FAHRRADZEITSCHRIFT

Blitzventil
Tourenprogramm
2024

- Lange Tagestouren
- Bikepacking und Graveltouren
- Graveltour zur Siegerlandhütte
- Viele neue Touren im Kreisgebiet

adfc
Siegen-Wittgenstein

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Siegen-Wittgenstein e.V.
57001 Siegen | zentrale@adfc-siegen.de | www.adfc-siegen.de | Tel. 0157 92376397

powered by WERTHEBACH Leben mit Naturstein

Im Sport gilt: Wer die Berge rockt ist ein Held. Es braucht Augenmaß, ein starkes Team und den unbändigen Willen, sich für höhere Ziele zu quälen. Der Gewinn ist nicht nur der atemberaubende Ausblick oder die Meisterschaft. Es ist die Persönlichkeit, zu der man heranreift.

Genau dieser Spirit treibt die Brüder Uwe und Dirk Werthebach mit ihrem Steinmetzteam an. Wer feine Maßarbeit mit den schönsten Natursteinen dieser Welt sucht, der findet am Siegufer der Siegener Eintracht versierte Meister.

We will rock your life
#rockyounow

WERTHEBACH
DIE MEISTER FÜR WERTARBEIT IN STEIN

Inhaltsverzeichnis

Editorial 3
Politik und Lokales 6
Förderung des Radverkehrs im Siegerland 2024 6
2023 wurden u.a. folgende Maßnahmen fertig gestellt 6
Für 2024 und die Folgejahre ist geplant 8
Stadt Siegen als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber rezertifiziert 9
Alle Wege führen nach Rom – kein einziger nach Freudenberg 11
Linksverkehr oder amerikanisches Abbiegen 14
Zwischenruf 15
E-Bike Ladestationen 16
Frostpendeln 2023/24 17
Über die Etablierung regelmäßiger Touren in Bad Berleburg 18
STVG-Reform im Bundesrat gescheitert 19
Lange Radtouren an einem Tag 22
1. Planung und Vorbereitung 22
2. Durchführung 26
3. Tourenvorschläge 30
Gravel, Grevet, Bikepacking – Frische Luft in alten Schläuchen 43
Die Erfindung des Fahrrads 43
Evolutionstheorie 44
Bikefitting 46
Bikepacking 48
Ehrenkodex bei Bikepacking-Veranstaltungen 49
Probleme und Risiken 50
Ausrüstung und Technik 50
Gepäck 53
Werkzeug 52
Jubiläumstour zum 800-jährigen Stadtjubiläum Siegen:
Tour de Force: in 8 Tagen 800 km von Siegen zur DAV-Siegerlandhütte 53
Technik 55
Nachhaltig: DIY Fahrradanhänger aus Bambus 55
Lesen! 60
Michael Gressmann: Fahrradphysik und Biomechanik:
Technik – Formeln – Gesetze 62
Juliane Neuss: Richtig sitzen – locker Radfahren 64
Touren und Termine 64
Tourenbeschreibungen zum Nachfahren 78

Impressum

ADFC-Kreisverband Siegen-Wittgenstein e.V.
zentrale@adfc-siegen.de
www.adfc-siegen.de
0157 92376397
1. Auflage 4000
dieses Heft wurde auf Recycling-Papier gedruckt

Autoren:
Andreas Diesmann *(AD)*
Felicitas Hegemann *(FH)*
Holger Poggel *(HP)*
Hjördis Saßmannshausen *(HS)*
Joachim Boller *(JB)*
Jens Kremer *(JK)*
Jörg Willems *(JW)*
Jens Mankel *(JM)*
Sven Gaedtke *(SG)*
Ulrich Stettner *(US)*

Titelbild: Hjördis Saßmanshausen: „Kröönche's Bike Girls"

Produktion: magazinfuechse.de

Editorial

Asphalt, Berge, eine leichte Brise im Gesicht … Im Fokus des aktuellen Blitzventils stehen – neben den geführten lokalen Touren – auch Empfehlungen für größere Radtouren zur unabhängigen Nachahmung. Hierbei findet sich etwas für jeden Geschmack: Lokale Eintages-Touren, sportliche Mehrtagestouren, für E-Bikes abgestimmte Tourenvorschläge mit erwartbarer Akku-Reichweite und überregionale Tagestouren mit genauer Angabe möglicher Bahnverbindungen. Darüber hinaus finden Gravelbegeisterte einen umfassenden Artikel zu Rädern, Bedingungen, Ausrüstung und Gepäck. Tüftler können sich an einem selbstgebauten leichten Fahrradanhänger aus Bambus versuchen.

Ein Grund für den diesjährigen Tourenschwerpunkt ist eine Strecke der besonderen Art. Anlässlich der 800-Jahr-Feier der Stadt Siegen bieten wir als ADFC in Kooperation mit dem DAV eine mehrtägige Radtour von etwa 800 km nach Sölden zur Siegerlandhütte an. Die Anmeldung hierzu ist zum Erscheinen des Blitzventils geöffnet. Wir hoffen, dass wir einige Leser dazu ermutigen können mitzufahren, selbst wenn sie sich noch unsicher in Bezug auf ihre Ausdauer und ihr Durchhaltevermögen sind. Frei nach Lao Tse beginnt auch ein Weg von 800 Kilometern mit nur einem Tritt. (Mehr darüber findet ihr im Kapitel Jubiläumstour auf S. 55). Aber keine Sorge, das Politische wird auch nicht vernachlässigt.

Es fällt sicher auf, dass im Gegensatz zu den vergangenen Jahren mehr Werbung im Heft ist. Neben dem notwendigen Unterstützungscharakter versuchen wir mit unseren Werbepartnern, den Fokus auf gegenseitige Wertschätzung und das nachhaltige Erreichen gemeinsamer Ziele zu legen.

Im letzten Jahr wurden in Siegen viele neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Über die bereits aufgestellten Fahrradständer hinaus werden weitere Standorte folgen. Am Hauptbahnhof Siegen und am Bahnhof Weidenau stehen mittlerweile gesicherte „Fahrradkäfige“ für insgesamt etwa 150 Fahrräder. In Siegen befinden sich diese direkt am Gleisübergang beim ZOB, in Weidenau stehen sie neben dem Bahnhofsgebäude. Die Käfige lassen sich mit einem Codeschloss öffnen und über eine App tage-, monats- und jahresweise mieten. Die 25 Fahrradboxen der Stadt – vor dem Hauptbahnhof, am ZOB Siegen, am Bahnhof Eiserfeld und am Busplatz in Weidenau – die der ADFC vermittelt, werden rege nachgefragt. Ein Problem dabei ist, dass sie derzeit kostenlos verliehen werden und somit kein Anreiz besteht, die Boxen freizugeben, wenn sie nicht mehr oder nur selten genutzt werden. Zukünftig wird die Nutzung daher stärker kontrolliert, um offenbare Fehlbelegungen zu vermeiden. Die

Boxen werden nun bevorzugt an Bahnpendler vergeben und an Personen, die in der Nähe wohnen und keinen Abstellplatz in der Wohnung finden. Außerdem möchten wir erreichen, dass die Boxen bevorzugt von mehreren Personen gleichzeitig genutzt werden, entweder von Familien oder von Personen, die die Box nur zeitweise nutzen, zumal sich in einer Box zwei „normale“ Fahrräder gleichzeitig unterbringen lassen.

Ich möchte an dieser Stelle noch auf die beiden Aktionen Stadtradeln und Frostpendeln hinweisen, mit denen Menschen motiviert werden sollen, Fahrrad zu fahren. Die Termine bzw. Zeiträume der neuen Aktionen stehen im Abschnitt der Liste Touren und Termine. Das Stadtradeln sollte mittlerweile bekannt sein. Einzelne Radfahrer und Teams protokollieren im Zeitabschnitt **18. Mai bis 07. Juni 2024** ihre gesamten Fahrradkilometer. 2023 beteiligten sich in Siegen-Wittgenstein 870 Menschen und 84 Teams, es wurden 216000 km gefahren und 35 t CO_2 eingespart. Eine kleine Kritik daran ist, dass auch reine Urlaubsfahrten und Rennrad-Trainingsfahrten mitgerechnet werden dürfen und deshalb die CO2-Ersparnis nicht realistisch ist. Frostpendeln (Frostpendeln.de) ist fast das Gleiche, nur werden die Kilometer nicht in der schönen Sommerzeit, sondern im nasskalten Winter von November bis Februar gefahren. Aktueller Stand Frostpendeln bis Dezember 2023: 1767 Teilnehmer und über eine halbe Million Kilometer. Beim Frostpendeln sollen, wie der Name schon andeutet, eher „Nutzfahrtenkilometer“ gezählt werden, man kann aber für jede Fahrt auch angeben, dass es sich um Freizeitkilometer handelt.
Also, bis bald auf der Straße!

Ganz aktuell ist die traurige Nachricht eingetroffen, dass der Fahrradblogger und Aktivist Natenom, Andreas Mandalka, durch einen Autofahrer getötet wurde. Natenom kämpfte für Gleichberechtigung des Fahrrads im Straßenverkehr. Er war es auch, der sich seit Jahren für einen großen Abstand beim Überholen von Radfahrern einsetzte, unter anderem entwickelte er auch den Abstandwarner, den im Blitzventil schon mehrfach erwähnten OpenBikeSensor. Natenom war Anfeindungen ausgesetzt, weil er Fehlverhalten von Autofahrern ebenso wie Gefahrenstellen für Radfahrer anzeigte, mit Pool-Nudeln und Abstandhaltern auf den gesetzlich vorgeschriebenen Überholabstand hinwies.

Er wurde trotz Warnweste, Helm und guter Beleuchtung, von einem 77-jährigen Autofahrer von hinten (sic!) überfahren. Ich hätte nie gedacht, dass so etwas passieren kann. Wer jetzt noch daran denkt, dass es immer noch keine Fahrprüfung für Autofahrer z.B. ab 65 gibt, weil das angeblich Freiheitsberaubung sei, wird richtig wütend. Zur Erinnerung: Es gibt keine rechtliche Handhabe, ältere Menschen daran zu hindern, mit einem Auto zu fahren, auch wenn sie eventuell nachtblind sind, ein stark

eingeschränktes Reaktionsvermögen haben oder sich nicht mehr im Straßenverkehr orientieren können. Also bitte, her mit einer regelmäßigen, möglichst europaweiten Fahrtauglichkeitsprüfung ab 65, für den Anfang reicht ein Fahrsimulator. Für den LKW-Führerschein gibt es das schon lange.

Und noch eine Warnung an alle Radfahrer:innen auf der Straße: Fahrt nicht rechts, 1–1,50 m vom rechten Straßenrand sind angemessen, Autofahrer müssen dann in jedem Fall auf die Gegenspur und zur Not können Radfahrer:innen sich noch nach rechts retten.

Holger Poggel
1. Vorsitzender ADFC Siegen-Wittgenstein e.V.

Politik und Lokales

Förderung des Radverkehrs im Siegerland 2024

Dieser Artikel knüpft an einen ähnlichen Artikel im Blitzventil 2023 an. Die alten Ausgaben des BV kann man übrigens unter *www.siegen.adfc.de* als pdf-Datei herunterladen. Wir planen, zukünftig regelmäßig an dieser Stelle über Fortschritte, gegebenenfalls auch Rückschritte bei Maßnahmen zur Förderung des Alltags-Radverkehrs im Bereich unseres Kreisverbands zu berichten. Hier eine Übersicht über die wichtigsten Maßnahmen aus unserer Sicht:

2023 wurden u.a. folgende Maßnahmen fertig gestellt

Der lang geplante und sehnlichst erwartete beleuchtete Radweg ins Siegener Leimbachtal wurde im Sommer fertiggestellt. Wir haben ihn auf einer unserer Feierabendtouren ausführlich erkundet und gewürdigt. Es fehlt allerdings noch die komplette

Beschilderung ab dem Hauptbahnhof Siegen. Denn was nützt ein noch so schöner Radweg, wenn er nur für Kenner zu finden ist?

Am Hauptbahnhof Siegen, an den Bahnhöfen Weidenau und Geisweid und am Haltepunkt Niederschelden Nord wurden quasi unbemerkt von der Öffentlichkeit **Fahrradparkhäuser** errichtet. Am Siegener Hauptbahnhof gibt es immerhin fast 200 Stellplätze. Die Preise sind akzeptabel: 1€ pro Tag, 10 € im Monat. Dadurch ist das Fahrradparkhaus am Siegener Hauptbahnhof auch interessant für Menschen, die in der Unterstadt arbeiten und ihr Fahrrad sicher und regengeschützt unterstellen wollen. Weitere Informationen gibt es unter *www.rad-safe.de* Auch hier fehlt die Öffentlichkeitsarbeit, damit diese Einrichtungen rege genutzt werden.

Neben dem Haupteingang des Siegener Hauptbahnhofs gibt es jetzt eine „**Fahrradservicestation**“: Luftpumpe und die wichtigsten Werkzeuge für Kleinreparaturen unterwegs in vandalismusgeschützter Ausführung. Eine weitere Servicestation, verbunden mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder ist am neugestalteten Siegener Herrengarten geplant. Auch der ADFC wird in diesem Jahr eine Servicestation in Siegen finanzieren und errichten. Der Standort steht noch nicht fest.

In Kreuztal gibt es jetzt eine neue **Sammelschließanlage** für Fahrräder in der Tiefgarage am Roten Platz.

Nach vielen Jahren Vorbereitung ist es der Verwaltung endlich gelungen auch vor dem Krönchen-Center in der Siegener Oberstadt auf einem ehemaligen Auto-Parkplatz einen **Fahrradständer** zu errichten. Allerdings: Es gibt genau 3 Fahrradstellplätze. Angesichts der Zielgruppe: Besucher:innen von VHS, Stadtbücherei, Markt, Feinbier Unterwegs, Dornseifers Frischemarkt, verschiedener Gaststätten usw. ist das leider unambitioniert. Der ADFC wird sich für eine bedarfsgerechte Ausweitung des Angebots einsetzen.

Die Straße „An der Alche“ in Siegen als ein Teil der Verbindung Siegen-Freudenberg, wurde in eine **Fahrradstraße** umgewandelt. Damit verbunden ist ein Parkverbot in der Straße. Das ist ein großer Gewinn für die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Radverkehrs. Zu unserer Überraschung ließ sich das Parkverbot in diesem relativ zentralen Bereich der Stadt schnell und geräuschlos umsetzen.

Umgesetzt wurde in Siegen auch die überfällige Erhöhung der **Parkgebühren**. Das hat erwartungsgemäß zu einigen Protesten geführt, ist aber aus Sicht des ADFC ein Baustein von vielen zum Erreichen der Verkehrswende.

Für 2024 und die Folgejahre ist geplant

In Siegen soll die **Umweltspur** für den Bus- und Radverkehr von Siegen nach Geisweid endlich kommen. Eine genaue Beschreibung findet sich im BV 2023. Allerdings könnte sich diese Maßnahme, wie auch andere Projekte, durch die Folgen des Hackerangriffs auf die Kommunen in Südwestfalen verzögern.

Die **Verkehrsführung in der Europastraße** (ehemals Hindenburgstraße) in Siegen wird ebenfalls geändert. Die bisherige Einbahnstraße wird in beide Fahrtrichtungen geöffnet, ein Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr ist nicht mehr möglich. Die Parkplätze entfallen, stattdessen gibt es in beiden Fahrtrichtungen Schutzstreifen für Radfahrer.

Beauftragt sind **Markierungsarbeiten auf der Koblenzer Straße** im Bereich Koch's Ecke bis zum Obergraben in Siegen. Hier wird es in Fahrtrichtung Weidenau einen Radfahrstreifen geben. Allerdings bewahrheitet sich auch hier wieder das alte Sprichwort: Das Gegenteil von gut ist gut gemeint. Zukünftig werden hier die Radfahrer:innen auf ihrer viel zu schmalen Spur zwischen Bussen auf der rechten und Lkws auf der linken Seite eingequetscht werden. Überregionale Schlagzeilen sind hier aus unserer Sicht vorprogrammiert.

In Kreuztal hat der **Ausbau des „Schwarzen Weges"** zwischen der Innenstadt und Eichen begonnen, die Fertigstellung soll im Jahr 2025 erfolgen.

Ebenfalls in Kreuztal steht die **Asphaltierung und Beleuchtung des Radweges** von Krombach nach Littfeld auf dem Programm.

In Netphen wird demnächst der **Radweg von Netphen-Mitte zur Obernautalsperre** saniert und der **Radweg Deuz-Beienbach** neu gebaut.

Verbesserungen für den Radverkehr wird es auch an der **Setzer Brücke** (an der Straße von Geisweid nach Setzen) geben. Da die Brücke über die Bahnlinie und die HTS nicht mehr voll tragfähig ist, soll sie zunächst ampelgeregelt auf eine Fahrspur für Kraftfahrzeuge verengt werden. Der Radverkehr kann dann ungehindert an der Ampel vorbei fahren. Nach dem Neubau der Brücke soll auf einer Seite ein Zweirichtungsradweg angelegt werden. Hier wird sich der ADFC für eine sinnvollere Führung einsetzen.
(JB)

Stadt Siegen als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber rezertifiziert

Bronze, Silber oder Gold? Wie bei einem Sportwettkampf werden Unternehmen oder Institutionen ausgezeichnet, die sich erfolgreich um eine Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitnehmer beworben haben. Und wie im Sport gibt es auch hier manchmal überraschende Ergebnisse.

vl.: Holger Poggel, Jens Kremer (Vorstand ADFC Siegen-Wittgenstein), Dr. Andreas K. Bittner (ADFC Projekt „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber"), Steffen Mues (Bürgermeister Stadt Siegen), Felix Hammerschmidt (Radverkehrskoordinator und Radverkehrs-beauftragter Stadt Siegen) und Dirk Helmes (Personalleiter) vor der Velocity Siegerland Bikesharing-Station am Rathaus.

