma. Nach Ansicht der Wissenschaftler wäre die Zahl der Todesfälle deutlich geringer gewesen, hätte eine größere Anzahl der Radfahrer einen Helm getragen.

Auch bei den Unfällen, bei denen die Radfahrer „nur“ verletzt wurden, zeigt sich die Schutzwirkung des Helms deutlich: Keiner der Radfahrer mit schweren Kopfverletzungen hatte einen Helm auf, während die Verletzungen bei den Radfahrern, die einen Helm trugen,

zwar auch vorhanden waren, jedoch wesentlich weniger schwerwiegend ausfielen.

Trotz dieser alarmierenden Zahlen können Radfahrer in Deutschland weiterhin selbst entscheiden, ob sie einen Helm tragen oder nicht – gesetzlich gezwungen werden sie dazu nicht. Unter (Verkehrs-) Juristen wird das Thema Helmpflicht jedoch unter einem anderen Aspekt diskutiert: Wenn unbestreit-



bar ist, dass Helme bei Unfällen zu weniger schweren Verletzungen führen, könnte dann nicht ein Radfahrer ohne Helm an der Schadensregulierung beteiligt werden?

Ein Fall aus dem Jahr 2022 in Berlin verdeutlicht diese Problematik. Eine Radfahrerin wurde damals von einem Autofahrer angefahren und erlitt schwerste Verletzungen, darunter ein Schädel-Hirn-Trauma, Frakturen des Schädels, des Oberschenkels und des Schlüsselbeins.

Die Radfahrerin verklagte den Unfallverursacher auf Schadenersatz und Schmerzensgeld sowie auf Übernahme der Folge- oder Spätschäden. Der Autofahrer argumentierte, dass die Radfahrerin eine Mitschuld trage, da sie keinen Helm getragen habe. Seiner Auffassung nach wären die schwerwiegenden Verletzungen durch das Tragen eines Helms vermeidbar gewesen.

Dieser Argumentation folgten die Richter jedoch weder in der ersten Instanz vor dem Landgericht noch im Berufungsverfahren vor dem Kammergericht (KG). Sie bezogen sich auf ein Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) aus dem Jahr 2011. Dort hatte der BGH darauf hingewiesen, dass es keine gesetzliche Verpflichtung zum Tragen eines Helms gebe, weshalb es auf das „allgemeine Verkehrsbewusstsein“ der Bevölkerung ankomme. Gemeint ist damit: Nur wenn sich in der Bevölkerung eine allgemeine Überzeugung gebildet habe, dass das Tragen eines Helms beim Radfahren zum Schutz vor Verletzungen erforderlich sei, kön-

ne von einem Mitverschulden des betreffenden Radfahrers die Rede sein. In seiner Entscheidung kam der BGH zu dem Ergebnis, dass jedenfalls im Jahr 2011 keine allgemeine Überzeugung in der Bevölkerung herrschte, wonach beim Fahrradfahren ein Helm zu tragen sei.

Nach Einschätzung des KG galt diese Bewertung auch noch für das Jahr 2022 – das Jahr, in dem sich der Unfall in Berlin ereignet hatte. Der Klage der Radfahrerin auf Schadenersatz und Schmerzensgeld wurde daher weitgehend stattgegeben. Ebenso wurde der Klage darauf stattgegeben, dass der Unfallverursacher bzw. seine Versicherung für zukünftige weitere Schäden haften müsse.

## Fazit und Ausblick:

Die Entscheidung ist nachvollziehbar, denn alles andere würde zu einer „Helfpflicht durch die Hintertür“ führen. Es gibt jedoch ein großes „Aber“: Betrachtet man den Wortlaut des Beschlusses des KG sowie die Entscheidungen diverser anderer Oberlandesgerichte zu diesem Thema, muss davon ausgegangen werden, dass sich bei der Frage des Mitverschuldens im Fall eines fehlenden Fahrradhelms in Zukunft etwas ändern könnte. Dies gilt nämlich dann, wenn in der Allgemeinheit das Bewusstsein wächst, dass das Tragen eines Fahrradhelms zum Schutz vor Verletzungen unbedingt erforderlich ist. Schon heute könnte eine gerichtliche Entscheidung insbesondere bei Pedelecs und E-Bikes möglicherweise anders ausfallen.

Die weitere Entwicklung in der Rechtsprechung bleibt daher abzuwarten.

*Ralf Bothge*



DIENSTAG - FREITAG:  
9.00 - 18.30 UHR

SAMSTAG:  
9.00 - 14.00 UHR

# MEGABIKE

IHR

**FAHRRADSPEZIALIST  
IN UNNA-MASSEN**



MASSENER HELLWEG 23  
59427 UNNA

RÄDER&SERVICE HOTLINE:  
02303/51948



**E-BIKE TESTCENTER  
FAHRRAD LEASING**



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

# Lumos Ultra – Der intelligenteste Fahrradhelm der Welt

**M**eine diesjährige Neuanschaffung ist ein Fahrradhelm von Lumos mit Blinkerfunktion. Da mich technische Neuerungen immer begeistern, war ich direkt Feuer und Flamme, als ein Kollege mich auf einen Fahrradhelm aufmerksam machte, der neben einer ausreichenden Beleuchtung auch über eine Blinker- und sogar Bremslichtfunktion verfügt.

