



e North



FahrRad ^{2/2019}

Zeitung für Radfahrende an Ruhr und Lippe

#MehrPlatzFürsRad in Dortmund !!!

KLIMABÜNDNIS DORTMUND

ADFC-Pedelec-Kurs

Radverkehr in Dortmund

Terminkalender Dortmund–10/19 bis 3/20

Räder selbst zu Pedelecs nachrüsten

Etabliert: die Frauen-Radfahrschule

im dritten Jahr



Ich weiß, was du mir Wert bist.

Beste Bio-Qualität für das Beste, das mir je passiert ist.

SuperBioMarkt: 3 x in Dortmund
www.superbiomarkt.com

#MehrPlatzFürsRad in Dortmund !!!

Weltweit gibt es Probleme mit den Verkehren, mit den vom Autoverkehr erzeugten Emissionen und dem einhergehenden Klimawandel.

Weltweit werden unzählige Maßnahmen getroffen, um die Städte wieder lebenswerter zu machen.

Egal ob New York, London, Paris, Kopenhagen, München, Berlin, Hamburg, Freiburg oder Karlsruhe. Überall gibt es eine Renaissance des Fahrradverkehrs auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs.

Doch was macht Dortmund? Man muss sich in Politik und Verwaltung inzwischen auch mehr um die Förderung des Fahrradverkehrs kümmern, damit der Anschluss an andere Großstädte nicht komplett verloren geht.

So spricht man überall von: „Für den Fahrradverkehr müssen wir etwas tun“. Dann kommt aber fast immer der Nachsatz: „aber nicht auf Kosten des Autoverkehrs.“ Es darf keine Autofahrspur verschmälert und schon mal gar nicht weggenommen werden, auch dann nicht, wenn es für den Fahrradverkehr überhaupt keine Spur gibt.

Der neue Verkehrsdezernent, Herr Rybicki, sprach beim Antrittsbesuch des ADFC von einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Aber die ist seiner Meinung nach im Wesentlichen vorhanden.

Was bei solchen Einstellungen passiert, ist in diesem Heft teilweise zu lesen: Eine für den Fahrradverkehr wichtige Verbindung wird als Fahrradstraße mit abstrusen Vorwänden abgelehnt. Eine einstmals angedachte Wegnahme einer Autofahrspur um den Wall zugunsten einer sicheren Führung des Radverkehrs ist in weite Ferne gerückt. Im Moment wird über eine Insellösung im Randbereich des Ostwalls diskutiert. Die Roteinfärbung mancher Radwege in Kreuzungsbereichen soll zwar mehr Sicherheit bringen, führt aber nicht zu mehr Platz fürs Rad, denn die oft zu schmalen Wege können auch mit einer Roteinfärbung nicht optimale Sicherheit bringen.

Leider ist der Radverkehr nicht nur in der städtischen Politik und Verwaltung kein Steckenpferd. Die Westfalahallen haben ganz viel Geld für den Umbau des Messezentrums ausgegeben. Regelungen für das Abstellen von Fahrrädern gehörten aber offenbar nicht dazu. So ist vorm Messezentrum „MehrPlatzFürsRad“ entstanden (Siehe Umschlag), denn die Fahrräder stehen jetzt ungeordnet vor den Hallen. Es geht aber noch weiter, die Geschäftsführung möchte den Fahrrad- und Fußgängerverkehr in Zukunft nicht mehr zwischen den Hallen haben. Dafür sollen aber zusätzliche Abbiegespuren für Autos geschaffen werden. „WenigerPlatzFürsRad“ kommt aber aus unserer Sicht ebenso nicht in Frage wie „WenigerPlatzFürFußgänger“ (siehe Bericht).
wb



KLIMABÜNDNIS DORTMUND

Im Mai 2019 hat sich in Dortmund das Klimabündnis für Dortmund gegründet. Wie im Flyer auf den Seiten 4 und 5 zu sehen ist, gehört der ADFC Dortmund auch zu den mitmachenden Akteuren.

Die Gründe, Ziele und Erwartungen des Klimabündnis könnt Ihr im Flyer ansehen.

Alle Leser, nicht nur Mitglieder des ADFC, von Fahr Rad sind herzlich eingeladen auch als Bürger beim Bündnis mitzumachen oder die Treffen zu besuchen.
Herbert Duda

#MehrPlatzFürsRad in Dortmund !!!

KLIMABÜNDNIS DORTMUND	3
Fahr Rad 2_2019 – Inhalt	4
KLIMABÜNDNIS DORTMUND	5–6
Sperrung des Wegs an den Westfalenhallen stößt auf breite Ablehnung	7
ADFC-Pedelec-Kurs •	
Der ADFC-Dortmund und das Fahrradgeschäft Edelhelfer	8–10
Kirchentag in Dortmund - Wir waren dabei! •	
Frauen in den Kreisverbandvorstand	11
Radverkehr in Dortmund	12–15
Treffs und Veranstaltungen • Terminkalender Dortmund	16–22
Einladung zur Seniorenversammlung 2020	22
Einsteiger Radtour • Viertägige Genussradtour	
Durch das schöne Münsterland	23
Siebtägige Radtour des ADFC • Havel-Altmarkweg	24
Reservierungs-Vertrag für beide Touren	25
Etabliert: die Frauen-Radfahrschule im dritten Jahr	26
ADFC – 7 tägige Genussradtour HASE – EMS	27–29
Ciclovía Alpe Adria, eine Erlebnis-Tourenbeschreibung aus Juni 2019:	29–31
Räder selbst zu Pedelecs nachrüsten. Grundlagen, Erfahrungen und Tipps aus sechs Projekten mit unterschiedlichen Lösungen	31–40
Dankeschön	40
Einkaufen und Gutes für den ADFC-Dortmund tun.	41
An alle Freundinnen und Freunde des Liegerads	43

Impressum:

Fahr Rad 2/2019 • Zeitung für Radfahrende an Ruhr und Lippe aus Dortmund und Hagen
ADFC-Kreisverband Dortmund e.V. • Geschäftsstelle, Fahrradstation • Graudenzer Str. 11/Ecke
Gildenstraße

Wir arbeiten ehrenamtlich und haben unsere Geschäftsstelle montags und donnerstags von 16.30
bis 18.30 Uhr geöffnet.

Redaktion: Werner Blanke (wb) Autoren: Karl-Heinz Kibowski (kib) Helga Steinmeier (hs), Reinhold
Hesse (rh), Karl-Heinz Geisel, Sigrun Katscher, Dr. Thomas Lauenstein und Renate Matzek.

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Werner Blanke

Die Meinung der Redaktion stimmt nicht immer mit dem Inhalt der namentlich gekennzeichneten
Beiträge überein. • Kostenlose Zustellung an die Mitglieder.

Sparkasse Dortmund BIC: DORTDE33 • Bankkonto: IBAN DE36 4405 0199 0921 0004 13

Spendenkonto: IBAN DE36 4405 0199 0921 0002 19

www.adfc-dortmund.de • www.zukunftsbarometer-dortmund.de • www.adfc-nrw.de/hagen

buero@adfc-dortmund.de radfahrjugend@adfc-dortmund.de • www.velocityruhr.net

KLIMABÜNDN DORTMUND

Es besteht dringender Handlungsbedarf: Die Erde braucht uns.

Die Vergangenheit zeigt: Nur auf die Politik zu setzen reicht nicht.

Wir möchten Initiative ergreifen, bevor es zu spät ist.

Und wir wollen uns nicht dem Diktat der Wirtschaft beugen. Wir wollen uns weder verträsten noch mit kleinen Häppchen abspesen lassen.

Die Bandbreite der Themen und Handlungsfelder ist riesengroß. Auch wenn die einzelnen Akteure mit hohem ehrenamtlichem Engagement immer wieder herausragende Arbeit leisten, wissen wir:

Unsere Chance ist die Vernetzung.

Gemeinsam mehr erreichen!

Wir möchten Ideen und Vorschläge einbringen. Wir verschaffen unseren Anliegen gemeinsam mehr Öffentlichkeit.

Wir freuen uns auf dich und weitere Akteure. Ob einzelne Bürger*in oder Organisation.

Komm einfach dazu, lern' uns kennen.

Jetzt aktiv werden!

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Dortmund
AGARD Arbeitsgemeinschaft Amphibien- und Reptilienschutz in Dortmund
ARIWA Animal Rights Watch Ruhrgebiet
Attac Dortmund
BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, DO
Bündnis DEW-kommunal
Do-FOSS Bürger*inneninitiative für Freie Software
Fridays for Future Dortmund
Parents for Future Dortmund
Gemeingüter-Initiative von Pauluskirche und Kultur Greenpeace Dortmund
Initiative Dortmund - Kolumbien
IPPNW Internationale Ärzte für die Verhütung des Atomkrieges/Ärzte in sozialer Verantwortung, Dortmund
iz3w Informationszentrum Dritte Welt, Dortmund
Kultur & Leben Dortmund
NABU Naturschutzbund Deutschland, Dortmund
Naturfreunde Kreuzviertel
netz NRW Verbund für Ökologie und soziales Wirtschaften
SGF Schutzgemeinschaft Fluglärm DO - Kreis Unna
Solidarische Landwirtschaft Dortmund
Tante Albert Gemeinschaftsgarten
Union Gewerbehof für umwelt- und sozialverträgliche Techniken
Die Urbanisten
VCD Verkehrsclub Deutschland, Dortmund/Unna
VegaDo vegan leben in Dortmund
VeloKitchén Dortmund
VeloCityRuhr

und du.

Treffen Pauluskirche - Schützenstr. 35
Jeden 1. Donnerstag im Monat um 18:00 Uhr

Kontakt Friedrich Laker - Kirchenstr. 31 - 44147 Dortmund
klimabundnis-dortmund@posteo.de
Tel. 0170 3144148

**Das sind wir.
Das wollen wir.**



Gemeinsam aktiv werde

Es ist 5 vor 12

Die Bedrohung der Lebensgrundlagen auf unserem Planeten durch den Klimawandel ist inzwischen ins allgemeine Bewusstsein gerückt. Neben der Tier- und Pflanzenwelt ist auch die menschliche Gesundheit massiv gefährdet.

Auch in Dortmund demonstrieren freitags regelmäßig Schüler*innen und Studierende (Fridays for Future) für den Klimaschutz. Eltern, Wissenschaftler*innen und viele andere Menschen haben sich dem Protest angeschlossen.

Es besteht dringender Handlungsbedarf sowohl auf internationaler, nationaler als auch lokaler Ebene.

Die Stadt Dortmund ist seit 1993 Mitglied im Klimabündnis der europäischen Städte. Wichtigstes Ziel: massive CO₂-Minderung. Doch passiert ist zu wenig.

Auf Bundesebene müssen endlich die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für einen wirksamen Klimaschutz notwendig sind. Auf lokaler Ebene müssen Maßnahmen insbesondere in den Bereichen Energie, Verkehr und Stadtplanung ergriffen werden.

Neben den politischen Entscheidungsträger*innen stehen wir Bürger*innen in der Verantwortung. Bei Ernährung und Mobilitätsverhalten können wir z. B. direkt Änderungen herbeiführen.

Die Dramatik erlaubt kein Ignorieren, kein Wegsehen mehr. Die nächsten zehn Jahre werden entscheidend sein für unser (Über-)Leben auf unserem Planeten!

Daher haben wir uns im **Mai 2019** zum „**Klimabündnis Dortmund**“ zusammengeschlossen.

Klimabündnis für Dortmund

Der Zusammenschluss so vieler Verbände und Initiativen ist in dieser Form einmalig für Dortmund. Das Bündnis zeigt das breite Spektrum des ehrenamtlichen Engagements für den Klimaschutz in unserer Stadt.

Wir wollen sowohl die kommunalen Entscheidungsträger*innen als auch unsere Mitbürger*innen bewegen, sich viel stärker als bisher für Klimaschutz zu engagieren.

Hierzu laden wir zu Klimadiologen ein, die in ein offenes Klimaparlament münden.

Wir sind bereit, uns mit unseren jeweiligen fachlichen Kompetenzen einzubringen, Ideen und Vorschläge zu erarbeiten.

ADFC Dortmund

Unsere Vorstellung zur Arbeitsweise:

Im Klimabündnis Dortmund haben sich Initiativen zusammengefunden, die in einzelnen Themenfeldern sehr viel Erfahrung mitbringen.

In kleineren Arbeitsgruppen entwickeln wir Ideen und konkrete Forderungen.

Die monatlichen Treffen dienen dem inhaltlichen Austausch und der Vernetzung. Hier werden das weitere Vorgehen, Aktionen und Projekte geplant.

Das Bündnis steht weiteren Unterstützer*innen offen.

Forderungen und Ideen

2020 startet Dortmund das kommunale Handlungsprogramm „Klima Luft 2030“.

Die akute Dringlichkeit für Klimaschutz muss sich in dem neuen Handlungsprogramm wiederfinden.

Unsere Vorstellungen für ein lebenswertes, einzelntaugliches Dortmund:

Energiepolitik:

Wir fordern für Dortmund, dass DEW21 vollständig in kommunale Hand kommt und dass die Bindung an fossile Energieträger so schnell wie möglich beendet wird. Von Dortmund aus fordern wir auf allen Ebenen den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern (insbesondere der Braunkohle). Stattdessen muss der Ausbau der Erneuerbaren Energien massiv beschleunigt werden.

Verkehrspolitik:

Wir wollen eine lebenswerte, autoarme Stadt mit mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie einen attraktiven Nahverkehr. Die Dominanz des Autoverkehrs muss gebrochen werden.

Umwelt- und Stadtplanung:

Wir kämpfen für eine klimagerechte Stadt- und Landschaftsplanung. Einen Ernährungsrat und ökologische Landwirtschaft sowie Grenzen des Wachstums werden wir in die regelmäßige Arbeit einbeziehen.

Regionaler Austausch, überregionaler Kampf:

Klimaschutz kennt keine Grenzen. Daher werden wir auch über die Stadtgrenzen hinaus aktiv und vernetzen uns überregional. Ob das Gewerbegebiet nebenan, Anti-Atomkraft oder der Hambacher Wald:

Wir mischen uns ein. Wir zeigen Flagge!

Jetzt gemeinsam für Klimaschutz und gesellschaftlichen Wandel – bevor es zu spät ist!

Sperrung des Wegs an den Westfalahallen stößt auf breite Ablehnung

Der Wunsch der Westfalahallen, den Weg zwischen den Messehallen drei und vier zeitweise oder sogar ganz zu schließen, stößt auf breite Ablehnung. In den letzten Wochen hatten sich bereits der Bund Deutscher Architekten (BDA) und die Initiative „Aufbruch Fahrrad Dortmund“ gegen eine Sperrung des Wegs ausgesprochen, der das Kreuzviertel und die Lindemannstraße auf direktem Weg mit der Strobelallee verbindet. Nun haben sechs Organisationen einen offenen Brief an die Geschäftsführerin der Westfalahallen und den Planungsdezernenten der Stadt geschrieben. Ihre Forderungen an Sabine Loos und Ludger Wilde: Der Weg müsse für Fußgänger und Radfahrer ohne Einschränkung geöffnet bleiben, auch vorübergehende Sperrungen dürfe es nicht geben. Und die neue Brücke über die B1 müsse so angelegt werden, dass man auch mit dem Rad den direkten Weg nehmen könne und sich nicht im Zickzack über enge Rampen quälen müsse.

Die Westfalahallen GmbH möchte den Weg zeitweise oder sogar dauerhaft schließen, um im Messebetrieb die Anlieferung und den Auf- und Abbau zu beschleunigen. Auch der Wunsch nach einem in sich abgeschlossenen Betriebsgelände wird genannt. Fußgänger und Radfahrer müssten dann einen Umweg um die große Halle machen oder auf die Wittekindstraße und die Straße „Am Rabenloh“ ausweichen.

Dagegen wehrt sich ein breites Bündnis von sechs Organisationen mit einem offenen Brief an die Westfalahallen und den Planungsdezernenten: Der Fahrradclub ADFC, der Fußgängerverband FUSS e. V., der Runde Tisch zur Prävention von Kinderunfällen, der Seniorenbeirat der Stadt, der Verkehrsclub VCD und die Fahrradinitiative VeloCityRuhr. Gemeinsam betonen sie die große Bedeutung des Wegs für Fußgänger und Radfahrer und fordern, den Weg uneingeschränkt offen zu halten. Auch vorübergehende Sperrungen dürfe es nicht geben, denn sonst

müssten Nutzer des Bahnhalt punkts Signaliduna-Park aus dem Kreuzviertel die Zeit für den Umweg immer mit einplanen, so dass eine vorübergehende Sperrung fast so negativ wie eine vollständige Sperrung wirke.