Die Stadt Siegen hatte sich als einer der großen Arbeitgeber in unserer Region im Jahr 2020 das erste Mal zertifizieren lassen. Damals hatte die Stadtverwaltung mit einer Auszeichnung in Silber schon viele Angestellte überrascht. Bei der nach drei Jahren fälligen Neuzertifizierung im Jahr 2023 konnten sich der Bürgermeister und die städtischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sogar über eine Auszeichnung in Gold freuen. Damit spielt Siegen im Bereich Fahrradfreundlichkeit nun sozusagen in der Champions League mit!

Bei der Zertifizierung zum Fahrradfreundlichen Arbeitgeber handelt es sich um eine Initiative der EU und des ADFC. Seit 2017 können sich Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber dabei unterstützen lassen, ihrer Belegschaft den Umstieg auf das Fahrrad für den Arbeitsweg zu erleichtern. Der Prozess beginnt mit einer Selbstevaluierung, darauf folgt ein Audit durch einen geschulten Berater vom ADFC Bundesverband. Am Ende des Prozesses steht eine Bewertung der fahrradfreundlichen Faktoren anhand eines einheitlichen Kriterienkatalogs. Je nach Anzahl der Punkte aus den verschiedenen Aktionsfeldern wird entschieden, ob der Arbeitgeber Bronze-, Silber- oder Goldstatus erreicht hat. Dabei stellt der ADFC den Bewerbern umfangreiche Materialien mit Ideen und Hilfen zur praktischen Umsetzung zur Verfügung und bietet Workshops und Beratung an.

Punkte für eine gute Bewertung werden z.B. für ausreichend vorhandene und gut ausgestattete Fahrradstellplätze, Umkleidemöglichkeiten und Duschen vergeben. Auch Angebote für Fahrradchecks oder die Anschaffung von Diensträdern und ähnliche Maßnahmen werden belohnt. Am Ende entscheidet jeder Arbeitgeber selbst, welche Maßnahmen zum Unternehmen passen und was er umsetzen möchte. Voraussetzung für eine Zertifizierung ist das Benennen eines betrieblichen Mobilitäts- oder Radverkehrskoordinators bzw. einer Koordinatorin. Für die Zertifizierung der Stadt Siegen ist der Fahrradbeauftragte Felix Hammerschmidt mit dieser Aufgabe betraut.

Dass es nun bei der zweiten Zertifizierung für die Stadt sogar für eine Auszeichnung in Gold gereicht hat, begründete der für Siegen zuständige ADFC-Auditor Dr. Andreas K. Bittner vom ADFC-Bundesverband bei der Übergabe des Siegels am 17. Oktober 2023 so: „Siegen hat sich als Fahrradstadt sehr gut weiterentwickelt und tolle Pionierarbeit geleistet." Konkret hebt er als wichtigen Faktor für die gute Bewertung die Zusammenarbeit mit Velocity, dem ersten öffentlichen E-Bike-Fahrradverleihsystem im Siegerland hervor. Mit der sehr guten Bewertung ist natürlich auch Bürgermeister Steffen Mues sehr zufrieden. Bei der Übergabe kündigte er weitere Maßnahmen an: „Ich freue mich sehr darüber, dass unsere Anstrengungen, die Stadt insgesamt fahrradfreundlicher zu machen, so gewürdigt werden. In unseren Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität werden wir nicht nachlassen."

Bewertung in Gold – alles gut? Im persönlichen Gespräch mit verschiedenen städtischen Arbeitnehmern fällt die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit des Arbeitgebers Stadtverwaltung bei allen positiven Entwicklungen nicht ganz so euphorisch aus. Die Reaktionen zur Auszeichnung, die den ADFC Kreisverband erreicht haben, waren durchaus gemischt. Ein Mitglied drohte beispielsweise wegen der für ihn un-

verständlichen Bewertung sogar mit dem Austritt, weil er den lokalen ADFC für zu wenig anspruchsvoll und objektiv hielt. Hier konnte nur darauf hingewiesen werden, dass die Beurteilung der Bewerber nach einheitlichen Kriterien von einem Auditor des Bundesverbandes und nicht durch den lokalen ADFC Kreisverband durchgeführt wird. Der Eindruck der lokalen ADFC Aktiven ist, dass es trotz „Gold“ noch viel zu tun gibt. Aber Champions League klingt trotzdem gut!
(JK)

Alle Wege führen nach Rom – kein einziger nach Freudenberg

Wenn man „Dreiherrenstein“, „Alte Eisenstraße“ oder „Holzklauer Schlag“ hört, ahnt man, dass früher über Freudenberger Gebiet wesentliche Fernverbindungswege führten. Nachdem die Zeit der Ochsenkarren und mehrspurigen Hohlwege vorüber ist, stellt sich die Frage praktikabler Verbindungen für heutige Transportmittel: das E-Bike zum Beispiel.

Eine subjektive Bestandsaufnahme:
1. Strecke: Siegen – Freudenberg:
1. Versuch: Von Siegen aus gibt es eine fahrradtaugliche Radroute (rotweiß beschildert) über Seelbach bis Ortseingang Freudenberg-Lindenberg. Mit Erreichen des Freudenberger Ortsteils endet der links entlang der Straße geführte Radweg erst einmal überraschend im Nichts an der links abzweigenden Straße nach Oberheuslingen. Taugliche Hinweise, wie sich der Radfahrer verhalten soll, fehlen am Ende des Radwegs. Wenn man es gewusst hätte (und es beschildert gewesen wäre), hätte man ca. 100 m vorher eine Fußgänger-Straßenquerung nutzen können und wäre dann wenigstens auf der richtigen Seite der viel befahrenen Straße (Autobahnzubringer) für die Weiterfahrt Richtung Wilhelmshöhe angelangt. Dort darf man als Radfahrer sogar den Bürgersteig benutzen.
Doch halt! Wenn man intuitiv die Fußgänger-Straßenquerung genutzt hat und auf der richtigen Straßenseite weiterfährt, ist man bzgl. der weiteren Radroute auf der „falschen“ Seite. Denn dort rechts an der Straße (und nicht am Ende des Radweges) findet man einen rotweißen Fahrradroutenwegweiser, der anweist, nicht der Hauptstraße Richtung Wilhelmshöhe zu folgen, sondern die Hauptstraße zu überqueren und der links abzweigenden Straße nach Oberheuslingen bergauf zu folgen. Also erneut durch die Straßenmarkierung zur Überquerung für Fußgänger und nach links bergauf! Man fährt unter der Autobahn durch und sofort rechts auf einem Teerweg

sanft weiter bergauf. Der Teerweg geht später in einen teils grob geschotterten Teil über. Rennradfahrer dürften wahlweise entweder hier aufgeben oder das tun, was man ja angeblich mit geliebten Fahrrädern tut: man schiebt.

Wer also noch nicht aufgegeben hat, erreicht nach zwei Haarnadelkurven (auf Schotter bergauf) den höchsten Punkt der Strecke („Hoher Gläsner") von wo man die gute Aussicht genießen kann ..., was nicht unbedingt das Ziel war. Man wollte ja eigentlich als Pendler schnell oder als Tourist mit Kindern oder Enkeln gemütlich und sicher nach Freudenberg, z.B. um das Technikmuseum oder das Weltkulturerbe „Alter Flecken" zu besuchen.

Bis dahin gibt es zum Ende des Schotterweges noch ein Hindernis zu passieren: zwei rotweiße Sperren mit schmalem Durchlass, die überwiegend auf der Böschung umfahren werden. Für Lastenräder und Räder mit Kinderanhänger ein mühsames, sinnloses Hindernis, denn der unbefestigte Radweg mündet in das Ende einer Sackgasse des Gewerbegebietes Wilhelmshöhe Ost! Das Geld für das Hindernis hätte man besser anders investiert, z.B. zum Befestigen des Radweges auf der Schotterstrecke.

Ohne Worte ...

Hat man die Sperre mit Geschick passiert oder umfahren (Foto) beginnt die Teerstraße durchs Gewerbegebiet und es folgt die Abfahrt zur Siegener Straße. Die Kreuzung Wilhelmshöhe hat man so um den Preis einiger Höhenmeter gemieden und folgt nun der Straße bergab bis zur Ortsmitte Freudenberg (Kreuzung Bahnhofstraße - Siegener Straße - Fließenhardt) oder folgt der rotweißen Beschilderung mit steiler Abfahrt am Friedhof vorbei unter der Peimbachbrücke bis zum Büscher Weiher und von dort entlang der Hauptstraße auf einem gemischten Rad/Fußgängerweg. In umgekehrter Richtung ist diese ausgeschilderte Route Richtung Siegen ohne E-Bike kaum tauglich. Wer das weiß, fährt stattdessen von Anfang an die Siegener Straße und dann rechts ab durch das Wohngebiet. So erreicht man die Siegener Straße wieder an der

gleichen Stelle wie die ausgeschilderte Route, aber deutlich einfacher.
Egal ob der rotweißen Beschilderung folgend am Büscher Weiher vorbei oder der Siegener Straße entlang, irgendwann ist man unten im Tal und hat den die Hauptstraße begleitenden, mischgenutzten Radweg erreicht. Der daran anschließende Radstreifen Richtung Innenstadt ist schmal, holprig und wird wie selbstverständlich von Fußgängern mitbenutzt, weil der verbleibende Bürgersteig zum Teil auch schmal ist und keine deutliche optische Trennung erkennbar ist. Er führt an Tankstellen-Ein- und -Ausfahrten ohne deutliche Markierung und rechts befindlichen Parkplätzen von Gewerbeobjekten vorbei, um dann plötzlich und ohne Hinweis für den Autoverkehr und ohne entsprechende „Einleitung" hinter der rechts abzweigenden Straße „Zum Kurpark" zu enden.
2. Versuch: Von Siegen kommend ab Seelbach/Mühle über Alchen und Bühl
– und wie weiter?
3. Versuch: Ab Seelbacher Weiher nach Heisberg, Oberfischbach, Niederndorf
– Ende!
4. Versuch: Von Siegen Bahnhof nach Geisweid, Birlenbach, Richtung Holzklau.
Immer noch endet der problemlos befahrbare Radweg mit Erreichen des Freudenberger Gebietes spätestens in Niederholzklau.

2. Strecke: Kirchen – Freudenberg: Über die Sieg/Ruhr-Strecke, eine ehemalige Bahntrasse, kann man bis zum Asdorfer Weiher fahren. Bei Erreichen der Freudenberger Grenze stirbt der Radweg jedoch auf der ausgestreckten Trasse.

3. Strecke: Olpe (Bigge) – Freudenberg:
1.Versuch: Radweg über Wendener Hütte, Rothemühle bis Römershagen – Ende. Nach einem Straßenstück folgt ein Highlight: die Bahntrasse bergab mit Hohenhainer Tunnel. Dann verlässt der Radweg die ehemalige Bahntrasse, die Sieg/Ruhrverbindung kommt erst am Asdorfer Weiher wieder zur alten Bahntrasse zurück!
2. Versuch: Von Olpe kommend in Rothemühle geradeaus bis Hünsborn auf Radwegen. Und nun? Der Holzklauer Schlag scheint immer noch das Ende der (Rad)wegverbindung zu sein.

Fazit: Zum Radfahren fährt man besser nicht nach Freudenberg, sondern von Freudenberg weg. Während Kommunen mit steilerer Topographie wie Betzdorf, Dillenburg, Burbach auf ihrer Homepage unter dem Stichwort „Tourismus" bzw. „Aktivitäten" außer Wandern auch Radfahren/Radwege ausweisen, ist in Freudenberg dafür bisher niemand zuständig oder noch nicht auf den Gedanken gekommen. Aber wo ein Wille ist, ist auch ein (Rad)Weg???
(US)

Linksverkehr oder amerikanisches Abbiegen

Am Bahnhof in Eiserfeld gibt es eine nicht nur im Verkehrsausschuss viel diskutierte Stelle: einen Streckenbereich von wenigen Metern, auf dem durch eine Fahrbahnmarkierung scheinbar „Linksverkehr“ gefordert ist. Dieser dient im Prinzip dem „amerikanischen“ bzw. tangentialen Abbiegen, wie es seit 1992 in Deutschland in der StVO geregelt ist.

Wer auf dem Radweg von Siegen Richtung Eiserfeld fährt, soll sich an der rechtsseitigen Einmündung vom Bahnhof Eiserfeld in einem Bereich von ca. 10 Metern links halten, um einen Radfahrer nicht zu kreuzen, der vom Bahnhof Eiserfeld oder von der Rundturnhalle kommt und in Richtung Siegen fahren will. Diese Situation ist auf dem Radweg markiert (Foto). Der Radweg in Richtung Siegen ist ansonsten für beide Fahrtrichtungen und auch Fußgänger ohne getrennte Spuren vorgesehen, strenges Rechtsfahrgebot also ohnehin nicht einzuhalten, zumal in diesem Bereich auch noch eine Bushaltestelle steht.

Auf dem Fahrrad sitzend erscheint die Regelung völlig klar: Wer geradeaus nach Eiserfeld fährt, fährt automatisch „außen“ zwischen den gestrichelten Linien und gibt einem möglichen Radfahrer, der vom Bahnhof kommt, hinreichend Platz zur kreuzungsfreien Einfahrt Richtung Siegen. Diese Einbieger sind sowieso langsam, weil sie in jedem Fall eine 90-Grad-Kurve fahren müssen und freuen sich, nicht noch anhalten zu müssen (obwohl sie Vorfahrt haben müssten).

Auf den ersten Blick irritiert die „Linksverkehr“-Fahrbahnmarkierung, man könnte sie durch einen Doppelpfeil ersetzen oder darauf ganz verzichten. Der Nachteil wäre dann, dass gerade die schnellen, durchfahrenden Radfahrer nach dem Prinzip rechts vor links anhalten müssten. Das wäre praxisfern.
(HP)

Zwischenruf

Es wiederholt sich auf jedem Infostand oder bei jeder Veranstaltung, bei der Aktive des ADFC teilnehmen: Wir werden mit einem lautstarken „Ihr müsst mal was gegen die vielen schlimmen Radfahrer machen!“ begrüßt. Diese führen – wahlweise – rüpelhaft über die Fußwege, bei „Rot“ über die Ampeln oder mit hoher Geschwindigkeit durch die Fußgängerzone. Häufig ist der erste Redeschwall sogar noch verbunden mit einem überzeugten „solange DIE sich nicht an die Regeln halten, sollen DIE auch keine Radwege, Schutzstreifen, Fahrradständer – Liste beliebig erweiterbar – bekommen.

Uns, als dem „personifizierten Radverkehr“, kann man endlich mal sagen, was der Rowdy, der einen gerade fast umgefahren hat, nicht hören kann – der ist ja meist schon wieder außer Sicht, wenn man sich von seinem Schrecken erholt hat.

Nachdem sich unser Gegenüber erst mal kräftig Luft gemacht hat, kommt häufig noch ein sinnvolles Gespräch in Gang.

Wir können uns gemeinsam fragen, ob die meisten Radfahrer wirklich lieber auf dem Gehweg Fußgänger ärgern und Senioren erschrecken, als zügig über einen gut ausgebauten Radweg zu fahren. Oder ob der verfügbare Verkehrsraum sinnvoll und gerecht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern aufgeteilt und eine attraktive und leistungsfähige Fahrradinfrastruktur nicht im allgemeinen Interesse sei.

Wir hören bei diesen Gelegenheiten oft haarsträubende Geschichten. Meist kann ich dann den Ärger meines Gegenübers verstehen. So war es auch heute: Mein Gesprächspartner wurde in der Kölner Straße in Siegen fast umgefahren und dann noch heftig beschimpft – darüber sollten wir doch mal schreiben! Ich konnte ihn verstehen, deshalb komme ich hiermit seinem Wunsch nach:

Rücksichtslosigkeit und Aggressivität im Straßenverkehr sind Mist! Wer Andere als Radfahrer durch seine Fahrweise gefährdet und behindert, kann sich nicht darauf berufen, dass er auf dem Rad sitzt und deshalb zu den „Guten“ gehört! Wer so handelt ist nicht nur schlicht im Unrecht, er behindert zusätzlich die notwendige Stärkung der Akzeptanz des Fahrradverkehrs.

(JK)

E-Bike Ladestationen

Wer von den E-Bike-Fahrern kennt es nicht? Man plant eine längere Tagestour und ist darauf angewiesen unterwegs zu laden. Jetzt eine passende Ladestation zu finden, erscheint nicht immer leicht.

Die einfachste Möglichkeit ist, eine längere Rast einzuplanen und bei der Rast im Restaurant oder Gasthof den Akku nachzuladen. Am besten kündigt man sich an, reserviert und fragt gleich danach, ob man das E-Bike während der Pause laden darf. Dazu braucht man das eigene Ladegerät und meist wird es auch nötig sein, den Akku auszubauen. Ich habe es aber auch schon erlebt, dass wir auf einer Gemeinschaftstour an die Bigge drei Räder in einen nicht genutzten Speisesaal schieben durften. Das war natürlich bei Sonnenschein und mit nicht verdreckten Rädern.

Apropos Gemeinschaftstour: Da kann es sehr dienlich sein, eine 230 V-Mehrfachsteckdose parat zu haben, um mehrere Räder an eine Steckdose anschließen zu können.