Die Lumos Ultra Fahrradhelme gibt es bei zwei Modellen mit Vorder- und Rücklichtern, diese sind so groß, dass sie von allen Autofahrern gesehen werden sollten. Das Vorderlicht ist weiß und die beiden rechts und links am Helm angebrachten Rücklichter rot. Diese dienen auch als Blinker und mit dem entsprechenden Zubehör als Bremslichter.

Um diese Funktionen zu bedienen wird ein Sender mit einem Spanngummi am Lenker befestigt, dieser ist kabellos mit dem Helm verbunden und verfügt über zwei Knöpfe, auf dem

einen befindet sich ein „R“ auf dem anderen ein „L“ entsprechend für rechts und links. Möchte man nun abbiegen und drückt den entsprechenden Knopf, dann ertönt ein kleines Signal und das Rücklicht beginnt gelb zu blinken. Damit der Blinker wieder ausgeht, wird der Knopf ein weiteres Mal gedrückt und wieder ertönt das akustische Signal, welches anzeigt, dass der Blinker aus ist.

In der Standartausführung wird ein Sender mitgeliefert, der lediglich den Blinker bedient und eine Knopfzelle benötigt. Bei dem MIPS+All in Bundle befindet sich ein etwas größerer Sender, dieser verfügt zusätzlich über die Bremslichtfunktion. Das Einschalten des Blinkers funktioniert wie beschrieben. Die Bremslichter werden bei dieser Variante automatisch aktiviert, wenn die Geschwindigkeit reduziert wird. Dieser wird über ein USB-Kabel geladen.

Übersicht über die Preise laut Website<sup>1</sup>:

### **Lumos Ultra Standard**

Ohne MIPS mit einfachem Sender: 129,95 €

### **Lumos Ultra mit MIPS**

MIPS dient der Vorbeugung von Gehirnschäden bei Rotationsstürzen: 159,95 €

### **Lumos Ultra mit MIPS + All-In-Bundle**

Sender in der Remoteausführung und weitere Extras zum Helm: 199,95 Euro

### **Lumos Remote-Sender**

Inklusive USB-C Ladestation und einer Lenkerhalterung, mit Bremsfunktion: 49,95 €

Ersatzhalterung für den Standardsender: 12,95 €

Ersatzhalterung für die Remotevariante: 9,95 €

<sup>1</sup> <https://eu.ridelumos.com/de>



## APP GEHT'S!

Mobilität in einer App:  
Verbindungen – Tickets – Busse in Echtzeit



Jetzt die VKU App herunterladen:



meine.vku

[www.vku-online.de](http://www.vku-online.de)

VKUKREIS **UNNA**

Ich bin erfreut über die einfache Bedienung und die akustischen Signale beim Betätigen des Blinkers, die so lange wiederholt werden, bis der Blinker wieder ausgemacht wird, da wurde an alles gedacht. Ich finde der Helm hat einen guten Sitz auf dem Kopf, auch das ist neben der ganzen Technik sehr wichtig und er lässt sich einfach einstellen. Das wählbare Mips System zeigt mir, dass die Helme nach aktuellem Standard gefertigt werden.

Zu bemängeln hätte ich das einfache Steckschloss zum Verschließen der Kinngurte. Ich persönlich finde es recht klein, gerade beim Öffnen kann es schon mal einige Versuche brauchen. Ich kann mir auch vorstellen, dass es mit Handschuhen oder kalten Fingern eine kleine Geduldsprobe werden kann. Da gibt es heutzutage benutzerfreundlichere Verschlüsse.

Abschließend kann ich sagen, dass ich mit dem Helm sehr zufrieden bin. Er trägt sich gut, die großen, hellen Lichter, sowie die Blinker geben mir ein Gefühl von mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Ich habe mir den Lumos Ultra mit Mips und eine Universalhalterung für ein zweites Rad bestellt. Bei genauerem Nachdenken würde ich jetzt wahrscheinlich den Remote-Sender wählen, da dieser zusätzlich die Bremslichter aktivieren und mit einem USB-Kabel geladen werden kann.

*Tanja Bork*

# Kraftpakete für die Radtour

## Richtiger Umgang und Pflege der Stromspeicher

**E**-Bike-Akkus sind wahre Kraftpakete: Moderne Akkumulatoren verfügen über Kapazitäten zwischen 400 und 750 Wattstunden (Wh) und ermöglichen Reichweiten von etwa 80 bis 130 Kilometern – ideal für ganztägige Touren, auch in bergigem Gelände. Mit dieser Unterstützung erschließen sich auch weniger trainierten Radfahrerinnen und Radfahrern neue Regionen. Der kleine Urlaub zwischendurch bleibt dabei ein preiswertes Vergnügen: Eine vollständige Ladung eines Standard-Akkus kostet je nach Stromtarif lediglich zwischen 19 und 24 Cent.

