



FAHRRADZEITSCHRIFT

# Blitzventil Tourenprogramm 2021

- Stadtradeln erstmals im Siegerland
- Radieschen, das Siegener Lastenrad
- Termine 2021



[www.adfc-siegen.de](http://www.adfc-siegen.de)

## Impressum

ADFC-Kreisverband Siegen-Wittgenstein e.V.  
 zentrale@adfc-siegen.de / 0271 22553 / www.adfc-siegen.de  
 Autoren: jb Joachim Boller, jk Jens Kremer,  
 hmw Hans Maiwald, jm Jens Mankel, hp Holger Poggel,  
 mr Manfred Rhode  
 1. Auflage 1500  
 dieses Heft wurde auf Recycling-Papier gedruckt

## Inhaltsverzeichnis

Editorial	3
Radverkehr	5
Stadtradeln Aktion in Si-Wi	5
Fahrradklimatest und Wege für Radfahrer	7
Wegweisungen für Radfahrer	11
Räder auf Bürgersteigen	14
Radfahren ohne Autos	15
Ladestationen für Pedelecs	22
Mit dem Lastenrad im Siegerland	24
Radieschen, das Siegener Lastenrad	27
Von der Quelle zur Mündung der Sieg – 1998	30
Allgäu-Radtour Oberstdorf – Bodensee	32
Touren, Kurse und Termine	34
Regelmäßige Termine	35
Jahrestermine	36
Geführte Touren	36
Wiederkehrende Kurse	37
Kurse	37
Fahrrad-GPS Workshop	37
Outdoor-Reparaturkurs/ Werkstatt-Kurs	37
Sicherheits- und Fahrtechnikkurs	38
Tour nach Werthenbach zum Imker und seinen Bienen	39
Lesen!	40
Die Fahrrad Zukunft	39
Der Radrennfahrer und sein Schatten	41
C. Allwang/D. Simon: Die Rennradwerkstatt	42
Technik	43
Motor am Analogfahrrad	43
OpenBikeSensor	46

Die Jahre 2020 und 2021 verzeichnen einen noch nie dagewesenen Fahrradboom. Das hat mehrere Gründe: wegen eingeschränkter Freizeitmöglichkeiten in Zeiten der Pandemie, und weil die Steigerung des Radverkehrs eine unverzichtbare Maßnahme beim Klimaschutz ist. Derzeit finden laut Süddeutsche Zeitung beim Verkehrsministerium fast täglich Konferenzen statt, wie man die Klimaschutz-Vorgaben, zu denen sich Deutschland verpflichtet (!) hat, irgendwie einhalten kann, denn der (KFZ-)Verkehr ist faktisch eines der größten Klimaproblem.

Konsens ist, Städte müssen fahrradfreundlicher werden. Die Zeit ist günstig: Innenstädte veröden, weil kleine Geschäfte dort auch schon vor der Pandemie nicht gegen den Versandhandel ankamen. Wenn Autoverkehr in der Siegener Oberstadt auf notwendige Liefersituationen und Parken auf das vorhandene Parkhaus beschränkt wird, ist genügend Raum für eine fahrradfreundliche Innenstadt (jeder Parkplatz sind etwa 30-50 Quadratmeter Raum in bester Stadtlage). Es ist nachgewiesen, dass Geschäfte in Innenstädten davon profitieren, wenn störender Autoverkehr verhindert wird. Auch jetzt schon kann man nicht damit rechnen, in der Oberstadt einen Parkplatz zu bekommen, also kauft man woanders ein oder bestellt gleich im Internet. Wenn hingegen die Parkplätze am Straßenrand zu Fahrradspuren umgewidmet werden, wird die Oberstadt für Radfahrer und Fußgänger richtig attraktiv: Gastronomie, kleine Läden, Platz zum Sitzen und Flanieren, kein Verkehrslärm. Und im kommenden Sommer ist mit einem Run auf Gastronomie zu rechnen, wenn sich die Corona-Situation wie erwartet zunehmend entschärft.

Gerade in Siegen muss dem Autoverkehr Fläche entzogen werden um den Radverkehr zu steigern. Denn in den Tal-Lagen von Siegen ist kein freier Platz mehr: Straßen, Eisenbahn, Busse und die Sieg teilen sich den verfügbaren Platz restlos auf. Die Lösung ist, Auto-spuren in Fahrradspuren umzuwidmen, auch wenn das nach Ansicht von Bürgermeister Mues politisch nicht durchsetzbar ist. Ich bin aber optimistisch, dass Klimaschutzkonzepte bald derzeit noch radikal erscheinende Maßnahmen – und natürlich ist nichts radikal daran, eine Fahrradspur auf den vierspurigen Straßen in Siegen ab-

zuzweigen – erzwingen werden.

Die Pandemie hat es mit sich gebracht, dass auch beim ADFC die Digitalisierung ausgebaut und renoviert wird (siehe dazu Touren und Termin in diesem Heft). Gerade bei Terminen ist der Schritt schon lange überfällig, Termine flexibler und zeitnäher zu veröffentlichen als es mit Printmedien möglich ist. Es ist immer weniger zu vermitteln, warum ehrenamtliche Tourenleiter sich auf ein Jahr im Voraus auf Tourentermine verpflichten sollen.

Apropos Ehrenamt: Wir freuen uns über jeden Menschen, ob ADFC-Mitglied oder nicht, der uns helfen will. Jetzt, wo das Fahrrad als Lösung vieler Probleme angesehen wird, gibt es viel zu tun, jede Hilfe ist willkommen. Wir brauchen Menschen die verwaltungstechnisch oder politisch arbeiten wollen und vielleicht auch entsprechende Kontakte haben oder aufbauen, Menschen mit detaillierter Ortskenntnis im Kreisgebiet, die Verkehrssituationen kennen und beurteilen können. Auch Radsportler, Langstreckentourer und Aktivisten können sich im ADFC engagieren, z.B. als Scouts und Tourenleiter. Unser ADFC Kreisverband hat seit seinem Bestehen 1000 Seiten Tourenvorschläge, die wir auch gerne weitergeben, für die Region erstellt und „erfahren“. Dabei sind auch Rennrad- und Langstreckentouren und MTB-Touren, die älter sind als die Erfindung des Mountainbikes.

Jeden ersten und Dritten im Monat finden öffentliche Treffen des ADFC Kreisverbands Siegen-Wittgenstein statt. Wenn Sie in irgendeiner Weise mithelfen wollen, ist das eine einfache und unverbindliche Möglichkeit, mit dem ADFC in Kontakt zu kommen.

Holger Poggel und Jens Kremer  
Vorsitzende ADFC Siegen Wittgenstein

## Radverkehr

### Stadtradeln Aktion in Si-Wi

im Jahr 2021 nehmen der Kreis Siegen-Wittgenstein und die Stadt Siegen erstmals am STADTRADELN teil, voraussichtlich schließen sich noch weitere Kommunen an. Seit 2008 lädt die Kampagne STADTRADELN vom Klima-Bündnis Kommunalpolitiker und -politikerinnen sowie die Bürger und Bürgerinnen dazu ein, in ihren Kommunen auf das Fahrrad umzusteigen. Durch Ihre Teilnahme werben sie für das Fahrradfahren und setzen sich für den Klimaschutz ein. Seit Jahren machen mehr und mehr Kommunen mit, bereits Mitte Mai 2021 waren etwa 1.850 Kommunen für die aktuelle Saison angemeldet.

Beim STADTRADELN werden Menschen spielerisch angeregt, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Denn wer drei Wochen geradelt ist, nimmt dieses Verkehrsmittel danach anders wahr und nutzt es öfter. Auch Freizeitradtouren zählen mit, lediglich bei Sportveranstaltungen wie Radrennen zurückgelegte Kilometer sind nicht für die Aktion einzutragen. Wo die Radkilometer zurückgelegt werden ist nicht relevant, denn Klimaschutz endet an keiner Stadt- oder Landesgrenze. Zugelassen sind alle Fahrzeuge, die im Sinne des § 63a Abs. 1 StVZO als Fahrräder gelten, also auch Pedelects mit einer maximalen Dauernennleistung von 0,25 kW und einer Unterstützung bis 25 km/h.

Alle, die in Siegen wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch)Schule besuchen, dürfen für die Stadt Siegen am STADTRADELN teilnehmen. Da die Stadt Siegen zeitgleich mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein vom 21.08.2021 bis 10.09.2021 startet, können sich Bürger und Bürgerinnen die nicht für Siegen jedoch für eine andere Kommunen im Kreisgebiet startberechtigt über die STADTRADELN-Webseite des Kreises (bzw. der eigenen Kommune) ebenfalls registrieren. Für registrierte Teilnehmende gibt es nach dem Aktionszeitraum eine siebentägige Nachtragefrist (bis 17.09.2021). Nachträge der Kilometer sind dann noch möglich, solange sie innerhalb des 21-tägigen Aktionszeitraums geradelt wurden.

Gerne wollen wir mit einem eigenen ADFC-Team mit da-

bei sein und freuen uns über Unterstützung, haben aber auch Verständnis, wenn sie das Team Ihres Arbeitgebers oder der Schule Ihrer Kinder unterstützen möchten. Sowohl das Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Stadt Siegen als auch das kreisweite Radverkehrskonzept haben klar aufgezeigt, welche große Lücken im Radwegenetz zu schließen sind und wo Qualitätsverbesserungen notwendig sind. Auch beim Fahrradclimatest 2020 wurde deutlich, dass weitere Fortschritte dringend erforderlich sind, um die Verkehrswende hin zum Fahrrad zu vollziehen. Je mehr Menschen mitmachen, umso stärker das Signal an die Lokalpolitik etwas zu verändern. Daher werden wir uns einbringen und beabsichtigen auch Touren im Aktionszeitraum anzubieten. Für die Aktion werden auch noch STADTRADELN-Stars gesucht. Diese kommen in den drei Wochen vollkommen ohne Auto aus und zeigen aktiv die vielen Vorteile des Radverkehrs und nachhaltiger Mobilität auf. Wer daran Interesse hat, kann sich bei den Koordinatoren des Kreises melden. Diese Personen sind mit Foto und Statement auf den Aktionswebseiten präsent und berichten über die Erfahrungen als Alltagsradler und -radlerinnen im STADTRADELN-Blog. Den STADTRADELN-Stars werden auch verschiedene Preise zugeworfen, als Belohnung für ihr Engagement.

Anmeldung und Informationen über folgende Seiten:  
<https://www.stadtradeln.de/siegen>  
<https://www.stadtradeln.de/kreis-siegen-wittgenstein>

*Gastbeitrag von Erik Berge, Stadt Siegen*

## Fahrradclimatest und Wege für Radfahrer

Im Fahrradclimatest hat Siegen, ähnlich den umliegenden Städten nur die (Schulnote) 4,4 erhalten, also schlecht abgeschnitten. Darüber ist bereits in der lokalen Presse viel berichtet worden, und ob die Note angemessen ist oder nicht, soll hier nicht das Thema sein. Ich möchte stattdessen darlegen, welche Wege für Radfahrer es gibt – denn das ist ein Hauptkriterium für eine fahrradfreundliche Stadt –, und welche Radfahrer sie nutzen bzw. bevorzugen.

Ein Radfahrer kann fast überall fahren: Auf allen Straßen und Wegen, auf Bürgersteigen und Fußgängerwegen, im Wald, auf Pfaden ... also nicht nur auf für Radfahrer exklusiv angelegten Wegen, die umgangssprachlich gerne als „Radwege“ bezeichnet werden und häufig „fehlen“. Welche Wege für einen Radfahrer wichtig sind, und welche benutzt werden, hängt aber von persönlichen Bedürfnissen und Entscheidungen ab. Ich selbst fahre zu den gleichen Zielen je nach Stimmung, Tageszeit, Zeitdruck, Wetterlage und in Abhängigkeit von dem Fahrrad, das ich gerade fahre, völlig unterschiedliche Wege.