Bei öffentlichen Ladestationen gibt es die unterschiedlichsten Versionen: Laden mit und ohne eigenes Ladegerät, mit und ohne Schließfach und mit und ohne passender Pausenmöglichkeit. Manchmal fragt man sich, was die Planer sich bei dem Aufbau einer E-Bike-Ladestation eigentlich gedacht haben. Die vielen Kreuztaler Ladestationen z.B. sehen schön aus, machen Werbung fürs E-Bike-Fahren aber das war's dann auch schon. Wenn ich mich während der Ladezeit von der Ladestation entferne, kann ich das Ladegerät nicht sichern. Und gemütlich ist es an den Ladestationen auch nicht.

Und jetzt zu der wichtigsten Frage: Wie finde ich eine Ladestation? Wie fast immer in der heutigen Zeit ist das Handy die Antwort. Ich nutze z.B. die App „E-Station: E-Bike Ladestationen“. Die gibt es als kostenpflichtige Pro-Version und als Version mit Werbung. Ist die Standortfunktion am Handy freigegeben, zeigt es sofort die Ladestationen der Umgebung an. Aber es gibt auch eine Karte, auf der die bekannten Ladestationen verzeichnet sind. Zu den Ladestationen gibt es jeweils Detailinformationen, die mehr oder weniger genau sind. Und die Möglichkeit, diese Informationen durch eigene Erfahrungen zu ergänzen und damit andere E-Biker zu unterstützen, ist gegeben. *(JW)*

Frostpendeln 2023/24

Frostpendeln – allein der Name klingt schon unangenehm. Und wenn man des Winters morgens einen Blick auf das Thermometer wirft, dann ist der Gedanke noch unangenehmer.

Warum also quält man sich dann hinaus in die Kälte? Weil es geht!
Frostpendeln ist eine Initiative, ähnlich wie das Stadtradeln, bei der man Kilometer sammelt und vergleicht. Aber anders als bei den Sommeraktivitäten findet das Frostpendeln über einen längeren Zeitraum hinweg im Winter statt. Vom 1. November bis zum 28. Februar wird gesammelt. Und das ist das Besondere: Hier geht es weniger um kurzfristiges reines Kilometersammeln, egal wie, sondern um den „harten Alltag". Denn sich im Winter aufs Rad zu setzen, das kostet zugegebenermaßen schon mal Überwindung. Und dann nicht nur für ein, zwei Wochen, sondern möglichst durchgehend. Die Auswertung der Kilometer ist dann auch aufgeteilt in Berufspendeln, Freizeit oder Arbeit (z.B. Fahrradkuriere). So soll gezeigt werden, dass ein Fahrrad kein Schönwetter-Spielzeug ist, sondern ein vollwertiges Verkehrsmittel für das ganze Jahr.

Zugegeben, es gibt Tage, an denen ist es zu glatt, speziell wenn die Fahrradwege nicht geräumt oder gestreut sind. Aber man kann es dann eben auch so sehen: Die Radfahrer trauen sich auch im Winter auf die Straße! Also, wenn ein Bedarf da ist: Könnte man da nicht auch mal diesem Bedarf gerecht werden und die Möglichkeiten schaffen, sicher zu fahren? Ein Gedanke am Rande. Denn die Radfahrer wurden – speziell hier im Siegerland – immer wieder unterschätzt. Hier fährt doch eh keiner. Berge und so … Ach ja? Sobald es Herbst wird, sind die Radwege leer … Sicher? Und nun eben der Winter. Da sind die Drahtesel alle eingemottet … Oder auch nicht!

Allerdings ist Radeln im Winter mit einem gewissen Aufwand verbunden. Daher gibt es auf frostpendeln.de den „Grundkurs Frostpendeln". In mehreren Vorlesungen werden wichtige Themen wie „Kleidung und Ausrüstung" oder „Reifen, Schnee und Pannen" behandelt. Spannend wird es auch, wenn die Frostpendler in den Kommentaren ihre persönlichen Erfahrungen beisteuern. Frei nach dem Motto: Ich bin sicher nicht der einzige, der dieses oder jenes Problem hatte. Also, wie sind die anderen damit umgegangen?

Wie schützt ihr euch bei der Kälte? Wie pflegt ihr eure Ketten? Und und und. Und, ganz ehrlich? Es tut gut zu lesen, dass da noch andere sind, die ebenso verrückt sind! Zu guter Letzt noch ein netter Nebeneffekt: Frostpendeln sorgt für „Völkerverständigung". Wie das? Wenn man sich im Sommer umschaut, so grüßen sich oft die ein-

zelnen Gruppen, wie Rennradler oder MTBler untereinander, aber sonst? Aber im Winter schenkt man einander ein anerkennendes Nicken, wenn man sich morgens begegnet, egal, auf welchem Rad das Gegenüber sitzt. Egal ob mit Motor oder ohne, egal ob dicke oder dünne Reifen: Wer jetzt auf dem Drahtesel pendelt, der hat sich den Respekt verdient!
(JM)

Über die Etablierung regelmäßiger Touren in Bad Berleburg

Durch die Brombeeren über die baumfreien Höhen zur Alm

„Das ist ja wie auf einer Alm!“ riefen die Siegerländer aus, die an unserer Anradeltour 2023 teilgenommen haben. Gemeint ist die „Jause Dachsloch“ im gleichnamigen Weiler, die sich, damit wir uns nicht mit fremden Federn schmücken, bereits auf hessischem Gebiet befindet. Nach angemessener Nahrungsaufnahme und entsprechendem Flüssigkeitsaustausch machen wir uns auf den Rückweg über die mittlerweile waldfreien Höhen. Von dort aus sind in der Ferne Teilstrecken unserer Hinfahrt gut zu sehen, da der sonst so prägende Fichtenwald bis auf wenige Flecken abgeholzt ist. Unfassbar weite Ausblicke erwarten uns, gleichzeitig ein bisschen traurig ohne Wald, aber auch wunderschön.

Diese Momente sind es auch, die uns im letzten Jahr auf unseren Touren begleitet haben: Gemeinsam Wittgenstein auf überwiegend autofreien Nebenstrecken befahren, sich gegenseitig mit Tipps für eine gute Abkürzung oder einen Anstieg mit gemäßigterer Steigung bereichern und die Landschaft dank der mittlerweile zahlreichen Aussichtspunkte genießen.

Davon sollte es mehr geben, daher haben wir zunächst probeweise mal mehr oder weniger spontan versucht, Feierabendtouren anzubieten. Wir wussten noch nicht, ob immer genügend Aktive zur Durchführung verfügbar sind, haben uns teilweise nur intern abgesprochen, teilweise die Touren im Tourenportal angeboten. Auch wenn wir einmal nur zu zweit kurzentschlossen nach Schanze gefahren sind und uns dort ein alkoholfreies Radler aus dem Selbstbedienungskühlschrank gegönnt haben, stattgefunden hat es immer. Ganz wichtig dabei war, dass wir jeweils zwei Varianten einer Tour im Ärmel haben, um auch weniger geübten Teilnehmenden eine passende Tour anbieten zu können. Am Treffpunkt haben wir dann beschlossen, welche Runde es sein soll. Unvergesslich ist auf jeden Fall unsere „Brombeertour“, die wir unbedingt in diesem Jahr zur gleichen Zeit wiederholen wollen. Dort waren wir

mehr in den Sträuchern als auf dem Sattel, was auch ein Zeichen dafür ist, dass wir Feierabendtouren nicht komplett durchorganisieren wollen, sondern uns auf Überraschungen einlassen können.

Wer eine Anradeltour macht, muss auch eine Abradeltour anbieten, so die Idee. Herausgekommen ist eine wunderschöne Tour, die allerdings bei typischem Herbstwetter, sprich mit dicht verhangenem Wolkenhimmel stattfand. Um doch noch in den Genuss der Panorama-Blicke zu kommen, werden wir genau diese Tour als Anradeltour dieses Jahr durchführen.

Nach diesem „Tour-Test“ in unserem zweiten Jahr als Ortsgruppe wollen wir unser Tourenangebot für Bad Berleburg ausweiten und eine Regelmäßigkeit etablieren. Unser Fazit ist auf jeden Fall: Es wird mehr Touren geben, einige stehen bereits fest, weitere sind in Planung. Feierabendtouren finden jeden zweiten Dienstag in den Monaten März bis einschließlich Oktober statt, je nach Jahreszeit und Witterung zwischen einer und zwei Stunden. Die Ziele werden spontan festgelegt, eine anschließende Einkehr optional. Treffpunkt ist jeweils um 18:00 Uhr am Bahnhof Bad Berleburg. Siehe dazu die „Touren und Termine“ im Heft.
(FH)

STVG-Reform im Bundesrat gescheitert

Sich vor Ort für die Verbesserung der Radinfrastruktur einzusetzen ist sowieso, wie wir ständig alle die Erfahrung machen, zum Teil sehr mühsam, oft langwierig und nicht selten mit Enttäuschung verbunden. Vielfach bleibt uns lediglich, mit einer angemessenen Gelassenheit die Begebenheiten hinzunehmen wie sie sind und das Beste daraus zu machen. Schon kleine Schritte freuen uns. Wir haben verstanden, dass die große Mobilitätswende nicht so schnell umzusetzen ist und dass wir die Ausführung einiger Maßnahmen nicht mehr selbst erleben werden. Dennoch träumen wir natürlich davon, nicht zuletzt genährt durch folgenden Auszug aus dem Koalitionsvertrag:
Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen […]“ (Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP). Das klingt zunächst nicht greifbar, zeigt aber, dass die Erkenntnis über die Notwendigkeit einer Novelle vorhanden ist. Dass das Straßenverkehrsgesetz einer Überarbeitung

bedarf, ist nicht neu. Heruntergebrochen betrachtet ist es immer noch ein „Autogesetz“, das gewährleisten soll, dass der Verkehr „sicher und leicht“ fließt. Für den motorisierten Verkehr, versteht sich – alle anderen Verkehrsteilnehmenden sind dem unterzuordnen.

So wurde schließlich vom Bundesverkehrsministerium ein Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ausgearbeitet, der im Bundestag Ende Oktober bereits beschlossen wurde. So weit so gut – aber hierbei handelt es sich um ein Gesetz, das die Zustimmung der Länderkammer erfordert. Sogar die parlamentarische Staatssekretärin des FDP-geführten Bundesverkehrsministeriums äußerte sich dazu positiv und der Ausschuss Verkehr und Umwelt hat die Empfehlung gegeben, der Novelle zuzustimmen.

Aber dann: Als ein Tagesordnungspunkt unter vielen in der 1038. Sitzung des Bundesrates am 24. November 2023 wird dieser Gesetzesänderung die Zustimmung verweigert.

Fachgeschäft des fairen Handels mitten in Siegen

Kampenstr. 50
57072 Siegen
(Unterhalb der St.-Michael-Kirche – gegenüber dem Marienkrankenhaus)
Telefon 0271 484166
www.eineweltladen-michaelsiegen.de
fairkaufen@eineweltladen-michaelsiegen.de
Öffnungszeiten:
Mo–Fr 16.00–18.00 Uhr
So 12.00–12.30 Uhr

EINE WELT LADEN ST. MICHAEL

Was gibt's bei uns?

- eine große Auswahl an aromatischen Kaffeesorten als Filter-, Bohnen- oder Instantkaffee
- hochwertige Schokolade
- edle Tees
- Gewürze
- Geschenkartikel
- und vieles mehr!

Einfach mal reinschauen!

Wie eingangs erwähnt: Enttäuschungen gehören dazu. Sie werden teilweise fast schon erwartet, aber jetzt gab es große Hoffnungen auf den möglichen Anfang der Verkehrswende. Da ist es völlig niederschmetternd zu lesen, dass 8 von 16 Bundesländern nicht für das Gesetz gestimmt haben. Somit entfiel konsequenterweise auch die Grundlage des darauf aufbauenden Tagesordnungspunktes, der Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, also der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Warum genau ist das wichtig für uns? Kommunen sind in ihren Handlungsspielräumen sehr eingeschränkt. Sie besitzen keine ausreichenden Kompetenzen zur Umsetzung lokaler und nachhaltiger Mobilitätskonzepte und müssen sich schlussendlich der „Sicherheit und Leichtigkeit“ des motorisierten Verkehrs unterordnen. Das bremst Entwicklungen vor Ort und wird gleichzeitig den aktuellen Herausforderungen unserer Zeit nicht gerecht. Auch das ist keine neue Erkenntnis, jedoch ist der Schritt, dass diese Aspekte es in einen Gesetzesentwurf geschafft haben, ein ganz großer. Einer, dem dann viele kleine und größere Schritte hätten folgen können. Dass Kommunen von heute auf morgen flächendeckend Tempo 30 Zonen, Fahrradstreifen, Zebrastreifen oder weitere Maßnahmen durchsetzen würden, ist ja auch mit der Gesetzesnovelle unwahrscheinlich. Es wäre darum gegangen, flexibler auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort eingehen zu können. Denn die Menschen sind es, die eine Stadt mit Leben füllen sollen, nicht der Verkehr. Leichtigkeit und Sicherheit könnten sich somit auf alle Verkehrsteilnehmenden ausweiten, die Aufenthaltsqualität steigt, alles das wirkt sich positiv auf Klima und die Gesundheit aus. Die gesetzlich verankerte Gewichtung des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung auf gleichem Niveau mit dem fließenden Autoverkehr sehen die kritischen Länder als Widerspruch an. Befürchtungen, dem „Auto“ Rechte wegzunehmen (ja, das kann, wird, und sollte auch geschehen), zeugen von einer überholten und rückwärts gerichteten Denkweise, mit der wir in einem alten, leidigen „Gegeneinander“ statt „Miteinander“ verharren.

Jetzt bleibt nur noch auf den Vermittlungsausschuss zu hoffen, der bisher nicht einberufen wurde. Der ADFC Bundesverband wandte sich daher sowohl an die Mitglieder des Bundestages als auch an das Bundesverkehrsministerium mit der Bitte, den Vermittlungsausschuss anzurufen, um eine Kompromisslösung auszuarbeiten.

So bleibt uns zunächst, uns weiter zu engagieren und einfach weiter auf Straßen zu fahren, auf denen wir zwar nicht sicher, aber der motorisierte Verkehr auch nicht im Fluss ist.
(FH)

Lange Radtouren an einem Tag

In diesem Artikel soll es darum gehen, an einem einzigen Tag von zuhause aus sein Urlaubsziel zu erreichen. Der Artikel baut auf meinem Artikel im Blitzventil 2023 „E-Bike-Reichweite“ auf. Damals ging es darum, Eintages-Rundtouren von 200 km und mehr mit einer Akkuladung zu schaffen. Dieses Wissen kann man nutzen, um weite Eintages-Anreisen zu Urlaubszielen zu machen, ohne ein Auto nutzen zu müssen. Ich werde nach einigen allgemeinen Erklärungen zwei Beispieltouren beschreiben, die ich 2023 durchgeführt habe, eine reine Fahrradtour und eine mit dem 49-Euro-Ticket als „Range-Extender“.

1. Planung und Vorbereitung

Ziel ist es, 200–240 km mit Gepäck in 12–14 Stunden zurückzulegen. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18–19 km/h unter Berücksichtigung von angemessenen Pausen.

Das ist selbst mit schweren Pedelecs möglich, da einem der Akku die Berge flach macht. Um die Akkureichweite voll zu nutzen, sollte man durch kluge Routenplanung häufiges Bremsen und Anfahren vermeiden. Autoverkehr „erzeugt“ Ampeln, deshalb ist es ratsam, Gebiete mit viel Autoverkehr zu meiden, wie zum Beispiel Hauptstraßen durch große Ortschaften. Des Weiteren gelten diese Tipps für Alleinfahrten. Bei mehreren Personen muss mehr Zeit eingeplant werden – die Chance auf platte Reifen steigt, nicht alle Leute müssen gleichzeitig auf die Toilette. Eine gute Grundkondition ist unabdingbar, man sollte schon einmal 200 km mit einem „Bio-Bike“ geschafft haben, um die eigenen Grenzen zu kennen. Auf der Fahrt sollte man gleichmäßig und nicht zu schnell fahren, vor allem am Anfang. Pausen sollten kurz gehalten werden, ohne Einkehr – also eigenen Proviant mitnehmen.

1.1 Das Fahrrad

Als Fahrrad kommt alles in Frage, auf dem man lange im Sattel bleiben kann und das das Gepäck tragen kann. Also klassische Trekking- und Reiseräder. Weil viele Radfernwege stellenweise mäßig gute Forstwege sind und man dann auch kurze Abschnitte auf breiten Wanderwegen nehmen kann, eignet sich auch die „SUV-Klasse“ – ein Hybrid aus Trekkingrad und Mountainbike.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass man solche Touren nicht mit einem fabrikneuen Rad machen sollte, sondern erst einmal ein paar, auch lange Touren damit

fahren muss. Erstens kann es passieren, dass sich Teile, wie Schutzbleche losrappeln. Zweitens muss einem das Rad und seine Anbauteile passen, man sitzt ja den ganzen Tag darauf. Teile wie Lenkergriffe, Lenkerhörnchen, der Sattel, Telefon- und Navihalterungen und Gepäcktaschen, vor allem für den Schnellzugriff bei der Tour, sollten den eigenen Anforderungen entsprechen.

Da während der Tour immer mal etwas kaputtgeht, sollten immer Werkzeug und Ersatzteile dabei sein. Hier als Beispiel meine Ausrüstung, die sich mit der Zeit entwickelt hat:

Sieht wild aus, ist aber entstanden, indem ich immer genau das eingepackt habe, was bei der letzten Panne notwendig und nützlich war.