„Eine Sperrung des Wegs, egal ob zeitweise oder sogar dauerhaft, widerspricht auch dem Ziel einer Minderung der Stickoxid- und Kohlendioxidemissionen, das die Stadt sich gesetzt hat,“ so der ADFC-Vorsitzende Werner Blanke. „Es ist widersinnig, einerseits im Rahmen des Förderprojekts „Emissionsfreie Innenstadt“ Radwege auszubauen, um Menschen zum Umstieg vom Auto auf emissionsfreie Verkehrsmittel zu bewegen - und andererseits durch die Sperrung eines wichtigen Wegs Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV zu erschweren und so Anreize zur vermehrten Autonutzung zu schaffen.“

Das Bündnis fordert auch, die Lindemann-Brücke über die B1 so zu planen, dass der Radverkehr den Verbindungsweg geradlinig erreichen könne. In den Rahmenplänen zum Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee ende die Brücke auf der Südseite in einem weiten Bogen nach Osten. „Würde das so gebaut, müsste der Radverkehr erst diesen großen Bogen fahren und sich dann im Zickzack über die engen Rampen mit 180-Grad-Kehren vor den Hallen 3a und 2 quälen, bevor er den Verbindungsweg nutzen kann,“ so Blanke. „Dabei würde es auf den engen Rampen zu Konflikten mit Nutzern mit Rollstuhl oder Rollator kommen, für die diese Rampen eigentlich angelegt wurden.“

Hier müsse zusätzlich eine geradlinige Verbindung für den Radverkehr von der Brücke zum Verbindungsweg eingeplant werden. Da über den Bogen bereits eine barrierefreie Verbindung bestehe, könne die Direktverbindung für den Radverkehr mit einer etwas größeren Steigung und ohne Zwischenpodeste gebaut werden. Notfalls sei eine spindelförmige Rampe denkbar.

ADFC-Pedelec-Kurs

Starten, schalten, bremsen – So fährt man sicher auf dem E-Bike

Michael Mangesius fährt seit 2014 ein E-Bike. Zwei Stürze hat er bereits hinter sich, davon einen schweren mit Knochenbruch. Jetzt hat er einen E-Bike-Kurs gemacht. Und dabei etwas gelernt.

Montagsmorgen in Hombruch in einer Tiefgarage am Harkortbogen. Sechs Leute mit E-Bikes hoffen auf gute Ratschläge im Umgang mit ihrem Gefährt. Reinhold Hesse, Karl Heinz Geisel und Gerd Stemman vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Dortmund stehen bereit für den ersten Pedelec-Kurs. 90 Minuten Theorie und vor allem Praxis, denn immer mehr Radfahrer steigen um auf elektrischen Antrieb, wissen aber oft nicht, wie sie ihn handhaben sollen.



So sorgt der E-Bike-Boom für mehr schwere Radunfälle. Das hohe Tempo der Radler ist eine unterschätzte Gefahr. Bei Michael Mangesius war es nicht nur die Geschwindigkeit, sondern vor allem das rutschige Laub im Herbst, das glatt war wie Eis, sagt er. Er brach sich bei dem Sturz das Sprunggelenk und landete im Krankenhaus. „Der Knochen war durch.“ Nach zwei Stürzen in fünf Jahren kam der Pedelec-Kurs, den der ADFC gemeinsam mit dem Fahrradgeschäft Edelhelfer anbietet, wie gerufen.

Alle Freunde haben schon ein E-Bike

Helga Weber hatte mehr Glück im Unglück. Sie stürzte bei einem Ausweichmanöver einmal vom Rad, dann aber gleich einen Abhang hinunter und zog sich „nur“ einen blauen Fleck zu.

Auch Uschi Prädell aus Holzwickede ist „zwei Mal ganz böse gestürzt“. Einmal zum Beispiel hatte sie zu spät gebremst und war in Panik geraten. Sie möchte vor allem wissen: „Wie komme ich sicher runter vom Rad?“

Irene Michels hat „null Erfahrungen“ mit einem E-Bike, trägt sich aber mit dem Gedanken, sich eines anzuschaffen, auch weil fast alle ihre Radfreunde schon E-Bike fahren. Gemeinsame Radtouren würden so für sie zu anstrengend. „Das macht keinen Spaß mehr.“ Für den Kurs bekommt sie vom ADFC ein Rad zur Verfügung gestellt.

Erste Lektion beginnt mit Schieben

Wer sein Rad liebt, der schiebt, heißt ein Spruch. So beginnt auch die erste Lektion bei den E-Bike-Lehrern. An kleineren Baustellen komme es zu Engstellen, durch die man sich als Radfahrer etwa an Bäumen vorbei quetschen müsse. Also gilt es zu üben. Zumal das E-Bike mit 25 bis 30 Kilogramm deutlich mehr wiegt als ein normales Fahrrad und je nach Antriebskonzept und Akku-Positionierung einen veränderten Schwerpunkt hat. Die Kursteilnehmer schieben es mal von der linken und mal von der rechten Seite durch das Hindernis. Geschafft.

Und wenn das Fahrrad doch mal aus der Hand rutscht oder sonst wie hinfällt? Dann hebt man es auf, indem man einen Fuß vor die Mitte des liegenden E-Bikes setzt. Dort ist in der Regel der Schwerpunkt „Man steigt sozusagen rein“, sagt Karl Heinz Geisel. Das Anheben gehe damit leichter.

Immer mit beiden Händen bremsen

Im zweiten Schritt stehen Bremsmanöver auf dem Programm. Wie verhält sich das Rad, wenn ich plötzlich bremsen muss? Die Teilnehmer probieren es auch, und bremsen anfangs früher ab als sie sollen. Das Vertrauen zum Rad und

in die eigenen Fähigkeiten muss wachsen. Wichtige Regel: Immer mit beiden Händen bremsen.

Die nächste Lektion ist Anfahren am Berg. Dazu sollte man zunächst – ohne Motorunterstützung – den für sich bestgeeigneten Anfahrang



herausfinden. Bei den meisten ist das der vierte Gang. Mit dem Anfahrmodus Eco geht es dann aus der Tiefgarage bergauf. Immer wieder. Bis es wie von selbst klappt.

Die Trittfrequenz ist wichtig

Überhaupt das Kapitel Gangschaltung. Da gibt es für die Gruppe einiges zu lernen. „Man sollte“, sagt Reinhold Hesse, „mit einer Trittfrequenz von 70 bis 80 Umdrehungen pro Minute fahren.“ Trete man zu langsam, müsse die Batterie zu schwer arbeiten, trete man zu schnell, fange der Motor an zu schwitzen. Die ideale Trittfrequenz ist, wenn man bei gleicher Geschwindigkeit und gleichem Streckentyp die geringste körperliche Kraft aufwenden muss und Herz, Kreislauf, Muskeln und Gelenke am geringsten belastet werden.

Aber: Um Kraft auf die Pedale zu bekommen, werde zuallererst die Gangschaltung eingesetzt, der richtige Gang eingeschaltet und erst im zweiten Schritt, wenn es zu schwer werde, der höhere Antrieb, erklärt Hesse: „Bei batteriegetriebenen Fahrrädern ist es wichtig, die richtige Trittfrequenz

zu haben.“ Sie ist neben dem persönlichen Krafteinsatz und der Wahl der Fahrstufe die größte Stellschraube während der Fahrt für Motorleistung und Akku-Reichweite. Ein hoher Fahrmodus kostet Energie und geht auf die Batterie. Hesse: „Da schafft man mit Motor nicht die 100 Kilometer.“ Ein Aha-Erlebnis für die Teilnehmer.

Wie man trainiert, Schlaglöchern auszuweichen

Was auch nicht fehlen darf, sind ein paar Geschicklichkeitsübungen. Zwei sich entgegenkommende Radfahrer klatschen sich ab oder tauschen mitten in der Fahrt untereinander einen Ball aus. Das bedeutet, sie müssen ein kleines Stück nur mit einer Hand am Lenker fahren und das Gleichgewicht halten. Solche Situationen können zum Beispiel entstehen, wenn man einen Ast aus dem Weg schlagen möchte, damit er nicht im Gesicht landet. Bei manchen klappt das sofort, andere müssen erst in die Spur finden.

Zum Schluss gibt es noch ein bisschen Theorie in Technik. „Man sollte das Fahrrad mit Akku nie in der prallen Sonne stehen lassen“, warnt Hesse. „Stellen Sie das Rad in den Schatten oder schließen Sie den Akku auf und nehmen ihn mit.“ Zudem sollte man die Batterie nicht unter 10 Grad plus lagern, aber auch nicht in der Hitze. Jetzt ist zwar Frühling, aber beim Überwintern ist es besser, den Akku nicht voll aufzuladen. Hesse: „Man sollte den Akku bei 60 Prozent der Batterieladepkapazität lassen, das sind drei von fünf Strichen.“



Nicht gleich nach der Fahrt den Akku aufladen

Ist die Batterie vollgeladen, fährt man nicht sofort los. „Man muss sie sich erst ein bisschen beruhigen lassen. Das ist Chemie,“ sagt Hesse. Auch nach der Fahrt sollte man die Batterie nicht sofort wieder aufladen. „Ein Viertelstündchen warten.“

Ein weiteres Thema ist die Sicherheit. Ein Rahmenschloss kombiniert mit einem Kettenschloss der Sicherheitsklasse zehn sei schon ganz gut, meinen die ADFC-Helfer. Allerdings müsse die Kette lang genug sein. „Das Fahrrad immer so hoch wie möglich anschließen,“ rät Hesse; denn liege das Schloss am Boden, habe ein Bolzenschneider die beste Hebelwirkung. „Ich nehme immer Laternenpfähle“, sagt Karl Heinz Geisel, „die nimmt keiner mit.“

ADFC codiert E-Bikes gegen Diebe

Wer Dieben das Leben schwer machen will, kann sein wertvolles E-Bike auch beim ADFC für 15 Euro (Mitglieder 5 Euro) codieren lassen; denn ohne Eigentumsnachweis kommen sie mit dem zweirädrigen Diebesgut nicht weit. Die eingravierte Codierung zeigt sofort, wer der Eigentümer des geklauten Rades ist. So wird der Weiterverkauf, insbesondere über Flohmärkte oder via Internet, erschwert.

90 Minuten später, mit neuem Wissen und fahrerprobt, steigen Michael Mangesius und die übrigen Kursteilnehmer wieder auf ihr E-Bike – ganz zuversichtlich, damit unfallfrei durch die Stadt zu kommen. Alle waren sich einig: „Das hat Spaß gemacht.“ Irene Michels ist gleich im Anschluss ins Fahrradgeschäft gegangen und hat sich schon mal umgesehen; denn wer einmal E-Bike gefahren ist, möchte meist auf kein anderes mehr steigen . . .

Gaby Kolle, Lensing Media/Ruhr Nachrichten, Stellv. Leiterin der Stadredaktion Dortmund

Der ADFC-Dortmund und das Fahrradgeschäft Edelhelfer



bieten einen Pedelec Kurs an:

Am Mi. 9.10.2019 Uhrzeit: 10:30 bis 12:00 Uhr
u. Do. 10.10.2019 Uhrzeit: 10:30 bis 12:00 Uhr
Wo: Harkortstr. 107, 44225 Dortmund

Kosten:ADFC Mitglieder Euro 20,00
 (Mitgliederausweis mitbringen)

Nichtmitglieder: Euro 30,00

Pedelec: Eigenes Pedelec mitbringen

Pedelec kann auch gestellt werden, dann den Personalausweis mitbringen und bei der Anmeldung Leihrad und Körpergröße angeben.

Anmeldung:

erforderlich unter r.hesse@adfc-dortmund.de
 oder Handy 0174 2927250

Inhalt des Kurses:

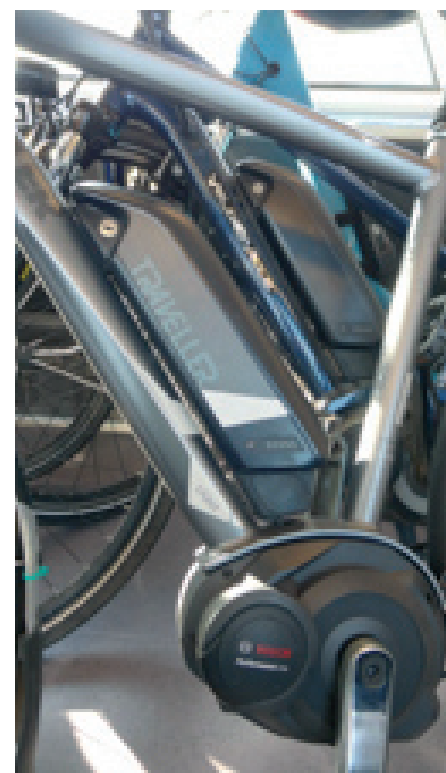
Bremstechnik,
 Kombination Gangschaltung
 und Motorunterstützung,
 Trittfrequenz
 Geschicklichkeitsübungen
 Handhabung des Pedelecs

Erklärungen zu:

- Akku •
- Anfahrhilfe •
- Display •
- Diebstahlvermeidung •
- Helm

Weitere Infos:

ADFC
 Kreisverband
 Dortmund,
 Graudenzerstr. 11,
 44263 Dortmund
buero@adfc-dortmund.de
 oder
r.hesse@adfc-dortmund.de
 oder
 mobil 0174 2927250



Kirchentag in Dortmund - Wir waren dabei!

Nachdem ich in den letzten beiden Heften des ADFC Kreisverbandes Dortmund schon über dieses Großereignis berichtet habe, heute die Präsentation des Ergebnisses. Der Landesverband des ADFC NRW hat uns durch eine Standanmeldung unseres Landessprechers Thomas Semmelmann in die Lage versetzt, daran teilnehmen zu dürfen.

Für mich war ganz klar, dass wir nach dem großartigen Ergebnis mit 30 000 gesammelten Unterschriften in Dortmund für „Aufbruch Fahrrad“ und der Kampagne „Mehr Platz fürs

Rad“, uns als ADFC jetzt einem großen Publikum präsentieren müssen. Was uns erwartet, und womit wir rechnen müssen, war keinem von uns Teilnehmenden bewusst. Schließlich waren wir zum ersten Mal bei einem Kirchentag dabei. Der Landesverband NRW hat deshalb auch die ganze Organisation, den Auf- und Abbau und allergrößten Batzen der Standardarbeit dem Kreisverband Dortmund überlassen. Vom Kreisvorstand wurde ich damit beauftragt mich um den Stand beim Markt der Möglichkeiten zu kümmern.



Frauen in den Kreisverbandvorstand

Der Landesverband des ADFCs in NRW hat es bei den letzten Vorstandswahlen vorgemacht.

Die Hälfte der Vorstandsposten gingen an Frauen. Aus NRW kam der Vorstoß, dass der Vorstand zu Hälfte mit Frauen zu besetzen ist. Dies haben wir auch geschafft. Nach diesem für mich ganz selbstverständlichem Vorgang wird es Zeit, dass sich auch in unserem Kreisvorstand in Dortmund etwas ändert. Im nächsten Frühjahr wird dieser Vorstand neu gewählt. Durch „Aufbruch Fahrrad“ habe ich ganz viele weibliche engagierte Mitglieder des ADFC Dortmund kennengelernt.

Hiermit rufe ich alle weiblichen Mitglieder auf, sich zu überlegen mich bei der Vorstandsarbeit zu unterstützen.

Alle sechs Wochen finden am Mittwoch, ab 17 Uhr, Vorstandssitzungen statt.

In diesen werden Informationen ausgetauscht und anstehende Aufgaben im ADFC verteilt. Für Nachfragen und genauere Informationen könnt Ihr eine Mail an s.katscher@adfc-dortmund.de schicken, ich bin jetzt schon auf die ersten Kandidaturen gespannt.

Radverkehr in Dortmund

Im Frühjahr und Sommer 2019 wurden vom Tiefbauamt erkennbar viele bauliche und Markierungsmaßnahmen durchgeführt. Dabei handelte es sich zum großen Teil um seit Jahren ausstehende Maßnahmen. Viele andere kleine und große Maßnahmen zur Erleichterung und Förderung des Radverkehrs sind in der Warteschleife. Überraschend und erfreulich, dass auch Maßnahmen mit wenig Aufwand großen Nutzen gebracht haben. Aber es gibt immer noch Mitarbeiter, die Verbesserungen für den Radverkehr mit unzutreffenden Argumenten verhindern wollen oder sogar Vorschriften für den Radwegebau mißachten.

Neuasphaltierung Bananen-Radweg und Hundeweg

Bereits im März 2014 hatte die zuständige Bezirksvertretung Innenstadt-Ost beantragt, dass der Belag beider Wege „wegen des schlechten Zustands möglichst bald erneuert werden sollte“. Aber erst fünf Jahre später, im Sommer 2019, erhielten beide Wege einen neuen Belag. Sowohl der Bananen-Radweg wurde vollständig asphaltiert als auch der Hundeweg in voller Länge. Jetzt knirscht kein Schotter mehr und es klappert nichts mehr am Fahrrad oder im Fahrradkorb wie zuvor, wenn man über die spitzen Steine und Schlaglöcher fuhr, die das Fahrrad vibrieren ließen. Jetzt fährt es sich wie auf Flüsterasphalt, jetzt kann man recht schnell auf diesen beiden Wegen fahren, „Radschnellwege“ in Kleinausgabe.

Wegen der Führung im krummen Bogen von Günther-/ Klönnestraße zu Im Defdahl/ Deggingstraße gab es den Namen Bananen-Radweg; der Weg wurde 1993 geschaffen auf der ehemaligen Bahntrasse vom Südbahnhof zum Ostbahnhof. Der anschließende sog.