Optimal sind für Radfahrer geschützte Wege, die exklusiv Radfahrern vorbehalten sind, ohne Umwege zum Ziel führen, einen glatten Belag mit wenig Fahrwiderstand bieten, und durch landschaftlich schöne Umgebung führen. Und durchgängig mit einer guten Wegweisung ausgestattet sind. Und nicht zu vergessen, sollten die Wege am besten keine Steigungen enthalten, oder nur so viele, wie unumgänglich sind. *Ironie off!*

Also müssen immer Prioritäten gesetzt werden. Alltagsfahrer wollen andere Wege als Touristen, Familien mit Kindern andere als Mountainbiker.

Zurück zum Fahrrad-Climatest bedeutet das, die allgemeine Situation kann und wird völlig unterschiedlich bewertet. Die meisten Radfahrer bewerten ihre eigenen Präferenzen. Ich kenne Menschen in Münster, die sagen, dass sie als Radfahrer unzufrieden sind mit den Verhältnissen in ihrer „Fahrradstadt“, weil sie auf Radwege gezwungen werden, auf denen sie „ausgebremst“ werden. Selbstverständlich gibt es Situationen, die alle Radfahrer sehr schlecht empfinden wie z.B. Straßen mit viel Kraftverkehr, auf denen schnell gefahren wird.

Die Gesamtbewertung des Klimatests hängt also von den „Radfahrertypen“ ab. Freizeitfahrer und Touristen wollen oft nur durch schöne Landschaften fahren. Alltagsfahrer die kein Auto besitzen, wollen dagegen ihren Weg zur Arbeit und alle anderen Wege sicher und in möglichst kurzer Zeit zurücklegen – schöne, aber langsame Strecken oder Umwege sind keine ständige Alternative.

Im folgenden sollen Wege für Radfahrer klassifiziert werden, weil viele Menschen umgangssprachlich oft nur von „Radwegen“ und „Straßen“ sprechen. Der nachfolgende Artikel beschreibt dann an Beispielen, wie man in Siegen und Umgebung geeignete Fahrradstrecken findet.

*Welche Wege können Radfahrer benutzen? Welche Vor- und Nachteile haben sie? Ein Überblick.*

### **Zusammen mit Autoverkehr**

Normale Kfz-Straßen: Bundesstraße (B), Landstraße (L), Kreisstraße (K), innerstädtische Straßen.

**Vorteile:** Abhängig von Verkehrslage schnell, immer vorhanden, meist relativ direkte Verbindungen von Start und Ziel möglich, man muss nicht nachdenken, sondern fährt einfach die logische und kurze Verbindung wie andere Verkehrsmittel auch. Kreis- und Landstraßen sind oft auch landschaftlich schön und vergleichsweise leer.  
**Nachteile** nur eine schmale Fahrspur, die man sich mit den KFZ teilt und deshalb oft verkehrswidrige Überholmanöver, wenn es sich um eine wichtige und entsprechend viel frequentierte Strecke handelt. Deshalb ist es wichtig, sich so „breit“ zu machen, dass man nur korrekt oder gar nicht überholt werden kann. Das ist kein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot!

**Schutzstreifen, auf der Fahrbahn** von B-K-L-Straßen am rechten Rand durch eine gestrichelte Linie markiert. Radfahrer und KFZ dürfen sie überfahren.

**Vorteil:** sie werden meistens freigehalten, deshalb kann der Radfahrer bei Stau rechts vorbeifahren bis nach vorne und sich dann dort vor das erste Auto platzieren.

**Bikelane, Radspuren mit durchgezogener Linie** auf

Fahrspuren von B- K- L- und anderen Straßen. Sie können ebenso wie Schutzstreifen leicht nachträglich angelegt werden. KFZ und Radfahrer dürfen die durchgezogene Linie nicht überfahren. Manchmal sind die Wege auch flächig grün oder rot eingefärbt. In Städten kommt es vor, dass sie noch zusätzlich durch schraffierte Bereiche vom KFZ-Verkehr abgetrennt sind. Für den Radfahrer sind sie manchmal sicherer als abgetrennte Wege, die zu unübersichtlichen Kreuzungspunkten mit dem KFZ-Verkehr führen. Andererseits fehlt der passive Schutz, der durch Abtrennung der Radspur durch Grünstreifen oder Bordsteine erreicht wird.

**Protected Bikelane:** Wie Bikelane, aber zusätzlich mit physischen Hindernissen zwischen KFZ und Fahrradspur, Plastikbaken, evtl. Poller, Blumenkübel u.a.m.

**Pop-Up-Bikelane:** Eine Fahr- oder Parkspur einer Straße wird ggf. in einer Nacht&Nebel-Aktion zu einer Protected Bikelane dadurch, dass Hindernisse für den KFZ Verkehr platziert werden

**Eigenständige Radwege ohne KFZ-Verkehr** verlaufen parallel einer Straße, durch Grünstreifen, Bordsteine oder ähnliches von der Fahrbahn getrennt Sie sind oft benutzungspflichtig (blaues Schild mit Fahrradlogo). Es gibt verschiedene Varianten: auf jeder Seite für jeweils eine Fahrtrichtung, auf einer Seite für beide



Radschnellweg Frankfurt

Fussgänger auf dem Raschnellweg

Fahrtrichtungen. Sie können auch als **Gemeinsame Rad- und Fußwege** mit blauem Schild gekennzeichnet und damit für Radfahrer benutzungspflichtig sein, wobei der Radfahrer dann Rücksicht auf Fußgänger nehmen und entsprechend langsam fahren muss. Bei schlechtem Zustand können Radwege trotz blauem Gebotsschild auch nicht-benutzungspflichtig sein.

**Gehwege mit „Radfahrer frei“**, sind meist Bürgersteige mit Randstein. Fahrradfahrer sind geduldet und haben im Zweifel keine Rechte. Radfahrer dürfen jedoch die Straße benutzen.

*Vor-/Nachteile:* schnelles Fahren praktisch unmöglich, aber eine zusätzliche Option z.B. bei Stau auf der Straße.

**Radwege mit „Fußgänger frei“** gibt es nicht!

**Eigenständige Radwege**, die nicht parallel zu einer Straße verlaufen (Blaues Schild mit Radlogo, aber keine Benutzungspflicht), z.B. der Radweg unter der HTS trägt ein blaues Schild, kann aber nicht benutzungspflichtig sein. *Vorteile:* sicheres und schnelles Fahren, *Nachteile:* Ziele liegen meist nicht am Weg

**Radschnellwege:** Eigenständige Straßen für Radfahrer (und ggf. gleichgestellte Fahrzeuge wie E-Roller, S-Pedelecs u.ä.). Für Fußgänger und KFZ verboten.

**Land- und forstwirtschaftliche Straßen** und Wege. Oft gut fahrbare, sichere und landschaftlich schöne Wege. *Nachteile* Ziele von Alltagsfahrern liegen nicht am Weg.

**Waldwege:** Ab einer gewissen Breite für Fahrradfahrer grundsätzlich erlaubt. Im Prinzip gleiche Rechte wie Fußgänger im Wald.

**Fahrradstraßen:** Radfahrer dürfen nebeneinander fahren auch mit Verkehrsbehinderung. *Vorteile:* sicheres Fahren

**Spielstraßen:** Gemeinsame Nutzung für alle. Jeder muss auf Schwächere Rücksicht nehmen, z.B. kein rechts vor links, *Vorteile:* sicheres Fahren

**Shared Space:** Im Prinzip das gleiche wie Spielstraße, in Siegen z.B. der Bahnhofsvorplatz

**Freigegebene Einbahnstraßen**, Verbot der Einfahrt, offene Sackgassen: Radfahrer dürfen in beiden Richtungen fahren, Radfahrer können durch fahren. *Vorteile:* kurze/schnelle Verbindungen

In den folgenden Artikeln geht es darum, wie Radfahrer am besten „ihre“ Radwege finden.



## Wegweisungen für Radfahrer

Nach der Auflistung der Wege für Radfahrer soll noch kurz angerissen werden, wie man über sie zum Ziel findet.

### GPS-Navigation

Fangen wir mit dem Einfachsten an: ad hoc Routenplanung mit GPS Navigation. Mittlerweile hat fast jeder ein Smartphone und damit mindestens einen Online-Routenplaner, Google Maps bei Android-Geräten oder die Karten-Map bei iPhones. Diese sind aber eher für Zweck-Touren von A nach B ausgelegt. Mit etwas Glück finden die Planer zwar durch Angabe des Verkehrsmittels wie Fußgänger oder Radfahrer annehmbare Routen, aber kein Algorithmus findet den besten Weg (der von vielen persönliche Prioritäten abhängt, zum Beispiel: Steigungen oder verkehrsreiche Straßen vermeiden und dafür große Umwege akzeptieren? Wie groß dürfen

die Umwege dafür sein? Tausche „1km Bundesstraße“ gegen „3km hügelige Nebenstraße“, ok?)

Für Freizeitrouten, bei denen „der Weg das Ziel ist“, eignen sich besser Programme wie Komoot oder Locus. Daneben hat man noch die Wahl online- und offline Routenplanern, bei denen die Karten auf dem Gerät vorgeladen werden können, z.B. bei Locus.

Reine Navigationsgeräte, neben den relativ teuren Garmin Geräten auch einige unbekanntere Marken wie Teasy haben gegenüber Smartphones den Vorteil, dass sie meistens eine deutlich längere Laufzeit haben und häufig robuster sind. Eine sehr gute Seite im Internet, die bei der Auswahl von Navigationsgeräten hilft, ist [gpsradler.de](http://gpsradler.de). Für lange Touren sollte man auf jeden Fall noch eine gute Stromversorgung über einen Nabendynamo nachdenken, z.B. den Forumslader, den ich im letzten BV beschrieben habe.

Papierkarten bieten nach wie vor mehr Überblick, das kann wichtig sein für Umplanungen während der Tour. Spezialkarten für Radfahrer haben dabei den besonderen Vorteil, dass sie geeignete „Wege für Radfahrer“ besonders kennzeichnen.

Als Kartenleser braucht man beim Nachfahren einer Route mit Karte zusätzlich Wegweiser, um nicht bei jeder Kreuzung auf die Karte schauen zu müssen. Bei Navigationssystemen entfällt dieser Nachteil, allerdings fährt man dann nicht unbedingt die Strecke, die man auf der Karte geplant hat.

Die Alternative, Planung einer Route am Computer, Umwandlung der Route in einen Track und Nachfahren des Tracks mit dem Smartphone oder Navi ist im Normalfall die beste Lösung, erfordert allerdings aufwendige Vorarbeit.

### *Knotenpunktsystem für Radfahrer*

Aus den benachbarten Niederlanden stammt das in NRW eingeführte Knotenpunktsystem für Radwege. Auf den Schildern wird jeweils der bzw. die nächsten Knotenpunkte und dessen Entfernung angezeigt. Man braucht sich also lediglich die Knotenpunkte zu merken und kann sich so von Punkt zu Punkt auf Radwegen zum Ziel leiten lassen. Das ist sinnvoll, wenn es ein dichtes Netz gibt. Ist das Netz dagegen dünn, sind zu

große Umwege zu erwarten, speziell für Alltagsfahrer. Die ältere rote Beschriftung von Wegweisern zeigt dagegen vereinzelt Ziele an, die nicht unbedingt die eigenen sind, sondern irgendwelche markanten Orte. Diese Ziele werden im Verlauf oft mit roten Pfeilen ohne Text markiert. Mit dem Nachteil, das zumindest „Zwischeneinsteiger“ nicht wissen, wohin der Pfeil zeigt. Daneben gibt es Zusatzschilder und -markierungen mit Logos (Rothaarsteig, Siegsteig), Piktogrammen, Nummern und beliebiger Phantasie.

Die noch ältere grüne Markierung – die derzeit gerade abmontiert wird – ist noch schwieriger zu lesen, weil sie touristische Routen lediglich mit einer Nummer kennzeichnet, man also eine nicht mehr erhältliche Karte oder ein Verzeichnis haben muss, um zu wissen, was sie bedeuten.

Radfahrer nutzen natürlich auch Wegweiser für Kraftfahrzeuge, aber natürlich muss man dann auch auf Straßen für KFZ fahren.

Langfristig ist das Knotenpunktsystem das am besten geeignete, weil es erklärte politische Absicht ist, das Radwegenetz weiter auszubauen, so dass man irgendwann wirklich von einem Netz sprechen kann.