Im Einzelnen:

- Inbusschlüssel für alle Schrauben, die man vor der Tour nachgezogen hat.
- Flickzeug, Ersatzschlauch, und Luftpumpe mit Schlauch (schont Ventil)
- Panzerband, Isolierband, Kabelbinder – retten einen bis ins Ziel
- Spitzzange für kräftiges und feines Zugreifen, Kabelbinderziehen
- Schraubendreher
- Kettennieter
- Stirnlampe vierfarbig – auch als Not-Rücklicht nutzbar
- Stecklicht

1.2 Das Gepäck

Für das Gepäck nutze ich ein paar abnehmbare Gepäcktaschen und das MIK-Gepäckträgersystem.
Für das MIK-System gibt es eine Grundplatte ohne alles, auf die ich zwei Latten eines Lattenrostes geschraubt habe. Darauf lege ich eine Sporttasche (zum Staubschutz in einen Sack eingepackt) und obendrauf einen Fahrradkorb. Das Ganze habe ich mit Spanngurten zusammengebunden. Der Clou ist, dass man die Tasche mit Korb mit einem Griff vom Gepäckträger lösen kann, zum Beispiel, wenn es in der Bahn eng wird. Außerdem kann man am Zielort den Fahrradkorb direkt auf dem Gepäckträger befestigen für kleine Touren vor Ort.

Das Reisegepäck befindet sich in der Sporttasche. Im Fahrradkorb habe ich Wechselklamotten, Proviant und Getränke für die Tour. In den Packtaschen liegt das Werkzeug, ein zweites Schloss und noch mehr Getränke. Insgesamt sind 6 Liter an Bord – keine Einkehr und es ist sehr unschön, wenn auf den letzten 30 km das Wasser aufgebraucht ist. In der Lenkertasche befinden sich Powerbank, Sonnenbrille und ein Handtuch.

Wichtig bei so einer Beladung: Am Berg mit niedriger Unterstützung anfahren. Der Schwerpunkt liegt weit hinten und oben. Der Motor drückt einem das Fahrrad ansonsten unter dem Hintern nach vorne weg!

1.3 Routenplanung

Zur Routenplanung nutze ich Komoot und OpenStreetMap (OSM) mit der Ebene „Radfahrerkarte“. In Komoot benötigt man einen Account, um erstellte Routen zu speichern und sie auf dem Smartphone in der Komoot-App zu nutzen. Ich plane meine Touren immer am Desktop-Rechner und nicht auf dem Smartphone wegen der besseren Übersicht und besseren Bedienbarkeit mit Maus und Tastatur.

In Komoot setze ich Start- und Zielpunkt und schaue erst mal, was mir vorgeschlagen wird. Fast immer enthält die Route zu viel Autostraße und zu viele Höhenmeter. Jetzt kommt OSM ins Spiel, das man im Webbrowser in einem anderen Tab öffnet. Auf der Radfahrer-Kartenebene sind ausgeschilderte Radwege eingezeichnet. Mithilfe von Wegpunkten kann so die vorgeschlagene Tour auf genehmere Wege umgelegt werden. Aber Vorsicht! OSM ist kein amtliches Kartenwerk, sondern wird von Freiwilligen mit Daten gefüttert. So kann es sein, dass Unterbrechungen und Änderungen durch Baustellen fehlen.

Was „genehmere Wege“ sind, habe ich im Blitzventil 2023 beschrieben. Kurz zusammengefasst: Wege abseits von starkem Autoverkehr mit wenig Steigungen und guter Oberfläche. Die ausgeschilderten Radwege haben meist viele dieser Eigenschaften, aber nicht immer. In OSM sind diese Wege in rot, lila und blau eingezeichnet. Rot sind überregionale Radfernwege wie der D4, der von Aachen über Siegen nach Zittau führt. Lila Wege sind lange regionale Wege, wie der Lahn- und Ederradweg, die NRW-Radwege mit Knotenpunktsystem oder die meisten Wege mit R-Nummer. Blaue Wege sind lokale Wege, wie die – inzwischen eingestellten und entschilderten – SI-Rundwege. Aber bei den blauen Wegen sind auch viele Perlen dabei, vor allem in Hessen, wo die Leute, die zu OSM beitragen, viele überregionale Wege nur als blaue Wege eintragen. Braune Wege aber unbedingt vermeiden, das sind Mountainbiketrails!

Die eigene Tour stellt man sich also aus Wegen aller Kategorien zusammen. Das genaue Vorgehen erkläre ich später an zwei konkreten Beispielen. Nach Erstellen klickt man auf „Speichern“. Danach ist die Tour auch auf dem Smartphone in der Komoot-App zur Navigation verfügbar.

2. Durchführung

2.1 Zeitplanung

Wenn das Fahrrad fertig gepackt bereitsteht und die Route fertig geplant im Smartphone ist, geht es noch um die Wahl des richtigen Reisetages und die Zeitplanung. Wichtig ist es hierbei, zeitliche Zwangspunkte zu erkennen. Der wichtigste Zwangspunkt ist zweifelsohne die späteste Eincheckzeit bei der Ankunft an der Herberge. Man sollte für kleinere Pannen, Zeit für Navigation, unerwartete Sperrungen und geplante Pausen genug Zeitreserve einplanen. Ich würde dafür zwei Stunden veranschlagen. Wenn man Stammgast ist, kann man auch knapper kalkulieren, aber unter eine Stunde Reserve würde ich niemals gehen. Als Durchschnittsgeschwindigkeit plane ich mit 20 km/h. Das erscheint viel, ist aber durch die Streckenauswahl bei der Routenplanung und die Tatsache, dass das Pedelec Berge de facto eliminiert, kein Problem. In der Ebene sind 20–25 km/h kein Problem, die Berge hoch geht es mit 15 km/h und bergab sind 30–50 km/h drin. Deshalb lege ich Wert darauf, Bergabstrecken auf gut asphaltierte und kurvenarme Strecken zu legen.

Mit diesen Rahmenbedingungen kann man zum Beispiel bei Abfahrt um 6 Uhr und Eincheckzeit 18 Uhr mit 200 km maximaler Tourlänge rechnen. Bei der Rückfahrt hat man den Vorteil, dass das eigene Zuhause immer geöffnet hat, sodass man entspannt nach dem Frühstück um 9 Uhr starten kann. Mit zwei zusätzlichen Stunden – um 4 Uhr los oder bei der Unterkunft spätere Ankunft vereinbaren – sind sogar 240 km machbar.

Für Notfälle wie einen irreparablen Schaden am Rad oder einen Konditionseinbruch sollte man immer die Telefonnummer der Unterkunft bereithaben. Außerdem kann man in diesen Fällen auch die Bahn als „Notausgang“ nehmen. In den beiden Beispieltouren nach Göttingen und Dahn ist das gut möglich, da immer passende Bahnstrecken in der Nähe sind.

2.2 Navigation

Für die Navigation auf der Tour empfehle ich Komoot auf dem Smartphone. Die Kartendarstellung ist übersichtlich, die gesprochenen Anweisungen gut und bei Abweichungen vom Tourenverlauf kommen schnell aktualisierte Strecken heraus, die auf die selbst geplante Strecke zurückführen. Das Smartphone sollte in einer eigenen Halterung ohne Hülle befestigt sein. Heutige Smartphones sind meist komplett regenfest. Klarsichthüllen stellen eine zusätzliche spiegelnde Fläche dar, die das

Ablesen in praller Sonne nicht verkehrssicher möglich machen. Außerdem überhitzt das Smartphone in der Hülle unter Sonneneinstrahlung.

Als Backup nutze ich zusätzlich die App „Topo GPS“, die es für IOS und Android gibt. Die App ist kostenlos, topografische Karten für ganz Deutschland sind für 3,99 € als In-App-Kauf erhältlich, alle angrenzenden Länder außer Frankreich auch. Die Karten sind amtliche topografische Karten und sind auch routingfähig. Man kann die eigene Tour in die App importieren und dann alle erforderlichen Kartenteile herunterladen und offline verfügbar machen. Das ist nützlich, falls man im Funkloch eine Sperrung umfahren muss. Zuletzt kann man immer noch OpenStreetMap im Browser nutzen.

2.3 Das Deutschland-Ticket nutzen

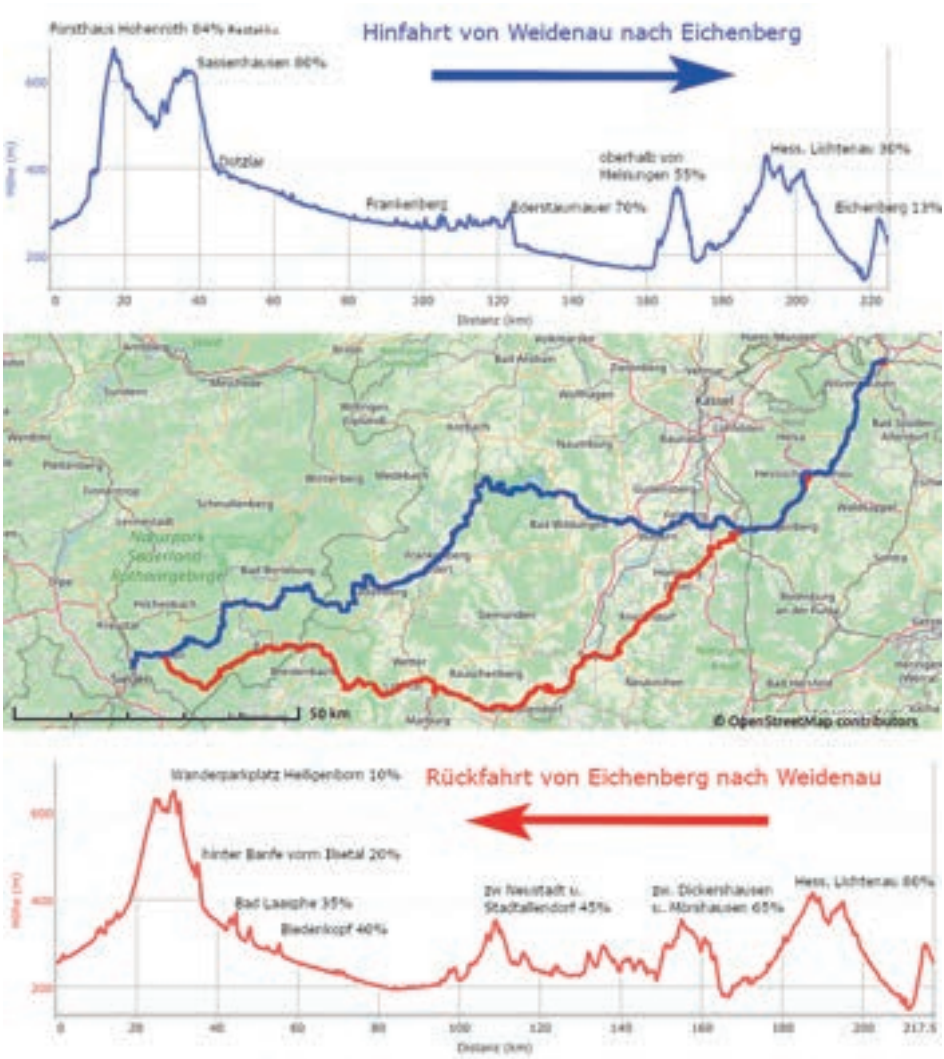
Das Deutschland-Ticket kann aktuell dazu genutzt werden, die Tages-Reichweite erheblich zu erhöhen und die Bahn als „Notausgang“ bei schweren Pannen oder Konditionseinbruch zu nutzen. Neuerdings kann man die Fahrradmitnahme-Karte im DB-Navigator erwerben, sodass man sie bei Bedarf unabhängig von Fahrkartenautomaten erwerben kann. Das Deutschland-Ticket gilt NUR in reinen Nahverkehrszügen. Wenn man sich nicht sicher ist, ob man einen bestimmten Zug nutzen kann, kann man in der DB-App auf den Zug tippen, den man nutzen möchte und auf den Button Zuginformationen. Scrollt man dort bis unten, ist dort die Gültigkeit des Deutschland-Tickets aufgeführt.

Hier im Siegerland gibt es den Vorteil, dass die Fahrradmitnahme in Zügen der Hessischen Landesbahn (HLB) immer kostenlos ist und viele Linien von der HLB angeboten werden, zum Beispiel die Strecke Betzdorf-Siegen-Bad Berleburg und die Strecke nach Gießen und Frankfurt RE99.

Damit ausgestattet, muss man noch die Unzuverlässigkeit der Bahn einbeziehen und davon unabhängige Probleme minimieren.

Das beinhaltet:
1. Samstag fahren, NICHT Mo–Fr 6–9 Uhr und 15–18 Uhr fahren
2. den ersten Zug nehmen
3. startenden Zug nehmen
4. Zugfahrt möglichst am Anfang der Tour
5. Strecken ohne Fern-/Güterverkehr nehmen
6. NICHT den letzten Zug einplanen
7. Fußball und Großveranstaltungen wie Demos und Karneval beachten

1. bedeutet, Zeiten mit vollen Zügen zu vermeiden. Denn volle Züge bedeutet, dass kein Platz im Fahrradabteil zu finden ist. Außerdem hat man mit dem Rad laut Beförderungsbedingungen letzte Priorität, hinter Kinderwagen und Rollstühlen.
2. Der erste Zug fährt meist vor der Hauptverkehrszeit und ist entsprechend leer. Als Beispiel dient hier der RE99 nach Frankfurt, der in der Woche um kurz vor 5 Uhr und samstags um kurz vor 6 Uhr abfährt. Man erreicht Gießen um 6 bzw. 7 Uhr und Frankfurt um 6:40 Uhr oder 7:40 Uhr und ist aus der Bahn heraus bevor es voll wird.



---> BV2024_15_KARTE_Eichenbergtour.png <---

3. Ein startender Zug steht schon im Bahnhof und man kann in Ruhe ein leeres Fahrradabteil suchen. In der Mitte eines Zuglaufs hält der Zug nur eine Minute, was bei vollem Fahrradabteil dafür sorgt, dass man ein leeres Abteil nicht mehr erreichen kann.
4. Die Zugfahrt sollte am Anfang der Tour liegen, denn dann hat man den Teil, der außerhalb der eigenen Kontrolle liegt, zuerst erledigt. Außerdem kann man noch besser umplanen, falls der Zug ausfällt. Eine Möglichkeit ist, die gesamte Tour in die Bahn zu verlegen, man hat ja jetzt genug Zeit.
5. Falls man die Wahl hat, sollte man reine Regionalverkehrsstrecken nehmen, da die meisten Verspätungen durch Fernverkehrszüge entstehen. Die Verspätungen der Bahn nach Bad Berleburg haben fast immer ihre Ursache durch Probleme in Betzdorf.
6. Den letzten Zug des Tages sollte man nicht fest einplanen, da es bei Verpassen oder Ausfall des Zuges keinen „Plan B“ mehr gibt.
7. Fußball und Großereignisse sollte man im Auge behalten und seine Tour entsprechend an anderen Tagen durchführen. Ein Regionalzug voller Fußballfans kann sehr anstrengend sein.

3. Tourenvorschläge

3.1 Tour von Siegen nach Eichenberg

Die Idee für diese Tour ist mir 2022 gekommen, als ich den Artikel E-Bike-Reichweite für das Blitzventil 2023 geschrieben habe und einen Freund auf dem Weg besuchen wollte.
Die Hinfahrt von 225 km dauerte 12 Stunden. Ich startete an einem Werktag um 5 Uhr morgens und fuhr zunächst über die Obernautalsperre zum Forsthaus Hohenroth. Von dort fuhr ichr durch Autoverkehr ungestört durchs Benfetal nach Erndtebrück. Statt an der Eder entlang radelte ich über Leimstuth und wechselte erst hinter Dotzlar auf den Ederradweg, da der erste Teil zu viele kraftraubende Waldwege und nervige Steigungen hat. Ab dort ging es auf dem Ederradweg bis Felsberg sehr zügig vorwärts, sodass ich um 13 Uhr ankam. Die Strecke ist weitgehend flach, nur ab Frankenberg und entlang des Edersees gibt es ein paar Steigungen und unasphaltierte Strecken. Daher hatte ich in Felsberg noch über 70 % Akku.

In Felsberg verließ ich den Ederradweg und bog in den Radweg R12 ein. Beim Wechsel vom Eder- in das Fuldatal bei Melsungen musste ich einen kleinen Berg passieren. Melsungen selbst habe ich südlich umfahren, um in Obermelsungen wieder auf den R12 zu stoßen und somit den Stadtverkehr mit Ampeln zu vermeiden. Über Spangenberg bis Schnellrode konnte ich eine sehr schöne Passage durch Wiesen und Felder genießen. Hier endet der R12 und ich musste alternativlos 3 km Bundesstraße nehmen. Daher sparte ich nicht mit Akku und fuhr mit 25 km/h bis Retterode, ab wo ich einen steilen asphaltierten Feldweg hoch nach Hessisch Lichtenau nahm. Ab hier führte mich der Herkules-Wartburg-Radweg bis zur Werra nach Unterrieden bei Witzenhausen. Nach der Werraüberquerung auf einer sehenswerten Brücke führte der Weg noch einmal steil bergauf nach Eichenberg, wo ich um 17 Uhr mit noch 13 % Akku angekam. Da es von dort zur Leine nur noch bergab geht, kann man problemlos in einer zusätzlichen Stunde auch Göttingen erreichen.