Hundeweg von Im Defdahl/ Deggingstraße bis Märkische Str./ Auf'm Brautschatz heißt nicht so, weil hier viele Hunde ausgeführt werden, sondern weil es auch eine Bahnlinie war: „Hund“ oder „Hunt“ bergmännisch für Förderwagen.

kaputte Straßen und Wege – kein Anreiz zum Radfahren

Nebenstraßen sind meist angenehmer zum Radfahren geeignet als Hauptstraßen, auch wenn es an diesen Radwege gibt. Denn auf Nebenstraßen fahren weniger Autos, gilt Tempo 30, daher weniger Abgase und weniger Gefährdung durch die Autos. Aber viele Nebenstraßen sind in einem schlechten Zustand.

Ein reiner Flickenteppich ist z.B. die Sckellstr., Foto, die von vielen Radfahrern von Hörde zur Innenstadt als ruhige Strecke genutzt wird, um die Märkische Straße zu meiden. Doch Jahr für Jahr wird die Instandsetzung der Sckellstr.



verschoben. Endlich in diesem Frühjahr hat die Ostkirchstr., über die die ausgeschilderte Radstrecke zwischen Berghofen und Aplerbeck führt, zwischen Ramhof- und Hüttenstr. eine neue Asphaltdecke erhalten. Doch es gibt noch viele kaputte Straßen und Wege, die zur Erleichterung, zur Sicherheit des Radverkehrs instandgesetzt werden müssen: der ca. 200 m lange Teil der Nordstr. hin zum Nordmarkt, der Emscherweg (in Zuständigkeit der Stadt) zwischen Bergpartie und Gartenanlage im Massbruch.

Radwege mit hellen Oberflächen

Die Landesgesellschaft NRW.Urban hat auf drei Wegen von Phoenix West zum Phoenix-See neuen hellen Asphalt aufbringen lassen: Weg von Bergmann-Brauerei/ Elias-Bahn-Weg nach

unten in den Trog (Foto) und Weg von oberhalb Elias-Bahn-Weg bis Brücke „Porta Westfalica“, Weg Südseite Emscherpromenade von Brücke Emschersteg Ost bis „Porta Westfalica“.

Auch der Lippeverband hat den Weg an der Körne von Brackeler Str. (Nähe Schwimmbad Stockheide) bis Bf. Scharnhorst mit solch einem Belag neu machen lassen, nachdem der Weg etwa zwei Jahre wegen Bauarbeiten



gesperrt war und jahrelang zuvor nur eine Schotterdecke hatte. Der Vorteil des Asphalts mit aufgestreutem hellem Belag: weniger Aufheizung als bei dunklem/ schwarzem Asphalt, Beitrag zum Umweltschutz. Zudem hat ein fester Belag den Vorteil, dass er bei Regen nicht matschig wird, nicht ausgespült wird wie Schotter und daher nicht alle paar Jahre erneuert werden muss.

Markierung von Radwegen

Veranlasst durch tödliche Unfälle von Radfahrern durch rechtsabbiegende LKW hat das Tiefbauamt an großen Kreuzungen die Radwegführungen zur Verdeutlichung rot markieren lassen, z.B. an der Kreuzung Rheinische Str. /Möllerstr. wie das Foto zeigt. Grundsätzlich eine gute Lösung.

Aber die Radfahrverbände sind nicht ganz damit zufrieden. Die Rotmarkierung sollte schon 10-20 m vor der Kreuzung beginnen, um dort schon die Autofahrer auf



den Radweg, auf Radfahrer hinzuweisen und nicht nur erst direkt im Kreuzungsbereich. Es gibt auch Überlegungen, sogar Forderungen von Radfahrern, nicht nur in Kreuzungsbereichen, sondern durchgängig entlang der Straßen die Radwege rot einzufärben wie in anderen Städten schon geschehen.

An anderen Radwegen hat das Tiefbauamt die weißen Begrenzungslinien und Fahrradsymbole neu markiert bzw. aufgefrischt.

kleine Maßnahmen–große Wirkung

Das Stück Semerteichstr. von Im Defdahl bis zur B1/Voßkuhle ist nur ein etwa 3,5 m breiter asphaltierter Feldweg und war eine Einbahnstraße für Autofahrer, aber mit Radverkehr in Gegenrichtung. Rein theoretisch durfte diese Straße von Autos nur befahren werden zur Tankstelle an der B1 und zu den dortigen Firmen.

Aber fast alle Autofahrer fahren zur Tankstelle nur, um dort, ohne wirklich zu tanken, auf kurzem Weg zur B1 gelangen zu können. So wurden Radfahrer durch den Autoschleichverkehr in hohem Maße belästigt und gefährdet. Dann hat das Tiefbauamt „Nägel mit Köpfen“ gemacht: an der B1 wurden feste Pfosten eingebaut, keine sog. Feuerwehrrpfosten zum Herausnehmen.



Jetzt können Autos hier nicht mehr fahren. Daher sind die „Huckel“, die wegen der Autofahrer zum Langsamfahren eingebaut wurden, jetzt unnötig und sollten für ungehinderten Radverkehr entfernt werden.

verlängerte Grünzeit für Fußgänger und Radfahrer

Entlang der Emil-Figge-Straße über den Vogelpothsweg war jahrelang nur 7 Sekunden Grünzeit für Fußgänger und Radfahrer, wogegen der Verkehr auf der Fahrbahn 20 Sekunden grün hatte.

Mit Erneuerung der Ampelanlage wurde der Fuß- und Radverkehr wesentlich besser gestellt, jetzt doppelt so lange Grün wie zuvor: 15 Sekunden, für die Fahrbahn nur noch 17 Sekunden.

vorbildlicher breiter Radfahrstreifen mit Trennschutzstreifen

Auf der Semerteichstr. zwischen Rathenastr. und Lange Hecke gab es schon seit Jahren einen Radfahrstreifen, aber nur nach dem damaligen Maß von 1,5 m. Nach Neuasphaltierung wurde der Radfahrstreifen fast so breit wie die ehem. rechte Fahrspur, so breit, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren können. Und zum Parkstreifen wurde ein Trennstreifen von 0,75 m markiert, genug Abstand bei geöffneten Autotüren. Leider ist solch eine Lösung nördlich der Rathenastr.



wegen der geringeren Straßenbreite nicht möglich und südlich der Lange Hecke steht die Neumarkierung noch aus.

Fahrradabstellanlagen insbesondere für Pendler

Am Bahnhof in Mengede und an der Endhaltestelle der U 47 in Aplerbeck wurden in diesem Frühjahr neue Fahrradabstellanlagen, „Fahrrad-Parkhäuser“ des Betreibers „DeinRadschloss“ in Betrieb genommen. Es sind verschlossene Anlagen, Zugang mit Einloggen und Kosten

für das Parken wie an der Radstation am Hauptbahnhof für ein Euro/Tag. In 15 Städten des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr wurden solche Abstellanlagen geschaffen - gefördert vom Bundesumweltministerium im Rahmen „Klimaschutz durch Radverkehr“, z.B. auch am S-Bahnhof Langendreer. Im Rahmen des Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“



sollen weitere dieser Fahrradabstellanlagen noch in Dortmund entstehen (RN Zeitungsbericht, Mengede, 4.Juni)

Fahrradstraße Krückenweg – Ablehnung zum dritten Mal

Die Beschilderung der Nebenfahrbahn am Krückenweg als Fahrradstraße, seit Jahren ein Anliegen des ADFC und beschlossen durch die Bezirksvertretung Hombruch, hat die Verwaltung jetzt zum dritten Mal abgelehnt. Abschlussbericht des Fachbereiches 66, 23.5.2019: „Für die Einrichtung einer Fahrradstraße in einer Einbahnstraße mit gleichzeitiger Freigabe für den Radverkehr sind die Vorschriften in der StVO zu den Verkehrszeichen 220 (Einbahnstraße) und 244 (Fahrradstraße) zu beachten. Demnach muss eine ausreichende Begegnungsbreite von mind. 3,50 m vorhanden sein. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. fünf m und durchgängig parkenden Fahrzeugen ist nur eine Begegnungsbreite von drei m vorhanden. Im Einvernehmen mit der Polizei ist die Einrichtung einer Fahrradstraße mit gleichzeitiger Freigabe für den Radfahrverkehr aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Zudem bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken.“

Hier argumentiert die Verwaltung mit unzutreffenden Vorgaben. Die Begegnungsbreite von mind. 3,50 m ist laut StVO nur notwendig bei viel LKW- und Bus-Verkehr. Hier fahren aber kaum LKW- nur gelegentliche LKW der Müllabfuhr und

der Straßenreinigung- und gar keine Omnibusse. Zudem haben die Schreiber von Stadtverwaltung und Polizei am „grünen Tisch“ entschieden, ohne Ortskenntnis. Denn die Einbahnstraße ist seit mehr als zehn Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Mag sein, dass die nicht radfahrenden Beamten aus ihrer Sicht Sicherheitsbedenken haben. Aber Unfälle durch Radgegenverkehr hier auf der Nebenfahrbahn des Krückenwegs sind nicht bekannt.

Hier zeigt sich wieder einmal deutlich das Desinteresse der sog. Straßenverkehrsbehörde im Tiefbauamt an der Förderung des Radverkehrs. Statt zu sagen: „Wir machen mal einen Versuch“ wie es andere Städte vormachen, sagt Dortmund: „Nein, Nein, Nein“

Vernichtung von Radwegweisern

Bei der Erneuerung von Laternenmasten wurden die daran befestigten Radwegweiser nicht wieder angebracht, sondern offensichtlich mit den alten Masten verschrottet: zwei Tabellenwegweiser, die dort erst vor zwei Jahren neu für das Knotenpunktnetz angebracht worden waren an Lange Str./ Hahnenmühlenweg; Hallerey/ Höfkerstr. drei Radwegweiser.; zwei Wegweiser und ein Schild der Huckarde-Tour an der Hangeneyst. An anderen Stellen wurden die Wegweiser zwar wieder angebracht, aber in falschen Richtungen. Das alles dürfte gar nicht passieren, denn laut Aussagen vom Tiefbauamt sind die Baufirmen verpflichtet, vorhandene Schilder zuvor zu fotografieren, um sie an den neuen Masten wieder in der richtigen Lage befestigen zu können und zu müssen. Aber das Tiefbauamt kontrolliert nicht, ist daher mitschuldig an der Vernichtung der Radwegweiser, und damit verbundenen unnötigen Materialkosten und Arbeitszeit der städtischen Mitarbeiter.

Radwegebau gegen Bauvorschrift

Beim z.Zt. stattfindenden Umbau der Altenderner Str. wurde an einer Grundstückszufahrt die rote Klinkerung des Radwegs unterbrochen statt die roten Steine über die Zufahrt in gleicher Art durchgängig beizubehalten. Das widerspricht den Vorgaben der sog. ERA, S. 25 „Zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs sollte die Fahrbahnoberfläche des Radwegs und des Gehwegs bzw. deren Farbgebung über Grundstückszufahrten hinweg geführt werden.“ Doch hier wurden die eigenen Klinkersteine der Zufahrt durchgängig über den Geh- und Radweg

verlegt und dadurch wird dem Autoverkehr Vorrang angezeigt. Diese fehlerhafte Situation muss umgehend geändert werden, sie widerspricht



auch dem eigenen Regelblatt des Dortmunder Tiefbauamtes.

In der Warteschleife u.a.

Gartenstadt-Radweg: Im Dezember 2018 schrieb die Stadt Dortmund noch, dass mit dem Bau des Gartenstadt-Radwegs in der zweiten Jahreshälfte 2019 begonnen würde. Neue Meldung: erst in der ersten Jahreshälfte 2020. Dieser Weg wird aber nicht von der Stadt gebaut, sondern vom Regionalverband Ruhr (RVR).

Radschnellweg, 1. Bauabschnitt: Auch die Umwandlung der Großen Heimstr. zu einer Fahrradstraße, ein Teil des Radschnellwegs, wird erst Mitte 2020 erfolgen, denn bis jetzt hat der Rat noch nicht den Baubeschluss gefasst.

Danach muss die Baumaßnahme noch ausgeschrieben werden, passende Witterung für den Straßenbau und die Markierung sein und deren Durchführung dauert auch Monate, wahrscheinlich bis in den Sommer 2020.

Verlängerung Bananen-Radweg: Im Juni 2016 schrieb der Baudezernent, dass davon auszugehen sei, dass die Verlängerung des Bananen-Radwegs von der Brücke über die Klönnestraße bis zur nach unten führenden Rampe an der Güntherstr./ Weißenburger Str. bis 2018 fertig sei. Im Juli 2019 schrieb die Stadt, dass möglicherweise mit einem Baubeginn in der ersten Jahreshälfte 2020 zu rechnen sei. kib

Treffs und Veranstaltungen • Terminkalender Dortmund Oktober '19 bis März '20

Dienstag: 1. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 15:30 – 17:00 Uhr

Fredenbaum Jugendverkehrsschule

Klinikzentrum Nord : Schützenstr/Beethovenstr

Info: 0176 483 584 88

Mittwoch: 2. Oktober

Tagestour

Zum Wasserschloß Werdringen

Länge: ca.60 Km, Dauer: ca. 6 Std.

Schwierigkeit: schwer

Treffpunkt: 10:00 h Hörde, Geschäftsstelle

ADFC, Graudenzer Str. 11

Info: Karl Heinz Geisel, Tel. 01755862627

Donnerstag: 3. Oktober

Tagestour

Lüdinghausen Burg Vischering

Länge: ca.80 Km, Dauer: ca.8 Std.

Schwierigkeit: schwer

Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :

Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr.

Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Donnerstag: 3. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 10:00 – 12:00 Uhr Fredenbaum

Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :

Schützenstr/Beethovenstr

Info: 0176 483 584 88

Samstag, 5. Oktober

Fahrradtraining

ADFC Radfahrschule

Zeitpunkt: 10:00 Uhr bis 14:00 Uhr

Treffpunkt: Jugendverkehrsschule Fredenbaum

Info: radfahrjugend@adfc-dortmund.de

Info: Werner Blanke Tel. 7979222

Montag: 7. Oktober

Einsteigertour

Bahntrassenradeln: Phönix- West, Körne, Schüren zum

Schloß Rodenberg in Aplerbeck

Länge: ca.25 Km Dauer: ca.3 Std.

Schwierigkeit: leicht

Treffpunkt: 10:30 h Hörde, Geschäftsstelle

ADFC, Graudenzer Str. 11

Info: Karl Heinz Geisel, Tel. 01755862627

Montag, 7. Oktober

Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,

Hörde, Graudenzer Str. 11

Mittwoch, 9. Oktober

Kurs

Pedelec Kurs

10:30 bis 12:00 Uhr Fahrradgeschäft Edelhelfer

Hombruch, Harkortstr.107

Anmeldung erforderlich: Reinhold Hesse, Tel.

0174 2927250

Info: r.hesse@adfc-dortmund.de

Donnerstag, 10. Oktober

Seniorentour

Zum Flughafen bei Holzwickede

Länge: ca. 30 km Dauer: ca. 3 Stunden,

Schwierigkeit: leicht

Treffpunkt: 14:45 h Wilhelm-Hansmann-Haus,

U-Bahnstation Stadthaus

Info: Klaus Peter Medeke, Tel. 104391

Donnerstag, 10. Oktober

Kurs

Pedelec Kurs

10:30 bis 12:00 Uhr Fahrradgeschäft Edelhelfer

Do-Hombruch, Harkortstr.107

Anmeldung erforderlich: Reinhold Hesse, Tel.

0174 2927250

Info: r.hesse@adfc-dortmund.de

Donnerstag: 10. Oktober

Tagestour

Nach Waltrop zum Hof Niermann

Länge ca. 60km, Dauer ca. 7 Std.,

Schwierigkeit mittel

Treffpunkt: 10 Uhr in Brackel, Parkplatz S-

Bahnstation Knappschaftskrankenhaus

Info: Klaus-Dieter Müller, Tel.: 0151 17570814

Donnerstag: 10. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 10:00 – 12:00 Uhr Fredenbaum

Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :

Schützenstr/Beethovenstr

Info: 0176 483 584 88

Freitag: 11. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 15:30 – 17:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord:
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Freitag: 11. Oktober

Radfahrschule für Frauen - Theorie

Treffpunkt: 17:15 – 18:30 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Sonntag, 13. Oktober

Tagestour

Früchteteppich zum Erntedankfest in der Kirche St. Maria-Heimsuchung in Herten

Länge: 75 Km, Dauer: ca. 8 Std
Schwierigkeit: Schwer
Treffpunkt: 10:00 h Westfalahalle, Glasdach U-Bahn Station
Info: Reiner Wagner, Tel.015121774597

Dienstag: 15. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 15:30 – 17:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Dienstag: 15. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 17:00 – 18:30 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Donnerstag, 17. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 10:00 – 12:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Freitag, 18. Oktober

Tagestour

Forellenhof

Länge: ca.65 Km Dauer: ca. 7 Std.