Kommt es allerdings dazu, dass die gespeicherte Energie nicht in Bewegung, sondern in Wärme umgesetzt wird, kann es – ähnlich wie beim Benzin-tank – zu einem Brand kommen. Zum Vergleich: Auf deutschen Straßen brennen jährlich rund 15.000 Pkw. Akku-brände bei E-Bikes sind jedoch sehr selten. Leider finden sich hierzu keine offiziellen Statistiken. Da die Folgen gravierend sein können, ist es sinnvoll, sich

mit möglichen Ursachen und vorbeugenden Schutzmaßnahmen zu beschäftigen.

### Aufbau eines Lithium-Ionen-Akkus

Frühere Akku-Typen wie Nickel-Cadmium oder Nickel-Metallhydrid sind heute nicht mehr relevant. In modernen E-Bikes kommen fast ausschließlich Lithium-Ionen- oder Lithium-Polymer-Akkus zum Einsatz. Sie besitzen keinen Memory-Effekt, sodass Teil-ladungen nicht schädlich sind – im Gegenteil: Sie können die Lebensdauer sogar verlängern.

Eine Lithium-Ionen-Batterie besteht aus mehreren Zellen. Jede Zelle setzt sich aus einer positiven (Kathode) und einer negativen Elektrode (Anode), einem Elektrolyt und einem Separator zusammen. Der Separator verhindert einen Kurzschluss zwischen den Elektroden.

### Mechanische Beschädigung

Bei einem Sturz auf harten Untergrund oder bei Unfällen kann der Akku



mechanisch beschädigt werden. Wird eine Zelle deformiert, kann es zu Kurzschlüssen und starker Hitzeentwicklung kommen. Im Brandfall kann eine Kettenreaktion entstehen, bei der mehrere Zellen nacheinander explodieren. Nach einem Sturz sollte das Fahrrad daher nicht nur auf Lackschäden, sondern auch auf sichtbare Schäden an der Akku-Außenhaut geprüft werden. Nicht sichtbare innere Schäden erkennt man oft nur durch eine ungewöhnliche Wärmeentwicklung am Akku.

### Thermische Überlastung

Auch hohe Außentemperaturen können dem Stromspeicher schaden. Bereits ab etwa 70 Grad Celsius beginnen die Elektrolyte zu verdampfen. Deshalb sollte der Akku nie längere Zeit direkter Sonneneinstrahlung oder extremer Hitze ausgesetzt werden.

### Elektrische Überlastung

Eine elektrische Überlastung kann durch die Nutzung eines falschen Ladegeräts entstehen. Es wird empfohlen, ausschließlich das Original-Ladegerät des Herstellers zu verwenden. Auch eine Tiefentladung kann gefährlich sein: Wird ein Lithium-Ionen-Akku über längere Zeit nicht genutzt, kann er sich vollständig entladen und Schaden nehmen. Im Winter sollte der Ladezustand regelmäßig kontrolliert und gegebenenfalls nachgeladen werden. Für die Lagerung bei Zimmertemperatur empfiehlt sich ein Ladezustand zwischen 30 und 60 Prozent. Moderne Akkus verfügen zwar über Schutzmechanismen, dennoch sollte der Akku nach dem Laden vom Ladegerät getrennt werden.



Ladebuchse

Die größte Brandgefahr besteht beim Laden des Akkus. Daher gilt: Möglichst nicht unbeaufsichtigt, insbesondere nicht über Nacht und nicht in Wohnräumen laden. Optimal ist das Laden im Fahrradrahmen. Wird der Akku zum Laden entnommen, sollte er auf einer feuerfesten Unterlage (z.B. Fliesen) liegen. Brennbare Materialien in der Nähe sind unbedingt zu vermeiden.



Akku im Rad laden





# e-Bikes kauft man bei e-motion!

Entdecke eine neue Dimension der Mobilität  
und mach dich unabhängig von Staus  
und Parkplatzsuche.

≡ *e-motion* ≡  
DIE E-BIKE EXPERTEN

e-motion e-Bike Welt Hamm | Rhynerberg 75 | 59069 Hamm  
02381 24978 | [hamm@emotion-technologies.de](mailto:hamm@emotion-technologies.de)

# Impressum

## Herausgeber:

ADFC Kreisverband Unna  
Preußenstraße 90c  
44536 Lünen



## Kernredaktion:

Dr. Andreas Abels, Gerd Asselborn,  
Günther Klumpp, Tanja Bork,  
Werner Wülfing V.i.S.d.P.