## Räder auf Bürgersteigen

Jugendliche, Senioren, unsichere Radfahrer, alle machen es, Kinder müssen es sogar: Fahren auf dem Gehweg. Autofahrer parken oft breit mit zwei Rädern auf Bürgersteigen, damit andere Autofahrer es bequemer als die Fußgänger haben, Fußgänger gehen nicht nur dann trotz vorhandenem Bürgersteig auf der Straße, Fußgänger spazieren auf Radschnellwegen, den Autobahnen für Fahrräder, Fahrradfahrer fahren auf Radwegen in die falsche Richtung... Es entsteht der Eindruck, dass niemand Regeln einhält. Ich sehe Erwachsene, die einen Kilometer über den Bürgersteig einer kaum befahrenen Nebenstraße fahren, Bordstein rauf und runter. *Jeder bricht jeden Tag Gesetze*, solange es Ausnahme bleibt, nicht provokativ gemeint ist und andere nicht gefährdet und nichts passiert, halte ich das für „normal“. Vor einiger Zeit rief mich eine Frau auf der ADFC-Service Nummer an. Sie wollte doch endlich einmal wissen, ob klingeln nicht eine Vorschrift sei, weil die vielen Radfahrer auf dem Gehweg so plötzlich von hinten ankommen. Sie hätte im Internet nirgendwo dazu etwas gefunden. Ich sagte zuerst einmal, nein, eine Vorschrift zum Klingeln gibt es nicht. Und erwähnte dann nebenbei, dass Radfahren auf dem Bürgersteig generell verboten ist und nur im Einzelfall erlaubt ist durch eine entsprechende Beschilderung. Das wusste sie nicht. Wir kamen weiter ins Gespräch. Ich meinte, dass ich klingeln für überflüssig halte, wenn Autofahrer hupen ist das schließlich immer ein Affront, die Zeit zum Hupen müsste er in die Gefahrenvermeidung investieren. Das muss ich als Radfahrer nicht auch noch nachmachen. Radfahrer, die sich korrekt verhalten, sollten nicht vor sich selbst warnen müssen, man kann schließlich hören und sehen. Ihr Einwand war, dass die vielbefahrene Straße, auf die sie sich anfangs bezog, so laut sei, dass man einen Radfahrer nicht hören könne und dass sie Angst habe, dass die Radfahrer stürzen, wenn sie erschreckt in die falsche Richtung ausweiche.

Um sich selbst habe sie dabei keine Sorge. Aber ihr war ganz klar, dass auf dieser gefährlichen Straße unmöglich ein Radfahrer fahren könne! Mittlerweile klinge ich öfter zur Vorwarnung.

hp

## Radfahren ohne Autos



Über Radfahren in der Stadt mit und ohne Autos wird viel geschrieben, hier soll es darum gehen, wie man außerorts unter Vermeidung von Autoverkehr von Ort zu Ort kommt.

Je nach persönlichen Vorlieben und Zweck der Fahrt wählt man seine Route unter verschiedenen Gesichtspunkten, wie zum Beispiel Fahrzeit, Sicherheit, Steigungen, Wegezustand oder landschaftliche Attraktivität der Strecke. Wer zur Arbeit will, wird auf das Merkmal „geringe Fahrzeit“ am meisten Wert legen, wer Kinder dabei hat, die zum ersten Mal selbst fahren, wird auf Sicherheit Wert legen und wer eine Radreise macht, wird eher auf landschaftliche Attraktivität schauen. Es existiert selten eine Strecke, die allen Anforderungen genügt. Hierzulande sind die „schnellen“ Strecken die Hauptverkehrsstraßen in den Tälern, die meistens stark befahren sind. Wer schnell vorwärts kommen will, muss starke Abstriche bei Sicherheit, Steigungen und landschaftliche Attraktivität machen. Hinzu kommt bei mir noch der Punkt Stress und Unwohlsein. Auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen mit hoher Geschwindigkeit (alles über 70km/h) und hohem Schwerlastanteil fühle ich mich sehr unwohl und das Radfahren macht überhaupt keinen Spaß. An Steigungen ohne Überholmöglichkeiten fühle ich mich im Weg. Ja, laut STVO darf ich da fahren, aber es fühlt sich so unangenehm an, dass





Was sind jetzt die Alternativen:

1. Touristische Radwege
2. offizielle Radwegnetze (NRW-Radwegnetz mit Knotenpunkten)
3. Nebenstraßen
4. alte Panzerstraßen und „technische Straßen“
5. Wirtschaftswege und durchgehende Waldwege

Jede dieser Kategorien für sich bildet kein zusammenhängendes Netz, alle zusammen aber schon, nur ist das nirgends dokumentiert. Man muss das selber herausfinden, durch Kartennutzung oder schlicht durch ausprobieren

**1. Die touristischen Radwege** (z.B. Sauerland-Radring, Lahntalradweg) sind meist sehr gut beschildert, zu großen Teilen asphaltiert und haben meist nur mäßige Steigungen. Als Bahntrassenradwege sind sie ein Traum, schnell, sicher, landschaftlich schön. Unbedingt nutzen, aber aufpassen, im Winter sind die Tunnel geschlossen, wegen Fledermäusen.

**2. Die NRW-Radwege** wurden anscheinend von Automenschen am Schreibtisch geplant und werden schlecht gewartet, insbesondere die Beschilderung an Knotenpunkten und Abzweigungen. Es fehlen „Beruhigungsschilder“ („hier geradeaus, ja sie sind noch auf dem richtigen Weg“). Durch die mangelnde Wartung und die wenigen Schilder zwischen den Knotenpunkten ist wenig Redundanz bei fehlenden Schildern vorhanden. Außerdem ist die Streckenführung manchmal abenteuerlich, so führt ein Weg kurz vor der Lahnquelle über eine 30%-Steigung mit faustgroßem Schotter und zwischen Lützel und Erndtebrück gab es eine im Winter unpassierbare Furt durch einen Wildbach. Grundsätzlich sind es aber außerorts meist gut nutzbare Strecken mit manchmal merkwürdigen Zick-Zack-Verläufen. Wenn man den Strecken folgt und sich nicht hundertprozentig konzentriert, übersieht man Abbiege-Schilder und wegen zu weniger „Beruhigungsschilder“ zögert man lange, ob man zur letzten Einmündung zurückkehren sollte.

**3. Autostraßen ohne Mittelstreifen über die Dörfer.** Manchmal recht eng, aber wenig Verkehr. Beispiele: Die

ich diese Situation vermeide, wo es geht. Zusammengefasst: Ich vermeide alle Straßen, die weiße Mittelstreifen haben. Sie existieren in meiner Karte im Kopf einfach nicht, bei der Routenplanung mit Karten auch nicht. Nur im Notfall, wenn es keine Alternativen gibt, nutze ich diese Straßen auf möglichst kurzen Abschnitten. Schnelle Talfahrten sind davon ausgenommen.

Das hat dazu geführt, dass ich viele alternative Wege gefunden habe, die mit mäßigem Zeitverlust von Ort zu Ort führen. Man muss natürlich Kompromisse machen. Das Fahrrad sollte auf jeden Fall Schutzbleche haben, Federung und/oder breite Reifen und eine gute Beleuchtung sollten auch nicht fehlen. Ein E-Bike nimmt den Steigungen den Schrecken.

Eisenstraße von Lützel nach Hainchen. Das Dorf Heinsberg (Kirchhundem) wird von einer Hauptstraße durchquert. Aber es gibt kleine Straßen nach Hilchenbach, Silberg und zum Rhein-Weser-Turm, die durchgehend asphaltiert sind, auf denen nur wenig Autos fahren.

#### **4. Alte Panzerstraßen und „technische“ Straßen:**

Davon gibt es nur wenige, aber sie sind asphaltiert und wenig befahren, weil sie im „Nirgendwo“ enden, weil mittlerweile keine Panzer mehr dort üben. Beispiele: Die alte Militärstraße vom Panarbora bei Waldbröl über die Nutscheid Richtung Westen. Oder die „Poststraße“ am Rhein-Weser-Turm Richtung Osten, die zu einem Funkturm im Wald führt.

#### **5. Wirtschaftswege und durchgehende Waldwege**

machen die Strecken aus 1.-4. zu einem Netz. Diese Wege sind meist sogar beschildert, in der Regel besser als die Radrouten. Es handelt sich nämlich um ausgeschilderte Fernwanderwege des SGV (Sauerländischer Gebirgsverein) und Teile des Rothaarsteigs und ähnlicher Wege. Die Fernwanderwege des SGV sind mit einem „X“ markiert und folgen häufig historischen Straßenverläufen auf den Höhenzügen. Dazu gibt es noch regionale Weitwanderwege mit ähnlicher Charakteristik. Sie sind mit Rauten und einer Nummer gekennzeichnet. Bedingt tauglich sind regionale Verbindungswege mit anderen Zeichen (Dreieck, Quadrat, Kreis, usw). Die Zubringerwege mit Zeichen „>“ sind häufig nicht brauchbar, da sie sehr steile Pfade sein können. Nicht nehmen sollte man die A-Wege (A1, A2, usw). Das sind kurze Rundwanderwege von Wanderparkplätzen aus.

Zum Thema Rothaarsteig: Wege dieser Art sind Premi- umwanderwege, die sehr viel Wert auf landschaftliche Schönheit legen und eben „Steige“ sind - enge Trampelpfade. Allerdings nicht auf der gesamten Länge. Die Teile, die auf ausgebauten Forstwegen laufen, kann man benutzen. Die Trampelpfadeteile sollte man komplett meiden, da dort wenig Platz ist, es manchmal kleine Stege und kurze Treppen gibt und wir für Wanderer das sind, was LKW für uns sind - nervig.

#### **Hier kommen jetzt drei Beispiele aus der Praxis:**

##### **1. Siegen - Erndtebrück und zurück**

##### **2. vom Kahlen Asten nach Siegen in vier Stunden**

##### **3. Von Siegen zur Siegmündung in sieben Stunden (nicht bei SiegtalPur)**

#### **1. Siegen - Erndtebrück und zurück**

Wer mit dem Rad schnell nach Erndtebrück will, kann einfach ab Dreis-Tiefenbach der B62 folgen und ist in 1,5-2 Stunden dort. Oder über das NRW-Radwegenetz über Netphen, an der Obernautalsperre vorbei hoch zum Forsthaus Hohenroth und durch das Benfetal nach Erndtebrück. Zurück die gleiche Strecke. So weit nichts Neues. Aber zurück nach Siegen gibt es eine Alternative: Vom Zentrum fährt man hoch Richtung Kaserne und folgt dem Wanderweg „Route 3“ Richtung Hilchenbach. Das ist die „Alte Erndtebrücker Landstraße“, ein alter Höhenweg. Diesem Weg folgt man bis man auf den Rothharsteig trifft. Auf dem Rothaarsteig geht es dann bis zum Giller und von dort auf dem X3 „Talsperrenweg“ zur Kronprinzeneiche. Von dort geht es dann in schneller Fahrt bis zur Applauskurve, wo man die B62 Richtung Oechelhausen verlässt. Der Straße im Tal folgt man bis zur Steigung hinter Ruckersfeld. Dort geht ein asphaltierter Feldweg nach links ab, der bei der alten Mülldeponie auf die Straße nach Herzhausen trifft. Hier kann man nach ein paar 100 Metern wieder links durch die Felder fahren oder einfach bis an den Ortsausgang Herzhausen auf der Straße bleiben. Durch das leichte Gefälle ist man hier nämlich recht zügig unterwegs. Ab Ortsausgang Herzhausen gibt es wieder Radwege an der jeweils andern Talseite bis Dreistiefenbach. Hinter Dreistiefenbach führt die Siegstraße wieder nach Weidenau, wo man auf den HTS-Radweg trifft.