Schwierigkeit: mittel

Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :
Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Donnerstag, 24. Oktober

Radlerfrühstück

Thema: Klimabündis für Dortmund mit dem ADFC Dortmund
Treffpunkt: 10:00 h Hörde, Geschäftsstelle ADFC, Graudener Str. 11
Anmeldung erforderlich: Herbert Duda, Tel. 0178 1663433, Email h.duda.adfc-dortmund.de

Donnerstag: 24. Oktober

Tagestour

Nach Mühlhausen zum Milchhof

Länge ca. 55km, Dauer ca. 6 Std.,
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr in Brackel, Parkplatz S-Bahnstation Knappschaftskrankenhaus
Info: Klaus-Dieter Müller, Tel.: 0151 17570814

Donnerstag: 24. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 10:00 – 12:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Freitag: 25. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 15:30 – 17:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Sonntag, 27. Oktober

Halbtagestour

Zum Bethaus der Bergleute im Muttental bei Witten

Länge: 45 Km, Dauer: ca 5 Std
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr Westfalahalle, Glasdach U-Bahn Station
Info : Karl-Heinz Kibowski, Tel.01637594592

Dienstag: 29. Oktober

Radfahrschule für Frauen

Treffpunkt: 15:30 – 17:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Donnerstag, 31. Oktober

Radfahrschule für Frauen - Theorie

Treffpunkt: 10:00 – 12:00 Uhr Fredenbaum
Jugendverkehrsschule Klinikzentrum Nord :
Schützenstr/Beethovenstr
Info: 0176 483 584 88

Montag, 4. November

Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11

Freitag, 8. November

Tagestour

Kemnade über Ümminger See

Länge: ca. 70 Km Dauer: ca. 7 Std.
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr, Fredenbaum Parkplatz
Klinikzentrum Nord: Schützenstr/Beethovenstr
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Samstag, 9. November

Aufräumen in der Geschäftsstelle

Ordnung und Sauberkeit
10:00 h bis 14:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Sonntag, 10. November

Halbtagestour

Südrunde Dortmund und Witten

Länge: 45 km, Dauer: ca. 5 Std,
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr, Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info : Reiner Wagner, Tel.015121774597

Dienstag, 12. November

Verkehrspolitik

Arbeitsgruppe Verkehrspolitik

17:00 h – 19:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Donnerstag: 21. Nov. 2019

Radlerfrühstück

Thema: Mehrtagesradtouren 2019
Treffpunkt: 10:00 h Hörde, Geschäftsstelle
ADFC, Graudenzer Str. 11
Anmeldung erforderlich: Herbert Duda, Tel.
0178 1663433, Email h.duda.adfc-dortmund.de

Freitag 22. November

Tagestour

Olfen Bork

Länge: ca.73 Km, Dauer: ca. 6 Std.
Schwierigkeit: schwer
Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :
Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr.
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Sonntag, 24. November

Halbtagestour

Stadtbezirksradtour Eving

Länge :35 Km, Dauer: 4-5 Std
Schwierigkeit: leicht
Treffpunkt : 10:00 Uhr Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
2. Treff. Fredenbaum 10.30 Uhr
Info: Karl-Heinz Kibowski,Tel.01637594592

Montag, 2. Dezember

Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11

Freitag, 6. Dezember

Tagestour

Waltrop Yachthafen

Länge: ca.60 Km, Dauer: ca. 6 Std.,
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr Westfalenhalle, Steinener
Turm
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Sonntag, 8. Dezember

Halbtagestour

Weihnachtsmarkt bei

Idas Plätzchenstube

Länge: 50 km, Dauer: ca 6 Std
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info: Reiner Wagner, Tel.015121774597

Freitag, 20. Dezember

Tagestour

Weihnachtsmarkt Hattingen

Länge: ca.70 Km, Dauer: ca. 7 Std.
Schwierigkeit: schwer
Treffpunkt: 10 Uhr Westfalenhalle, Steinerner Turm
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Sonntag, 22. Dezember

Halbtagestour

zu einem Weihnachtsmarkt

Länge: 40 km, Dauer: ca 4 Std,
Schwierigkeit: mittel

Treffpunkt: 10:00 h Westfalenhalle,
Glasdach U-Bahn Station
Info: Karl-Heinz Kibowski Tel.01637594592

2020

Sonntag, 5. Januar Halbtagestour

Über Windradanlage Airwin nach Witten-Stockum

Länge: 35 Km, Dauer: ca 4 Std
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info: : Reiner Wagner, Tel.015121774597

Montag, 6. Januar Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11

Donnerstag, 16. Januar Senioren

Senioren-Mitgliederversammlung

17.00 Uhr, Wilhelm-Hansmann-Haus, Raum 18,
Märkische Str. 21, U-Bahnstation Stadthaus.

Sonntag 19. Januar Halbtagestour

Nach Kamen-Kaiserau

Länge: 35 km, Dauer: ca 4 Std
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info: Karl-Heinz Kibowski,Tel.01637594592

Mittwoch, 22. Januar

Aktiventreffen

17:00 Uhr ADFC-Geschäftsstelle, Hörde,
Graudenzer Str. 11
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Donnerstag: 23. Januar

Radlerfrühstück

Thema: Radtour Alpe-Adria
Treffpunkt: 10:00 h Hörde, Geschäftsstelle
ADFC, Graudenzer Str. 11
Anmeldung erforderlich: Herbert Duda, Tel.
0178 1663433, Email h.duda.adfc-dortmund.de

Freitag, 24. Januar Tagestour

Schloss Cappenberg Bork

Länge: ca. 60 Km, Dauer: ca. 7 Std.
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :
Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Sonntag, 2. Februar Halbtagestour

Nach Waltrop

Länge: 40 km, Dauer:ca 5 Std
Schwierigkeit: leicht
Treffpunkt: 10:00 Uhr Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info: Karl-Heinz Kibowski,Tel.01637594592

Montag, 3. Februar Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11

Freitag, 7. Februar Tagestour

Um Marten nach Faber

Länge: ca. 56 Km, Dauer: ca. 7 Std.,
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: Westfalenhalle, Glasdach U-Bahn
Station
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Dienstag, 11. Februar Verkehrspolitik

Arbeitsgruppe Verkehrspolitik

17:00 h – 19:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Sonntag, 16. Februar Halbtagestou

Nach Herne fahr ich gerne

Länge: 50 km, Dauer: ca. 6 Std
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr, Westfalenhalle, Glasdach
U-Bahn Station
Info: Reiner Wagner, Tel.015121774597

Donnerstag, 20. Februar

Radlerfrühstück

Thema: Pedelec Kurs des ADFC
Treffpunkt: 10:00 h Hörde, Geschäftsstelle
ADFC, Graudenzer Str. 11
Anmeldung erforderlich: Herbert Duda, Tel. 0178
1663433, Email h.duda.adfc-dortmund.de

Freitag, 21. Februar Tagestour

Yachthafen Datteln, Cafe Spross Waltrop

Länge: ca.60 Km, Dauer: ca. 6 Std.
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :
Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Samstag, 29. Februar

Aufräumen in der Geschäftsstelle

Ordnung und Sauberkeit
10:00 h bis 14:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Sonntag, 1. März Halbtagestour

Die Eselohr-Ostroute des „Rheinischen Esels“

Länge: 35 km, Dauer: ca 4 Std
Schwierigkeit:mittel
Treffpunkt: 10:00 Uhr, Westfalahalle,
Glasdach U-Bahn Station
Info: Karl-Heinz Kibowski,Tel.01637594592

Montag, 2. März Codierung

Fahrrad-Codierung

16:30 h - 18:30 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11

Mittwoch: 4. März Tagestour

Entlang dem Ruhrtalweg und dem „Rheinischen Esel“

Länge: ca.70 Km, Dauer: ca.7 Std.
Schwierigkeit: schwer
Treffpunkt: 10:00 Uhr, Hörde,
Geschäftsstelle ADFC, Graudenzer Str. 11
Info: Karl Heinz Geisel, Tel. 01755862627

Freitag, 6. März Tagestour

Milchhof-Muehlhausen

Länge: ca.65 Km, Dauer: ca. 7 Std.
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr, Westfalahalle, Steinener
Turm
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Samstag, 7. März GPS Kurs

Outdoor Navigationskurs

10:00 h – 16:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info/Anmeldung: r.hesse@adfc-dortmund.de,
Tel. 01742927250
Info: Anmeldung erforderlich

Dienstag, 10. März Jugend

Jugendtag

17:00 h – 19:00 h ADFC-Geschäftsstelle,
Hörde, Graudenzer Str. 11
Info: radfahrjugend@adfc-dortmund.de, Tel.
136685

Sonntag, 15. März Mitglieder / Gäste

Mitgliederversammlung 2020 des ADFC

15:00 Uhr Herz-Jesus-Kirche, Am Richterbusch
4, DO-Hörde
Info: buero@adfc-dortmund.de, Tel. 136685

Montag, 16.März Einsteigertour

Über Phönix West zum Schloß Rodenberg in Aplerbeck

Länge: ca.25 Km, Dauer: ca.3 Std.
Schwierigkeit: leicht
Treffpunkt: 10:30 Uhr, DO-Hörde,
Geschäftsstelle ADFC, Graudenzer Str. 11
Info: Karl Heinz Geisel, Tel. 01755862627

Freitag, 20. März Tagestour

Suderwich König Ludwig Trasse

Länge: ca.70 Km, Dauer: ca. 7 Std.
Schwierigkeit: mittel
Treffpunkt: 10 Uhr Fredenbaum Parkplatz :
Klinikzentrum Nord :Schützenstr/Beethovenstr
Info: Dietmar Kobusch, Tel. 0151 17814932

Sonntag, 22. März Tagestour

Über Witten an der Ruhr zurück nach Dortmund

Länge: 65 km, Dauer:ca 7,5 Std
Schwierigkeit: schwer
Treffpunkt: 10:00 h Westfalahalle, Glasdach U-
Bahn Station
Info: Reiner Wagner, Tel.015121774597

Regelmäßig wiederkehrende Termine

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle ADFC Dortmund

Jeden Montag und Donnerstag
Geschlossen an Feiertagen, Rosenmontag und
zwischen Weihnachten und Neujahr
Zeitpunkt: 16:30 bis 18:30 Uhr
Treffpunkt: Graudenzer Str. 11, Dortmund-
Hörde
Info: buero@adfc-dortmund.de

Fahrradselbsthilfewerkstatt in der Robert-Koch-Realschule

Info: Nach Terminabsprache unter
radfahrijugend@adfc-dortmund.de oder Tel DO
71 30 66

Fahrradselbsthilfewerkstatt in der Geschäftsstelle ADFC

Info: Nach Terminabsprache unter buero@adfc-
dortmund.de oder unter Tel DO 75 39 38

Fahrradselbsthilfewerkstatt und Radlertreff

seit 30 Jahre in Huckarde
Jeden Freitag, nicht in den Schulferien NRW
oder an einem Feiertag oder Brückentag
Zeitpunkt: 17:00 bis 19:00 Uhr
Treffpunkt: Gustav-Heinemann-Gesamtschule
Parsevalstr. 170, Dortmund Huckarde
Raum 109, Eingang Parsevalstr.
Info: Günter Bruelheide, Tel. 0231 314494

Fahrradcodierung

Termine in der Geschäftsstelle siehe Termin-
kalender Termine in Schulen, Betrieben ... nach
Absprache
Info: buero@adfc-dortmund.de

Wir gravieren/markieren Ihr Rad mit einem
Spezialgerät materialschonend am Sattelrohr mit
einem individuellen Code aus Ihren Initialen und
Ihrer verschlüsselten Adresse. Für ultraleichte
Aluminium- oder Carbonrahmen und den Akku
haben wir spezielle Aufkleber.

Bitte bringen Sie unbedingt zur Codierung Ihren
Personalausweis und den Kaufbeleg Ihres
Fahrrades mit, Akku-Schlüssel nicht vergessen.

Kostenlose Fahrradwache bei allen BVB-Heimspielen

90 Minuten vor Spielbeginn bis
45 Minuten nach Spielende

Treffpunkt: Rabenloh/Strobelallee
Treffpunkt: Rosenterrasse
Treffpunkt: Fahrradparkplatz Freibad
Info: buero@adfc-dortmund.de

critical mass dortmund

immer am dritten Freitag des Monats
treffpunkt: 19:00 uhr
ort: Friedensplatz
Info: <https://velolove.me/cmdo/>

Allgemeine Informationen

Tourart

Senioren: Fahrgeschwindigkeit ca. 15 km/h
oder angepasst

Halbtagestour oder Tagestour:
Fahrgeschwindigkeit ca. 15 km/h
oder schneller

Schnelle Tour oder Pedelec Tour
Fahrgeschwindigkeit ca. 18 km/h
oder schneller

Tourenschwierigkeit

leicht: bis 35 km flach
mittel: bis 35 km hügelig/bergig oder bis 70 km
flach
schwer: Bis 70 km hügelig/bergig oder über 70
km flach

Toureninformation

Alle Teilnehmer fahren auf eigene Verantwor-
tung. Für alle Teilnehmer gelten die Straßen-
verkehrsregeln.

Bei Temperaturen von unter +5° C und bei
Schnee oder Glatteis fallen die Radtouren aus.

Tourenspenden

Der ADFC Dortmund bittet um eine Spende
zur Anerkennung der Rundumversorgung, evt.
Pannenhilfe und Erste Hilfe während der Tour

Zwischen dem Tourenleiter und -begleiter besteht
immer ein Kontakt, sodass niemand verloren
geht.

Touren der Ortsgruppe Hagen

Die Termine der OG Hagen entnehmen Sie bitte dem gesonderten Flyer, den Sie in unserer Geschäftsstelle und im
AllerWeltHaus, Potthofstr. 22, Hagen, erhalten

Spendenkonto

Sparkasse Dortmund BIC DORTDE33 • Spendenkonto. IBAN DE36 4405 0199 0921 0002 19ADFC
Kreisverband Dortmund e. V.
Graudenzer Str. 11 • 44263 Dortmund
Telefon: 0231 136685 • Fax: 0231 7 21 22 98
www.adfc-dortmund.de
buero@adfc-dortmund.de

Einladung zur Seniorenversammlung 2020

Hiermit lade ich alle Mitglieder und Interessierte ein zur

Seniorenversammlung des ADFC Dortmund e.V.

Donnerstag, den 16. Januar 2020,
17.00 Uhr in das

Wilhelm-Hansmann-Haus, Raum
18, Märkische Str. 21 in Dortmund,
U-Bahnstation Stadthaus.

Vorschlag zur Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Bericht des 1. Vorsitzenden des Seniorenvorstandes ADFC Dortmund mit Aussprache:
Aktive werden gebraucht, bei Seniorentagen für Mobilität, Infostände einrichten, besetzen und den Transport bei vielen Veranstaltungen.
3. Durchführung mehrerer Pedelec Kurse beim Fahrradgeschäft Edelhelfer in Dortmund-Hombruch. Siehe Fahr Rad 1/2019

Klaus Peter Medeke fuhr wieder fünf Senioren-

touren vom WHH siehe Flyer 1/ 2019 .

4. Wahl des 1. Vorsitzende(n) und eines/r Stellvertreters/in, ein bis zwei Beisitzern.
Geheime Wahl oder Handabstimmung
5. Wünsche und Vorschläge für Aktivitäten der Seniorenabteilung.
Gründung des Klimabündnis Dortmund unter Mitwirkung des ADFC Dortmund
6. Vorschläge für die Radtouren an Werktagen auch für die Senioren .

Startorte:

ADFC-Geschäftsstelle,
Fredenbaum, Parkplatz Klinikzentrum Nord,
Westfalahalle, Glasdach U - Bahn
Station Brackel, S-Bahnstation Knappschafts-
krankenhaus

7. Verschiedenes

Interessenten für eine zukünftige Vorstandsarbeit können sich gerne bei mir (Tel.0231-736580)) oder einem anderen Vorstandsmitglied des ADFC Dortmund melden, um Inhaltliches über die Vorstandsarbeit zu erfragen.

Herbert Duda

1. Vorsitzender



#MEHRPLATZ #FÜRSRAD



Einsteiger Radtour • Viertägige Genussradtour Durch das schöne Münsterland vom 13. bis 16. Mai 2020

Burgen, Schlösser, Cafés und Spargel prägen die Radtour durch das schöne und flache Münsterland.

Noch keine Mehrtagestour mit dem Fahrrad unternommen? Dann wird es Zeit! Aber auch für Radfahrer, die gerne mit dem Fahrrad fahren.

Im Auftrag des ADFC Dortmund führen die Tourenleiter Reinhold Hesse und Gerd Stemmann eine mehrtägige Radtour durch.

Die maximale Streckenlänge beträgt pro Tag bis ca. 60 km.
Die Tourenschwierigkeit ist mittelschwer.
Übernachtung im Hotel
„Zum Steverstrand in Lüdinghausen“

Preis: Für Mitglieder 280 Euro
Einzelzimmerzuschlag 40 Euro
Nichtmitglieder +40 Euro

Im Preis ist enthalten:

- Übernachtung mit Frühstück und drei Abendessen
- Tourenführung
- Reiseversicherung
- Burgbesichtigung

Hin- und Rückfahrt mit dem Fahrrad von der Geschäftsstelle des ADFC Dortmund in Do-Hörde
Gepäck wird am Fahrrad transportiert,
Hin- und Rückweg, Rundtour nach Dülmen und Senden
Abendessen
Schnitzelkarte
Spargelbuffet
Drei Gang Menü

Die Mindestteilnehmerzahl beträgt 14 Personen, die maximale Anzahl 18 Personen.
Änderung des Tourenablaufes sind möglich.