Für die Rückfahrt habe ich meinen Akku erneut geladen und bis kurz vor Obermelsungen die gleiche Strecke genutzt. Reisetag war wieder ein Werktag, Abfahrt um 9 Uhr. Die Fahrzeit betrug 11 Stunden für 215 km. Bei Adelshausen (hinter der ICE-Brücke) bog ich nach Malsfeld an der Fulda ab und folgte ab dort weitgehend dem R16, der mit wenigen leichten Steigungen über Feldwege und leicht befahrene Neben-

straßen nach Homberg/ Efze führt. Ab Homberg (sehr schöne Altstadt!) habe ich den R14 Richtung Ziegenhain über Frielendorf genommen. Ab Frielendorf führt ein straßenbegleitender Radweg entlang der B254. Ab Ziegenhain ist die Orientierung eigentlich sehr einfach, da ich ab dort dem D4-Fernradweg folgen kann, der über Stadtallendorf und Kirchhain zum Lahnradweg bei Cölbe und von dort weiter über Biedenkopf und Bad Laasphe nach Siegen führt. „Eigentlich“ deshalb, weil zwischen Neustadt und Stadtallendorf wegen des A49-Neubaus ein Stück fehlt. Der Einstieg zur Umleitung ist miserabel ausgeschildert, sodass ich ab Neustadt eine halbe Stunde durch die Felder fuhr, bis ich wieder auf die Umleitung traf. Für solche Überraschungen sollte man immer Zeit (und Akku) einplanen. Da ich eine Alternativroute fahren musste, bin ich bis Kirchhain eine andere Strecke nördlich des D4 gefahren, danach wieder den D4, der bis Cölbe der Bahnlinie folgt. Ab hier laufen der D4 und der Lahntalradweg auf der gleichen Strecke bis Bad Laasphe. Von hier aus gibt es noch zwei Anstiege hinauf zum Lahnhof, für die etwa 30 % Akku benötigt werden. Über Hainchen und Deuz geht es dann entspannt zurück nach Siegen, Ankunft um 20 Uhr.

3.2. Tour von Siegen nach Dahn mit 49-Euro-Ticket

Für die Reise nach Dahn habe ich die Bahn zur Hilfe genommen. Dahn ist Luftlinie 200 km entfernt, die Tour wäre mit fast 300 km etwas zu lang. Außerdem ist das Ziel ein Gästehaus, bei dem ich bis 18 Uhr angekommen sein wollte.

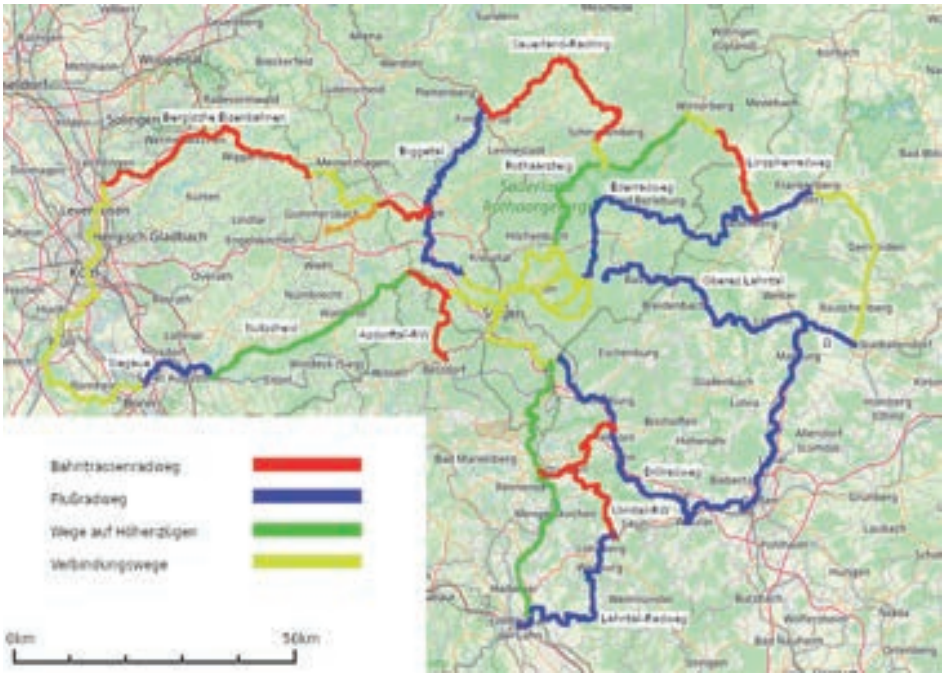
Deshalb habe ich für die Hinfahrt an einem Samstag den ersten Zug von Siegen nach Frankfurt um 5:54 Uhr genommen. In einem schön leeren Fahrradabteil bin ich um 7:39 Uhr in Frankfurt angekommen. Da der Bahnhof dort ein Kopfbahnhof ist, ist man nicht auf Aufzüge angewiesen. Ein weiterer Vorteil von Frankfurt ist: Man ist nach drei Ampeln und fünf Minuten am Main und weg vom Autoverkehr!

Die Tour ist 187 km lang und hat etwa 10 Stunden gedauert. Ab der Mainbrücke geht es am südlichen Mainufer bis zu seiner Mündung in den Rhein, wo ich den Rhein auf einer Eisenbahnbrücke überquert habe. Achtung! Die ersten 10 km muss man der Beschilderung Richtung Mainz folgen. Kurz vor dem Chemiepark Hoechst wechselt der Hauptradweg aber die Mainseite. Dort sollte man geradeaus Richtung Kelsterbach fahren. Der Weg führt hier mitten durch ein Autobahnkreuz vorbei an einer sehenswerten Pfeilerkonstruktion.

Im weiteren Verlauf folgt man dem Weg „2“ Richtung Rüsselsheim und später Richtung Gustavsburg. Hinter Gustavsburg folgt die Rheinbrücke, nach der man in südlicher Richtung unter der Brücke hindurch Richtung Laubenheim abbiegt. Ab Laubenheim folgen etwa 2 km straßenbegleitender Radweg und dann die erste nennenswerte Steigung in Bodenheim. Durch die Weinberge und Felder fährt man nach Gau-Bischofsheim, wo ein Bahntrassenradweg folgt, der bis Selzen führt. Durch Selzen führt der Selz-Radweg, der über gute Feldwege leicht hügelig über Alzey bis kurz vor Kirchheimbolanden führt. Hier bei Morschheim beginnt ein sehr hügeliger Abschnitt mit mehreren Steigungen abseits von ausgeschilderten Strecken. Zuerst geht es durch Morschheim steil bergauf und dann steil bergab nach Kirchheimbolanden. Über gute Feldwege und straßenbegleitende Radwege fährt man jetzt auf den Donnersberg zu bis nach Dannenfeld, wo der höchste Punkt der Tour erreicht wird. Jetzt geht es auf einer schwach befahrenen Straße kurvenreich bergab nach Steinbach und dann entlang der A63 über Feldwege nach Münchweiler (Alsenz). Hier führt der Alsenz-Radweg entlang der B48 nach Enkenbach-Alsenborn, wo man auf den Barbarossa-Radweg trifft, der durch ein wunderschönes Waldtal Kaiserslautern im Norden umgeht. Allerdings muss man ab Gallapmühle Kaiserslautern nach Süden durchqueren, um zur Pfälzerwald-Tour zu gelangen. Dazu dem GPX-Track folgen. Am Burger King die Fußgängerampel benutzen, um in die Straße „An der Feuerwache” zu

gelangen. Dadurch umgeht man die Kreuzung mit dem Rauschenweg 250 m weiter.

Jetzt ist man auf der ausgeschilderten Pfälzerwald-Tour, die sehr abwechslungsreich über Queidersbach, Waldfischbach und Rodalben nach Münchweiler an der Rodalb führt. Der Anstieg nach Queidersbach ist am Anfang kurz sehr heftig. Es folgen noch drei mäßige Anstiege, für die man noch Reserven am Ende der Tour haben sollte. 35 % Akku ab Kaiserslautern reichen aus. In Münchweiler endet die Pfälzerwaldtour und folgt dem Pirminius-Radweg bis Hinterweidental. Hier darf der Akku ruhig leer sein, da ab Hinterweidental der Radweg bis Dahn und darüber hinaus völlig flach ist.



Rückfahrt:
Für die Rücktour musste ich keine Ankunftszeit einhalten. Deshalb habe ich die Rückfahrt zweigeteilt: Zuerst eine schnelle Fahrt zum Hauptbahnhof Kaiserslautern (63 km, 3 Stunden). Von dort mit dem Zug nach Bingen. Schließlich durch das Mittelrheintal nach Koblenz (70 km) mit anschließender Westerwalddurchquerung (95 km). Die Gesamtfahrstrecke betrug 228 km bei 13 Stunden Fahrzeit plus eine Stunde Bahnfahrt. Ankunft war um 23 Uhr in Siegen.

Die Tour habe ich um 8:45 Uhr begonnen und bin auf der gleichen Strecke wie bei der Hinfahrt nach Kaiserslautern gefahren. Der Zug in Kaiserslautern startet immer zu geraden vollen Stunden (exakt um vier Minuten danach) auf Gleis 1 der RE 17 über Bingen nach Koblenz. Falls man diesen Zug verpasst, startet eine halbe Stunde später auf Gleis 203 die RB 65 nach Bingen. Dank E-Unterstützung hatte ich mit 21 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit den Zug problemlos erreicht und dabei noch 75 % im Akku. Hätte ich beide Züge verpasst, wäre ich mit dem 14-Uhr-Zug bis Koblenz durchgefahren und hätte etwa eine Stunde gewonnen.

Durch die Zugfahrt konnte ich um 13:15 Uhr in Bingen losfahren und erreichte auf dem Rheinradweg linksrheinisch um 17 Uhr Koblenz. Auf der Pfaffendorfer Brücke habe ich den Rhein überquert, obwohl dies durch Bauarbeiten zu dem Zeitpunkt schwierig war. Der am Ende der Touren zur Verfügung gestellte GPX-Track ist deshalb auf der rechten Rheinseite ungenau. Der Weg führte mich weiter nach Vallendar. Leider gibt es keinen gut ausgeschilderten Weg vom Rheintal bei Koblenz aus in den Westerwald, das Wegenetz nimmt wenig Rücksicht auf die Topographie. Dies ändert sich erst östlich der A3, westlich davon gibt es viele Ortsdurchquerungen auf Hauptstraßen. Außerdem sind die „Radrouten“ in OpenStreetMap in diesem Gebiet Phantasierouten, die mit der realen Welt selten übereinstimmen.

Nachdem ich das Fahrrad unter den Bahngleisen durchgeschoben hatte (echte Einbahnstraße, die Alternative ist ein Stück B42 – nein danke), radelte ich hinter dem Ortskern von Vallendar steil bergauf Richtung Höhr-Grenzhausen. Dort angekommen fuhr ich steil bergab nach Grenzau und auf mäßig befahrenen Nebenstraßen durch mehrere Dörfer bergauf nach Ransbach-Baumbach. Hinter Ransbach-Baumbach kommt endlich die A3 und nach der Durchquerung von Siershahn wird auch die Beschilderung besser. Die Tour biegt im Wald rechts ab nach Vielbach und von dort über erst abseits der ausgeschilderten Strecke, später dann auf dem Saynbach-Rundweg nach Maxsain. Nach zehn Kilometern auf dem Saynbach-Rundweg beginnt in Wölferlingen der „Endspurt“ nach Siegen. Auf schwach befahrenen Landstraßen über Rotenhain und durch das Nistertal nach Unnau und weiter auf Feld- und Wald-

wegen über Kirburg und Neunkhausen komme ich in Weitefeld an. Hier geht es steil bergab ins Daadetal, wo man auf der Rheinland-Pfalz-Route weiter über Betzdorf und Kirchen ins Asdorftal fährt. Dabei kürze ich die Strecke in Alsdorf ab, indem ich auf dem Schutzbacher Weg bis ins Tal fahre und in Betzdorf die merkwürdige Route durch die Tiefgarage nehme. Den Asdorftalradweg nehme ich bis Niederfischbach und biege dort rechts nach Heisberg ab. Von Betzdorf aus reichen meine 15 % Akku gerade so aus, um in Heisberg über den Berg zu kommen. Ich fahre am Seelbacher Weiher vorbei über die alte Freudenberger Straße weitgehend bergab nach Siegen. Meine Ankunft in Weidenau war um 23 Uhr mit leerem Akku.

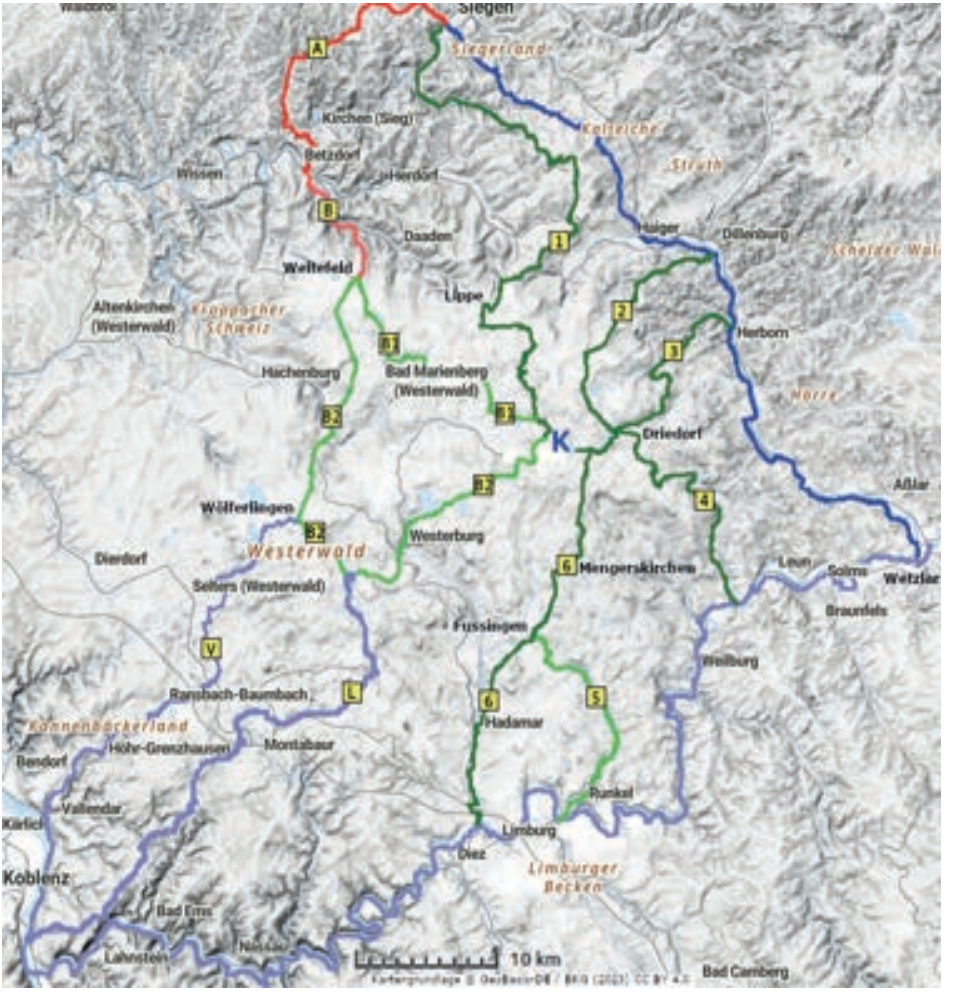
3.3 Touren im Westerwald

Wie im Blitzventil 2023 angekündigt, kommt hier eine Beschreibung von Ein-Tages-Tourmöglichkeiten mit dem E-Bike im Westerwald mit Schwerpunkt „lange Strecken fahren“. Im Gegensatz zu Eder und Lahn, die über die guten Radwege von Netphen und Siegen aus in Tälern über eine einzige Steigung hoch zur Eisenstraße recht schnell zu erreichen sind, gestaltet sich die An- und Abreise zum Westerwald anstrengender und ist nicht schön zu fahren.

Sobald man aber „drin“ ist, ergeben sich sehr schöne Touren. Und mittlerweile gibt es das Deutschland-Ticket, das man nutzen kann, um die unschönen Teilstrecken zu vermeiden. Außerdem verkürzen sich die Strecken damit so sehr, dass man meine Vorschläge auch als Familientour oder ohne E-Bike machen kann.