**2. Vom Kahlen Asten nach Siegen** Diese Strecke ist ein Beispiel für eine unerwartete zügige Strecke durch den Wald über Wanderwege. Die Strecke ist etwa 64 km lang und hat insgesamt 800 Höhenmeter aufwärts. Kurz unterhalb des Kahlen Astens trifft man auf den „Grenzweg“, einer Altstraße, die bis zum Rhein-Weser-Turm führt und der der Rothaarsteig weitgehend folgt. Wie oben beschrieben muss man an engen Stellen vom Rothaarstein abweichen. Zum ersten Mal in Langewiese. Dort einfach gerade aus fahren bis zur Infosäule „Am



Knäppchen“ Dort kommt der nervigste Teil: Man hat die Wahl zwischen der Bundesstrasse zum Albrechtsplatz oder 25% Steigung auf Waldweg - 3 Minuten schieben. Ab dem Albrechtsplatz folgt man dem Rothaarsteig bis Jagdhaus - gut ausgebauter Forstweg mit vielen langen Geraden. Bei Jagdhaus einfach geradeaus weiterfahren - der Rothaarsteig ist hier ein Trampelpfad weit rechts neben dem Forstweg. Danach ist der Rothaarsteig bis zum Margarethenstein wieder nutzbar. Kurz dahinter verläuft neben dem hier sehr wurzeligen Rothaarsteig eine Versorgungsstraße zu einem Funkturm, die bis zum Rhein-Weser-Turm führt. Ab hier verlässt man den Rothaarsteig, da dieser in ein Tal hinab, über enge Stege und Furten führt. Wir umfahren da über die Straße zum Panoranapark und die Nebenstraße Richtung Heinsberg. Wenn diese Straße 90° nach rechts ins Tal ab-

biegt, einfach geradeaus weiter fahren, man trifft nach wenigen hundert Metern wieder auf den Rothaarsteig. Diesem weiter folgen bis zu einer spitzwinkligen Gabelung und hier den völlig unmarkierten rechten Abzweig nehmen. Denn die Strecke am Dreierherrenstein ist wieder eine Wurzelstrecke. Dem Weg einfach folgen und immer links halten, bis man auf den Wanderweg X10 trifft. Rechts abbiegen, nach ein paar hundert Metern trifft man wieder auf den Rothaarsteig. Diesem folgen bis zum Giller und von dort weiter wie auf der Rückfahrt von Erndtebrück beschrieben.

### 3. Von Siegen zur Siegmündung

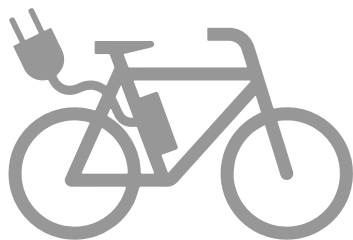
Dieses Beispiel bringe ich, weil der Siegtalradweg de facto unbrauchbar ist. Rheinland-Pfalz hat sogar Schilder an der Landesgrenze stehen, dass der Weg nicht mehr beschildert ist und man doch bitte die Bahn benutzen soll. Ausser bei SiegtalPur nutze ich das Siegtal nie, um an die Siegmündung zu kommen. Es gibt aber eine exzellente Alternative: Über Waldbröl.

Man startet in Siegen hinter dem Hauptbahnhof und fährt auf der alten Freudenberger Straße Richtung Lindenberg. Dort kann man entweder den direkten Weg über die Wilhelmshöhe mit der Autobahnauffahrt nehmen oder die Straße nach Oberheusingen bis hinter die Autobahn benutzen und dann rechts abbiegen und über Wirtschaftswege zum Industriegebiet Wilhelmshöhe-West fahren. Von der Wilhelmshöhe geht es auf der alten Siegener Straße nach Freudenberg und von dort auf der alten Bahntrasse nach Wildenburg Bahnhof. Ab hier geht es über ruhige Nebenstraßen und Waldwege vorbei an der alten Kaserne bei Wildbergerhütte nach Erdingen. Hier gibt es etwas Seltenes, nämlich einen straßenbegleitenden Radweg bis nach Waldbröl. Man fährt nicht runter nach Waldbröl, sondern umfährt Waldbröl oberhalb, vorbei an Panarbora bis zum Kreisverkehr mit der B256. Von dort folgt man der alten Militärstraße bis zum Ende und fährt von dort auf Forstwegen und Nebenstraßen Richtung Winterscheid. Das Ganze ist größtenteils als X12 gekennzeichnet und folgt einer Altstraße namens „Römerweg“. Bevor man nach Winterscheid kommt, fährt man links und kurz darauf wieder rechts. Das ist wieder eine Hauptstraße mit straßenbegleitendem Radweg mit sehr gutem Asphalt. Unten im Bröltal angekommen links abbiegen auf die B478, die

auch einen Radweg hat, bis zur Ampelkreuzung vor der Sieg. Hier links abbiegen Richtung Allner. Hier die Sieg auf der neuen Brücke überqueren und sich freuen, denn ab hier kann man bis zur Siegfähre an der Siegmündung dem Radweg durch die Siegauen folgen.

Wem das bekannt vorkommt: Diese Strecke ist Bestandteil der Kölntour, die in jedem Nicht-Corona-Jahr gefahren wird und die ich ein wenig auf Tempo optimiert habe, da ich diese Strecke zur Anreise in die Eifel mit recht viel Gepäck nutze.

sg



## Ladestationen für Pedelecs

### Eine Liste öffentlicher Ladestationen

Ort	Anzahl	Station 1	Station 2
Netphen	1	Raths. Amtstr.	Freibad Netphen
Neunkirchen	1	Raths. P Kölner Str.	Freibad Jung Stilling Str.
Burbach		Rathaus Eicher Weg	
Wilnsdorf	1	Raths. Rathaus Str.	



UNVERPACKT  
SIEGEN

*lose, natürlich, pur*

Siegen-Wittgensteins erster Unverpacktladen

Standort:  
Hauptmarkt 20  
57076 Siegen

Öffnungszeiten:  
Montag bis Samstag  
10 bis 19 Uhr

[unverpackt-siegen.de](http://unverpackt-siegen.de)

Ausleihstation des  
kostenlosen  
E-Lastenrads



Eine Kooperation mit dem ADFC Siegen-Wittgenstein e.V.

[lastenrad-siegen.de](http://lastenrad-siegen.de)

# Mit dem Lastenrad im Siegerland

## Auto? Fahrradanhänger? Lastenrad?

Was macht man, wenn das Auto betagt ist und man an einem Nachfolger überlegt? Manchmal führen solche Überlegungen zu ganz unerwarteten Ergebnissen – wie in diesem Fall. Unsere Frage war nämlich nach einer Weile: Wofür brauchen wir eigentlich noch ein Auto? Die Liste der Antworten war dann – überraschend oder auch nicht – recht kurz. Zwei Hauptanwendungen kristallisierten sich heraus: Langstrecken zu Leuten, die nicht mit dem ÖPV erreichbar sind und auf der anderen Seite Großeinkäufe, Transport von schweren Materialien zur Schule (gaaaanz oben am Berg), all diese Dinge eben. Und dann kam die Frage: Brauchen wir dafür eigentlich ein Auto oder geht das auch anders? Die Antwort kann man aus dem Titel dieses Berichts ableiten: Für fast alle schweren Transporte in der Stadt reicht ein Fahrradanhänger oder eben ein Lastenrad. Allerdings... da sind im schönen Siegerland noch die Berge, nicht wahr? Also: ein Lastenfahrrad mit E-Motor, um an den Bergen nicht zu sehr zu keuchen.

## Und was für eins?

Kaum hat man die eine Frage beantwortet, stellt sich die nächste. Denn wenn man einmal anfängt, zu recherchieren, findet man eine erstaunlich große Bandbreite an Fahrrädern zum Lastentransport mit teils höchst pfiffigen Lösungen für verschiedenste Nutzer. Grundsätzlich lassen sich drei Kategorien unterscheiden. Da wären die klassischen Dreiräder mit einer großen - wie auch immer gestalteten Kiste zwischen den beiden Vorderrädern. Sie sind nicht viel länger als normale Räder, aber eben deutlich breiter. Hier gibt es viele Varianten, die mal mehr auf Kinder, mal mehr auf Lasten ausgelegt sind, bis hin zu einem Vorbau, in den man einen Rollstuhl hineinfahren kann. Zweitens die sogenannten „Long Johns“, also Zweiräder mit einer schlanken, längeren Ladefläche vor dem Lenker, aber hinter dem meist kleinen Vorderrad. Auch hier sind wieder verschiedenste Ausprägungen des Ladebereichs möglich, je nach dem, was man bevorzugt

transportieren möchte und wieviel davon. Und als drittes kompakte Räder, die mit größeren Gepäckträgern vorne und hinten ausgestattet sind. Ein klassisches Beispiel sind die Posträder. Und schon geht das Fragen weiter: Wen oder was will man transportieren? Und mindestens ebenso wichtig: Wieviel will man transportieren? Denn die verschiedenen Räder gibt es in unterschiedlichen Größen, was natürlich ganz entscheidend für das Handling in der Stadt und in engen Kurven ist. Während man beim Auto offenbar oft denkt: je größer, je besser, sollte man hier genauer hinschauen.

In unserem Fall kam ein kompaktes Modell in Frage. Und da waren zwei Räder in der engeren Auswahl: Das Tern GSD S10 und der Urban Arrow. Der Urban Arrow macht dabei seinem Namen als wendiges, schnelles Fahrzeug für den Stadtverkehr alle Ehre. Gewöhnungsbedürftig ist - wie bei allen Long Johns - die Sitzposition. Man sitzt vergleichsweise weit hinten und das Lenkverhalten ist, da man das Vorderrad nicht direkt ansteuert, zunächst ungewohnt. Aber man schießt sich überraschend schnell darauf ein. Den Urban Arrow gibt es auch als „Shorty“, nicht größer als ein normales Fahrrad und ähnlich handlich.

Das Tern GSD ist im Grunde ein nach hinten verlängertes massives Klapprad - ohne Klappgelenk. Hier ist der Eingewöhnungseffekt deutlich geringer, da man weiter vorne sitzt und das Vorderrad direkt ansteuert. Die kleinen Räder sind allerdings gerade in nassen Kurven nicht ideal. Besonders, wenn man das Rad vollgepackt hat.

Für welchen Typ Lastenrad man sich schließlich entscheidet, hängt von den genannten Anforderungen und den persönlichen Vorlieben ab. Es findet sich eigentlich für jede Anwendung das passende Modell, bzw. die passende Ausstattung. Einfach mal probefahren und spüren, dass das erstaunlich gut geht. Im Endeffekt wurde es für uns das Tern.

Das Tern GSD S10 ist ein schlichtes Muli und macht damit auch seinem Namen alle Ehre, steht die Abkürzung GSD doch für „Get Stuff Done“. Also „den Kram erledigt kriegen“. Und genau das macht es. Es ist ein auf Alltagstauglichkeit hin getrimmter Packesel. Die großen Ladeflächen hinten und vorne können eine große, bzw. eine kleine Eurokiste aufnehmen, oder zum Beispiel Ge-

tränkekisten. Am praktischsten jedoch sind die langen, stabilen Gepäcktaschen. Hier kann man schnell einige Einkaufstaschen deponieren oder bei Bedarf mehrere Säcke Zement. Alles schon probiert. Die Taschen verbleiben dabei am Rad, denn zum Tragen wären sie doch zu unhandlich. Wie man auf dem Foto sieht, sind sie sehr tief angebracht, was den Schwerpunkt absenkt und so die Fahrstabilität erhöht.

Wie ist es so im Alltag? Unglaublich praktisch! Wir erledigen damit innerstädtisch so ziemlich alle Transportaufgaben. Der wöchentliche Großeinkauf läuft nun ohne Auto und ohne Schleppen von Kisten und Taschen auf den Berg. Aufwändige und unhandliche Gerätschaften für den Kunst-Unterricht sowie Berge von Klassenarbeitsheften? Alles kein Problem mehr. Und da das GSD nicht größer ist, als ein handelsübliches Rad, kann man es auch an den üblichen Stellen parken. Der Mittelständer ist auch auf schlechtem Untergrund sicher, wenn auch das Abbocken bei voller Zuladung nervt. Aber das hat man beim aktuellen Modell bereits verbessert.

Unser Fazit ist: Das Siegerland ist absolut Lastenradtauglich! Ob man ein paar Kisten oder mehrere Kinder transportieren will oder muss - es gibt passende Lösungen. Einfach mal probieren!