FahrRad@adfc-kreis-unna.de

**Layout, Satz:** Andreas Abels

**Lektorat:** Misc

**Anzeigen:** Günther Klumpp

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

An dieser Ausgabe wirkten außerdem mit:  
Ralf Bothge, Horst Delkus, Marc Frieling, Stefanie  
Haake, Christoph Haumann, Bärbel und Bernd  
Kahl, Wolfgang Maas, Carina Steffens

## Bildnachweis:

S. 3 links: ©atsurkan - stock.adobe.com  
S. 47: © ADFC/April Agentur  
S. 48 © ADFC/Deckbar  
S. 51 © ADFC  
S. 52: © www.flyer-bikes.com | pd-f  
S. 57: © ADFC  
S. 60: © Covadonga-Verlag  
S. 61/62: © Hatje Crantz-Verlag  
S. 64 mitte: © Radfahrer-Humor  
S. 65 mitte: © Radfahrer-Humor  
S. 66 rechts: © Verlag Maxi-Kutschera

Ein Klick direkt zur Beitrittserklärung



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr

Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

### Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr



Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADFO0000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber\*in

DE  
IBAN

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)



Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.



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

### Einzelmitglied (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (66 €)



23-26 Jahre (33 €)



Jugendmitglied 7-22 Jahre (16 €)

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

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

### Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)



ab 27 Jahre (78 €)



23-26 Jahre (33 €)



Zusätzliche jährliche Spende: ...€

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

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

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

## Lieber Radfahrer, liebe Radfahrerin im ADFC,

**D**u bist in den ADFC eingetreten, da Du gerne Fahrrad fährst und Dir der Fahrradverkehr im Kreis Unna am Herzen liegt. Mit deinem ADFC-Beitrag unterstützt Du unsere ehrenamtlichen Aktivitäten, wofür wir Dir an dieser Stelle danken wollen.

Wir würden uns aber freuen, wenn Du dich auch aktiv in die Arbeit des ADFC einbringen würdest.

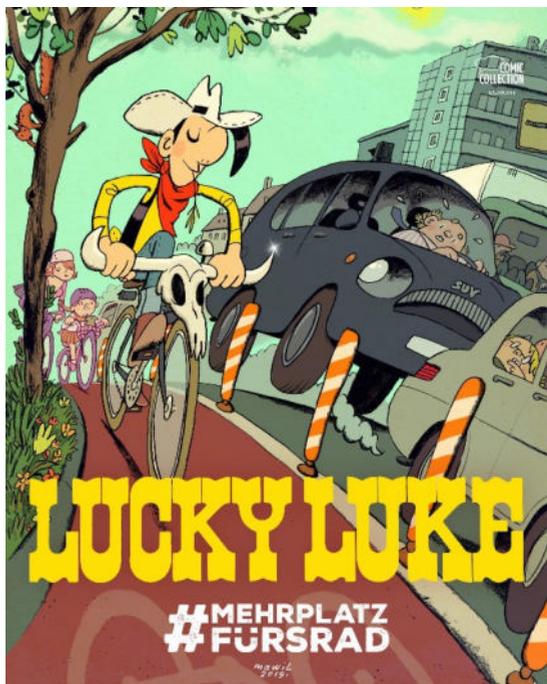
Wie Du weißt, ist es unser Ziel, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Wir wollen den Anteil der gefahrenen Kurzstrecken in besonderem Maße vom Auto hin auf das Fahrrad verlagern.

Um dieses Ziel als Gemeinschaft zu erreichen, sind wir in vielen Bereichen aktiv, in denen wir Unterstützung gebrauchen können.

Wenn Du Dir vorstellen kannst,

- den Tourenleiter bei einer Radtour zu begleiten/zu unterstützen;
- ein Fahrrad zu reparieren oder ein ausgedientes Rad für Bedürftige instand zu setzen;
- bei Fahrradschulungen in Kita, Grundschule aber auch im Erwachsenenbereich mitzuwirken;
- einen Artikel für die kommunale Zeitung oder für unsere Homepage zu schreiben;
- auf einem Infostand Passanten für unsere Ideen anzusprechen;
- mit den Verkehrsplanern deiner Kommune über Radwege zu diskutieren
- ...

würden wir uns freuen, wenn Du dich unserem Aktivenkreis anschließen würdest.



Wende Dich doch an deine Ortsgruppe im ADFC, siehe

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

Beste Möglichkeiten, uns näher kennenzulernen, sind die regelmäßig in den Ortsgruppen stattfindenden Radlertreffs oder - wenn der Einstieg lockerer sein soll - komme zu einem unserer Stammtische. Du wirst aber auch bei jeder Radtour jemanden finden, den Du zu unseren Aufgaben jenseits der Touren ansprechen kannst.

Wir brauchen Dich!

Der Vorstand des ADFC Kreis Unna e.V.

Die Sprecher der Ortsgruppen im  
ADFC Kreis Unna

# Rudis Ritzel Rätsel



Liebe Ritzel-Rätsel-Rater!  
Burghausen, die malerische Stadt an  
der Salzach, bietet nicht nur herausra-  
gende Sehenswürdigkeiten wie die

weltlängste Burg, sondern auch viele  
abwechslungsreiche Radwege. Viele  
Touren starten oder enden auf dem  
Marktplatz, wo diese monumentale

Skulptur eines Radfahrenden mit Hund und Katze zu bestaunen ist. „Triologo“ wurde sie vom kolumbianischen Künstler Edgardo Carmona genannt. Was können wir Mensch, Katze und Hund in den Mund legen?