Bei Interesse und weiteren Fragen gibt der Tourenführer Reinhold Hesse Tel. 0174 29 27 25 0 Auskunft.

Veranstalter: ADFC Kreisverband Dortmund,
Graudenzer Str. 11, 44263 Dortmund
www.adfc-dortmund.de, E-Mail: buero@adfc-dortmund.de



Bild: ADFC – Burg Vischering

Siebtägige Radtour des ADFC Havel-Altmarkweg vom 17. bis 23. Juni 2020

Eine abwechslungsreiche Reise mit dem Fahrrad an Havel, Elbe, durch die Altmark. Viel Natur, Havelseen- und Auen, mittelalterliche Hansestädte. Historisches, neu Geschaffenes und Kulturgeschichtliches erwarten uns auf dieser Fahrradtour.



Bilder: ADFC Dortmund

Im Auftrag des ADFC Dortmund führen die Tourenleiter Karl-Heinz Geisel und Klaus Peter Medeke eine mehrtägige Radtour durch.

Die maximale Streckenlänge pro Tag beträgt bis ca. 82 km. Die Tourenschwierigkeit ist schwer und zumeist flach, Änderung des Tourenablaufes ist möglich. Übernachtung in Hotels in Potsdam, Brandenburg/H., Rathenow, Wittenberge, Stendal, Burg

Preis: Für Mitglieder 590 Euro • Einzelzimmerzuschlag 160 Euro Nichtmitglieder +40 Euro - offene Restplätze werden nach dem 15. Januar 2020 vergeben.



- Leistungen:

- An- und Abreise erfolgt per DB von Dortmund – Berlin Spandau hin, Magdeburg- DO zurück.
- Übernachtungen im Doppelzimmer mit Frühstück. 5 EZ stehen zum Mehrpreis zur Verfügung.
- Die unten aufgeführten Besichtigungen und Reiseversicherung.
- **Tourenvorabtreffen am Dienstag 26.05.20, 17.30 Uhr in der Geschäftsstelle ADFC DO**

- Tourenverlauf:

Anreise Berlin Spandau.- Weiterfahrt nach Potsdam-Brandenburg/h. mit Stadtbesichtigung, ggf. vom Schiff-Rathenow mit Besucherzentrum Westhavelland-Wittenberge über Havelberg mit Aufhalten/eigenen Vor-Ort-Informationen - Hansestadtperlen in der Altmark, Stendal mit Stadtführung-Burg über Tangermünde und Kloster Jerichow mit eigenen Vor- Ort- Informationen-Magdeburg über Elberadweg mit Wasserstraßenkreuzbefahrung, evtl. Dom und Hundertwasser Haus, Rückfahrt nach Dortmund

Die Mindestteilnehmerzahl beträgt 12 Personen, die maximale Anzahl 15 Personen.

Auskunft: Bei Interesse und weiteren Fragen gibt der Tourenführer Karl-Heinz Geisel, 0175 5862627.



Veranstalter: ADFC Kreisverband Dortmund,
Graudenzer Str. 11, 44263 Dortmund
www.adfc-dortmund.de,
E-Mail: buero@adfc-dortmund.de

Reservierungs-Vertrag

Hiermit melde ich mich zur (zutreffendes bitte ankreuzen)

Mehrtagestour Havel- Altmark vom 17. bis 23.6.20

Mehrtagestour Steverstrand vom 13. bis 16.5.20

beim ADFC Dortmund an.

Für jede Person bitte eine Reservierung ausfüllen.

(Bitte per Post an: ADFC Kreisverband Dortmund e. V., Graudenzer Str. 11, 44263 Dortmund oder E-Mail an buero@adfc-dortmund.de oder r.hesse@adfc-dortmund.de)

.....
Name: Vorname:

.....
PLZ: Ort: Straße./Hausnr.

.....
Geburtsdatum: Telefon: Mobil:

ADFC-Mitglied: Nein Ja Mitgliedsnummer:

.....
E-Mail

.....
Ort: Datum: Unterschrift:

Zimmerwunsch: EZ DZ mit Partner/in (DZ) zutreffendes ankreuzen

Der Zimmerwunsch EZ kann nicht garantiert werden, da nicht immer genügend Einzelzimmer zur Verfügung stehen.
Der EZ – Zuschlag muss mit dem Endbetrag bezahlt werden.

 hier abtrennen

Reservierung und Bezahlung:

Für Mitglieder beträgt die Anzahlung 150 Euro. Für Nichtmitglieder beträgt die Anzahlung 190 Euro

Nach Eingang der Anzahlung wird die Reservierung verbindlich. Die formelle Anmeldebestätigung bekommen Sie danach.

Überweisung auf das Konto des ADFC Kreisverband Dortmund bei der Sparkasse Dortmund, IBAN DE36 4405 0199 0921 0004 13, Kennwort: Havel-Altmark Tour bzw Steverstrand

Ort und Zeitpunkt des Vorbereitungstreffens: wird mit der Auftragbestätigung bekannt gegeben.

Teilnahme:

Die Tour ist für aktive und passive Mitglieder des ADFC Dortmund konzipiert. Ggf. können Mitglieder anderer Ortsverbände und auch Nichtmitglieder offene Restplätze ab dem 15. November 2019 auffüllen. Die Reihenfolge der Teilnahme richtet sich nach den obengenannten Angaben und dem Eingang der Anzahlung auf das Konto des ADFC Dortmund.

Warteliste:

Wenn zum Zeitpunkt Ihrer Anmeldung die Tour bereits ausgebucht sein sollte, werden Sie unverzüglich darüber informiert und kommen auf eine Warteliste. Sollten bis zum Start der Tour Teilnehmer ausfallen, können Interessenten in der Reihenfolge der Warteliste nachrücken. Möchten Sie trotzdem nicht mehr teilnehmen, wird Ihnen die geleistete Anzahlung erstattet.

Etabliert: die Frauen-Radfahrschule im dritten Jahr

Jetzt auch im Fredenbaum Theorieunterricht für Radfahrer*innen

Drei lange Wochen im Juni mussten die Übungsstunden im Fredenbaum leider ausfallen wegen der Raupe mit dem langen Namen und den langen Haaren, die bei allen Menschen Haut-Reaktionen hervorrufen und Allergikern größere Probleme machen kann. Aber davor

und danach war reger Betrieb beim Radfahrtraining für Frauen im Frühling/Sommer 2019.

In 2019 nahmen bis zu den Sommerferien an ungefähr 30 Trainingseinheiten (je 1,5-2 Stunden) etwa 40 verschiedene Frauen teil, wobei einige bis zu

achtmal, andere nur einmal kamen. Innerhalb kurzer Zeit konnten die meisten einigermaßen geradeaus fahren und waren sehr glücklich darüber. Eine Frau hat ihren Mann damit überrascht, dass sie nun Radfahren gelernt hat. Eine Andere war schon vor einem Jahr da gewesen und ist jetzt

wieder gekommen, mit dem festen Vorsatz, kontinuierlich weiter zu machen. Eine 75-Jährige ist fest entschlossen, das Radfahren noch zu erlernen. Es geht langsam, aber da das Gleichgewichtsgefühl vorhanden ist, wird der Rest auch noch gemeistert werden. Es ist nie zu spät!

Da wir nun über

einen eigenen Schlüssel für den Raum in der Jugendverkehrsschule verfügen, können wir dort auch Fahrrad-Verkehrstheorie anbieten. Acht Frauen und ein Mann waren beim ersten Mal dabei. Sie fanden die von Alessia anschaulich präsentierte Theorie sehr hilfreich und interessant und bedankten sich im Anschluss. Eine Teilnehmerin: „Ich fahre auch Auto, habe aber heute so viel gelernt!“



Überhaupt bedanken sich alle Frauen nicht nur einmal für das Angebot „Frauen-Radfahrschule“, zum Beispiel dann, wenn sie überglücklich von ihrer ersten Ausfahrt in den Park mit Dieter zurück kommen. Es gingen auch entsprechend Spenden für den ADFC ein,

wovon im nächsten Jahr noch ein Lernfahrrad mit besonders niedrigen Rahmen angeschafft werden kann, das wir brauchen.

Die Struktur, offene Trainingsstunden anzubieten, die ohne Anmeldung besucht werden können,



haben wir beibehalten. So kann jede Frau ihre Lernzeit selbst bestimmen und wird von uns vier Trainer*innen - ihrem Lernstand entsprechend - individuell angeleitet.

Sehr eindrücklich und nachvollziehbar werden in der „Theorie“ die für Radfahrer*innen schwierigen Situationen dargestellt und Verhaltensregeln zur Vermeidung von Unfällen vermittelt.

Wer als Trainer*in noch dazu kommen möchte, ist jederzeit für eine Hospitation willkommen!

Helga Steinmaier

Helga Steinmaier

ADFC – 7 tägige Genussradtour vom 22.6. bis 28.6.2019

HASE – EMS • von der Hase - Quelle im Osnabrücker Land am Fluss entlang durchs Emsland bis Rheine über Ibbenbüren nach Telgte.

geführt vom ADFC-Team Reinhold Hesse und Sozius Gerd Stemmann

Ein kleiner Tourenabriss in Versen
(kein literarisches Werk, ein wenig humorig gereimt oder gedichtet !)

Wie gesagt eine Tour mit dem ADFC, aller bestens geführt von Reinhold wie eh und je. Koffer und Räder bringen wir zur Geschäftsstelle, tags drauf mit vereinten Kräften verladen und los geht's auf die Schnelle.

Samstag 22.6.2019

Genussraden war die Touren-Basis an Ems und Hase, das war uns gewiss.

So fuhren wir mit dem Bus bis nach Melle

besichtigt wurde dort zuerst die Hase-Quelle
Ein kleines Rinnsal noch sehr trocken doch zum Verschnaufen konnt` man sich dort niederhocken.

Nach wenigen Kilometern horch, kam die Sache mit dem verletzten Storch, wird der wohl schwer verletzt sein, der steht ganz still auf einem Bein es ward gerufen NABU und auch die Polizei, nach langem, langem Warten kam auch einer herbei doch als der dann zur Stelle war, hebt ab der Mister „Adebar“ eingeschränkt war er und sehr verletzt, doch für uns galt nun, die Tour wird fortgesetzt.

Das Ziel an diesem Tage war Osnabrück, das



war uns klar. Abends in der „In-Kneipe“ pompös essen, dann waren die Tagesmühen schnell vergessen. Viele schliefen dann wie ein Stein im Best Western Hotel ganz schnell ein.

Sonntag 23. Juni 2019

Tags drauf stand als Programm das Tuchmachermuseum in Bramsche an. Die Verarbeitung von Wolle wurde uns dort vorgetragen, es wurde deutlich, wie die Menschen früher sich mussten plagen- Manch` Sprichwort von „Krempel und auch Spinnen“ kam uns dabei dann in die Sinnen.

Weiter ging`s dann am Wasser und Kanal entlang, und bald waren wir im Hotel Hilker in Bersenbrück, Gott sei Dank.

Am Abend von bayrischer Creme oh Schreck, gab`s auf der weißen Hose einen dicken Himbeerfleck. Und Klaus, der war dann gar nicht feige, leerte die Schale bis zur Neige. Nach sehr viel Spaß im Hotelgarten konnten wir eine geruhsame Nacht erwarten.

Montag, 24. Juni 2019

Ja heut` galt für Frau und Mann heute steht die Draisine an! In Quakenbrück dann angekommen wurde die historische Altstadt in Augenschein genommen.

Nach Eis und Drink ging es dann los, doch ein Schlüssel fehlte für ein Fahrradschloss, zum Glück, das kann man hier bekunden, wurde er dann sehr bald wieder gefunden.

Dräsinen: Klaus und Dirk und Bernd und Peter, traten in die Draisine-Pedalenforsch, geschmeidig, ganz ohne Qualen. zurück waren es vorrangig die Frauen, die Männer durften entspannt zuschauen.

Rita, 2 Uschis und Heide strampelten viel, danke, sie brachten uns gut ans Ziel. Zwischendurch ließ Reinhold buchen für alle `mal wieder Kaffee und Kuchen.

Nach weiteren 25 km kamen wir dann bei „brütender“ Hitze geschafft in Löningen, an.

Beim Griechen, das war klar, gab`s nach Essen und Trinken „Julitschka“ und über allerhand Sachen auch viel zu Lachen!

Dienstag, 25. Juni 2019

Heute steht Haselünne und Meppen auf dem Plan, bei großer Hitze (34 - 37 Grad) gehen wir's an. Mit Verspätung ging's morgens los weil ein Reifen platt, war nicht famos.

Jedoch im Teamforsch, dawai, dawai, waren wir sehr bald in der Kornbrennerei. Bei Schnittchen schenkte man uns variantenreich „hochprozentiges“ ein, doch bei den hohen Temperaturen und Bedenken um den Führerschein



hielten wir den Konsum eher klein. Mittlerweile, das sei `mal gesagt, hat der Eichenprozessionsspinner an uns „ganze Arbeit gemacht“

Es juckt und kribbelt überall „offenbar“ für die Apotheken einfach „wunderbar“

Zurück bei allergrößter Hitze mussten wir dann mächtig schwitze !!!

Und uns dann ganz schnell frisch machen, weil der Stadtführer in Meppen uns

erzählte viele historische Sachen. dazu und danach „mehrere Schichten“ Abendessen, das werden wir so schnell nicht vergessen.

Mittwoch 26. Juni 2019

Am Mittwoch geht es nach Emsbüren, zunächst an die Stelle wo sich Hase und Ems zusammenführen

Nach Lingen dann ins Eiscafe, danach hat Klaus einen Platten, oh je ! Repariert war das sehr schnell, weil praktische Männer schnell zur Stell`

Die historische Mühle in Emsbüren besichtigten wir mit Bedacht, dort wird seit 200 Jahren aus Roggenschrot und Wasser Pumpernickel gemacht.

Dazu wurden wir im Mühlencafe mit köstlicher



Pumpernickeltorte verwöhnt, -das Rezept sehr geheim-, hat uns den Nachmittag aber verschönt.

Donnerstag, 27.6.2019

Am Donnerstag sollte der Weg uns führen

weiter nach Ibbenbüren.
Auf dem Weg dorthin gab es viel zu sehen,
Salzbergen, Salinen (Gradierwerke) Rheine, sehr,
sehr schön.

In Kloster Bentlage kam der Gesang
der 7 Todsünden aus dem Schrank !
(Faulheit, Völlerei, Hochmut, Wollust, Zorn, Neid,
Habgier)

dann: Am Emsufer in Eigenregie gab es Pause
sehr viel

sie wurde genutzt, wie's jedem gefiel.
Stadtbesichtigung, Bratwurst, Shopping,
Wochenmarkt,
und Entspannung und Ausruhen waren ange-
sagt.

Weiter wär's gut gewesen am Hörsteler See,
„Schwimmen und Baden“,
aber man kann leider nicht alles haben.

Freitag, 28.6.2019

Am letzten Tag ging es auf Tecklenburg zu

das Ganze aber nicht im Nu,
ein Anstieg dorthin, -ich dacht- mit 45 % Gefälle
für mich ging nichts mehr von der Stelle,
doch gemeinsam haben wir's geschafft
und diesen enormen Anstieg vollbracht.

Tecklenburg, beschaulich und schön
danach konnt` es nach Telgte weitergehen.

Ein Ort von besonderer Art,
nämlich der Marienwallfahrt.

Noch einmal eine große Pause
bevor es geht für uns nach Hause.

Gepäckverladen, alle packen mit an
und dann geht es per Bus los, wie es begann.

Nach 370 Fahrrad-km stehen wir nun an der
Wende,

alles schöne geht einmal zu Ende,
und wir sagen frei und frank

an Reinhold und Gerd vielen, vielen Dank.

Bis zum nächsten Mal,

Radtour dann in einem anderen Tal.

28. Juni 2019 - Renate Matzek -

Ciclovia Alpe Adria, eine Erlebnis- Tourenbeschreibung aus Juni 2019:

Gruppe mit drei Fahrern, Unterkunft in vorge-
buchten Hotels in zumeist Dreibettzimmern, zwei
E-Bikes, ein MTB.

1. Tag: Anreise : Dortmund Salzburg mit DB,
Zeit etwa 10 Std, (Preis mit Bahncard 25 Hin und
zurück ~60Euro) und check in im Hotel.

2. Tag: Salzburg
– Bischofshofen,
ca. 53 km

Die erste Etappe
führte uns über
Hallein und
Golling auf den
Paß Luegg. Dieser
war gesperrt
wegen Felssturz,
also zurück nach
Golling und Fahrt
mit der Bahn zwei
Stationen. Vorbei

an der Festung Hohenwerfen radeln wir wei-
ter nach Bischofshofen. Gut zu fahren an der
Salzach mit ordentlicher Beschilderung, außer
Info zur Passsperrung.