Wie man auf der Übersichtskarte sieht, ist der Westerwald recht groß, er erstreckt sich bis an den Rhein im Westen. Die Nordgrenze bildet die Sieg, im Osten die Dill und im Süden die Lahn. Für Tagestouren von Siegen aus ist hauptsächlich der Hohe Westerwald mit Rennerod und Driedorf als Zentrum interessant. Den Vorderwesterwald und die angrenzenden Gebiete im Westen und Norden lasse ich mangels eigener Erkundung weg. Das Kannenbäckerland habe ich in drei Touren mit Bahnanreise erkundet. Das Zentrum des für Touren von Siegen aus interessanten Teils ist die Krombachtalsperre bei Driedorf. Die Fuchskaute scheidet leider als Ziel aus, falls man nach einer Einkehrmöglichkeit sucht. Rund um die Krombachtalsperre laufen mehrere Bahnstreckenradwege und gut fahrbare Strecken zusammen. Es bietet sich an, die Tour im Uhrzeigersinn zu fahren, mit den blauen Pfeilen zu beginnen und den roten Pfeil zur Rückkehr zu nutzen. Die blauen Pfeile können als Bahnanreise mit dem RE99 der HLB genutzt werden. In allen Zügen der HLB ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich kostenlos. Die Fahrt bis Dillenburg dauert etwa 30 Minuten, bis Wetzlar 45 Minuten. Alternativ fährt man über die Kalteiche (etwa 25 % Akkuverbrauch) und

dann über den Dillradweg bis Wetzlar. Kurze Touren nehmen dann entweder die Alte Rheinstraße ab Dillenburg oder den Bahntrassenradweg der Westerwaldquerbahn ab Herborn-Burg. Ab Wetzlar beginnen die längeren Touren. Auf dem Lahntalradweg (alternativ: Lahntalbahn) erreicht man in Biskirchen den Ulmtalradweg auf einer alten Bahntrasse. Alle bisher genannten Strecken führen letztendlich zur Krombachtalsperre. Wer es sportlicher mag, kann dem Lahntalradweg bis Runkel folgen und von dort den Kerkerbachtal-Radweg oder noch weiter von Limburg aus den R8 über Mengerskirchen vorbei am Knoten zur Krombachtalsperre nehmen.
Der Rückweg von der Krombachtalsperre aus führt am besten durch das Daadetal. Der Weg zum Hellertal ist nicht schön, da man von Herdorf bis Alsdorf auf einer stark



befahrenen Hauptstraße fahren muss. Das Nistertal weiter im Westen ist auch ungeeignet, da es keinen Weg gibt, der mit dem Rad befahren werden darf und im Tal bleibt. Daher habe ich als idealen Rückweg die Strecke über Weitefeld ausgewählt. Der direkte Weg von der Krombachtalsperre aus führt über Rehe und Homberg vorbei an der Fuchskaute nach Salzburg. Die Strecke ist ab Rehe als Rheinland-Pfalz-Radroute ausgeschildert, dieser Strecke muss man bis Langenbach folgen und dann weiter nach Weitefeld.

Eine längere Strecke führt weiter auf der Westerwaldquerbahn nach Rennerod. Auf der Rheinland-Pfalz-Radroute geht es nach Westerburg, wo die Westerwaldquerbahn wieder als Radweg weitergeht. In Elben sollte man rechts abbiegen Richtung Wölferlingen. Ab Wölferlingen geht es über ruhige Nebenstraßen durch Nistertal nach Unnau. Ab dort kommt man weitgehend über Forstwege nach Neunkhausen und dann weiter nach Weitefeld. Von Weitefeld erreicht man in 30 Minuten über Niederdreisbach und Alsdorf den Bahnhof in Betzdorf. Dazu muss man in Alsdorf von der ausgeschilderten Radroute abweichen und über den Schutzbacher Weg direkt ins Tal fahren. Von Betzdorf aus kann man den Zug nehmen oder über Kirchen den Asdorftalradweg über Niederfischbach und dann über die Heisberger Höhe zum Seelbacher Weiher nach Siegen fahren.

Links eine Übersichtskarte mit den beschriebenen Touren.

Die dunkelblaue Strecke ist die Anreise über Wilnsdorf, die Kalteiche und den Dillradweg bis Dillenburg und Wetzlar. Die Strecke kann ersetzt werden durch eine Bahnfahrt mit der HLB RE99. Hellblau ist der Lahntalradweg von Wetzlar über Limburg bis Lahnstein gekennzeichnet sowie zwei Touren von Koblenz aus. Von Wetzlar nach Koblenz fährt auch eine Bahn an der Lahn entlang, z.B. der RE25.

Die Touren 1–6 sind die „Anreisetouren“ zur Krombachtalsperre bei Driedorf (das blaue „K“ in der Mitte). B1 und B2 sind zwei Varianten, um nach Weitefeld zu kommen, von wo man mit der Tour B den Betzdorfer Bahnhof erreicht. Hier kann man mit der RB 93 der HLB nach Siegen zurückfahren.

Alle Einzeltouren sind als GPX-Dateien auf komoot.de hinterlegt. Einfach den QR-Code scannen oder diesen Link im Browser eingeben, alle Toren fangen mit „BV2024“ an:
https://www.komoot.de/user/2955184338271/tours

3.3.1 Direktfahrt von Siegen zur Krombachtalsperre

53 km, 950 hm, 50 % Akkuverbrauch

Die Strecke führt über Eiserfeld und Rinsdorf bergauf hinter den Autohof Wilnsdorf. Zwischen Eiserfeld und Eisern ist ein längerer Straßenabschnitt unumgänglich. Auf Feld- und Waldwegen geht es hinauf zur Kalteiche. Vom dortigen Wanderparkplatz führt der Weg etwa drei Kilometer lang auf der Bundesstraße, was erträglich ist, da es zügig bergab geht und der Überholdruck nicht allzu groß ist. Auf einer langen Geraden durch den Wald geht es hinunter zur Wasserscheide und dann auf dem Siegerlandhöhenring bis kurz vor die ehemalige Siegerlandkaserne. Hier folgt ein kurzes Stück Bundesstraße, bevor es rechts über Feldwege durch Lippe und dann in einem großen Bogen nach Liebenscheid geht. Von hier aus führt eine Kombination aus Feld- und Waldwegen sowie ruhigen Nebenstraßen vorbei an der Fuchskaute nach Rehe und zur Krombachtalsperre.

3.3.2 Alte Rheinstraße

25 km, 540 hm, 30 % Akkuverbrauch

Auf der Siegener Seite der Dillenburger Fußgängerzone beginnt die „Alte Rheinstraße“, die auf den ersten 500 Metern noch „Marbachstraße“ heißt und eine mäßig befahrene Hauptverkehrsstraße ist. Danach gewinnt sie als Wohnstraße und später als asphaltierter Feldweg rasch an Höhe. Außerhalb der Ortschaften geht es bei stetigem Höhengewinn auf guten Feld- und Forstwegen oberhalb von Donsbach, Langenaubach und Breitscheid nach Heisterberg. Weiter geht es nach Driedorf und dann zur Krombachtalsperre.

3.3.3 Westerwald-Querbahn Abschnitt Herborn-Driedorf

17 km, 320 hm, 15–20 % Akkuverbrauch

Für die entspannteste Möglichkeit, zur Krombachtalsperre zu gelangen, fährt man bis Dillenburg mit dem Zug. Die Strecke selbst ist 17 km lang (bis Driedorf), von Dillenburg Bahnhof bis Herborn-Burg kommen noch einmal fünf fast steigungsfreie Kilometer hinzu.

3.3.4. Ulmtalbahn

21 km, 450 hm, 25 % Akkuverbrauch

Auch recht entspannt, aber am oberen Ende muss man noch ein paar Höhenmeter über meist asphaltierte Feldwege bis Driedorf zurücklegen. Eine sehr schöne Strecke mit Aussichten ins Tal und einer Menge Infotafeln und Rastplätzen an den alten Bahnhöfen. Mit Anreise vom Wetzlarer Bahnhof kommen noch 23 km auf dem Lahntalradweg hinzu. Alternativ kann man auch mit der Bahn bis Stockhausen-Ost fahren.

Entdecke mit uns deine Umgebung!

ADFC-TourGuide

adfc TourGuide

Egal ob Feierabendtour oder Wochenendausflug – die ortskundigen ADFC-TourGuides führen Sie zu spannenden, oft unbekannten Orten in ihrer Region, bringen Sie mit anderen Radbegeisterten zusammen und haben für kleine Pannen das passende Werkzeug dabei.

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Sorglos und entspannt mit dem Rad unterwegs – geführt von den zertifizierten TourGuides des ADFC. Eine Auswahl von Touren gibt es auf: **touren-termine.adfc.de**

3.3.5 Kerkerbachtalradweg

22 km, 450 hm

Diese Strecke bin ich selbst nicht gefahren und kann deshalb keine Angaben zu Oberflächenbeschaffenheit und Akkuverbrauch machen. Die Strecke ist aber ein ausgeschilderter Radweg. Deshalb habe ich ihn zur Vollständigkeit mit angegeben. Es existiert auch ein Bahnhof in Kerkerbach (RB) und in Runkel (RE)

3.3.6 R8 von Limburg aus

33 km, 620 hm, 30 % Akkuverbrauch

Die Strecke von Limburg aus beginnt an der Eisenbahnbrücke in Staffel. Die Strecke ist als hessischer Radfernweg R8 ausgeschildert. Über Hadamar, Oberzeuzheim, Hangenmeilingen und Ellar geht es nach Fussingen, wo man auf den Kerkerbachradweg trifft. Hier verlässt die Strecke den R8 und führt durch den Wald nach Mengerskirchen. Hinter Mengerskirchen trifft die Strecke oben am Knoten (der Berg heisst so) wieder auf den R8. Vor Mademühlen geht es links Richtung Krombachtalsperre.

Falls man die Anreise ohne Bahn machen möchte: Von Siegen bis Dillenburg Bahnhof sind es etwa 32 km mit 700 hm, was etwa 30 % Akku kostet. Bis Wetzlar kommen nochmal 30 km auf dem Dillradweg hinzu. Der Lahntalradweg von Wetzlar bis Biskirchen ist etwa 23 km lang, bis zum Anfang des Kerkerbachradwegs sind es 55 km und bis Limburg 68 km.

3.3.7 Die Rückwege von der Krombachtalsperre

Die kurze Tour „***B1***“ ist etwa 21 km lang, hat 200 Höhenmeter und kostet etwa 10 % Akku. Sie folgt im Wesentlichen der Rheinland-Pfalz-Tour, die immer an der Grenze lang einmal um Rheinland-Pfalz herumführt. Die lange Strecke „***B2***“ folgt der Rheinland-Pfalz-Tour in die entgegengesetzte Richtung weiter über die ehemalige Westerwaldquerbahn Richtung Rennerod. Sie ist etwa 47 km lang mit 600 Höhenmetern und kostet etwa 30 % Akku. In Elben wird die Bahntrasse verlassen und über ruhige Nebenstraßen geht es über Nistertal nach Weitefeld. Die roten Touren „***B***“ und „***A***“ führen zurück nach Siegen.

B: Von Weitefeld zum Betzdorfer Bahnhof 11 km fast nur bergab, Akku 0 %

Einfach die Straße nach Niederdreisbach hinunterfahren, sehr schnelle Talfahrt. Achtung in der Kurve am Ortseingang! Dann unten am Ortsausgang links herum auf der Rheinland-Pfalz-Tour weiter nach Betzdorf, in Alsdorf die Abkürzung über den Schutzbacher Weg nehmen.

A: Asdorftalradweg 25 km, 320 hm, 15 % Akkuverbrauch

Klassiker zur Umfahrung des Siegtals von Kirchen nach Siegen: Ab Kirchen den Asdorftalradweg bis Niederfischbach und dann über Heisberg zum Seelbacher Weiher und auf der alten Freudenberger Straße zurück nach Siegen.

Aus diesen Touren kann man sich jetzt nach Belieben und je nach Kondition eine Gesamttour zusammenstellen und Varianten einfügen. Zum Beispiel als sportliche Runde über die Kalteiche bis Herborn-Burg (37 km, 30 % Akku), dann die „3“ (17 km 20 %), die „***B2***“ (47 km, 30 %) und „***B+A***“ (36 km, 15 %) fahren. Das sind insgesamt etwa 140 km und 95 % Akkuverbrauch. Entspannter ist die Anreise mit der Bahn nach Dillenburg und dann über die „2“ (25 km, 30 %) und die „***B1***“ (21 km, 10 %) und nur „B“ nach Betzdorf, von wo es mit der Bahn zurück nach Siegen geht. Das sind dann knapp 60 km mit nur 40 % Akkuverbrauch.

Die Touren „***V*** “ und „***L***“ sind Westerwalddurchquerungen von Koblenz aus, die nur mit Bahn-Anreise mit einer Akkuladung an einem Tag schaffbar sind. Die Vallendar-Tour ist etwa 100 km lang mit 1800 hm, läuft über Ransbach-Baumbach und trifft in Wölferlingen auf die „***B2***“-Tour. Die Lahnstein-Tour ist 120 km lang mit 1700 hm und führt über die Panzerstraße eines alten Truppenübungsplatzes und nördlich von Montabaur zur Westerwaldquerbahn bei Wallmerod. In Elben trifft sie auf die Tour „***B2***“. Für beide Strecken fährt man mit der Bahn nach Koblenz, entweder über Siegburg oder Wetzlar. Ich habe allerdings mehr „Anlauf“ genommen. Einmal bin ich von Frankfurt HBF aus an Main und Rhein entlang nach Koblenz gefahren, ein anderes Mal von Wetzlar aus entlang der Lahn den Lahntalradweg. Beide Anreise-Strecken nach Koblenz sind etwa 130 km lang, die Lahnstrecke ist aber deutlich anstrengender, da der Lahntalradweg einige kürzere Steigungen enthält, während es am Main und Rhein fast komplett eben ist. So bin ich über den Rhein mit 95 % Akku in Koblenz angekommen, an der Lahn entlang waren es nur 85 %.

Damit beende ich meine Tourenvorschläge und wünsche viel Spaß im Westerwald!

Fazit: Radwege in drei Bundesländern

Hessen

Gut. Hier finde ich die Beschilderung und Streckenführung am besten. Die großen Radfernwege (R1–R9, mit Landeswappen) sind sehr gut ausgeschildert und verlaufen durch landschaftlich ansprechende Gebiete. Umleitungen werden fast immer gut ausgeschildert und haben eine gute Streckenführung. Negativ aufgefallen ist mir nur die A49-Baustelle, für die ich in Neustadt keine Schilder gefunden habe und auf "gut Glück" durch die Felder fahren musste, bis ich in Stadtallendorf den Weg wiedergefunden habe. Die sonstigen Wege wie Ederradweg, Lahnradweg, Fulda- und Werraradweg sind ähnlich gut. Bei regionalen Wegen gibt es meist keine Umleitungsbeschilderung, und wenn, dann gerne über verkehrsreiche Straßen. Aber alles in Allem fahre ich in Hessen sehr gerne Rad(fern-)wege.

WELTLADEN
fair handeln in Siegen

▶ mit gutem Gefühl einkaufen …

Weidenauer Straße 195
Siegen-Weidenau
0271-88686
Mo–Fr 10–18 h, Sa 10–13 h
www.weltladen-siegen.de

NRW

Mittelmaß. Gewollt, aber nicht gekonnt. Die roten Wegweiser und das Knotenpunktsystem sind den Niederlanden entlehnt. Es beschreibt einen Weg nicht direkt, sondern über Zwischenziele, den Knoten. Dort ist das System so gut, dass ich ungeplante Touren ohne Karte gefahren bin. Das Knotenpunktsystem ist sinnvoll, wenn es viele Radwege gibt, bei zu wenigen Radwegen wie in NRW sehen die Strecken aus, als wären sie von Auto-sozialisierten Menschen im Büro geplant worden. Viel Mischverkehr. Viele Ampeln. Kontraintuitive Wegeführung mit abrupten Richtungswechseln. Innerorts gibt es viel zu wenig Wegweiser. Wie oft habe ich ein „Links rum" übersehen, weil das kleine Schild, das von der Hauptstraße in einen kleinen Weg zeigt, der irgendwo zwischen Schildern, Bäumen, Ampelmasten usw. untergegangen ist. Kurz, das NRW-Radwegenetz ignoriere ich innerorts weitgehend und fahre nach Komoot-Anweisungen. Außerorts sind die Wege des NRW-Radwegenetzes allerdings gut zu gebrauchen.

Rheinland-Pfalz

Sehr durchwachsen. Den Kontrast zu Hessen merkt man, wenn man auf dem Lahntalradweg hinter Limburg von Hessen nach RLP hineinfährt. Die Beschilderung ist deutlich schlechter. Im Westerwald gibt es eine deutliche Teilung: Östlich der A3 gut bis sehr gut, westlich davon eher schlecht. Am Rheinradweg kann man sich nicht verfahren. Aber in den größeren Orten sieht es ähnlich wie in NRW aus. *(SG)*

Gravel, Grevet, Bikepacking – Frische Luft in alten Schläuchen

Gravelbikes haben in den letzten Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung erlebt. Sie gelten als der ultimative Untersatz für Radfahrer, die Abenteuer abseits der asphaltierten Wege suchen. Doch was macht ein Gravelbike aus und gelingt ihm durch die Symbiose aus Robustheit und Agilität eine erneute Revolution des Radsports? Und was ist Grevet und Bikepacking? Der Reihe nach:

Die Erfindung des Fahrrads

Bereits kurz nachdem 1876 das Niederrad erfunden wurde, verwendete man es zunächst für den sportlichen Wettkampf. Bald darauf freute man sich auch über seine Langstreckentauglichkeit und blickte über den eigenen Tellerrand in die große, weite Welt. Beeindruckende Leistungen wurden zum großen Teil durch Männer erzielt, die in den Fabriken der Industrialisierung schwere körperliche Arbeit verrichteten und das Rad als sportlichen Ausgleich in Turn- und Sportvereinen entdeckten. Zum Beispiel die England-Durchquerung von Lands End bis John o' Groats, über 1400 km, gefahren 1886 in 5 Tagen. Oder Wien-Berlin, 800 km, gefahren 1893 in 31 Stunden und die erste Tour de France 1903, mit einer Gesamtlänge von 2430 km in 94,5 Stunden, Tagesetappen von bis zu 480 km im Jahr 1919. Was diese Leistungen umso beeindruckender macht, ist die Tatsache, dass damalige Fahrräder noch aus Stahl gefertigt und damit entsprechend schwer waren. Zudem hatte man noch keine Gangschaltung und die Wegeverbindungen waren mitunter sehr schlecht, gravel eben. Auch die Bedingungen waren streng, im Windschatten zu fahren war nicht erlaubt.