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

Schickt eure Lösung an:

ADFC Kreis Unna  
Preußenstr. 90c, 44532 Lünen

Oder schickt eine E-Mail an

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

Unter allen richtigen Eisen-  
dungen verlosen wir das  
Buch „Von Menschen, die  
träumen“ von Guillaume  
Martin-Guyonnet (siehe  
Seite 59).



Euer

*Rudi :-)*

### Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels:

Auflösung des letzten Ritzel-Rätsels: Im Ausschnitt A war kein Fehler versteckt. Gewonnen hat Jutta Schröder aus Werl. Herzlichen Glückwunsch!

## Mehr als ein Radsportbuch - Guillaume Martin-Guyonnet's Von Menschen, die träumen

*Buchtipps*

**E**in junger Mann steht - an eine alte Mauer gelehnt - und schaut den Betrachter offen an; im Hintergrund ist eine weitläufige Hofanlage zu sehen. Schon das Buchcover legt nahe: Der junge Mann ist hier zuhause. Es handelt sich um den Autor selbst; der Hof ist sein Elternhaus, ein Gut mit Jahrhunderte alter Geschichte, gelegen in den ländlichen Weiten der normannischen Schweiz.

Guillaume Martin Guyonnet ist in Frankreich sehr bekannt: Zum einen als Spitzenradrennfahrer ,zum anderen als studierter Philosoph und Buchautor, der in „Sokrates auf dem Rennrad“ und „Die Gesellschaft des Pelotons“ Radsport und Philosophie auf eine unterhaltsame Wei-

se miteinander zu verbinden weiß. Sein neuestes Werk - „Von Menschen, die träumen“ - ist ein sehr persönliches:

Es handelt von drei Personen, bereit, sich leidenschaftlich, voll und ganz, entgegen vernünftiger Bedenken für die Verwirklichung ihrer Lebensträume ein zu setzen. Verbunden sind diese Figuren durch einen gemeinsamen Heimatort, nämlich das Landgut „Boderie“ in der Normandie.

Da ist zunächst der Autor selbst und seine Bereitschaft, das Leben eines Philosophen und Radprofis zu führen mit allen Anstrengungen und Einschränkungen, die das mit sich bringt. Dann sein Vater, der als 15jähriger nach Paris

geht, Drucker wird, sich – nach Aussterben seines Berufs, zu einem weltbekannten Aikidolehrer entwickelt und schließlich die halbverfallene Boderie wieder aufbaut, und schließlich ein Vorfahr, Guy Lefèvre, ein Theologe des 16. Jahrhunderts, versunken in einer epochalem Bibelübersetzung, nachhaltig verunsichert durch die Gräueltaten der Reformation in Frankreich und zeitlebens unglücklich verliebt.

Die detailreich und anschaulich miteinander verwobenen Lebensgeschichten sind spannend zu lesen und machen Mut, sich ebenfalls auf eigene Träume einlassen, ohne sie gleich einer bedenkenswerten „Realtätsprüfung“ zu unterziehen.

Ein Buch, das sich zweimal zu lesen lohnt!

Es ist in diesem Jahr im Covadonga Verlag Bielefeld erschienen, der sich auf Bücher rund ums Radfahren spezialisiert hat.

*Gerd Asselborn*

Guillaume Martin-Guyonnet

## Von Menschen, die träumen



**Guillaume Martin-Guyonnet:**  
**Von Menschen, die träumen**  
Covadonga-Verlag,  
ISBN: 9 783957261007  
24,80 € für die gebundene Ausgabe

## Das „Easy Rider Roadbook“ Eine Reise in die Fahrrad(sub)kulturen dieser Welt

**P**oppig kommt es daher, das „Easy Rider Roadbook“; schon die knalligen Farben des Covers und der Vorsatzseiten lassen einiges an Unkonventionellem fern des Mainstreams erwarten.

„A Tour through the Wild and Inspiring Side of Bicycle Culture“ wird gleich zu Anfang des englischsprachigen Buches angekündigt; und das ist nicht zu viel versprochen.

Vorangestellt ist eine Art Manifest des

Fahrradfahrens und seiner Bedeutung für eine lebenswertere, gewaltfreie und nachhaltigere Zukunft in einer solidarischen Gemeinschaft. Mit wenig Text und über 180, oft doppelseitigen Fotografien, werden acht ungewöhnliche Bike-Projekte vorgestellt, die überaus beeindruckend sind.

Meine Lieblingsprojekte?

„Bikestormz“: Unter dem Motto „Knives down, bikes up!“ fahren tausende junger Radfahrer gemeinsam durch

# Easy Rider Road Book



London, oft mit dem Vorderrad in der Luft. Sie wollen ein Zeichen gegen die auch in ihrer Stadt unter jungen Männern grassierende Messergewalt setzen.