*jm*

## Radieschen, das Siegener Lastenrad



Ob die volle Getränkekiste, der Wocheneinkauf oder der große Sack Blumenerde: Wer in unserer Region mit etwas größeren Lasten auf dem Rad unterwegs ist, dem machen es die Siegerländer Hügel nicht immer leicht. Wie gut, dass es da jetzt in Siegen ein neues, kostenloses Angebot gibt. Seit dem 15. Mai bietet der ADFC zusammen mit dem UnverpacktLaden das Lasten-E-Bike RADieschen zur Leihe an.

Die Idee, ein solches Rad zum Ausprobieren für Alle anzubieten gab es beim ADFC Kreisverband schon länger. Leider konnte sie bisher aber nicht realisiert werden, weil die Möglichkeit das Rad täglich auszugeben und nach der Leihe wieder anzunehmen allein mit Ehrenamtlichen nicht zu bewältigen war. Im letzten Jahr konnte der ADFC aber mit *Unverpackt Siegen* einen Partner finden, der diese Fähigkeit mitbringt. Der Laden hat montags bis samstags von 10 bis 19 Uhr geöffnet und in diesen Zeiten kann nun das RADieschen dort abgeholt und zurückgebracht werden. (Aus praktischen Gründen sollte es aber erst kurz nach der Öffnung ab 10:15 Uhr abgeholt, und rechtzeitig vor Ladenschluss um 18:30 Uhr wieder abgegeben werden sein).

Als passendes Rad haben wir uns für ein Tern GSD10 Jubilee entschieden (siehe den vorigen Artikel in diesem

Heft). Anders als viele Lastenräder hat es keine große Ladefläche vor dem Lenker, sondern nur einen relativ kleinen Gepäckträger vorn aber einen verlängerten Gepäckträger mit großer Ladefläche hinten und zwei großen Packtaschen (wobei der „kleine“ Träger vorn schon eine normale Getränkebox trägt ... dabei bleibt der Träger fest, wird also beim Lenken nicht mitbewegt). Dieses Rad hat gerade für den Leihbetrieb den Vorteil, dass nur eine minimale Umgewöhnung zum „normalen“ Fahrrad notwendig ist. Damit soll auch die Hemmschwelle, das RADieschen auszuprobieren möglichst klein gehalten werden. Das Rad erlaubt eine maximale Zuladung von 180kg (incl. FahrerIn). Damit man mit diesem hohen Gesamtgewicht nicht irgendwo in der Mitte der Löhrrstraße oder auf dem Weg auf den Giersberg „verhungert“, ist ein „Cargoline“ Motor von Bosch verbaut. Diese Serie wurde speziell für Lastenräder konzipiert und hilft dem RADieschen auch mit voller Zuladung auf alle Siegener Höhen. Der Sattel und der Lenker sind in der Höhe verstellbar und das Rad hat einen tiefen Durchstieg, ist also für praktisch alle RadlerInnen-Typen geeignet. Probiert es aus!

Das Angebot RADieschen ist als „Freies Lastenrad“ konzipiert (siehe [dein-lastenrad.de](http://dein-lastenrad.de)). Es kann also ohne Leihgebühr ausgeliehen werden. Das Rad wurde vom ADFC Kreisverband aus eigenen Mitteln angeschafft, und auch die Versicherung und die Instandhaltung werden vom ADFC getragen. (Das Rad ist übrigens bei der Leihe gegen Diebstahl und andere Schäden versichert, nur für kleinere Missgeschicke wie z.B. den verlorenen Spanngurt muss der/die NutzerIn selbst aufkommen.) Glücklicherweise konnten wir die Anschaffung zu 40% durch ein Programm des Landes NRW fördern lassen. Auch der Unverpackt Laden bekommt für das Ausleihen der Räder und das regelmäßige Aufladen des Akkus kein Geld. Deshalb freut sich das RADieschen Team über Spenden nach der Leihe, damit die laufenden Kosten des Projekts zumindest teilweise durch diese Spenden gedeckt werden können. Auch Sponsoren die sich mit dem Projekt identifizieren sind herzlich willkommen!

jk

### Wie kann ich das RADieschen leihen?

- Registriere Dich unter [lastenrad-siegen.de](http://lastenrad-siegen.de)
- dieser Seite (ein oder max. zwei Tage)
- Hole das Rad ab 10:15 Uhr im Unverpackt Laden ab und bringe es bis 18:30 am vereinbarten Datum zurück.

### Wo steht das Lastenrad?

Das Lastenrad steht in der markierten Fahrradgarage gegenüber des Unverpackt Ladens im Einkaufszentrum im Weidenau, Hauptmarkt 20, 57076 Siegen. Die Fahrradgaragen werden von der Stadt Siegen für dieses Projekt bereitgestellt.

### Muss ich eine Kautions hinterlegen?

Nein, aber Du musst Deinen Personalausweis bei der Leihe fotografieren lassen. Das ist eine Vorgabe der Diebstahlversicherung. Das Foto des Ausweises wird nach der Rückgabe wieder gelöscht.

### Sonstiges

Muss ich einen Helm tragen? Nein, der ADFC empfiehlt Helm tragen, lehnt jedoch eine Helmpflicht ab. Siehe dazu eine Broschüre der Verkehrswacht und die [www.ich-trag-Helm.de](http://www.ich-trag-Helm.de). Ebenso gilt, dass Radfahrer generell keine Maske tragen müssen, auch in Zonen mit Maskenpflicht nicht.



Bürgermeister Mues bei der Einweihung des Lastenrads

# Von der Quelle zur Mündung der Sieg – 1998



in den 90er Jahren begann die Zeit der autofreien Tage für Radfahrer im Unterlauf der Sieg. Am Ende des Sommers, August/Anfang September war zunächst die Strecke von Siegburg bis Windeck-Schladern autofrei. Die Idee, die Veranstaltung auf das gesamte Siegtal auszuweiten, wurde jedoch wegen der Verkehrsverhältnisse im Oberlauf der Sieg verworfen. Der ehemalige Bürgermeister von Netphen, Rüdiger Bartsch, regte 1998 an, eine Radtour „Von der Quelle bis zur Mündung“, also von Netphens Gemeindegrenze auf dem Rothaarkamm bis zur Mündung der Sieg in den Rhein, durchzuführen. Erstmals am Sonntag 6. September 1998 trafen sich 31 Radler auf dem Parkplatz unterhalb der Siegquelle. Die Teilnahme war kostenlos, weil der Verkehrsverein Netphen die Tour als Werbung für Netphen ansah. Die Teilnehmer waren aber verpflichtet ein T-Shirt zu erwerben und auf der Strecke zu tragen um dem Werbezweck zu entsprechen. Außerdem bekam bei dieser 1. Fahrt jeder ein Fläschchen. Mit diesem marschierte dann die gesamte Truppe zur Quelle, füllte es mit Siegwasser und verstaute es im Gepäck.

Bei trübem Wetter erfolgte pünktlich um 8.00 Uhr der Start. Fahrzeuge mit Helfern folgten dem Pulk. Das waren das Rote Kreuz aus Deuz, der Fahrradhändler Heitze und Mitarbeiter der Stadt. Mit flottem Tempo ging es hinab ins Tal. Infolge der frühen Startzeit war die Straße bis Netphen fast autofrei. Kurze Stopps wurden auf der weiteren Strecke eingelegt, damit sich das Fahrerfeld immer wieder sammeln konnte. Hin und wieder gab

es etwas Nässe von oben und nicht jeder hatte ausreichende Schutzkleidung mitgenommen, wurde nass, hielt aber durch. Hinter Wissen stellten die rund 3,5 km auf der B 62, mit 105 Höhenmetern Steigung bis Roth, schon eine Herausforderung dar. Eine kurze Erholungspause auf dem Platz vor dem dortigen Sängenheim gönnte man sich, Es folgte die Abfahrt durch Hamm/Sieg und die flache Strecke bis Rosbach. Etwa 80 km ohne Radwege waren geschafft und auch der Regen war vorbei. Die Organisation hatte vorgesorgt. Die in Begleitfahrzeugen verstaute Biergarnituren waren auf dem Kirchplatz rasch aufgestellt. Ein Salatbuffet verteilten die Helfer und Mineralwasser war das bevorzugte Getränk. Vor der Weiterfahrt statteten sich alle mit dem Netphener T-Shirt aus. Bald waren immer mehr Radfahrer auf der jetzt sonnigen und autofreien Strecke. Damit wurde es schwieriger das bisherige Tempo zu fahren, aber die lange Schlange der Fahrer mit weißem T-Shirt mit Aufschrift „Netphen kommt“ erregte Aufmerksamkeit. Bei Erreichen der Siegmündung hatten die Radler die rd. 145 km nach ca. 9 1/2 Stunden, einschl. Pausen, zurückgelegt. Nun wurden die Fläschchen mit dem Siegquellwasser ausgepackt. Alle 31 Radler gingen zum Ufer, bildeten eine lange Reihe und übergaben das Quellwasser dem Fluss. Der Rhein nahm es gelassen hin. Zusätzlich hatte der Verkehrsverein über Medien im Siegkreis eine Verlosung ausgelobt. Zu beantworten war die Frage: „Wie lange benötigt das Wasser bei mittleren Wasserstand um die Strecke von der Quelle bis zur Mündung zurückzulegen. Die Antwort: Für die rund 155 Flusskilometer mit einem Abfluss von 53 m<sup>3</sup>/s (an der Mündung) benötigt der Fluss rd. 3 Tage.“ (lt. Wikipedia, die es damals allerdings noch nicht gab...). Mitglieder des Verkehrsvereins Niederkassel begrüßten die Siegerländer. Sie erklärten, dass sie sich noch nie Gedanken darüber gemacht hätten, wo die Sieg ihren Ursprung hat. Am Grill gab es Verpflegung und statt Mineralwasser kühlen Gerstensaft. Ein LKW transportierte die Fahrräder und ein Bus die Radler zurück ins Siegerland. Die Siegtour wurde danach von 1998 bis 2009 jährlich durchgeführt.

*Eine Pressezeile von damals:*

*Netphen kommt und lädt ein, mit 31 unerschrockenen wettergeprüften Radlern und bringt das Siegquellwasser selbst zum Rhein*

*mr*



# Allgäu-Radtour

## Oberstdorf – Bodensee

Ein Urlaub im Allgäu bietet viele gemütliche und herausfordernde Touren, auch für den Radler ohne Mountainbike. Genussvoll sind die Radwege entlang der Quellflüsse Trettach, Stillach und Breitach und nach ihrem Zusammenfluss, dem Illerursprung, an der Iller selbst. Anspruchsvoller, aber ebenfalls beliebt ist die Tour von Oberstdorf durch den Bregenzer Wald zum Bodensee. Diese Beschreibung startet an der Sonthofener Straße beim Kreisverkehr am Ortsausgang von Oberstdorf (Parkplätze, km 0,0). Auf dem Radweg geht es in Richtung Fischen bis zur Breitachbrücke und von dort links ab, entlang der Breitach flussauf zum Ortsteil Weidach. Ab hier rechts, folgt die erste Steigung hinauf nach Tiefenbach. (km 4,5) Am Ortsbeginn, an der ersten Kreuzung links in die Rohrmooser Straße. Zunächst leicht ansteigend und später stärker geht es im Tal der Starzlach aufwärts. Für Kraftfahrzeuge besteht Mautpflicht. Es wird der Abzweig Rohrmoos erreicht. (km 10,5) *(Abstecher und Einkehr im dortigen Gasthof möglich)* Auf dem Almweg unterhalb der Gaststätte geht es weiter bergauf und nach rund 3 km wird die Wasserscheide am Rohrmoossattel erreicht (1130 m ü. NN).