Das Fahrrad ermöglichte der Arbeiterklasse erstmals das Reisen, denn andere Transportmittel wie Eisenbahn, Kutsche und später auch das Automobil waren für Arbeiter

Niederrad, noch ohne Kettenantrieb und Hochrad

unerschwinglich und dem (Geld-)Adel vorbehalten. Mit dem Fahrrad waren Sportler so schnell wie mit der Kutsche. Es verschaffte der Unterschicht die Freiheit, von der sie vorher nur träumen konnte. Für viele Menschen ist auch heute das Fahrrad noch ein Sinnbild für Freiheit und Unabhängigkeit.

Im Grunde ist das Fahrrad bereits seit hundert Jahren ausentwickelt. Physik und Technik sind bekannt. Laufradgrößen, Achsbreiten, Kurbeln und Pedale, selbst Details wie etwa die speziellen Gewinde von Pedalen und Tretlager, Lenklager, bleiben über die Jahrzehnte unverändert, beziehungsweise es gab immer nur wenige Varianten, die es heute auch noch gibt. Fahrräder sind deshalb ressourcenschonend: An ein Fahrrad von 1930 lassen sich durchaus Scheibenbremsen montieren. Doch mit dem Aufkommen von E-Bikes gibt es leider Brüche in dieser Philosophie, Bewährtes nicht zu verändern. Weniger wegen Entwicklungssprüngen in der Technik, sondern eher, weil Hersteller an proprietären Teilen verdienen wollen.

Es lassen sich zwei Hauptkategorien von Fahrrädern bilden: Sport- und Reiseräder. Feinere Unterteilungen sind weitgehend dem Marketing geschuldet. Für den Sport zählt das Gewicht, um eine optimale Beschleunigung zu erreichen. Für Reisen ist zusätzlich Robustheit, Anpassung an schlechtere Wege und eine Möglichkeit für Gepäcktransport gefragt. Das Wichtigste an jedem Fahrrad ist und bleibt aber, zumindest auf langen Strecken, dass es ergonomisch dem Fahrenden angepasst ist, damit möglichst viel Leistung auf die Straße kommt und die Fahrer:innen mit wenig Anstrengung fahren können.

Evolutionstheorie

Ein Gravelbike ist ein Kompromiss oder auch eine Synergie aus Reise- und Rennrad; bereits der Randonneur der 80er Jahre war mit Rennlenker für ergonomisch gebeugte, langstreckentaugliche Haltung, filigranem Gepäckträger und schmalen Reifen ausgestattet. Auch das Crossrad – eine Abwandlung des Rennrads für Querfeldeinrennen – ist eine schon Jahrzehnte alte Interpretation des gerade angesagten Gravelbikes.

Später kamen Extremformen des Geländerads: das Mountainbike mit breiten Reifen, später mit Federgabel, zuletzt auch mit Hinterradfederung. Die Federung dient dabei nicht der Bequemlichkeit der Radfahrer:innen, sondern sorgt dafür, dass die Reifen guten Bodenkontakt halten anstatt zu springen wie ein Gummiball die Treppe hinunter.

Ein Rennrad ...

mit Gravelreifen

Gravel ist das englische Wort für Kies oder Schotter und ein Gravelbike ein Alu- oder Carbon-Rennrad für lange, mehrtägige Strecken auf zum Teil unbefestigten Wegen. Die Reifen sind profiliert und etwas breiter als bei einem klassischen Rennrad. Dies erhöht ihre Haftung auf unebenem Untergrund. Ihre Rahmengeometrie ist weniger aggressiv als die von Rennrädern, um ein möglichst langes und entspanntes Sitzen zu ermöglichen. Da man bei langen Graveltouren leichtes Gepäck mitnimmt, ist das derzeit gehypte Gravelbike etwa der Randonneur der 1980er Jahre mit Scheibenbremsen. Im Grunde ein Fahrrad, wie es sich Enthusiasten immer schon zusammenbauten: ein stabiler, leichter Rahmen mit Gewindebohrungen für Schutzbleche und Gepäckträger sowie klassischem Rennlenker wegen seiner unübertroffen vielen Griffpositionen. Die Reifenbreite und das Profil des Gravelbikes werden der beabsichtigten Wegbeschaffenheit angepasst. Hinzu kommen kommen gute Bremsen

Ein klassisches Bikepacking-Rad für grobes Gravel, Reifen 29 x 3 Zoll ...

und Moloko Schiffslenker leiten sicher durchs Unterholz

und eine Kettenschaltung, früher 3 x 9 Gänge heute eher 2 x 11 oder 1 x 12. Also Bikepacking/Grevets werden mit Gravelbikes gefahren. Aber Vorsicht! Gravel kann Kies, Schotter oder sogar Geröll bedeuten. Was derzeit als Gravelbike verkauft wird, ist für die Kies-Klasse.

Ein „Grob-Gravelbike" für den Gleisbettschotter, nasse Wiesen und zerfurchte Waldwege gibt es auch, als neuer Fahrradtyp Bikepackingrad, abgeleitet aus einem Mountainbike ohne Federung, meist aus Stahl und mit dicken, am besten schlauchlosen Reifen ab 50 mm, die eine eine Federgabel überflüssig machen. Auch das Gewicht der scheinbar „wuchtigen" Räder ist gar nicht so viel höher, vielleicht 2 kg mehr als ein Gravelbike. Ein auffälliges Merkmal dieser Räder sind oft zahlreiche Gewindebohrungen, „Seepocken" an jeder denkbaren Stelle.

Bikefitting

Egal welcher Fahrradtyp: Das Rad sollte ergonomisch hinsichtlich Körpergröße, Arm- und Beinlänge, Kraft und auch Beweglichkeit, Körpergewicht und Trainingszustand an die Körper der Fahrer:innen angepasst sein.

Außerdem lassen sich körperliche Vorlieben oder Einschränkungen berücksichtigen. Gerade bei letzterem – etwa Knie-, Nacken- oder Handgelenkproblemen – geht es oft um Millimetermaße, die einen großen Unterschied machen. Einige lassen sich durch einen Umbau am Rad ändern, wie etwa die Lenkerform, der Vorbau, der Sattel und dessen Position oder die Pedal-Kurbellänge. Andere Maße dagegen sind unveränderlich, dazu gehören Rahmengröße, Radstand, Lenk- und Sattelrohrwinkel. In der Regel merkt man diese „Millimeter" aber nicht bei einer Probefahrt, sondern erst nach einer Eingewöhnungszeit oder langen Touren. Und selbst dann weiß man oft nicht, dass es besser sein könnte.

Oder oldstyle mit einem MTB graveln?

MagazinFuechse

[Wir machen Ihr Magazin]

Ein eigenes Magazin, dessen Inhalte ganz allein
Sie bestimmen – wäre das etwas für Sie?

Konzept	Grafik Design
Redaktionsleitung	Layout
Text	Illustration
Lektorat	Druckvorstufe
Schlussredaktion	Druckhandling
Projektmanagement	epub

Monika Werthebach
monikawerthebach.de

Peter Büdenbender
pebuero.de

Bei uns ist Ihr Magazin in guten Händen!

www.magazinfuechse.de

Die andere Seite des Bikefittings ist die Anpassung des Fahrrads an die Umgebung, in der bevorzugt gefahren wird: Topografie, Wegebeschaffenheit und Witterung. Im Wesentlichen betrifft das die Bereifung, die sich meist unkompliziert ändern lässt. Schwalbe zum Beispiel hat über 1000 verschiedene Reifen mit unterschiedlichen Eigenschaften im Sortiment. Als letztes Fitting überprüft man die Reisetauglichkeit: Gepäcktransport und DIY-Reparaturfreundlichkeit.

Super-Gravelrad, über 15 Jahre alt

Zusammengefasst: Es gibt Details am Fahrrad, die viel mit persönlicher ergonomischer Anpassung zu tun haben. Und es gibt eine Anpassung an die „Umwelt“, die den Typnamen gibt, durch weitgehend austauschbare Komponenten, hauptsächlich Bereifung, Lenker, Sattel. Ein Name wie Gravelbike steigert zwar den „Begehrens-Wert“ des Fahrrads, ist aber häufig irrelevant..

Bikepacking

Bikepacking ist so alt wie das Fahrrad selbst und bedeutet im Grunde nichts anderes, als schnelle mehrtägige Touren mit – soviel wie nötig, so wenig wie möglich – Gepäck zu fahren und zusätzlich komplett für sich selbst zu sorgen. Im Grunde das, was alle Fernradfahrer und Radreisende machen. Für eine neue Form des Bikepacking als sportliche Veranstaltung bürgert sich mittlerweile auch der Begriff Grevet ein: Gemeint ist long-distance cycling mit Selbstversorgung (siehe auch *https://grevet.de*).

gravel und ***grevet***, nur zwei Buchstaben Unterschied!
Gemeint ist eine „Veranstaltung“, bei der mit dem Fahrrad lange Distanzen auf zum Teil unbefestigten Wegen gefahren werden und alle Teilnehmer:innen sich eigenverantwortlich um Versorgung, Übernachtung, Wettersituationen und Reparaturen kümmern müssen.

Im Ursprungsland des Bikepackings, den USA, wurden bereits früh lange Strecken als Wettkampf ohne Service gefahren – und gelaufen –, etwa eine Ost-West-Durchquerung der USA, die Pan-Americana oder der Pacific West Coast Trail. Diese Idee wurde von Gunnar Fehlau nach Europa importiert. Seine „Grenzsteintrophy“ war das erste

europäische Bikepacking-Event, erstmals ausgetragen 2009. Die Strecke verläuft durch das grüne Band, heute das größte deutsche Naturschutzgebiet, dem ehemaligen Grenzstreifen DDR/BRD. Der Streckenverlauf folgt weitestgehend den ehemaligen Grenzsteinen und dem NVA-Plattenweg. Die GST findet jedes Jahr statt, meist von Süden nach Norden. Der Start ist dann im Dreiländereck BRD/DDR/Tschechien, in der Nähe von Hof in Bayern; das Ende ist der Ostseestrand Priwall in Travemünde. Die Länge beträgt rund 1300 km. Da man zu Versorgungszwecken von der unbesiedelten Strecke abweichen muss, wird die Tour in jedem Fall länger.

Der Vorteil des Bikepackings liegt auf der Hand. Konventionelle Radsportereignisse, wie z.B. der Ötztal-Marathon oder gar die Tour de France sind ein riesiger Aufwand: Essen, Trinken, Übernachtung, Zuschauer, Straßensperrungen mit Zeitlimit, Kontrollen, Unfälle, Rettungsdienste, Besenwagen, Versicherungsaspekte …

Beim Bikepacking wird dagegen ein Start, ein Ziel und ein ein genauer Weg in Form von Karte und Navigationstrack vorgegeben. Bei der GST wird die Strecke jedes Jahr durch Scouts abgefahren und ein aktueller Track erstellt, der fast metergenau ist und man kann relativ sicher sein kann, dass er fahrbar ist.

Ehrenkodex bei Bikepacking-Veranstaltungen

Der Kern des Bikepacking ist ein Kodex, der eingehalten werden soll. Er besagt, dass die Strecke durchgängig gefahren werden muss, dass Fahrer:innen keine private Hilfe in Anspruch nehmen dürfen, zum Beispiel keine on-demand-Organisation von Übernachtung und Verpflegung, oder „Wasserträger“, die an der Strecke „ihrem“ Fahrer Material nach Bedarf liefern oder abends ein Zelt aufbauen. Mehr Regeln sind „eigentlich“ nicht nötig. Man darf den Track verlassen zum Einkaufen von Lebensmitteln, auch zum Übernachten im Hotel. Bedingung ist, wieder ab der gleichen Stelle weiter zu fahren, an der man den Track verlassen hat.

Bikepacking ist ausdrücklich keine Veranstaltung und kein Wettkampf. Einmal aus rechtlichen Gründen, zum anderen würde die Kontrolle kompliziert, Unfälle durch riskantes Fahren würden sich vermutlich häufen, etwa durch Nachtfahrten. Aber es gibt durchaus Teilnehmer, die zeigen wollen, was sie können. Bewunderung und Ehre sei ihnen unbenommen. Sie können sich tracken lassen und damit relativ gut belegen, die Regeln eingehalten zu haben.

Die Regeln einer Bikepacking-Tour können sich unterscheiden. Normalerweise gibt es eine Teilnehmerbegrenzung und Anmeldepflicht, manchmal gibt es Nachtfahrverbot

oder begrenzte tägliche Fahrzeit. Bei der GST wurde eine persönliche MinimalVersicherung über einen Bikepacking-Verein eingeführt.

In der Regel fahren die Teilnehmer:innen alleine – oder finden sich in Kleingruppen zusammen – , weil Fahrzeiten, Pausen und Geschwindigkeiten sehr individuell sind. Weil aber alle Teilnehmer exakt die gleiche Strecke fahren, trifft man sich immer wieder, die Überflieger natürlich ausgenommen.

Die wesentliche Bikepacking-Regel besagt, dass niemand durch privaten Service persönliche, geplante Hilfe in Anspruch nehmen darf. Ich selbst habe erlebt, wie ein freundlicher Mensch uns als Dreier-Gruppe spontan eine Einladung mit Nachtlager bei sich zu Haus anbot, weil er gerade eben ein Sabbatjahr genehmigt bekam und sein Sohn bei der Tour de France Wasserträger war. Das darf angenommen werden, weil es nicht persönlich und nicht geplant ist. Solche Erlebnisse sind unvergesslich.

Probleme und Risiken

Bikepacking-Touren wie die GST sind beliebt: für Organisatoren relativ stressfrei und für die Teilnehmer ein tolles Gemeinschaftserlebnis ohne Wettbewerbsdruck. Es gibt einen gemeinsamen Start und es finden sich schnell Gruppen, die gerne ständig oder zeitweise zusammenbleiben oder sich verabreden, am Abend zusammen zu biwakieren, zu zelten oder in einer Stadt gemeinsam ein Hotel mit Frühstück zu buchen. Über Messenger wie WhatsApp ist die Kommunikation einfacher geworden als in den Anfangszeiten des Bikepackings. Die Rekordfahrer werden per Trackingapp neidlos bewundert, zumal diese auch noch alle Problemstellen selbst „lösen“ müssen: meterhohes Brennnessel- und Brombeerdickicht, das die Routenscouts im Winter komplett übersehen haben ebenso wie umgestürzte Bäume. Laut Ehrenkodex sind diese Problemstellen kein Grund, den Track und diese Hindernisse zu umfahren, nur bei einem Minenfund war das einmal anders.

Ausrüstung und Technik

Viele Teilnehmer der GST benutzen ein Notruf System, das für alpine Touren entwickelt wurde und unter bestimmten Bedingungen einen Notruf über Satellit absetzt. Diese Geräte benötigen wenig Energie und keinen Mobilfunkempfang. Solche Systeme gibt es auch als kostenpflichtige Handyapp z.B. bei einigen Modellen von Apple.
Aber Handys verbrauchen generell viel Energie. Es ist bereits eine Herausforderung, mit einem Handy auf einem Track zu navigieren und es permanent mit Strom zu versorgen. Deshalb kann es sinnvoll sein, nicht mit einem Smartphone zu navigieren,

sondern mit sparsamerenNavigationsgeräten, meist von Garmin. Andererseits haben Apps wie openstreetmap, komoot, Outdooractive und die überragende Bildschirmdarstellung von Smartphones einige Vorteile. Zumal das Handy ohnehin gebraucht wird, ist meine Lösung eine Stromversorgung für das Handy mit Nabendynamo, zusammen mit einer akkugepufferten elektrischen Spannungswandlung „Forumslader“. Das funktioniert auch bei langen Touren.

Ein Problem beim Smartphone ist der Touchscreen bei Regen. Auch wenn die meisten Handys mittlerweile mit IP 66 hinreichend wasserdicht sind, gibt es ein Problem: Speziell Komoot macht bei jedem Wassertropfen ein sinnfreies Menü auf, das grundsätzlich den ganzen Bildschirm einnimmt, dabei Karte und Track komplett ausblendet und auch nicht mehr auf Berührung reagiert. Mit einem Fingerwisch zurückzuschalten funktioniert bei Regen auch nicht mehr. Eine Regenhülle dagegen verschlechtert das Handling und die Sicht.

Mittlerweile habe ich für Iphone eine Lösung gefunden: die Bildschirm-Touch-Sperre (Bedienungshilfen/geführter Zugriff). Gedacht ist sie für Menschen mit Behinderungen und als (Klein-)Kinderfingersicherung. Jedenfalls kann der Handy-Bildschirm damit vollständig oder teilweise berührungs-unempfindlich geschaltet werden. Ein harter Gebrauchstest dieser Funktion steht für mich noch aus. Auf jeden Fall ist Vorsicht geboten: Mit falschen Einstellungen dieser Funktion kann man sich das Handy komplett unbedienbar machen!

Damit ist – meiner Meinung nach – ein wasserdichtes Handy mit brillanter Kartendarstellung, in einer Lenkerhalterung, zusammen mit einer Stromversorgung über Nabendynamo die ideale Navigationslösung für Bikepacking Touren, für den Notfall noch ergänzt durch eine kleine Powerbank.

Gepäck

Generell sollte Bikepacking-Ausrüstung minimalistisch sein. Gewicht kostet Kraft und macht ein Fahrrad schwerer manövrierbar – von

Auch ein Reiserad mit Rennlenker kann ein guter Gravel-Kompromiss sein

Tragepassagen ganz zu schweigen. Andererseits ist Grammsparen wie beim Rennrad auch nicht entscheidend.