Eine ähnliche Botschaft der Gewaltlosigkeit verbreitet der „Chilangos Lowbike Club“ in Mexico City.

„Sculptures on Wheels“, ein jährlich stattfindendes Festival in New York, ist ein Stelldichein der verrücktesten selbstgebauten Fahrradkreationen, deren Fahrer sich gegenseitig in Ritterspiel ähnlichen Wettbewerben versuchen, aus dem Sattel zu werfen.

Eine Reihe weiterer Fahrrad-Projekte werden in beeindruckenden Bildern vorgestellt und begeistern den Betrachter.

Das Versprechen der Herausgeber: „Biking is a vision for a better world“ erscheint plötzlich ganz realistisch. Das „Easy Rider Roadbook“ ist ein anregender, gute Laune machender und hoffnungsvoll stimmender Bildband über die wunderbaren Möglichkeiten des Fahrradfahrens.

*Gerd Asselborn*

**Easy Rider Roadbook,**  
**ISBN: 978-3-7757-5570-2**  
**Verlag: Hatje Crantz, Berlin**  
**40 €**





# Vor 130 Jahren: Heinrich Horstmann reist von Dortmund mit dem Fahrrad um die Welt

von Horst Delkus

Vielleicht war es der eintönige Bürojob, vielleicht Abenteuerlust oder jugendlicher Leichtsinn – irgendetwas trieb den erst 20-jährigen Heinrich Horstmann dazu, Familie, Freunde und Heimat hinter sich zu lassen, um mit dem Fahrrad die Welt zu umrunden. Offiziell war es eine Wette: Ohne Geld losfahren, nach zwei Jahren mit 5.000 Mark zurückkehren und 20.000 Mark Wittgewinn einstreichen – damals ein Vermögen.

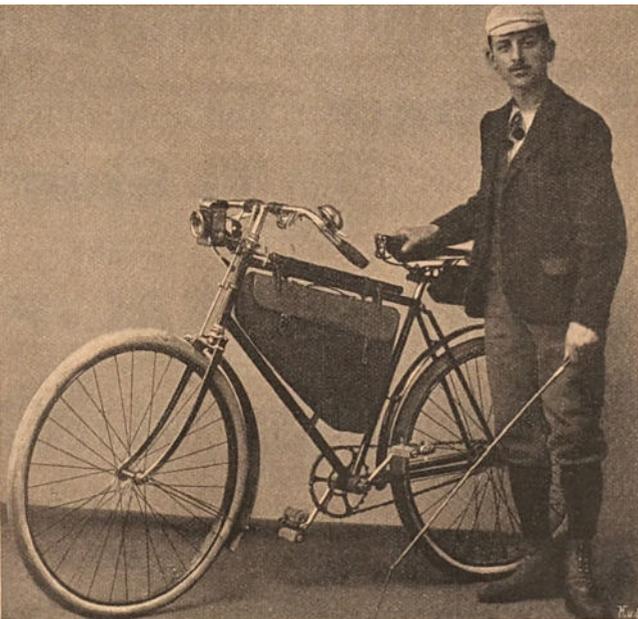
## Das Fahrrad für die Weltumrundung wurde in Dortmund gefertigt

Am 2. Mai 1895 brach Horstmann in Dortmund auf. Eine Weltreise per Fahrrad war zu jener Zeit eine Sensation.



Das Fahrrad setzte sich gerade erst als Verkehrsmittel und Sportgerät durch, befestigte Straßen waren rar, Radwege gab es nicht, und Fernreisen galten als riskant. Viele hielten den jungen Mann für einen Aufschneider. Mit einem Fahrrad der Dortmunder Nähmaschinen- und Fahrradfabrik W. Stutznäcker machte sich Horstmann auf den Weg – und kehrte nach 27 Monaten gesund zurück. Das war keineswegs selbstverständlich, denn andere hatten solche Reisen mit dem Leben bezahlt.

Bei schönem Wetter startete er an jenem Samstag um 11 Uhr mit nur 16 Kilo Gepäck. In seinen Erinnerungen schrieb er später: „Nach mehrwöchigen Vorbereitungen, die vor allem dem Studium von Landkarten überseeischer Gebiete galten, trat ich nach Abschied von Familie und Freunden meine Reise an. Über Lünen und Camen führte mich der Weg nach Hamm, wo in Heessen meine Wiege stand. Die Heimat musste ich vor der Abreise noch einmal sehen – dann ging's in die weite Welt.“ Der Start verlief unspektakulär, Presseberichte fehlen. Lediglich eine Ankündigung für einen Vortrag zwei Wochen zuvor im „Kölnischen Hof“ am Markt ist überliefert: „Morgen



Heinrich Horstmann vor der Abreise

Abend 8½ Uhr wird Herr Heinrich Horstmann aus Barmen im Köln. Hof über seine Reise um die Erde auf dem Zweirad ohne Geld infolge einer Wette sprechen.“

### „Ein windiges Herrchen“?

Doch viele hielten ihn für einen Betrüger. Ein Blatt schrieb: „Ein windiges Herrchen scheint Herr Horstmann zu sein, der kühn auf dem Stahlrad um die Welt fahren wollte.“ Die „Illustrierte Allgemeine Radfahrer-Zeitung“ berichtete von einem seiner Vorträge: „[Er sagte], er könne heute nichts berichten, ihm ginge es nur um das Eintrittsgeld. Wenn er wiederkäme, wisse er mehr zu erzählen.“ Der Vortrag dauerte 15 Minuten, ein gepacktes Fahrrad wurde gezeigt – es gehörte jedoch noch der Fabrik, die einen Wächter daneben stellte. Der Bericht erschien unter der rufschädigenden Überschrift „Ein zweifelhafter

Weltumfahrer“.