3.Tag: Bischofshofen – Mallnitz, ca. 53 km

Die Abfahrt wird etwas erschwert durch gegentei-
lige Beschilderung, wir haben falsch gewählt und
müssen sechs km extra fahren. An St. Johann und
an Schwarzach vorbei radeln wir weiter entlang
der Salzach bis
zur Abzweigung
in das Gasteiner
Tal. Nach

einer Steigung
erreichen wir
Dorfgastein, hier
beheben wir einen
Speichenbruch,
das kostet zwei
Stunden. Recht
flach geht es
weiter nach Bad
Hofgastein, wo
uns dann ein stei-

ler Anstieg nach Bad Gastein und weiter nach
B.G.- Böckstein führt. Dort steigen wir, es ist dort
etwas unübersichtlich für Radfahrer, in den Zug
der Tauernschleuse nach Mallnitz. Er fährt jede
Stunde 20 min. nach sechs bis 23 Uhr. Die Fahrt

dauert nur elf Minuten. Vom Bahnhof radeln wir zur Unterkunft. Ohne die Panne hätte man das Stück bis Möllbrücke zeitlich noch anhängen können, weil es viel (und zunächst steil) bergab geht. Auch hier zumeist gut beschildert. Und so bleibt es auch für den Rest der ganzen Tour, etwas aufpassen müssen wir, weil Schilder hinter Bewuchs versteckt sein können. Aber wir haben zwei Navigationsgeräte dabei, da merkt man dies sehr schnell.

4. Tag: Mallnitz – Möllbrücke, ca. 41 km

In flotter Fahrt radeln wir bergab bis Obervellach und am

Mölltalradweg immer flussabwärts bis zum heutigen Etappenziel – nach Möllbrücke. Eine Umleitung ist gut beschildert und es bietet sich uns dann sogar noch ein ortskundiger Führer an, der auch „Schleichwege“ kennt.

5. Tag: Möllbrücke – Villach, ca. 55 km

Auf dem Drauradweg radeln wir bis nach Villach, in die Stadt mit dem südlichen Flair. Im Stadtbereich muß wie immer gut auf die Beschilderung geachtet werden.

6.Tag: Villach – Tarvis, ca. 40 km

Dem Fluss Gail folgend lassen wir Villach hinter uns und bald schon verabschieden wir uns von Österreich und begrüßen Italien.

Im Dreiländereck Italien-Österreich-Slowenien erstreckt sich das Kanaltal, dessen Zentrum die italienische Grenzstadt Tarvis bildet. Hier



leben Österreicher, Slowenen, Friulaner und Italiener seit Jahrhunderten zusammen, denn alle drei großen europäischen Sprachfamilien – Germanen, Romanen und Slawen – treffen hier direkt aufeinander. Ein schöner Ort. Bis hierher hatten wir nur warmes, gutes Wetter.

7. Tag: Tarvis– Moggio Udinese ca. 45-60 km

Durch das Kanaltal, das „Canale del Ferro“, radelnd bewundern wir die Schönheiten der friulanischen Alpenregion mit einer intakten, unberührten Natur und ausgedehnten Wäldern. Wir befinden gemeinsam, daß es wohl der schönste je gesehene Radweg(teil) ist. Heute regnet es leider für eine Stunde, was aber die Freude an diesem wunderschönen Weg nicht trübt. Ein alter, gastlicher Bahnhof am Radweg lädt gut passend zudem zur Einkehr ein.

8. Tag: Moggio Udinese – Venzone – Udine, ca. 55-65 km

Leider ist der Traumbahnweg nun zu Ende und wir folgen wieder den Ortsradwegen. In Venzone mit seiner wechselvollen Geschichte machen wir eine Radbummelfahrt durch die Altstadt. Der Wein bestimmt die heutige Etappe. Hügel voller Weinreben säumen unseren Weg. Das von venezianischen Einflüssen geprägte Udine ist quirlig, ruhig und interessant die Altstadt. Bei einem Kaffee auf der „Piazza“ oder während eines Bummels durch die Innenstadt können wir bedeutende Bauten der späten Gotik und Renaissance bewundern.

9. Tag: Udine – Aquileia – Grado, ca. 53 km

Begleitet von der Brise des Scirocco gleiten wir vorbei an Schilflandschaften und Wasserkanälen und gelangen über die ehemalige römische Stadt Aquileia nach Grado, einer historischen Fischerstadt und einem der beliebtesten

Badeorte an der Adria. Lange vorher können wir die Stadtkulisse sehen, weil wir über einen Dammweg darauf zu fahren.

10. Tag:

Ruhetag in Grado, wir besichtigen zu Fuß und per Rad



den touristischen Ort und seine Umgebung mit interessanter Altstadt und den Hafenanlagen.

11. Tag: Abreise. Rücktransfer von Grado nach Salzburg mit einem Fahrradshuttle (135 Euro pro Person und Rad). Der Shuttletransport war wegen eines unklimateilisierten Fahrzeugs nicht sehr erfreulich! Nach einem



Zwischenstopp für zwei Rückfahrer in Villach geht es flott zum Flughafen Salzburg, von dem aus wir durch die glühendheiÙe Stadt noch den Weg zu unserm gebuchten Hotel am Bahnhof fahren.

Hier wartet dann neben anderen Annehmlichkeiten auch ein Satz deponierter Rückreisekleidung auf uns.

Diese Fahrt ist sehr schön und empfehlenswert. Die Tracks haben wir immer von/ bis zur Hoteltür ausgearbeitet. Die Streckenwahl ließ Stops unterwegs und Freiraum im Ankunftsort zu. Ausflüge abseits der Trackroute haben wir nur am Ruhetag in Grado unternommen.

Die Kosten für Unterkunft und Verpflegung und kleinere Ausgaben für z.B. Zugfahrt waren deut-

lich unter den von Veranstaltern angebotenen Reisen und beliefen sich auf 450,- Euro pro Mitfahrer. Der gesamte Radweg ist eine Aneinanderreihung

vorhandener Radwege und zumeist neben dem Cyclovia Schild mit den Wegbezeichnungen der Einzelwege beschildert.

Interessenten können sowohl ausführliche, bebilderte Angebote und Streckenbeschrei-

bungen als auch die Navitracks im Internet finden. Eine selbsterstellte Planung ist bei einem mehrstündigen Aufwand wegen guter Informationen nicht schwierig.

Der Shuttlebus gab uns den Fahrplan vor, weil er nur immer Samstags in Grado startet. Wir hätten den Ruhetag auch für eine Rückfahrt mit dem Rad nach Udine nutzen können, um von dort mit dem Zug die Rückreise per Bahn anzutreten. Im Wiederholungsfalle würden wir diese Variante mit Rückfahrt nach Udine vorziehen, weil der Grado Ruhetag nicht so erfüllend war.

12.Tag: Rückfahrt von Salzburg nach Dortmund in etwa 10 Stunden.

Karl-Heinz Geisel

HAPPE
KOHLEN-HEIZÖL
☎ 0231 43 38 33
44263 DORTMUND, GRAUDENZER STRASSE 7

Fördermitglieder des ADFC

Der ADFC Kreisverband Dortmund bedankt sich für die Unterstützung bei

KiJEWski • Fahrräder, Fachwerkstatt, Spielwaren

dobeq • Dortmunder Bildungs,- Entwicklungs- und Qualifizierungsgesellschaft

EBERT

Zaun und Tor



Gittermattenzäune

Sicherheit für Ihr Grundstück



Sichtschutz

Qualität und Erfahrung
seit fast 100 Jahren



Schmiedeeisen



Schiebetore



Müllbehältereingassungen



Zierzäune

- Kostenlose Angebotserstellung
- Beratung bei Ihnen vor Ort
- Maßanfertigungen
in eigenem Meisterbetrieb
- Montage durch Fachpersonal
- Zaunmaterial ab Lager

Curt Ebert Zaun und Tor GmbH

Westfälische Str. 173 • 44309 Dortmund
Telefon 0231 20 2000 • www.ebertzaun.de

Räder selbst zu Pedelecs nachrüsten. Grundlagen, Erfahrungen und Tipps aus sechs Projekten mit unterschiedlichen Lösungen

Das Thema ist nicht trivial. Ingenieur-Begriff: Mechatronik. Beim zeitaufwändigen Einarbeiten in die Materie im deutschsprachigen www und anderswo fällt auf, wie tendenziös oder falsch dort teilweise informiert wird. So soll man beispielsweise nur Kaufpedelecs mit Markenimage plus teuren, schweren und starken Mittel- bzw. Tretlagermotoren erwerben. Vorderrad-Nabenmotoren (VR) sind dagegen „Billigkram von gestern“ oder „Bastellösungen“. In Radläden hier sieht man solche Lösungen deshalb leider nur noch selten, Hinterrad-Nabenmotoren (HR) auch. Die SUV-Manie hat die Pedelecs erreicht. Dabei braucht man Mittelmotoren nur in wirklich steilem Gebirge oder Gelände bergauf. Spezielle HR können da sogar besser sein. Mittelmotoren haben auch diverse andere Nachteile, s.u. Deshalb fahren unsere Vorbilder der Radnutzung in NL oder DK oft mit Nabenmotoren vorn oder hinten auch an neuen und hochwertigen Rädern.

Starke Winde oder Stürme sind dort die Berge. Ein anderes interessengeleitetes Vorurteil: Kein China-Produkt. Die Chinesen sind längst Weltmeister i.d. E-Mobilität. Ihre bürstenlosen, kleinen, leichten, preiswerten und haltbaren Nabenmotoren mit oder ohne Getriebe für Räder und Roller/Scooter können 100000 km und mehr ohne Wartung durchhalten. X hundert Millionen solcher Nabenmotoren laufen seit vielen Jahren überall.

Ähnliches gilt für Akkus. Man achte auf die Qualität der Zellen innen und nicht das Logo auf dem Gehäuse. Bei der Steuerung ist vor allem die „Intelligenz“ wichtig. Da kommt Europa ins Spiel.

Wenn der Autor (d.A.) nachstehend Technik bewertet, ist das seine Beurteilung aus der letzten Zeit; dies weil die technische Entwicklung sehr schnell vorangeht und die individuellen Anforderungen an ein Pedelec (P.) äußerst unterschiedlich sind. Der kritische Blick auf Kauf-P. Mit Mittelmotoren soll kein Abraten sein. Viele können oder wollen nicht Nachrüsten. Dieser Beitrag ist eine systematische Orientierung für Nach- oder Umrüstinteressierte, aber keine genaue

Bauanleitung. Die schicken Anbieter dann mit.

Bestell-, Handhabungs-, Kauf-, Montage- und Zukunftstipps gibt's. Gute aber zu teure Lösungen wie binova, Pendix, Vivax u.a. (nur die Nachrüstung ab 1500 Euro) kommen nicht vor. Prototypen und Preisbrecher nach unten von alibaba.com/aliexpress, ebay u.a. unter 300 Euro auch nicht. Wegen der Vielzahl der Anbieter und Lösungen ist keine Vollständigkeit möglich. D.A. Bittet vorab um Verständnis für Textpassagen in Stakkato und viele Kürzel.

Vorgeschichte, Information und Planung

Vor etwa drei Jahren reifte bei längeren Touren der Wunsch nach zukünftiger Trethilfe in bergigen Landschaften. Wir sind in diesem Jahr 64 und 70 geworden. Das Fahren sollte mittels E-Technik alternsgerechter oder bequemer ausfallen. Ein weit verbreitetes Motiv, jetzt auch bei viel Jüngeren. Etwa zehn längere Probefahrten mit unterschiedlichen Kauf-P. brachten aber keine Kauflaune. Hauptgründe waren, dass erstens die allermeisten handelsüblichen P. Voll ausgestattet mit ca. 23-29 kg ziemlich schwer sind, wir zweitens an unseren 2 guten Trecking-Rädern hängen und drittens am überdachten Stellplatz im Hof des Mehrfamilienhauses kein Platz für dann vier Räder von uns wäre. Also die Räder nachrüsten. Unter Berücksichtigung der Probefahrten, unserer Fahrprofile und vieler Informationen haben wir dann in einem einfachen Lastenheft Anforderungen formuliert:

Lastenheft

- Gesamtgewicht pro voll ausgestattetem P. Max. 20 kg inkl. Akku wg Treppen und Zugverladungen; Rad soll leicht und ohne oder mit leerem Akku noch gut fahrbar sein,
- Akku abnehmbar und abschließbar in Flaschenform mit mindestens 374 Wattstunden (Wh) für durchschnittlich 50-60 km Reichweite, aktuelle 36 Volt-Technik,

- c) Einhaltung der Waage-Regel aus der klassischen Radtheorie, d.h. Das Rad muss vorne und hinten möglichst gleich schwer sein,
- d) Erhalt der 21-24-Gang-Schaltungen, dies ist bei Mittelmotoren z.Z. Nicht möglich, nur max. 10-14 G. Hinten (die untere Grenze wirklich guter Steigfähigkeit bei normalen Rädern),
- e) möglichst kurze, wenige, wenig offene und damit störungsanfällige Kabel,
- f) kleine und optisch unauffällige Gehäuse für Akku, Motor und Steuerung in matt-schwarzer Farbe,
- g) 30 Newtonmeter (Nm) reichen als Drehmoment, wir beabsichtigen nicht, sehr lange und steile Gebirgspässe ohne Pausen schnell zu erklimmen, Motorgetriebe und Steuerung aber ausgelegt für mehr Kraft im Anfahr- und Berg-Modus,
- h) insgesamt robuste, bewährte, puristische und nicht unangenehm laute Technik,
- i) Schwerpunkt aller Komponenten möglichst tief,
- j) E-Technik muss komplett portierbar sein, wenn wir u.U. Auf bequemere Rahmenformen wie Tiefeinsteiger/Unisex umsatteln,
- k) sichere und zuverlässige Bezugsquellen mit gutem Service – auch bei Problemen after sale,
- l) preiswert plus einfache Montage,
- m) alles gesetzlich konform zur P.-Norm EN 15194 in deutscher Variante.

Heute wissen wir, dass dieses Lastenheft neben den Probefahrten und der gründlichen Information der dritte wichtige Meilenstein für gute Ergebnisse war. Parallel dazu wurden die Räder von einer Fachkraft auf ihre technische Eignung für die Nachrüstung überprüft.

Dies wird überall angeraten. Vor allem Speichen und Felgen, Reifenmäntel, Bremssysteme, Vorderradgabeln und Schweißnähte oder Lötungen an Rahmen müssen mit E-Unterstützung mehr aushalten. Eine qualifizierte Sicht- und Fahrprüfung reicht aber.

Fahrradhändler sind dabei nicht hilfreich. Nachrüstanbieter dagegen sehr. Wir haben eine radaktive Ingenieurin aus dem Freundeskreis hinzugezogen. Heute kann d.A. Das selbst.

Es soll hier noch auf rechtliche Diskussionen eingegangen werden. Die Mini-Branche der Nachrüstanbieter entwickelt sich erst seit gut zehn Jahren. In den ersten Jahren gab es heftige Anwürfe, dass Nachrüstung zumal durch Laien

unverantwortbar sei – v.a. Von der P.-Industrie. Man will alles neu und möglichst teuer verkaufen. Diese Debatten sind ziemlich verstummt. Rechtlich ist ein P. In D mit bis max. 25 km/h E-Unterstützung und max. 250 W Motorstärke ein Fahrrad, an dem geschraubt werden darf. Es kann also verantwortungsvoll selbst nachgerüstet werden. Als Restrisiko der Nachrüstung bleibt juristisch das Erlöschen der Hersteller-Garantie des Rades. Versicherung? Normale Privathaftpflicht, die man hoffentlich hat, reicht. Dass der ADFC u.a. zur Nachrüstung publiziert eine andere Position vertritt, ist d.A. Bekannt.

Nicht nur Anbieter von Nachrüstsätzen sondern auch einige wenige Radhändler in D bieten Montagen an, zu zusätzlichen Preisen zwischen 150 und 250 Euro, wenn sie das Rad und die zu montierende Technik kennen. Sonst wird's teurer. Wer sich selbst die Montage zutraut, sollte diesen Weg wählen. Ist mit einem mittelgroßen Werkzeugkoffer aus dem Baumarkt, technischem Verständnis und mittlerer Schrauberfahrung bei konzentriertem Arbeiten, Lesen und Verstehen der Montageanleitungen nicht zu schwer. Man bekommt so zugleich einen guten Einblick in die Technik und kann Ausfälle oder Störungen u.U. Selbst beheben. Dies geht bei den gekapselten Lösungen der Fertig-Anbieter mit Mittelmotoren nicht so einfach, oft gar nicht. Über Bosch-Antriebe u.a. wird dazu (plus die Preise) häufig geklagt.

Tipp: Wer sich die Nachrüstung allein nicht traut, sollte über sein Umfeld nachdenken. Es gibt dort erfahrungsgemäß oft Leute, die (Hobby)Techniker sind oder waren und gerne helfen.