*Man befindet sich hier unterhalb des Ifen, der aber von der Nordwest Seite eine andere Ansicht als von Osten bietet. Wenn man auf einer Bergtour nach anstrengendem Aufstieg mit leichter Kletterei am „Törle“ den Gipfel erreicht, kann man bei klarer Sicht bis zum Bodensee schauen.*

Der Almweg durchquert Almwiesen, wo vor Jahren ein Erdbeben mehrere Häuser zerstört hat und die dann nicht mehr aufgebaut wurden. Der begleitende Rubach fließt gen Westen, mit schöner Abfahrt wird die Landesgrenze von Vorarlberg passiert (km 19,5) und dann wird Sibratsgfall erreicht. Hier beginnt die Landstraße L 24 die I, (km 23) die abwärts nach Hittisau führt (km 31). *Hier bei der Hittisauer Straße (L 205) kann man eine alternative Route L 505 rechts ab über Krumbach, Doren und Langen nach Bregenz gelangen. Es ist eine Strecke die nach Anstiegen und Abfahrten die Weißbach und die Rotach kreuzen und die über 32 km aussichtsreich, aber mit viel Verkehr nach Bregenz führt.*

Links abbiegend auf der L 205 erreicht man über Lingenau und dann die L 200 nach nur 11 km den Ort Alberschwende (km 43). Im Ort rechts ab führt eine verkehrsarme Straße (L 14) kurvenreich und schön über Fischbach und Buch (km 49) nach Bregenz. Etwa ab Km 50 rollt man am Hochufer der Bregenzer Ache entlang bis Bregenz. Man verlässt die Bucher Straße nach rechts auf die Bregenzer Straße, auf dieser bis zum Ende und wieder rechts ab kurz auf der Achstraße, dann links zum Radweg entlang der Bregenzer Ache folgen bis zum AB-Kreuz. Dort über die Ache und am rechten Flussufer entlang wird die Mündung der Ache in den Bodensee erreicht. (km 61) Dem Ufer des Bodensees folgen und es folgt die Landesgrenze Deutschlands nach 7,5 km. Die Tour immer unweit des Ufers endet nach Überfahren der Brücke zur Insel Lindau am Bahnhof Lindau bei km 75. Die Altstadt von Lindau, der Hafen sind einen Besuch wert. Mit der DB geht es mit einem Umstieg in Immenstadt in etwa 3 Std. nach Oberstdorf zurück.

mr

*Grundlage „Open street Map“ nach eigener Fahrstrecke. Auch zu finden, etwas abweichend im Radroutenplaner Bayern*



Foto: Pixabay: Tobeid

# Touren, Kurse und Termine

Wegen der Restriktionen und Unsicherheiten durch die Pandemie wird hier das Angebot des ADFC Siegen ohne gesicherte Terminangaben vorgestellt. Außerdem hat die Situation dazu geführt, dass in diesem Jahr viele dauerhaften grundlegenden Umbauten der Informationsstruktur stattfinden.

Für die Bekanntgabe von Touren, Terminen und Aktivitäten gibt es die nachfolgend genannten Möglichkeiten, die sich aktuell noch im Aufbau befinden. Die Kanäle haben unterschiedliche Stärken und Schwächen: während eine Tourendatenbank objektiv, streng und schematisch strukturiert ist, kann – oder muss – ein freier Text auf Instagram witzig oder polemisch sein, eine Tourenankündigung über die Presse erreicht eine andere Zielgruppe als ein Eintrag auf einer homepage, und so weiter ...

Zuerst wird die Tour in die neue bundesweite Touren- und Termindatenbank eingetragen: <https://touren-termine.adfc.de>

Der große Vorteil ist, das zukünftig alle ADFC-Touren unabhängig vom Veranstalter gefunden werden können, für das Dreiländereck Siegen also auch ADFC-Touren in Hessen und Rheinlandpfalz, die von benachbarten ADFC-Gliederungen durchgeführt werden.

<https://touren-termine.adfc.de/>

Hier kann eine Suche nach Ort, Tourenlänge, Datum oder Datumsbereich durchgeführt werden. Neu ist auch, dass Termine, z.B. für Werkstattkurse, Vorträge, Veranstaltungen ebenfalls gefunden werden können.

Eine weitere Möglichkeit ist nach wie vor die Homepage ADFC Siegen [www.adfc-siegen.de](http://www.adfc-siegen.de), die auch freie Artikel und Infos enthalten kann, die sonst nirgendwo hinpassen. Sie wird derzeit ebenfalls umgestaltet und nun „technisch“ vom Bundesverband „gehostet“ und einheitlich gestaltet wird.

Außerdem gibt es einen vom ADFC unabhängigen [Instagram-Account ADFC Siegen](#), wie auch eine Facebook-Seite.

Und natürlich wie immer können Ereignisse durch die lokale Presse verbreitet werden, jedoch ohne Anspruch

auf Vollständigkeit. Weiterhin ist geplant, dass der ADFC Siegen zukünftig einen unregelmäßigen Newsletter an diejenigen Mitglieder verteilt, deren Email-Adresse zur Verfügung steht. Zusätzlich soll eine Anmeldung zum Newsletter auch für Nichtmitglieder ermöglicht werden.

## Regelmäßige Termine

Alle Aktivitäten sind nicht nur für Vereinsmitglieder.

### **Radler-Treffen** (Stammtisch)

jeder 1. Dienstag im Monat in der Hammerhütte, bei Corona-Einschränkungen ggf. digital per Zoom  
Vorher findet eine Feierabend-Tour um 18 Uhr ab Scheinerplatz, vor dem Apollo-Theater statt.

### **Aktiven-Treffen** (mit Vorstand):

jeder dritte Dienstag im Monat, derzeit digital per Zoom, danach wieder in der Siegerlandhalle oder in der Bismarckhalle in Weidenau

### **ADFC-Fahrrad-Flohmarkt**

einmal jährlich vor der Bluebox in der Sandstraße.  
Meist im April.

### **Stadtradeln**

dieses Jahr vom 21.8. bis zum 10.0. Es handelt sich um eine Variante des seit vielen Jahren bekannten „Mit dem Rad zur Arbeit“. Der Unterschied ist, dass es dabei um Alltagsfahrten im Stadtgebiet geht, nicht um Arbeitswege.

## Wiederkehrende Kurse

Sie finden in unregelmäßigen Abständen statt und/oder auf Anfrage (ca. 5 Teilnehmer). Für die jeweilige Inhaltsbeschreibung siehe den nächsten Abschnitt unten.

**Fahrrad-Reparaturkurs** für unterwegs (hp)

**Fahrrad-Werkstattkurs** für anspruchsvolle Arbeiten (hp)

**GPS-Kurs für Fahrradnavigation** (hp)

**Sicherheitskurs** Fahrtechnik und verkehrssicheres Fahren. (hp)

**Fahrrad-Kodierungstermine** gegen Diebstahlschutz (jk)

## Jahrestermine

Unvollständige Auflistung von Veranstaltungen an denen der ADFC Siegen beteiligt ist.

**Siegtal Pur** (1. Juli-Sonntag)

**Fahrradtour der Siegener Zeitung**

**internat. ParkingDay** 18.09. ( 3. Sa im September)

**Firmenlauf**

**Mit dem Rad zur Arbeit** (1. Mai – 31. August)

**Stadtradeln** (21. August – 10. September)

## Geführte Touren

Diese Touren sind zur Zeit noch unsicher, abgesehen von den „1. Dienstag“ Feierabendtours. Maßgeblich ist für Tourentermine immer das (neue) Tourenportal des ADFC <https://touren-termine.adfc.de/> auf dem unsere und bundesweit alle ADFC-Touren eingetragen werden.

### Feierabendtours

jeweils am 1. Dienstag im Monat um 18.00 ab Scheinerplatz. Die Touren enden vor den Radlertreffen um 19.30 Uhr in der Hammerhütte.

### Feierabendtour *Schleichwegtour*

Di, 07. September 18.00 - 19.30 Uhr (*hp*)

Auch alle Stadtradler sind hierzu herzlich eingeladen.

**Feierabendtour** Obernau-Herzhausen

**Feierabendtour** *Jüdische Stadtrundfahrt (ba)*

**Feierabendtour** Seniorentour (*hp*)

### Tages- und Halbtagestours

Tour zum Wasserschloss Hainchen

(Sa 04. September, 12 Uhr ab Scheinerplatz) (*jb*)

### Weitere Touren noch ohne Termin:

MTB-Tour ab Eiserfeld: Lipper Höhe (*ue*)

MTB-Krönchentour/Siegener Bergtour (*hm*)

Bahn und Rad-Tour (*jb*)

Tour nach Werthenbach zum Imker und seinen Bienen.

(siehe Beschreibung im Heft) (*ue*)

## Beschreibung ausgewählter Kurse / Touren

### Fahrrad-GPS Workshop

Wenn der Weg das Ziel ist, oder es einem zumindest nicht egal ist, welchen Weg man mit dem Fahrrad fährt, kann GPS-Navigation erstaunlich kompliziert werden. Das fängt bei der Planung an und hört bei der Bedienung des Geräts noch nicht auf.

Ausgehend von den Grundbegriffen Track, Route und Wegpunkt wird gezeigt, wie man eine Tour planen, nachfahren und aufzeichnen kann, mit Smartphones oder mit dedizierten Navigationsgeräten, z.B. von Garmin.

Termine nach Vereinbarung/Anfrage

TN-Beitrag: 10 € / 5 Euro für ADFC-Mitglieder

### Outdoor-Reparaturkurs/ Werkstatt-Kurs

Es handelt sich um zwei verschiedene Kurse oder einen Mix aus beiden Kursen. Im Outdoor-Reparaturkurs wird vorrangig die Behandlung von Problemen unterwegs behandelt. Komplexere Reparaturen mit speziellem Werkzeug oder Umbauten sind Thema des Werkstattkurses. Die maximal 5 Teilnehmer eines Kurses sollten bei Anmeldung ihre Wunschthemen vorgeben, die dann nach Möglichkeit auch behandelt werden.

Im Outdoor-Basiskurs wird die Behebung der häufigsten Pannen gezeigt werden. Es werden nur wenige Hilfsmittel eingesetzt, von denen man die meisten stets mitführen kann.

*Themen Basiskurs nach Vereinbarung:*

Schlauch flicken/ersetzen. Kette wiederauflegen, gerissene Kette reparieren. Felgenbremsen einstellen, gerissene Seilzüge ersetzen, (Scheiben-)Bremsbeläge wechseln, Bremsen entlüften. Kettenschaltung einstellen, gerissene Schaltzüge reparieren, ersetzen oder fixieren. Besonderheiten bei Nabenschaltungen. Lose Teile korrigieren (Sattel, Schutzbleche, Gepäckträger,

Lenker, Kurbeln, Tretlager, Kettenblätter, Pedale, Lauf-  
räder), Speichenbruch und „Achter“ korrigieren und evtl.  
Speichen ersetzen. Lichtanlage prüfen/reparieren.  
Hilfe bei der Werkzeugauswahl für Alltag und große Tour.

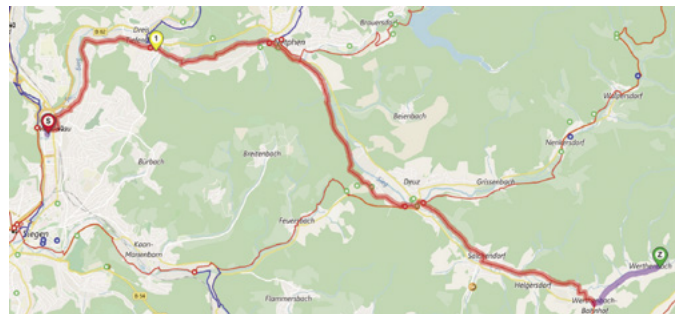
Mögliche (zusätzliche) *Themen Werkstattkurs*  
Ergonomie (Sattel, Lenker, Rahmen), Bikefitting.  
Werkstatt-Arbeiten: Einspeichen, schlauchlose Reifen,  
Neubefüllung Scheibenbremsen. Tretlager, Lenkkopfla-  
ger Nachstellen bzw. ersetzen, neue Seilzüge.  
E-bike-Elektrik generell ausgeschlossen.

Termine nach Vereinbarung/Anfrage  
TN-Beitrag 10 € / 5 Euro für ADFC-Mitglieder

## Sicherheits- und Fahrteknikkurs

Dieser Kurs ist kein zertifizierter Kurs, wie ihn die Ver-  
kehrswacht anbietet. Stattdessen fahren wir durch  
verkehrsreiche Straßen und üben nach StVO regelkon-  
formes, aber auch selbstbewusstes und vorausschau-  
endes Verhalten im Straßenverkehr.