Horstmanns Reise begann mit der Durchquerung der Niederlande, Belgiens und Englands. Von Southampton aus überquerte er den Atlantik – nicht in der billigen Deckspassage, sondern als einziger Deutscher unter 250 Kabinenpassagieren. In den USA radelte er von New York nach Buffalo, Dortmunds heutiger Partnerstadt. Ende Oktober schrieb er von dort an den Dortmunder General-Anzeiger: „Ihre Zeilen vom 4. Oktober erreichten mich heute früh in Buffalo, wo ich gestern Abend gegen 8 Uhr eintraf. Der zurückgelegte Weg betrug 71 englische Meilen [113 Kilo-

meter!]. Für deutsche Straßen nicht viel, wohl aber für die hiesigen. Das Land jenseits der ‚großen Pfütze‘ hat jämmerliche Straßen, wie ein vom Pflug zerrissener Acker, mit Steinen übersät und bergig, wie man’s bei uns nicht kennt. Es hat mich sehr gefreut, aus der Heimat zu hören, und ich wäre dankbar, wenn Sie mir bald wieder deutsche Zeitungen zuschickten.“

### Horstmann in Buffalo - „Ein Paradies für Radfahrer“

In Buffalo, wo ihn der Presse-Radfahrerclub betreute, beeindruckte ihn das elektrische Licht, gespeist aus der Wasserkraft der Niagara-Fälle: „Ich kam mir vor wie ein Bauer, der zum ersten Mal eine Stadt betritt. Das Licht wird hier nicht nur zur Beleuchtung, sondern auch zur Reklame genutzt – auf so viele Arten, dass eine Beschreibung unmöglich ist.“ Buffalo nannte er ein „Paradies



Empfang von Horstmann in München

Von San Francisco fuhr Horstmann per Schiff nach Hawaii, dann nach Yokohama, radelte durch den Süden Japans, reiste per Schiff nach China und Indien. Wegen einer Choleraepidemie konnte er Indien nicht durchqueren. Ein norwegischer Kapitän nahm ihn bis Ägypten mit, von dort radelte er nach Triest. Auf dem Heimweg wurde er in Ljubljana, Zagreb und Wien von Radfahrervereinen empfangen – stets begleitet von „Bierreisen“. In Zagreb verlobte er sich mit einer kroatischen Radfahrerin. Ein Bericht aus Zagreb lobt seine Kunststücke auf dem Rad: „Was Herr Horstmann bot, streifte hart an das Halsbrecherische.“

der Radfahrer“ mit über 200 Meilen asphaltierter Straßen, „mehr als jede andere Stadt der Welt“.

Von Buffalo radelte er nach Chicago, St. Louis, durch Arkansas, Texas, New Mexico und Arizona bis Kalifornien. Dieser Abschnitt war der gefährlichste und anstrengendste. Horstmann folgte der Bahntrasse der Southern Pacific Railway.

### Die Radreise von Dortmund um die Welt war auch eine Bierreise

Unterwegs suchte er oft Gasthäuser und Brauereien auf – seine Reise war auch eine Bierreise. In seinem Buch schrieb er: „Auch die Deutsch-Amerikaner verstehen es, einen guten Trunk zu brauen, der dem ‚Münchener‘, ‚Dortmunder‘ und ‚Pilsener‘ nichts nachsteht.“

**Regent siegt überall!**  
 Otto Kux errang am 28. April in Berlin im Hauptfahren auf  
**Stutznäcker's Regent**  
 mit neuen patentamtlich geschützten Präcisions-Stahllagern  
 den ersten Preis  
 gegen alle erstklassigen Fahrer und Räder.  
 Regent erweist sich als die leichtlaufendste Maschine des Marktes.  
**W. Stutznäcker, Fahrradwerke, Dortmund.**

**"HERE THEY ARE"**  
**ALL RESCUES**  
 "I CAN FIT OUT THE ENTIRE FAMILY  
 NOW WHAT DO YOU WANT?"

**WESTERN WHEEL WORKS BUILDERS**  
 CHICAGO - NEW YORK  
 CATALOGUE ON APPLICATION.

## Mit fünf Fahrrädern und wenig Ausrüstung um die Welt

Insgesamt nutzte Horstmann fünf Fahrräder: ein deutsches „Regent“-Rad, drei amerikanische „Crescent“-Räder und ein „Styria“-Rad aus Graz. Seine Ausrüstung war spartanisch: kein Zelt, kein Schlafsack, nur ein Kompass, ein Entfernungsmesser, Flickzeug, eine Wasserflasche, etwas Proviant und im Wilden Westen Waffen zur Selbstverteidigung. Oft musste er das Rad schieben oder tragen, wenn es Schäden gab.