Allerdings, wer keine Freude an technischem Selbermachen mitbringt, dem sei u.a. wg des Zeitaufwandes (s.u.) eher abgeraten. Schwierig könnte es auch bei technischen Problemen werden. Es hilft nämlich praktisch keine normale Werkstatt bei Nachrüttlösungen. Abgeschreckt? Dann evtl. doch fertig kaufen. Dabei sparen? P. Der 2000 Euro-Preisklasse gibt es im Winter und Frühjahr als Vorjahresmodell ab 1400 Euro; seit 2018 werden als gut getestete Räder z.B. der „Billigmarken“ Fischer, Pegasus oder Prophete schon ab 1100 Euro angeboten – Tests u.a. bei bike-bild.de. Dabei aber immer vorher prüfen, wie es um den Service vor Ort steht.

Bild unten zeigt ein älteres nachgerüstetes Rad mit allen typischen Komponenten:



Bildquelle swetzel.ch.

1 Flaschenakku,
 2 Schalter zur Leistungsregelung mit drei bis sechs Stufen oder „Gasgriff“ plus evtl. Schiebehilfeschalter (bis sechs km/h), evtl. Display für Fahrrad und Systemdaten,
 3 Box für die elektronische Steuerung,
 4 Pedalsensor und Magnetscheibe (PAS, misst die Trittgeschwindigkeit, gesetzlich wg. max. 25 km/h),
 5 Stromkabel zum Motor,
 6 Nabenmotor,
 7 soll bedeuten, dass ein moderner VR- oder HR-Motor über zwei Sensoren verfügt, die der Steuerung die Motordrehzahl und das Erreichen einer bestimmten Temperatur mitteilen, um sicherheitshalber eine Fahrpause zu erzwingen. Beides ist wichtig. D.A. Hat in den vier von sechs Projekten eine ähnliche Konfiguration (mit)installiert. Der hässliche und störungsanfällige Kabel- und Schaltersalat links oben kann u.U. Wegfallen (s. Hinten). Auch die Kabelverlegung geht optisch viel professioneller. Das schreibt der Fotograf selbst.

Zur Information. Die ist, wie eingangs beschrieben, eher langwierig und schwierig. Zum Glück befand sich in unseren Regalen ein gutes und seitenstarkes Buch zur Fahrradtechnik mit vielen gültigen Grundlagen – die Basis. Dort steht neben dem Gewichtshinweis (möglichst leicht, aber stabil) auch die Waage-Regel und der Grundsatz, dass alle Gewichte aus fahrdynamischen Gründen möglichst tief am Rad montiert sein sollen (s. Lastenheft). Die verbreitete Lösung mit schwerem Akku unter einem speziellen Gepäckträger ziemlich hoch angebracht, ist daher bequem, aber zum Fahren nicht optimal (Ausnahme Klapp- und Kompakträder mit 16-20er Rädern und niedrigem Schwerpunkt).

Gibt man die Wörter „pedelec nachrüsten“ oder „umrüstset pedelec“ in eine Suchmaschine ein, erscheinen zu viele Links. Hilfreich sind die Einträge `pedelec` bei wikipedia.de und die Seite [de.wikipedia.org/wiki/Elektroantrieb_\(Fahrrad\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Elektroantrieb_(Fahrrad)) sowie adfc.de/artikel/pedelects-und-e-bikes. Die zuverlässigsten Quellen für technische Details im www sind das pedelec-forum.de und das Pendant aus den USA, endless-sphere.com.

Dann sollte man sich die Links vornehmen, die sich als Ratgeber zu erkennen geben. Zum Schluss: Mindestens 25 Nachrüstsetanbieter aus Europa. Aber immer textkritisch lesen (s.o.). Zur intensiven und systematischen Information sei ein Lehrbuch für Auszubildende empfohlen: Fachwissen E-Bike, Technik der Leicht-Elektrofahrzeuge, 3. Auflage, Verlag Europa-Lehrmittel. Um nicht in der Informationsflut zu ertrinken, muss man vorher sein Lastenheft erstellt haben. Ein Abgleich mit den dort notierten Punkten erleichtert die gezielte Selektion ungem.

Antriebe, Steuerungen und Akkus Antriebsarten sind

1. Mittel- oder Tretlagermotoren, in D sehr verbreitet – z.B. Bosch (aktuell in Führung), Brose, Shimano und Yamaha, werden als Kauf-P. Mit speziellen Rahmenformen am Tretlager angeboten; als Nachrüstlösung für BSA-Tretlager mit 40-80 Nm, z.B. von Bafang, bafang.com. Vorteile: Hohe Drehmomente mit 40 bis über 100 Nm, sehr gute/dauerhafte Steigfähigkeit und harmonisches Fahren durch Tretkraftsensoren und dem Nutzen der Schaltgänge als vielstufiges Getriebe zum Hinterrad, tiefer Gewichtsschwerpunkt, wenig sichtbare Kabel. Nachteile: Gewicht (3-4 kg), schneller Verschleiß des Schaltungssystems, max. 10-14 Gänge (G.) hinten, vorn nur 1 Kettenblatt möglich, Leistungsverluste und Probleme wenn Kette und Übersetzungen nicht optimal laufen, teilweise störungsanfällige Sensorik (soll jetzt besser sein), manchmal laut, reparaturunfreundlich für Laien, überwiegend nicht für Rücktrittbremse geeignet, Kosten ab 700 Euro für den Nachrüstset (z.B. 8fun von Bafang, vielfach unter anderen Namen angeboten). Hohe Kosten bei Ersatzteilkauf. Alle Preis- und Gewichtsangaben ohne Akku, gilt auch für die Lösungen unten.

2. Radnabenmotoren für vorne (VR) oder hinten (HR), mit oder ohne Getriebe, das weltweit größte Segment, sehr viele Anbieter. Vorteile: Gewicht z.Z. Ab 1,7 kg bei Getriebemotoren, dann geringe Größe, geringes Geräusch bei schrägverzahntem ersten Gang des Getriebes, niedriger Preis, i.d.R. Gute Qualität der Importprodukte der Nachrüster in der EU. In D oder A bekommt man den Motor häufig fachgerecht eingespeicht in hochwertigen Hohlkammerfelgen für alle gängigen Radgrößen von 20-28.

Das spart sehr viel Arbeit/Zeit und ist technisch sicher. Nachteile: Weniger Drehmoment (20-60 Nm) wg zumeist nur 2 interner Motorgangstufen und damit geringerer Steigfähigkeit gegenüber Mittelmotoren. Auf deutschen websites werden wg Stabilität, Traktion und Fahrgefühl fast immer HR-Lösungen empfohlen. Bei HR sind aber Nabenschaltungen nicht möglich. Bezüglich des Gesamtsystems Antrieb argumentieren fachkundige englischsprachige Teilnehmer in den dortigen Foren (en/us) vielfach anders: Motor zieht vorne und hinten schiebt/tritt Mensch. Also ist VR ein fast idealer Allradantrieb.

Physikalisch richtig, wenn man wie ohne Motorhilfe radelt. Die Pro-Schreiber für Mittel- und HR-Motoren denken nur statisch. Halbwegs bewegliche und geübte Radler können bei Steigungen oder rutschigem Untergrund aus dem Sattel gehen, den Körper nach vorne ziehen, dadurch Gewicht nach vorne bringen und so zugleich hinten kräftiger treten = dynamisch = Traktion = alte gültige Fahrradtheorie und -praxis. Ähnlich argumentiert der deutsche Hersteller Utopia mit starkem VR-Direktantrieb ohne Getriebe. Die Post u.a. Verteildienstleister weltweit fahren P. Fast ausschließlich als VR. Nur wer sehr häufig lange, steile und/oder rutschige Strecken bergauf und off road fährt, dem sei HR angeraten.

Hinweis d.A. Im Glaubensstreit, der entgegen dem Mainstream in D VR mag: Fahrgefühl ist subjektiv. Unter Berücksichtigung des eigenen Fahrprofils (wie und wo fahre ich meistens) selbst ausprobieren.

Beispiele für erfahrene und solide Anbieter der Nabenmotor-Technik mit guter Kundenbewertung sind e-bike-solutions.com (Heidelberg, ab 450 Euro) und elektro-fahrrad-einfach.de, (Nürnberg, ab 500 Euro). Senglar.de, wirbt mit einem hochgebirgstauglichen HR-Motor mit 40 Nm, wiegt 2,7 kg (Weinheim, ab 600 Euro). Elfkw.at aus Wien

ist auch zu nennen. Wichtig zu wissen ist, dass einige Hersteller von Nabenmotoren diese mit unterschiedlichen Getriebeauslegungen anbieten – kaum bekannt. Zu erkennen sind die Auslegungen an der Zahl vor dem Kürzel rpm (Umdrehungen pro Minute). Wir wollten mehr Kraft im unteren Drehzahlbereich (Anfahrund Berg-Modus, Lastenheft, altermngerecht) und haben Maschinen mit 160 rpm bestellt.

Wer mehr Wumm im mittleren und hohen Bereich wünscht, kann nach Kenntnis d.A. bis zu 280 rpm bekommen. Dies muss mit Anbietern vor einer Bestellung geklärt werden. Nach dem Aus von ebike-battery.de in Bochum gibt es in unserer Region nach Kenntnis d.A. leider nur electricride.de in Unna als Umrüster und Ansprechpartner für technische Probleme. Die Firma kooperiert lt. Www mit e-bike-solutions. Und Akkurad.com in Köln ist dann wohl z.Z. der räumlich nächste Anbieter, bei dem Probefahrten möglich sind. Für alle Nabenmotoren gilt, dass man sich die neuesten Versionen der dazu gehörenden Steuerungen kaufen sollte (manchmal im Set enthalten). Diese sparen Strom, schalten bei Überhitzung ab und lassen die Motoren länger, leiser und wirkungsvoller arbeiten. Man braucht bei den modernen Steuerungen auch keine anderen Bremshebel mehr, die Kontakte zur Stromabschaltung haben, um ein verzögertes Reagieren auf den Stopwunsch des Fahrers zu verhindern („Nachschieben“; beim tatsächlichen Billigkauf über amazon, ebay u.a. finden sich leider noch viele solcher Lösungen).



Fachbegriffe in den Beschreibungen neuer Steuerungen: V2, V3, FOC und Sinus. Vieles wird über die Jahre immer besser. Leistung, Geräuschreduktion, Haltbarkeit u.a. Faktoren. Das Bild zeigt eine Lieferung von Dan Popa (leichte-akkus.com, s.u.) mit 26er Felge für unsere Räder. Diverse Kleinteile wie Kabelbinder, Drehmomentstützen etc. sind nicht im Bild. Auf die zwei Taster plus langer Kabel zum Lenker im Bild links unter den Speichen (Booster und Tempomat) haben wir bisher verzichtet. Sie können aber nützlich sein, wenn man weniger Kraft oder Gesundheitsprobleme hat (Lastenheft).

3.

Eine weitere Gruppe i.d. E-Antriebstechnik für Räder – über die wenig berichtet wird – sind Reibrollenmotoren als ultraleichte Direktantriebe vom Motor auf das Laufrad. Die gelten in technischen Debatten noch immer als veraltet; Argument: Das uralte Velo Solex (Moped) aus Frankreich ist tot, weil Reibrollen Schlupf und damit Leistungsverluste haben.

Stimmt aber bei heutiger Technik nicht mehr. Der Velospeeder aus Köln, velogical-engineering.com, treibt ausgeklügelt (Patent) über die Felgenflanken an. Die beiden Motoren rechts und links mit variablem Anpressdruck leisten 30 Nm. Sie sind so winzig wie moderne Felgendynamos und haben ein dezentes Geräuschniveau. Gewicht nur 1,0 kg = sensationell. Weil Akku und Steuerung zudem geschickt in einer kleinen Rahmentasche versteckt sind, ist ein so nachgerüstetes Pedelec kaum als solches zu erkennen. Kostet aber ab 1200 Euro. Eine ebenso interessante Lösung, add-e, add-e.at, kommt aus Villach in A, treibt das Rad mit einer Reibrolle über den Reifen an („Velo-Solex“ pur, daher nicht für grobstollige Reifen geeignet), bringt nur 10 Nm, wiegt 1,2 kg, ist aber sonst eine ähnlich „intelligente“ und miniaturisierte Variante. Der Motor kann schnell abgenommen und an ein anderes Rad gesteckt werden – auch sehr gut. Kosten ab 1000 Euro. D.A. Hat beide Angebote bei Regenwetter an Steigungen und auf Matschwegen probegefahren. Von Schlupf im Antrieb war nichts zu merken. Und selbst die äußerst geringen Nm von add-e schienen am Berg ausreichend. Das aktuell leichteste Pedelec der Welt kommt übrigens von der TU-Dortmund als Technologiedemonstrator, wiegt als Fixie mit Carbonrahmen, Motor + Akku nur 6,9 kg und kopiert technisch den E-Antrieb von add-e!. Beide Direktläufer müssen also

einen hohen Wirkungsgrad aufweisen; gekonnte Mechatronik. Erstaunlich ist zudem, dass diese Leistungen in beiden Fällen mit scheinbar veralteter 24 V-Technik gelingen. D.A. Hat sich für die innovativen Lösungen nicht entschieden, weil sie in 2017-18 noch zu neu (beide), zu teuer (Velospeeder) oder zu unangenehm laut waren (add-e, Lastenheft). Jetzt sollen beide Systeme wesentlich verbessert sein. Die zukünftig im Auge behalten – rät d.A. Allen Nachrüst-Interessenten, die in erster Linie Leichtigkeit und/oder „Tarnung“ wünschen. In den nächsten Jahren wird sich bei allen Antriebsarten, Akkus und Steuerungen noch sehr viel tun.

Zu den Steuerungen.

Nachdem sich in unserem Freundeskreis 2017 die Informations- und Planungsarbeiten, Probefahrten usw. herumgesprochen hatten, gab es vor gut zwei Jahren mehrere Bitten um Hilfestellung zur Nachrüstung durch d.A. An zwei Rädern wurde dann Technik von e-bike-solutions und an weitere zwei von elektro-fahrrad-einfach, jeweils mit VR- oder HR-Motoren verbaut. Alle waren zufrieden, aber das Fahrverhalten zeigte sich zuerst als wenig harmonisch. Klassisch gefühlt wie bergauf immer wieder kräftig anfahren und dann abrupt mit dem Treten aufhören. Dies verursachen die gängigen Stufensteuerungen bei fehlenden Tretkraftsensoren. Man muss halt mit den beim Fahren einzustellenden Leistungsstufen in Verbindung mit dem eigenen Tretrverhalten umgehen lernen, dann geht's mit Übung besser. Wahltyp: Wenn verschiedene Stufensteuerungen angeboten werden, immer die mit mehr Stufen nehmen, min. fünf sei empfohlen. Eher zufällig fand d.A. Im www erst Ende 2018 einen kleinen Anbieter aus der Steiermark in Österreich, E-Ing. Dan Popa mit der irreführenden Adresse leichte-akkus.com, er führt nämlich keine Akkus mehr. Aber Qualitätsfelgen mit eingespeichten VR- und HR-Motoren plus diverse Steuerungen und Zubehör (s. Bild oben). Sehr interessant ist seine patentierte AFFE-Automatik/Steuerung. Kurz gesagt, fährt es sich mit dieser Steuerung auf Antrieb so harmonisch wie man pedaliert oder wie mit einem gut gesteuerten Mittelmotor. Je schneller man tritt bzw. runterschaltet, desto mehr E-Unterstützung kommt automatisch und gleichmäßig. Sie ist zugleich eine der energieeffizientesten und materialschonendsten Steuerungen. Auf die mitgelieferten Bedienelemente am Lenker kann verzichtet werden. Somit ist nichts

zusätzlich zu bedienen und dazu keine Kabel, Schalter oder Displays nötig (puristisch und robust, Lastenheft). Die Kosten von 390 Euro für ein Set fair, der Service vor und nach dem Kauf prima (Lastenheft). Mehrgewicht des Rades ohne Akku dann nur 1,6-1,8 kg – wenn vorn wg VR-Antrieb der relativ schwere Nabendynamo (500-700 gr) wegfällt. Strom für Licht kommt dann aus dem Rad-Akku mit zusätzlichem Mini-Spannungswandler auf 6 V, einer Batteriebox oder einem klassischen Reifendynamo. Also insgesamt auch recht wenig Zusatzgewicht und Kosten. Erst seit dem Einbau dieser Lösung

und Sensor) hinter dem Kettenblatt versteckt.