Anschließend wird auf einer Freifläche ein Parcours auf-  
gebaut, um Fahrtechnik in schwierigen Situationen zu  
üben: Bremsmanöver, Anfahren, Anhalten, langsamfah-  
ren bis zum Stillstand ohne abzusteigen, jeweils an An-  
stiegen und Gefälle. Vorausschauende Manöver (Schal-  
ten), exaktes Fahren auf geraden und kurvigen Linien,  
Überfahren von Unebenheiten (Bordsteine). Einhändiges  
Fahren (Abbiegen). Besondere Situationen (Nässe).  
In diesem einfachen Kurs sollen ungeübte Radfahrer  
ein Gefühl für sicheres Fahren lernen. Dieser Kurs ist  
bewusst allgemein gehalten, und für alle gedacht, die  
sich auf dem Fahrrad im Straßenverkehr nicht sicher  
fühlen, also nicht speziell, aber auch für Senioren oder  
für Pedelecs.



## Tour nach Werthenbach zum Imker und seinen Bienen

Tour von Siegen durch das Siegtal nach Werthenbach  
mit Besuch bei einem Imker.

Ca. 40 km, 290 Höhenmeter, Fahrtzeit für den Hinweg  
nach Werthenbach ca. 2 Stunden.

Wege: asphaltierte Wirtschaftswege, Strassen zumeist  
mit wenig Verkehr

Start und Ziel dieser Tour ist der Bismarckplatz in Sie-  
gen-Weidenau, Treffpunkt vor der Bismarckhalle.

Wir fahren entlang der Sieg bis nach Netphen-Deuz. Die  
Tour führt weiter entlang der Werthe über Salchendorf  
und Helgersdorf bis nach Werthenbach.

Dort wird uns der Imker seine Bienenstöcke zeigen und  
die vielfätigen Tätigkeiten eines Imkers erläutern. Nach  
ca. 1 Stunde Aufenthalt geht die Tour auf dem gleichen  
Weg zurück – flußabwärts geht die Fahrt etwas schnel-  
ler. Abhängig von Wetter und Jahreszeit: Wer möchte,  
kann in Deuz am Freibad die Tour beenden und sich im  
Naturfreibad erfrischen.

Die Tourenleiter fahren mit Tourenrädern – ohne Motor-  
unterstützung. E-Biker sind natürlich als Teilnehmer  
willkommen, wir bitten diese um etwas Geduld bei den  
wenigen und leichten Steigungen.

Die Tour ist auch geeignet für Eltern mit Kindern ab 10  
Jahren. Die Kinder sollten sicher Fahrrad fahren können.

# Lesen!

## Die Fahrradzukunft

Auf <https://fahradzukunft.de>, auch als PDF-Zeitschrift verfügbar, habe ich hier schon häufiger hingewiesen. Sie ist im Prinzip techniklastig, bringt aber durchaus auch soziale bis philosophische Themen, die nirgendwo sonst behandelt werden, und bis zur Tiefe eines Marianengrabens. In der Ausgabe 30 beschäftigt sich ein Artikel systematisch mit der e-bike-Hype und hinterfragt, wie sinnvoll sie, bzw. ein Pedelec im Vergleich zum Fahrrad ist.

Punkt für Punkt wird abgearbeitet, Sport und Training, Kniebeschwerden, Gesundheit, Wattzahl, Berge, Langstrecke, Pendeln und Fahrzeit, Schwitzen, soziale Indikation bis hin zum Alter. Zum Letzteren: *Wer regelmäßig für Einkauf und Ausflug sein Rad nutzt, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit damit rechnen, auch mit 80 und älter seine Leistung zu erbringen. Auf das Fahrrad folgt ohne Zwischenschritt der Rollator. ... Radfahren kräftigt die Muskulatur für die wichtigste Bewegungsform – das Gehen. Es stärkt u.a. auch den Rücken. Es ist also richtiges Training anzustreben – und eben kein Eingehen auf Schwäche. Die Empfehlung einer Motorunterstützung stellt die Notwendigkeiten auf den Kopf.*

Oder ganz plakativ Wer eine positive Sichtweise [auf e-bikes] und entsprechende Motivation besitzt, findet auch Antworten auf Argumente, mit denen man genauso gut Akku-Exoskelette für jedermann einführen könnte. Und ganz im Ernst, unter [heise.de](http://heise.de) findet man *Exoskelette-für-mehr-Lust-am-Laufen*, so wie das Radfahren könnte auch das joggen technisch unterstützt werden.

Der Artikel endet versöhnlich mit dem Satzsatz: *In Grenzen können Pedelecs auch so genutzt werden, dass ein vergleichbarer Fitness-effekt wie beim Fahrrad entsteht. Es kommt immer auf das Motiv an. Allerdings wird es dem Körperbewussten nicht leicht gemacht. Denn das Pedelec ist technisch an der Mehrheit der Nutzer ausgerichtet: moderne Technik mit anachronistischer Zielsetzung.*

Wem das alles überspitzt vorkommt, sollte sich auch die Frage stellen, ob er es für richtig hält, dass zum Beispiel Kinder ein e-bike fahren sollen – erlaubt ohne Altersbeschränkung ist es jedenfalls.

*Die Sichtweise – die der ADFC vertritt – dass jedes e-Fahrrad ein gutes Fahrrad ist, ebenso wie der Mensch darauf ;-), kann man ebenfalls kritisieren. Oder dass jedes Fahrrad ein Auto weniger bedeutet.*

Man muss jedenfalls nicht in allen Aspekten mit dem Artikel übereinstimmen. Unbestritten finde ich, dass durch einen Motor die Kunst des Fahrradbaus verlorengeht, wie sie jahrhundertlang betrieben wurde: Leichtbau, Standardisierung, Optimierung, Wartbarkeit, (Selbst-)Wartbarkeit. Der Motor bügelt die Schwächen des hohen Gewichts zum Beispiel der neuen „SUFF“-Räder aus.

Zum Kompromiss eines Nachrüst-e-Antriebs für Fahrräder siehe auch den Technik-Artikel in diesem BV.  
hp

## Der Radrennfahrer und sein Schatten

Passend zum e-bike-bashing hier noch ein schönes philosophisches Buch des ehemaligen Radrennfahrers über die Verzauberung, die Radrennfahren hervorruft. Ein Essay, jeder Satz ein Kunstwerk, (renn)radfahren macht also nicht dumm ...)

*Aus dem Kapitel Mit seinem Körper zum Himmel fahren: Im Grunde verfolgen sie mit berstender Lunge nichts anderes als den eigenen Tod. [...]  
Am Abend nach dem Rennen schlossen sie sich in ihren Hotelzimmern mit seltsamen Geräten ein. Man gab uns eine Vorstellung von der Rückseite dieser verschlossenen Türen und der samtbeschlagenen, schalldichten Räume, in denen beim Kerzenschein das Licht zwischen Purpur und Scharlach wechselte. Zitternde Schatten, Widerschein eines vor Aufregung unterdrückten Atemzugs ...*  
es geht um Doping

Olivier Haralambon: Der Radrennfahrer und sein Schatten, Covadonga  
hp

## C. Allwang/D. Simon: Die Rennradwerkstatt

Rennräder werden naturgemäß mehr optimiert als normale Fahrräder. Hier kommt es auf das Detail an. Schaltungen von Shimano, Campagnolo, Sram unterscheiden sich im Detail, schlauchlose Reifen haben Vorteile, elektronische Schaltungen und hydraulische Bremsen halten Einzug bei den ansonsten eher konservativen Rennradfahrern. In diesem Buch wird Funktion und Wartung aller wichtiger Komponenten am Rennrad beschrieben. Beispielhaft das Einlegen von innenliegenden Bowdenzügen oder der Umbau zu schlauchlosen Reifen. Alles wird jeweils detailliert herstellerabhängig in Bildern gezeigt, also Scheibenbremsen entlüften für Shimano, Campagnolo und SRAM. Aber auch scheinbar triviales zu Sattel, Lenkerband (von unten nach oben übrigens), Kettenwechsel und ergonomische Einstellungen werden nicht übergangen.

Das Buch ist thematisch vollständig, da der Aufbau von Rennrädern strengen Vorgaben unterliegt. Ein sehr interessantes Buch mit präzisen Detailfotos zum Selbstmachen.  
*Delius Clasing 2021*



## Technik Motor am Analogfahrrad

Während das e-bike boomt, gerät aus dem Blick, was am Fahrrad früher wichtig war: Leichtbau und einfache Reparaturmöglichkeit: Reifen, Schaltung, Kette, Bremsen und die verschiedenen Lager kann mit etwas technischem Verständnis jeder Mensch reparieren, oft sogar unterwegs. Und das beste ist bzw. war, dass die Komponenten im wesentlichen fast 100 Jahre lang unverändert blieben, allenfalls gab es ein paar wenige Varianten, aber selbst diese ließen sich zur Not auch untereinander austauschen: 2-3 verschiedenen Reifen- und Felgenreößen, jeweils in verschiedenen Breiten, die in fast alle Fahrräder passen. Fahrradkette, Tretlager, Bremsen, Schaltung wurden immer weiterentwickelt, aber, und



dass ist wichtig, um den Standard-Rahmen herum, der an den richtigen Stellen Aufnahmen und Anlötteile für die Komponenten hatte. Die Komponenten wie Bremsen und Schaltungen wurden zwar weiterentwickelt, aber der Rahmen war das Kernstück und fast alle Anbaukomponenten passten auf fast jeden Rahmen. Gut, auch beim Rahmen gab es Neuerungen, Scheibenbremsenaufnahmen und andere Gabeldurchmesser, aber pro Jahrzehnt maximal eine Änderung ... Es ist überhaupt kein Problem, ein 50 Jahre altes Fahrrad mit neuen Komponenten auszustatten, wenn man das möchte.

Deshalb soll hier von den Vorteilen eines „normalen“ Fahrrads die Rede sein, von denen es praktisch unendlich viele gibt ... Man kann sagen, ein Fahrrad das einmal hochwertig war – z.B. vor 30 Jahren 2000 Mark gekostet hat, mit einem Gewicht von unter 12 kg – ist es auch heute noch. Ein hochwertiger Rahmen unterliegt praktisch keinem Verschleiß, und die Komponenten sind wie ausgeführt auch heute noch Standard und überall erhältlich.

Es gibt eine Reihe von Nachrüstsätzen für elektrische Unterstützung normaler Fahrräder. Sie sind nicht (mehr) populär, weil es preiswerte neue bzw. gebrauchte Pedelecs gibt. Dazu kommt, dass die Haftungslage bei Nachrüstsätzen schwierig ist, wenn ein Händler einen Nachrüstsatz an ein gebrauchtes Kundenfahrrad anbaut.

Wenn man an ein eigenes Fahrrad selbst einen Motor anbauen will, halte ich es für entscheidend, dass er leicht ist und die Eigenschaften des alten Fahrrads erhalten bleiben.

Die erste Frage ist, wo soll der Antrieb wirken: am Hinterrad, am Vorderrad oder in der Mitte am Pedal. Ist er hinten, kann normalerweise die bisherige Ketten- oder Nabenschaltung nicht weitergenutzt werden. Der Antrieb vorne ist die einfachste Lösung, aber die meist schweren Nabenmotoren beeinflussen die Fahreigenschaften des Rads deutlich. Ein Mittelmotor, wie er in den meisten Pedelecs verbaut ist, erfordert einen geänderten Rahmen, er lässt sich in eine normale Tretlageraufnahme nicht einbauen (genaugenommen doch, es gibt einen Spindelmotor im Sattelrohr für Radfahrer, die etwas zu verbergen haben).

Am Pedal gibt es Antriebe, die wie ein zusätzliches Kettenblatt auf der linken Seite aussehen. Und es gibt es einen Reibrollen-Antrieb, der auch in der Fahrrad-Mitte montiert wird, und das Hinterrad über den Reifen antreibt. Das Prinzip gab es bereits bei benzingetriebenen Mofas (Velosolex) in den 1950er Jahren als Vorderradantrieb.

Ich habe ihn mehrfach eingebaut und will ihn hier

kurz beschreiben. Der Motor heißt Add-e-next, wird in Österreich hergestellt und entstand aus einem Crowd-Fundraising. Er ist der leichteste Nachrüstsatz, mit Standard-Akku wiegt er 2,1 kg. Man merkt das Zusatzgewicht nicht und die Fahreigenschaften des Rads ändern sich nicht. Ohne Akku verbleiben nur 600 Gramm Mehrgewicht am Fahrrad.