Von Zagreb fuhr er über Graz, Wien und Salzburg nach München, wo er im Bürgerbräukeller empfangen wurde. Von dort ging es über Düsseldorf nach Barmen, seine Heimatstadt. „Jetzt fehlte nur noch der Schlussstein“, schrieb der Dortmunder General-Anzeiger. Zwei Wochen später radelte er nach Dortmund zurück und beendete seine Reise mit einem Vortrag im „Kölnischen Hof“. Der Saal war spärlich besucht, der

Vortrag lang und voller Anekdoten. Besonders ausführlich schilderte er seine „bierologischen Studien“.

Im September trat er in Berlin auf. Dort hielt er sich kürzer, wie die Presse lobte. Sein angekündigtes Buch erschien später im Selbstverlag. Der Fahrradhistoriker Hans-Erhard Lessing entdeckte das einzige erhaltene Exemplar und veröffentlichte es 2000 mit einer Biografie Horstmanns.

## Horstmann wird ein Fahrrad- und Bierhändler

Nach der Reise ließ sich Horstmann in Barmen als Fahrradhändler nieder, später zog er nach Hamburg und schließlich nach Berlin, wo er ein Zigarren- und Weingeschäft eröffnete. Ab 1937 verkaufte er Bier. Am 4. Mai 1945, kurz vor Kriegsende, starb er in Berlin. Heinrich Horstmann war der erste Deutsche, der die Welt mit dem Fahrrad umrundete – und bis heute der jüngste in der Geschichte.

*Horst Delkus*

Reisebericht Horstmanns:

Originaldeckblatt 1898 (links), Neuauflage und Biografie 2000 (rechts)

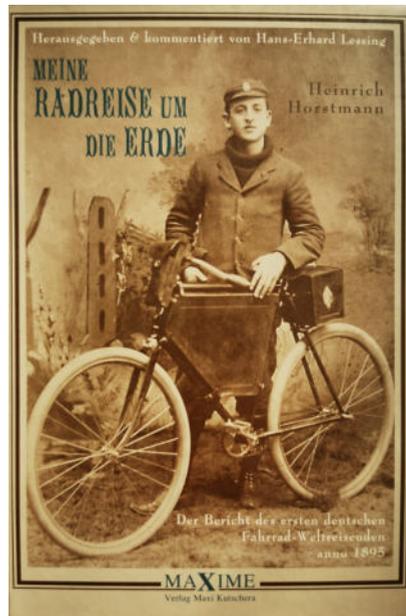
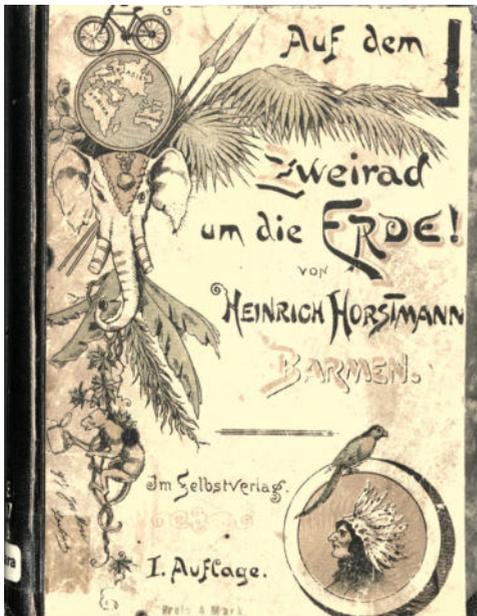




Foto: ADFC, Tim Röber

# JUGENDFORUM ADFC NRW

Fahrradfahren ist dein Ding? Du möchtest dich einsetzen für bessere Radwege und eine klimafreundliche Mobilität der Zukunft? Dann komm zu unserem Jugendforum und gestalte die Zukunft des Jungen ADFC in Nordrhein-Westfalen mit! Es gibt spannende Workshops, Austausch mit Gleichgesinnten und gemeinsames Radfahren. Teilnahme kostenfrei, Anmeldung via Online-Formular bis zum 20.08.2025



Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) NRW, Karlstr. 88, 40210 Düsseldorf

22.-23. NOVEMBER 2025 // SPORTPARK DUISBURG // 16-27 JAHRE

# **UN**VERHOFFT VIELSEITIG

RADFAHREN IM KREIS UNNA

## **Seseke Radweg - Kamen**

Eine von vielen Strecken im  
fahrradfreundlichen Kreis Unna

**Unterwegs zwischen Ruhr und Lippe  
Touren, Tipps und Infos** finden Sie unter  
[www.kreis-unna.de/radfahren](http://www.kreis-unna.de/radfahren)