Akkus. Die V- und Ah-Zahl muss zur Steuerung passen. Wie gesagt, ist sonst vor allem auf die Qualität der Zellen, z.B. aktuelle Standard Litium-Ionen von Samsung, Panasonic, LG, und darauf zu achten, dass der Akku ein Batteriemanagement-System hat. Eine CE-Kennzeichnung und noch besser das GS-Siegel bürgen für E-Sicherheit. Direkt am/im Akku sollte auch eine LED-Ladestandanzeige sein, ungenau – sie zeigt meistens zu wenig Ladung an – aber ausreichend. Akkus sind als komplexe chemisch-physikalische Komponenten

das kostenintensivste und sensibelste Teil am P. Bitte immer Akku mit passendem Ladegerät erwerben und als Nutzer die Hinweise der Anbieter oder Hersteller einhalten, sonst kann es u.U. Gefährlich (Brand) und/oder teuer werden. Was die Kapazität in Wh oder Ah anbetrifft, gibt es sehr große Unterschiede. Alle Angaben dazu beziehen sich auf aktuelle 36 V-Technik. Die neueste mit 48 V kommt gerade. Bei Stadt- oder Spazierfahrern können



in unsere beiden Räder im Frühjahr dieses Jahres sind wir vollstens zufrieden. Wer sich in diese Steuerung einarbeiten möchte, sollte zwei Quellen lesen: Auf leichte-akkus.com die Menüpunkte „Theorie“ und „AFFE-Steuerung“, sowie die Beschreibung eines Experten aus der Schweiz, swetzel.ch/fahrrad/elfahr/elfahr.html.

200 Wh reichen, wir liegen bei unserem Fahrprofil mit 374 Wh (Lastenheft) bisher in der Praxis im grünen Bereich. Manche Streckenjäger oder Kletterer brauchen 900 Wh und mehr in 2 Akkus. Weil zu viele Faktoren auf den Stromverbrauch einwirken, gibt es die Faustregel, Akkus immer mit min. 30% mehr Wh zu erwerben, wie Anbieter

Dabei kann sehr viel zur Mechatronik an Pedelecs gelernt werden. Noch ein wichtiger Kaufhinweis: Bei Nachrüstsets immer Motor und Steuerung von einem Anbieter nehmen, dann ist die Technik voll kompatibel. Das Bild zeigt ein mit d.A. Umgerüstetes Tiefeinsteiger-Rad. Durch die Akku-Position, die relativ schwere Nabenschaltung und den weit hinten verbauten Gepäckträger plus stabilem Faltschloss oben rechts liegt der Radschwerpunkt ideal mittig und ziemlich tief. Auch sieht die Konfiguration aller Komponenten so professionell aus. Im Gegensatz zum ersten Bild vorn ist das PAS (Magnetscheibe



oder Hersteller für bestimmte Reichweiten empfehlen. Zum Zeitpunkt unseres Kaufs im letzten Winter gab es die günstigsten Akkus in guter Qualität mit 374 Wh/10,4 Ah im real-shop.de, pro Stück inkl. LED's am Akku, passendem Ladegerät und Halterung für 260 Euro (Lastenheft).

Bei bekannten Marken wurden für das im Prinzip gleiche Produkt über 400 Euro aufgerufen.

O.g. Nachrüster (mit Ausnahme von Popa) bieten auch Akkus an, doch relativ teuer. Ein richtig geldsparender Kauf Tipp ist, Akkus mit Halterung, Ladegerät in passender Ah- und V-Zahl für Motor und Steuerung immer zeitnah separat zu suchen und zu bestellen. Die Preise schwanken ständig ziemlich stark.

Montage- und Fahrerfahrungen, Fazit und Verbesserungen

Durch die relativ guten Montageanleitungen der gen. Anbieter aus A und D gab es keine wirklich schwierigen Probleme. Ziemlich aufwändig und fummelig ist aber häufig die Montage der Magnetscheibe und des PAS-Sensors am Tretlager. Man braucht oft zwei Spezialwerkzeuge, Kurbelabzieher und einen Schlüssel zum ab- und anschrauben der unterschiedlichen Tretlagerabdeckungen bzw. Lagerfassungen. D.A. Hat diese kleinen Schraubereien beim freundlichen Radhändler um die Ecke machen lassen (je fünf Min., Trinkgeld). Man kann die Werkzeuge auch ausleihen. Für das erste Rad waren noch drei volle Tage nötig, beim sechsten nur sechs Stunden. Manchmal bereitet auch die sichere Befestigung der Akkuhalterung Probleme. Technisch und zeitlich aufwendig wird es zusätzlich, wenn Kabel gekürzt oder verlängert werden müssen und/oder Buchsen/Stecker nicht kompatibel sind. Bestell-Tipp: Vorher die gewünschten Positionen der variablen Komponenten an Rahmen und Lenker markieren (Akku, Steuerung/Box, evtl. Schalter/Taster und Display), danach mit Bandmaß die Kabellängen ermitteln, Steckersysteme checken und die Daten dem Lieferanten durchgeben. Die o.g. Verlangen kein Extra-Geld für maßgerechte Kabel und passende Systeme. Die Zeitangaben der Anbieter zur Selbstmontage sind zumeist sehr nach unten geschönt.

Empfohlene Montagereihenfolge und Fahrsicherheit:

- I. Magnetscheibe und Sensor an Tretlager.
- II. Steuerung/Box.
- III. Altes VR oder HR ausbauen.
- IV. Mantel und Schlauch demontieren, auf neue Felge mit Motor ziehen und Rad montieren.
- V. Drehmomentstützen an Gabel bei VR,
- VI. Halterung und Akku (Akku ausgeschaltet!).
- VII. Kabel (mit Kabelbindern und bitte mit hoher Konzentration, elektrische Montagefehler können einen GAU zur Folge haben, möglichst sauber und wenig sichtbar)
 - evtl. Schalter/Taster und Display am Lenker).
- VIII. Systemtest bei eingeschaltetem Akku mit auf dem Kopf stehenden Rad.

Danach unbedingt mehrere längere Probe- und Übungsfahrten auf verkehrsarmen Flächen. Der ADFC bietet aus Gründen der Fahrsicherheit P-Kurse an. Sei empfohlen. Es muss auch in vielen Situationen mit E-Unterstützung deutlich langsamer und vorausschauender gefahren werden. Die E-Unterstützung kann 100 bis über 300% betragen. Unsere Sinne als Radler sind an die zusätzliche Power nicht angepasst. Die stark steigenden Unfallzahlen mit P. Zeigen das bei alt und jung. Helm tragen sollte spätestens dann ebenfalls Pflicht werden!

Fazit.

Die Freunde sind bisher mit dem „Billigkram von gestern“ oder „Bastellösungen“ bei Gewichtseinsparung von 2-6 kg gegenüber vergleichbaren Kauf-P mit Vollausstattung und stabilem Schloss (externes Schlossgewicht dort nie eingerechnet) + Gesamtkosten von 660-800 Euro pro Nachrüstung inkl. Akku voll zufrieden. Wir vollstens. Ausfälle oder Störungen hat es bei den sechs Rädern bisher nicht gegeben, ist halt bewährte Technik aus dem Reich der Mitte oder anderswo. Mit der AFFE-Steuerung hat bei unserem Lastenheft eine Innovation aus Europa gewonnen, die Dan Popa nur im Set mit dem eingespeicherten zwei kg leichten Großserienmotor von AKM (Aikema, Typ 100 G, 160 rpm, 30 Nm, Lastenheft, s.o.) aus China anbietet. Ebikesolutions u.a. verbauen diese Maschine ebenfalls, aber z.Z. Mit mehr rpm – nachfragen. Nur durch die modularisierte Technik der kleinen Nachrüstbranche kann ein P. Im Sinne des Lastenheftes wirklich maßgeschneidert sein.

Ein Nachrüsten guter und vertrauter Räder kann sich also nutzungsseitig und preislich richtig loh-

nen. Über die geringere Motorleistung hat sich bisher keiner beschwert. Alle wollen nur E-unterstützt Rad fahren, also kein Zweirad-SUV = der P.-Grundgedanke. Dafür reichen 30 Nm oft völlig. Immerhin schaffen diese Nachrüstungen bei voller Motorleistung und kräftigerem Pedalieren mit Schaltungen ab 7-8 G. Steigungen von 12-17% (HR+VR).

Mit mehr G. Noch mehr. Also doch einigermaßen bergtauglich. Man muss allerdings bergauf eine Mindestgeschwindigkeit von 5-10 km/h halten können, sonst entfalten diese Maschinen nicht ihre volle Leistung, können nach 100 Höhenmetern heiß laufen und schalten dann temporär ab, also eine kleine Pause einlegen. Beim Rad eines körperlich schwächeren Freundes mit einer 7 G. Nabenschaltung hat d.A. Deshalb hinten das größte erhältliche Ritzel eingebaut (mehr Zähne). Laut Fahrer mit dem Ergebnis, dass er etwa ein Viertel weniger Kraft aufwenden muss und bergauf in seinem Fahrprofil nix passiert. Er muss nur schneller = leichter treten. Die beschriebenen Nachrüstlösungen sind in jedem Fall nachhaltiger als ein Neukauf von P., wenn man ein geeignetes Rad hat und behalten will.

Verbesserungen.

Im kommenden Winter ist für zwei von sechs Rädern geplant, den Gewichtsschwerpunkt noch

tiefer zu legen, in dem die Flaschenakkus mit 2,5-3 kg statt auf dem Unterrohr (erstes Bild vorn) unter dem Unterrohr und dort möglichst tief auf der Höhe des Tretlagers montiert werden. Damit läge der Schwerpunkt etwa so mittig und niedrig wie bei den neuesten und teuersten Kauf-P.

Mit Mittelmotor und Akkus im dann dicken Unterrohr integriert. Dies geht bei Flaschenakkus preiswert, mechanisch stabil und optisch halbwegs dezent mit Lochblechen und Schrauben aus dem Baumarkt, wenn genug Platz am Rad ist. Zwei bis vier stabile Schlauchschellen für die Akku-Halterung können auch reichen. Alles evtl. mit zugeschnittenen Resten von Antirutschmatten oder Radschläuchen unterlegt, um Halt auf glatten Rahmenrohren zu generieren. Man erhält so auch die hilfreichen Befestigungspunkte/Gewinde im Rahmen für andere Aufgaben. Evtl. muss man dann noch was gegen Dreck und Spritzwasser vom Vorderreifen zum Akku tun. NL winkt dazu mit Praxisbeispielen wie breiten und tiefen Schürzen am Schutzblech vorne unten aus Gummi, PVC o.a. Materialien. Dann wären alle sechs Räder nach heutigem Stand perfekt nachgerüstet. Die Optik ist dann nicht ganz so elegant, aber Funktionalität geht immer vor

(Dr. Thomas Lauenstein, Große Heimstr. 120, 44137 Dortmund DE, +49-(0)231-101821, lauenstein@dokom.net)

Dankeschön

Es wird sicherlich überlegt, wofür das Dankeschön steht.

Nun habe ich schon meine 16te Mehrtagestour durchgeführt.

Meistens beim Vortreffen oder wenn wir gemeinschaftlich in den Zug einsteigen, stelle ich immer eine Frage an die Teilnehmer: Wer möchte gerne über unsere Tour einen Bericht schreiben?

Zum Anfang kommt meistens ein Kopf schütteln, keine Antwort oder ein klares Nein.

Doch wenn wir dann unterwegs sind und ich nochmal Nachfrage, dann bekomme ich fast immer eine positive Antwort, ja ich schreibe den Reisebericht. Genau für die Radfahrreporter ist das Dankeschön gedacht.

Es ist immer mit viel Arbeit verbunden einen interessanten Bericht zu gestalten. Erst die Notizen festhalten, auf dem Papier oder das Handy als Diktiergerät. Dann zu Hause alles sortieren und sich Gedanken machen, wie gestalte ich den Bericht und kommt der Bericht auch gut an? So sind viele unterschiedliche und vielfältige Reiseberichte entstanden und beeindruckend ist immer, die Art der Berichterstellung.

Auf diesem Wege möchte ich mich bei allen Berichtschreiberinnen und Berichtschreibern herzlich für ihre Mühe bedanken und hoffe, es wird immer freiwillige Radfahrreporter geben. RH

Einkaufen und Gutes für den ADFC-Dortmund tun.

Was ist AmazonSmile?

AmazonSmile ist ein einfacher Weg für Kunden, mit jedem Einkauf über Amazon einer sozialen Organisation ihrer Wahl etwas Gutes zu tun – ohne zusätzliche Kosten für Kunden oder Organisationen. Kunden erfahren auf AmazonSmile das identische Shopping-Erlebnis, das sie von Amazon.de kennen und profitieren von den gleichen niedrigen Preisen – mit dem zusätzlichen Vorteil, dass Amazon 0,5% der Einkaufssumme aus eigener Tasche an eine vom Kunden gewählte soziale Organisation weitergibt. Kunden können unter Tausenden von Organisationen wählen, die sie unterstützen können.

Wie kaufe ich bei smile.amazon.de ein?

Um bei AmazonSmile einzukaufen, öffnen Sie einfach smile.amazon.de im Web-Browser Ihres Computers oder Ihres mobilen Geräts.

Welche Produkte bei smile.amazon.de sind für das Programm qualifiziert?

Millionen von Produkten sind für smile.amazon.de qualifiziert. Qualifizierte Produkte werden mit der Kennzeichnung „Qualifiziert für smile.amazon.de“ auf ihren Produktdetailseiten angezeigt.

Kann ich mein bestehendes Konto auf smile.amazon.de verwenden?

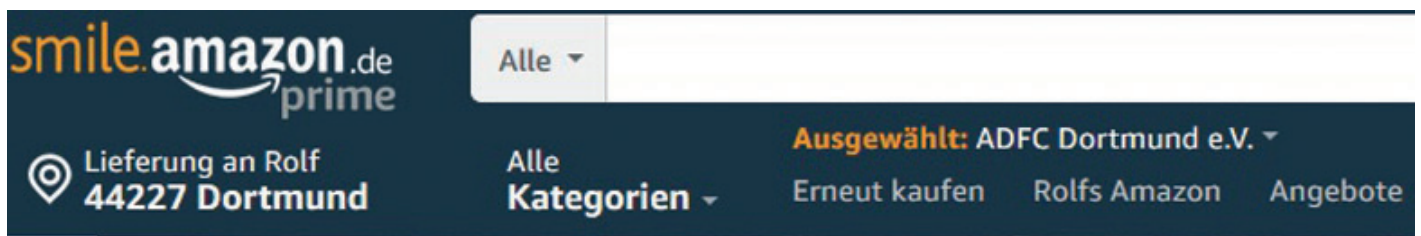
Ja, Sie können dasselbe Konto auf Amazon.de und smile.amazon.de verwenden. Ihr Warenkorb, Wunschzettel, Hochzeits- oder Baby-Geschenkeliste und andere Kontoeinstellungen sind ebenfalls dieselben.

Wie wähle ich eine soziale Organisation für den Einkauf bei smile.amazon.de aus?

Bei Ihrem ersten Besuch bei smile.amazon.de müssen Sie eine Organisation auswählen. Wir werden Ihre Auswahl speichern. Wenn Sie nun auf smile.amazon.de einkaufen, sammelt Amazon 0,5% des Wertes Ihrer gesamten qualifizierten Einkäufe für die Organisation Ihrer Wahl.

Wie unterstütze ich den ADFC-Dortmund?

Bei der Auswahl der zu unterstützenden Organisation in das Suchfeld „ADFC“ eintragen und suchen lassen, es werden dann etliche ADFC-Vereine aufgeführt. Hier wählen Sie dann ADFC-Dortmund e.V. aus. Die ausgewählte Organisation wird dann immer angezeigt:



//// #MEHRPLATZFÜRSRAD ////

ZUFRIEDENHEITSGARANTIE?



Sind Sie unzufrieden mit einem gekauften Produkt, tauschen wir es innerhalb von zwei Wochen um, erstellen einen Gutschein oder erstatten den Kaufpreis.

NA SICHER!



boc24.de



**SIE KAUFEN BEI UNS OHNE
RISIKO - GARANTIER!**



**ZUFRIEDENHEITS-
GARANTIE**



**GELD-ZURÜCK-
GARANTIE**



**KOSTENLOSE
ERSTINSPEKTION**



**QUALIFIZIERTES
FACHPERSONAL**

**DORTMUND
Bornstr. 195**

Verantwortlich: BIKE & OUTDOOR COMPANY GmbH & Co. KG,
Friedrich-Ebert-Damm 111c, 22047 Hamburg.



**BIKE & OUTDOOR COMPANY
B.O.C.**

Da fahr' ich am besten!

**20
JAHRE**

An alle Freundinnen und Freunde des Liegerads

Als regelmäßiger Helfer in der ADFC Geschäftsstelle Dortmund stelle ich fest, dass immer mehr Mitglieder ein Liegerad fahren. Daher möchten wir das Interesse an einem Liegerad Stammtisch anfragen. Alle die sich ein bis zweimal im Jahr treffen und zum Thema Liegerad austauschen wollen senden bitte eine Mail an: Andreas.bach-do@t-online.de. Egal ob zwei oder drei Räder (Trike), ob mit oder ohne Motor. Alle sind willkommen. Wir melden uns dann bei euch und koordinieren einen Termin. Andreas Bach

Das Trike findet überall großes Interesse. Hier am Ijsselmeer.



#MEHRPLATZ FÜRSRAD



Beitritt

auch auf www.adfc.de



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

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

Name

Vorname Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig) Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

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

Einzelmitglied

ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

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

- Zusätzliche jährliche Spende:** €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

- Ich erteile dem ADFC hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in

D E
IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum Unterschrift

Kopieren, ausfüllen, einsschicken und die Vorteile genießen!
Oder einfach online auf www.adfc.de