Die Montage ist technisch einfach und bei fast jedem Rad möglich. Die Befestigung erfolgt entweder an einem außenliegendem Tretlager, wie es die meisten modernen Fahrräder bereits haben. Wenn kein außenliegendes Tretlager verbaut ist, lässt sich dieses ohne Probleme auch an in ein 50 Jahre altes Fahrrad noch einbauen. Alternativ kann der Motor auch mit einer Platte wie ein Mittelständer befestigt werden. Die einzige sonstige Bedingung ist ein Reifen, der keine groben Stollen auf der Mitte der Lauffläche aufweist, also alle Straßenreifen oder gemäßigte MTB-Reifen mit einem Mittelsteg. Ein Durchrutschen der Reibrolle ist auch bei Nässe nicht zu bemerken, der Motor hat auch eine Antischlupfregelung.

Die Montage erfordert abschließend noch Justagearbeiten, um den Abstand der Reibrolle und den Anpressdruck optimal einzustellen, die Anleitung dazu ist ausführlich. Der Akku wird als Trinkflaschenhalter montiert und mit einem rund 20cm langem Kabel mit dem Motor verbunden.

Zuletzt werden mit Gummi- oder Klebeband zwei Sensoren montiert: einer am Pedal, damit die Motorsteuerung die Trittfrequenz erkennt, und einer am Hinterrad zur Erkennung der Fahrgeschwindigkeit.

Mit einem Schalter am Akku lassen sich fünf Leistungsstufen einstellen, maximal 600 Watt, z.B. Stufe 1: 50 Watt bei Geschwindigkeiten von 0-10 km/h, Stufe 2: 100 Watt bei Geschwindigkeiten von 10-25 km/h usw. Vordefiniert sind 5 Profile und ein sechstes ist frei definierbar.

Der Motor arbeitet harmonisch und in einer niedrigen Leistungsstufe bemerkt man den Motor hauptsächlich, wenn man aufhört zu treten und die Geschwindigkeit einbricht als wenn man ein Rad ohne Motor abbremsen

würde. Eine App, für Android und IOS, mit der Geschwindigkeit, Akkuladestand und verschiedene andere Daten angezeigt werden, ist vorhanden, allerdings nicht besonders wichtig, denn der Motor arbeitet selbständig wie er soll, und für Strecke und Geschwindigkeit haben die meisten, die das interessiert, sowieso einen Tacho. Wenn man aufhört zu treten, und nur noch rollt, bergab oder beim langsamen Anfahren an eine rote Ampel, fällt die Reibrolle vom Laufrad ab und erzeugt keinerlei Laufwiderstand mehr. Das gleiche gilt natürlich auch, wenn man mit dem Rad fährt ohne den Motor einzuschalten oder mit leergefahrenem Akku.

hp

## OpenBike Sensor

Ein Open Source und Open Data Projekt für mehr Sicherheit, ein Projekt um aktiv mitzumachen!

Welcher Radfahrer kennt es nicht? Dieses Gefühl der Unsicherheit und Beklommenheit beim überholt werden. Oftmals geschieht dies sicher nicht aus Boshaftigkeit oder mit Vorsatz. Viele der Autolenker wissen nicht vom gesetzlich vorgeschriebenen 1,5 m Sicherheitsabstand, oder können ihn nicht einschätzen oder kommen gar nicht auf die Idee, dass sie, wenn sie nicht legal überholen können, einfach hintenan bleiben müssen. Interessanterweise sind es häufig immer wieder die gleichen Straßenzüge und Situationen in denen wir Radfahrer bedrängt werden. Man könnte also versuchen, diese Stellen durch bauliche Maßnahmen zu entschärfen, wenn sie sich benennen lassen.

Wie können wir den örtlichen Behörden davon mitteilen? Wie können wir valide und sicher aufgezeichnete Daten übermitteln? Wie können wir gut gerüstet in die Diskussion um dringend benötigte Radfahrstreifen oder zumindest mehr Schutzstreifen gehen?

Der „OpenBikeSensor“ soll dabei helfen, die Stadt und ihre Verkehrswege zu vermessen.

← OPEN  
BIKE →  
SENSOR



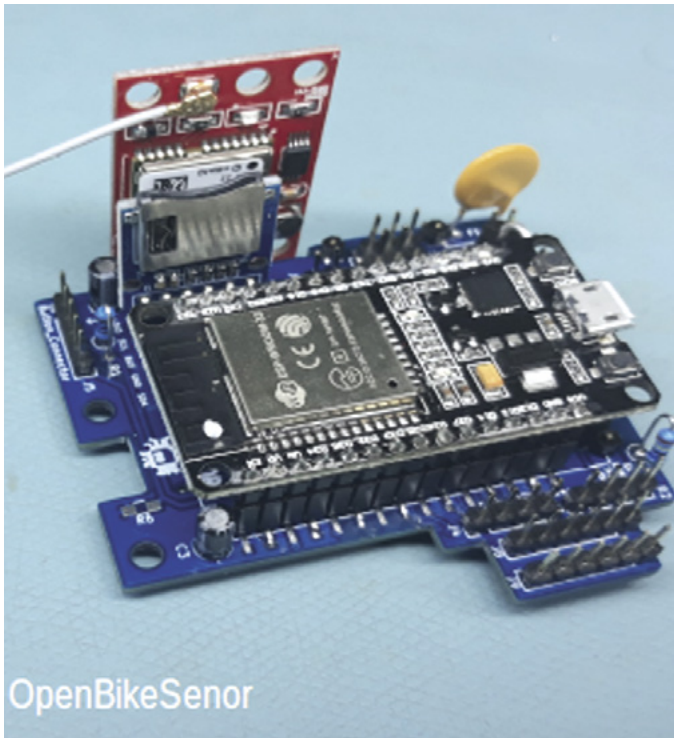
1. Wo wird häufig zu eng überholt?
2. Wo fahren viele Fahrradfahrer\*innen?
3. Wo herrscht Handlungsbedarf für Aufklärung, Überholverbote, andere Infrastruktur?
4. Mittels transparenter Datenermittlung
5. Empowerment der Radfahrenden durch Evidenz statt gefühlter Unsicherheit

Dies alles unter dem Aspekt: Aufklären statt Anklagen!  
Was tut und macht er also, und wie funktioniert er, der „OpenBikeSensor“?

1. Zeichnet Radfahrten per GPS auf
2. Zwei Ultraschall-Sensoren messen laufend Abstände nach links und rechts
3. OLED-Display mit Taster am Lenker: 1. Knopfdruck markiert Überholen, 2. Knopfdruck speichert Abstände nach rechts/links.
4. Daten werden auf einem Portal gesammelt
5. Messungen sind nicht gerichtsfest, aber vollständig nachvollziehbar







Es handelt sich beim „OpenBikeSensor“ um eine Weiterentwicklung des Open Source Projekts „Radmesser Berlin“. Daher kann man die o.g. Hardware nicht fertig kaufen, sondern sie muss anhand einer vom Projekt online zur Verfügung gestellten Anleitung nachgebaut werden!

Kundige Bastler\*innen können sich die Online-Anleitung im Internet unter dem Link [www.openbikesensor.org](http://www.openbikesensor.org) herunterladen und das Material auch dort über eine Sammelbestellung zum Selbstkostenpreis von ca. 80,00 € erwerben. Das Gehäuse besteht aus 3D-Druck-Komponenten.

Warum dieser Aufruf?

Um in unserer Region Siegen-Wittgenstein weiter mit dem dringend erforderlichen Ausbau des vorhandenen Radwegenetzes voranzukommen, suchen wir daher engagierte Alltagsradler, die uns mit ihren gesammelten Daten unterstützen!

Dazu habe ich dieses Projekt in unserem Kreisverband ins Leben gerufen. Wer daran interessiert ist und mitmachen möchte, meldet sich bitte bei mir, Ralf Görtz, unter der Mailadresse [OpenBikeSensorSiWi@posteo.de](mailto:OpenBikeSensorSiWi@posteo.de) und erhält weitere Informationen zum Ablauf.

Gesucht werden vor allem:

1. Alltagsfahrer zum „erradeln“ der Daten
2. Praktiker im Umgang mit Elektrotechnik und evtl. 3D-Druckern zum Bau der Sensoren

rg

## BEREIT FÜR NEUE WEGE

Wasserdichte Fahrradtaschen von Ortlieb.  
Made in Germany. **Jetzt bei Feinbier unterwegs.**



Mo. - Fr. 10 - 19 Uhr • Sa. 10 - 18 Uhr  
Sandstr. 22 • 57072 Siegen • Tel. 0271 228 82

[www.feinbier-unterwegs.de](http://www.feinbier-unterwegs.de)

# Jetzt ADFC-Mitglied werden!

- Für Einzelperson ab 27 Jahren kostet die ADFC-Mitgliedschaft 56 Euro im Jahr.
- Wenn die ganze Familie oder der Haushalt dabei sein soll, gibt es die Familien- oder Haushaltsmitgliedschaft für 68 Euro jährlich. (Voraussetzung: gemeinsamer Wohnsitz)
- Menschen zwischen 18 bis 26 Jahre erhalten die Einzel- oder Familienmitgliedschaft für 33 Euro jährlich.
- Bei jungen Menschen unter 18 Jahren setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten voraus und bieten die Jahresmitgliedschaft für 16 Euro an.
- Der Jahresbeitrag wird erhoben für 12 Monate **ab Beginn der Mitgliedschaft** (nicht für das Kalenderjahr).
- **Neu:** Unsere Karte für Geschenkmitgliedschaften jetzt auch zum Selberdrucken! Zur Geschenkmitgliedschaft hier klicken.

Wir wollen die Verkehrswende. Denn: Je mehr Menschen Rad fahren, desto besser können alle Menschen in Städten und Kommunen leben. Mehr Radverkehr bedeutet weniger Autos, weniger Staus und weniger Luftverschmutzung. Damit mehr Menschen das Fahrrad auch gerne benutzen, brauchen wir alle bessere Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer: Sichere Radwegenetze, sichere Kreuzungen, gute Abstellanlagen, einfach: **#MehrPlatzFürsRad**. Dafür setzt sich der ADFC seit 40 Jahren auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene ein, im Tourismusbereich ebenso wie im Alltagsverkehr. Jedes Mitglied macht uns dabei stärker!

## Jetzt ist die Zeit, die Verkehrswende mit dem Fahrrad voranzutreiben:

Werden Sie ADFC-Mitglied und geben Sie unseren politischen Forderungen mehr Gewicht.

Sie machen uns stark und wir machen uns für Sie stark: Als ADFC-Mitglied profitieren Sie von umfangreichen Serviceleistungen wie der **ADFC-Pannenhilfe**, Versicherungen, **Rechtsberatung** für Mitglieder, dem ADFC-Magazin Radwelt und vergünstigten Konditionen bei Kooperationspartnern.



# Beitritt

auch auf [www.adfc.de/beitritt](http://www.adfc.de/beitritt)



Bitte senden 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](mailto: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](http://www.adfc.de/mitgliedschaft).

**Einzelmitglied**  **ab 27 Jahre (56 €)**  **18–26 Jahre (33 €)**  
 **unter 18 Jahren (16 €)**

**Familien- / Haushaltsmitgliedschaft**  **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:** DE36ADF0000266847  
**Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift



# Rauf aufs Rad

## Jetzt Mitglied werden!

Wir wollen, dass Sie auf Ihren täglichen Wegen und im Urlaub gut ans Ziel kommen – lokal und bundesweit.

### Ihre Vorteile:

- Exklusiv für ADFC-Mitglieder: die ADFC-Pannenhilfe für schnelle Hilfe im Pannen- oder Notfall
- Ausgewählte Versicherungen und Rechtsberatung für Radfahrer
- Vergünstigte Konditionen bei zahlreichen Kooperationspartnern
- Ermäßigungen bei vielen ADFC-Veranstaltungen und -Produkten
- Kostenloses Mitgliedermagazin „Radwelt“ sowie viele weitere Vorteile

Weitere Informationen telefonisch über die ADFC-Hotline:

**Tel. 030 2091498-0**

oder online auf: **[www.adfc.de](http://www.adfc.de)**

Hier direkt  
Mitglied  
werden!