Beim Bikepacking hat es sich eingebürgert, eher keine Packtaschen und Gepäckträger zu verwenden, sondern − daher der Name − alles am Fahrradrahmen festzubinden. Die Marketingstrategen haben darauf reagiert und bieten viele Taschen und Täschchen an, die sich direkt an Rahmen, Sattel, Lenker und Gabel befestigen lassen. Der Effekt ist psychologisch: nimm nicht so viel mit! Ich halte einen montierten Gepäckträger mit kleinen Packtaschen aber für kein Problem, dafür übersichtlicher als viele kleine Taschen und auch besser geeignet für größere Teile wie Isomatte und Zelt. Zudem schließen sich Rahmentaschen und Trinkflaschenhalter im Rahmen aus. Gut finde ich dagegen, einen schlauchförmigen Packsack mit Spannriemen an den Lenker zu binden. Das reicht für ein Leichtzelt, Schlafsack und eine aufblasbare Isomatte. Alles zusammen wiegt etwa 2,5 kg, beeinträchtigt die Lenkung kaum und wird höchstens einmal am Tag gebraucht. Ob Gepäck vorne oder hinten befestigt wird, ist Gewöhnungssache und nicht entscheidend. Ob man einen Kocher mitnimmt, ist im Sinne des Wortes Geschmackssache. Gepäck auf Reisen ist schließlich immer auch eine Abwägung zwischen Komfort beim Fahren (leicht und wenig Gepäck) und Komfort beim Schlafen (Zelt, warmer Schlafsack, Kocher und Geschirr, Essen, Wechselkleidung etc.)

Ich trage auch als Fahrradfahrer gerne einen leichten Rucksack als Platzreserve für Einkäufe, die am Abend oder bei der nächsten Rast gegessen werden und für die wichtigsten Sachen, die ich schnell finden muss.

Zusammengefasst halte ich ein Gesamtgewicht von 25 kg für Fahrrad und Gepäck mit Leichtzelt, aber ohne Wasser und Essen für einen guten Wert. Das ist nicht wenig, aber immer noch weit entfernt von „Lastenrädern“ mit sechs Packtaschen, die man oft sieht.

Werkzeug

Moderne Fahrräder verwenden zunehmend einheitliche Schraubengrößen, das reduziert Werkzeug. Am wichtigsten sind „Inbus-/Torxbits“ für alle am Fahrrad vorkommenden Schrauben und zusätzlich die Mini-Wasserpumpenzange von Knipex z.B. für Muttern, außerdem Kettentrenner, Kettenöl und Luftpumpe, Flickzeug und Ersatzschlauch. Ein Reservemantel, der sich um den Rahmen wickeln lässt und Improvisationsmaterial wie Spannriemen, Kabelbinder und Draht sollte man auch mitnehmen. Fahrradbeleuchtung sollte selbstverständlich sein, außerdem eine Stirnlampe. Siehe auch den Werkzeugvorschlag im Artikel *Lange Radtouren an einem Tag* von Sven Gaedtke *(HP)*

adfc Siegen-Wittgenstein

DAV Deutscher Alpenverein Sektion Siegerland

Jubiläumstour zum 800-jährigen Stadtjubiläum Siegen

Tour de Force: in 8 Tagen 800 km von Siegen zur DAV-Siegerlandhütte

Anlässlich der 800-Jahr-Feier der Stadt Siegen bietet der ADFC Siegen-Wittgenstein zusammen mit dem Deutschen Alpenverein eine Gemeinschaftstour an: in 8 Tagen zur Siegerlandhütte nach Sölden.

Das Wichtigste in Kürze:

- Zeitfenster: 20.–29. Juni (Öffnung der Siegerlandhütte)
- Gefahren wird auf Radwegen, mit leichten Schotterpassagen
- Tagesdistanzen zwischen 80 und 120 km
- Radtyp frei wählbar
- Transport von Gepäck, Verpflegung und Versorgung mit Strom (E-Bike) in Eigenverantwortung
- Die Tour wird digital bereitgestellt aber nicht abgefahren, Überraschungen sind daher nicht ausgeschlossen
- Gruppierung und Gruppenstärke nach Teilnehmerzahl
- Gruppenreservierung von Unterkünften oder Einzelorganisation möglich
- Testtour von 100–120 km und Vorbesprechung zur Planung und Ausrüstung nach Abschluss des Anmeldezeitraums
- Damit die Tour als Gemeinschaftstour im Sinne des DAV ausgeschrieben werden kann, müssen alle Teilnehmer Mitglied des Deutschen Alpenvereins sein.

Vorgesehener Ablauf

Die Anmeldung für diese Tour läuft bis zum 30. April. Interessierte senden bitte eine E-Mail an *zentrale@adfc-siegen.de* mit dem Betreff: *Tour 800*. Vor Fahrtantritt bieten wir eine Probefahrt von ca. 100–120 km an. Diese sollte von allen Interessierten, sofern möglich, wahrgenommen werden. Darauf folgt ein Planungstreffen.

Die Strecke wird vor Beginn der Fahrt digital zur Verfügung gestellt. Sie ist nicht so genau wie ein abgefahrener Track, aber gut zu navigieren. Jeder Teilnehmer versorgt sich eigenständig während der Fahrt mit Proviant, Material, Werkzeug u.ä. E-Bikefahrer sollten Lademöglichkeiten im Blick behalten. Wir brechen gemeinsam in Siegen auf, jedoch fährt jeder im eigenen Tempo bis zum Tagesziel, wo wir uns wieder finden. Kleingruppen organisieren sich selbst oder ergeben sich. Selbstverständlich versuchen wir einander bei Pannen und im Notfall zu helfen. Deshalb sollte jeder Teilnehmer über Mobiltelefon erreichbar sein. Ein Anspruch kann daraus aber nicht abgeleitet werden.

Die Tagesziele sollten bei gemeinsamer Reservierung der Unterkünfte eingehalten werden.

Alle Teilnehmer:innen fahren auf eigenes Risiko und können die Tour prinzipiell auch alleine fahren oder sie ggf. abbrechen und mit der Bahn zurückfahren. Die Tourplanung ist noch nicht abgeschlossen.

Ein Vorschlag wäre folgende Route:
Siegen – Bad Nauheim – Miltenberg – Rothenburg – Donauwörth –
Günzburg (1 Ruhetag) – Landsberg – Ehrwald – Sölden – Alpengasthof Fiegl –
4 Stunden Wanderung zur Siegerlandhütte
mit den Etappen 115/100/120/120/85/85/85/90 = 800 km.

In Günzburg ist ein Ruhetag und ein Treffen mit der Partnergruppe des DAV Siegen vorgesehen.

Die Rückfahrt ist nicht organisiert, sie hängt von der Teilnehmerzahl ab und davon, ob vielleicht Teilnehmer:innen länger noch am Ziel bleiben wollen, z.B. für Wanderungen von der Siegerlandhütte aus.
Unter folgender Webpage halten wir euch über die weitere Planung auf dem Laufenden: *www.adfc-siegen.de*
(HP/JK/AD)

Technik

Nachhaltig: DIY Fahrradanhänger aus Bambus

Eine Handvoll Bambus, eine reißfeste Schnur, Räder und einen Akkuschrauber: Mehr braucht es nicht, um einen sehr umweltfreundlichen Fahrradanhänger zu bauen – außer vielleicht noch etwas Motivation und Geduld.
Du willst es mal ausprobieren? Dann mach dir zuerst Gedanken, welche Art Anhänger du benötigst: Eine Sackkarre? Einen Kastenanhänger? Oder willst du Außergewöhnliches wie zum Beispiel ein Kajak befördern? Egal für was du dich entscheidest – dafür braucht es kein Ingenieursstudium.

Ich habe mich für einen Kastenanhänger entschieden. Damit kann ich meinen Einkauf nach Hause fahren, Reisegepäck vom Bahnhof abholen oder die riesige Büropalme nach Hause transportieren.

Die Vorteile eines Bambusanhängers auf einen Blick:
Der Anhänger ist

- nachhaltig
- kostengünstig
- einfach zu reparieren
- ein tolles DIY Familienprojekt
- leicht und somit ideal für den Alltag ohne E-Bike

So kam ich zu meinem Bambusanhänger:
Mit Blumenerde und Spielsand auf dem Gepäckträger meines Fahrrads scheiterte ich an dem Berg, auf dem ich wohne. Mein Vorderrad verlor den Bodenkontakt und statt wie gewöhnlich mit meinem Fahrrad die Steigung hochzuflitzen, musste ich absteigen und schieben. Von da an war klar: Ein Fahrradanhänger muss her.

Wild entschlossen tippte ich „Fahrradanhänger selber bauen“ in die Suchmaschine und stieß auf ein Interview mit Eckardt Hellmich über selbst hergestellte Fahrradanhänger aus Bambus im Onlinemagazin Fahrradzukunft (Ausgabe 35 / Dezember 2022 unter *https://fahrradzukunft.de/35/interview-bambusanhaenger* abrufbar und zur ergänzenden Lektüre empfohlen). Eckardt entwickelte die Idee des Bambusanhängers und hat bereits verschiedene Modelle gebaut und getestet. Darüber hinaus baut er auch fertige Anhänger im Auftrag.

Mit Eckardts Hilfe und Anleitung ist es mir selbst mit wenig handwerklicher Erfahrung leicht gefallen, einen nachhaltigen Fahrradanhänger zu bauen. Zunächst beschrieb er mir mit bebilderten Nachrichten detailliert den Bau des Anhängers. Später lud er mich zu seinem eintägigen Workshop in einer Tübinger Studenten-WG ein. Eckardts Leidenschaft für die Sache zeigte sich auch darin, dass er für den Workshop nur Spenden annahm. Ohne lange zu überlegen, buchte ich eine Unterkunft und fragte meine Tochter, ob sie mich begleiten will. Auch sie war sofort Feuer und Flamme und so ging es gemeinsam los. Durch den Workshop konnten wir zusammen noch besser von Eckardts Wissen profitieren und dieses in gemeinsamer Mutter-Tochter-Aktion in die Tat umsetzen. Angenehme Gesellschaft, selbst gekochtes Chili sin Carne und Waffeln gab es obendrein.

Ganz reichten die etwa sechs Stunden Workshop nicht aus, um den Anhänger zu beenden. Aber mit den Anregungen Eckardts wurde er zu Hause im Handumdrehen fertig. Der Clou: Er ist nicht nur selbst gebaut, sondern kann auch jederzeit selbst repariert oder verändert werden. Braucht man ihn nicht mehr, kann man ihn einfach recyclen, zum Beispiel als Rankhilfe im Gemüsebeet.

Die Schritt für Schritt Anleitung für den Bau:
Zuerst bauten wir das Grundgerüst für eine Eurobox, sodass die Box auf den unteren Streben stabil zum Stehen kam. Die Streben fixierten wir provisorisch mit Gummiband und durchbohrten sie an den Kreuzungspunkten mit 3,5 mm Durchmesser. Mit einer aus Draht gebogenen „Nadel“ und PP-Schnur vernähten wir die Streben, damit

eine stabile Verbindung entstand. Hierfür fädelten wir die Schnur zunächst durch beide Bohrlöcher, wanden sie unter ständigem Zug um die Bambusstreben, um sie letztlich zu knoten, die Enden zu verzwirbeln und diese samt dem Knoten mit Hilfe der Nadel so weit wie möglich unter die Bindung zu ziehen.

Auf dem fertig gestellten Grundgerüst zogen wir als nächstes die Seitenwände hoch, ganz leicht trapezförmig, sodass die Eurobox im Anhänger später jederzeit leicht zu entnehmen ist. Zur Stabilität befestigten wir zusätzlich kreuzweise Streben. Vorsichtig erhitzten wir manche Stäbe mit Heißluft, um sie ein wenig zu biegen und Spannungen auszugleichen.

Im Anschluss kam die Achse hinzu. Sie sollte sorgfältig ausgewählt werden, gerade sein und im Durchmesser gut zu den ausgewählten Rädern passen, die aufgesteckt wurden. Bei uns waren dies walzengelagerte Sackkarrenräder, die mit ordentlich Fett versehen von je zwei Splinten in der richtigen Position am Bambus gehalten wurden. Die Achse wurde im Gesamtkonstrukt etwas nach hinten versetzt. Das verleiht Stabilität und vermeidet, dass der Anhänger ins Schlingern gerät.

Zuletzt folgten Deichsel und Kupplung. Als Kupplung diente eine am Gepäckträger befestigte 8er Schraube, in die ein durchbohrtes und durch eine aufgebrochene Bambusstange verstärktes Bambusrohr eingehangen wurde.

Wer diese Schritte überspringen möchte und lieber einen fertigen Anhänger kauft, oder wer im Bastelprozess nicht weiter kommt und dringend guten Rat sucht, darf sich an Eckardt unter der Adresse *ehellmusic@t-online.de* wenden.

Und so viel kostet der Spaß:
Die Kosten für den Anhänger sind überschaubar. Für den Bambus zahlt man etwa 15 €. Die Sackkarrenräder, die wir verwendet haben, belaufen sich auf etwa 30 €. Noch günstiger wird es, wenn man die Räder von Kinderwagen oder Kinderfahrrädern nutzt, die man häufig gebraucht bekommen kann. Die Schnur aus Polypropylen kostet etwa 2 €.

Der Bambusanhänger im Alltag:
Das Fahrverhalten meines Anhängers ist ruhig und sicher. Auch enge Kurven, steile Strecken und holprige Wege sind kein Problem. Der Anhänger lässt sich in Sekunden vom Rad trennen und auch als Handwagen verwenden. Die Eurobox kann man aus dem Bambusgestell bequem herausnehmen, um sie mit in die Wohnung zu nehmen. Zudem lässt sich der Anhänger leicht auch über steile Treppen in den Keller bringen. Eckardt hat nach eigener Auskunft mit seinem einfachen Wagen bereits 40–60 kg befördert. Ein solcher Belastungstest steht bei mir noch aus, aber ich bin zuversichtlich, dass auch mein Anhänger ähnlich große Lasten schafft.

Mein Fazit:
Insgesamt kann ich nur zur Experimentierfreudigkeit ermuntern, denn diese Erfahrung hat mir gezeigt, dass sich ohne Vorkenntnisse und mit geringen Materialkosten ein spaßiges DIY Projekt umsetzen lässt, an dessen Ende nicht nur ein praktischer, umweltfreundlicher Anhänger steht, sondern auch ein schönes Erfolgserlebnis.
(HS)

FEINBIER UNTERWEGS KG
MARKT 9-25
57072 SIEGEN

INFO@FEINBIER-UNTERWEGS.DE
TEL. 0271-22882
WWW.FEINBIER-UNTERWEGS.DE

FEINBIER UNTERWEGS
FEINBIERUNTERWEGS

Lesen!

Passend zu Bikepacking, Gravel und Langtouren hier zwei Bücher, die das System Mensch-Fahrrad beleuchten. Da sich nicht alles am Fahrrad einstellen lässt, der Rahmen auch einige unveränderliche Maße hat, sollte man sich am besten vor dem Kauf eines Fahrrads mit dem Thema beschäftigen. Zumindest für lange Touren sollte ein Fahrrad unbedingt zum Körper der Fahrer:innen passen.

Michael Gressmann zäumt das Fahrrad von der Physik her auf: Mechanik, Dynamik des Fahrrads und Biomechanik, der Mechanik des menschlichen Körpers. Dagegen geht Juliane Neuss eher vom Reiter aus, um im Bild zu bleiben. Sie beschäftigt sich mit dem Thema Ergonomie und Bikefitting, also wie ein Fahrrad ergonomisch optimal eingestellt wird.

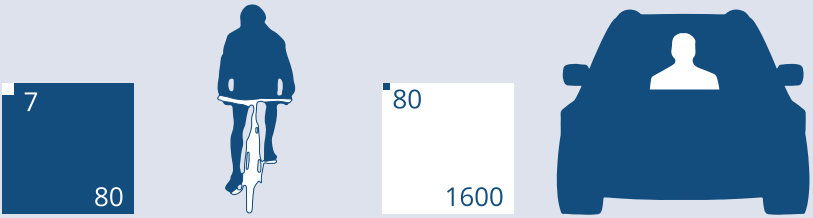
Kraftwerk Mensch-Maschine: Effizienzwunder Fahrrad

Ein Mensch mit Fahrrad ist die effizienteste Erfindung der Menschheit. Mit der Energie (durch Nahrung) kommt man 20mal so weit wie mit einem durchschnittlichen PKW.

Unschlagbar ist auch das Leistungsgewicht des Fahrzeugs, ein Maß für Ressourcenverbrauch, das Verhältnis von Fahrzeugmasse zur Nutzlastmasse.

7 kg Fahrradmasse für 80 kg Körpermasse, also ca. 0,09.

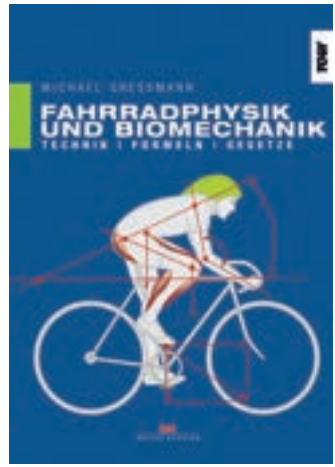
Bei einem durchschnittlichen Spaß-Utiliy, mit 1 Person besetzt, 1600 kg zu 80 kg Körpermasse, ist es das 20fache.



Ins Verhältnis gesetzt, ist das Leistungsgewicht und damit der Ressourcenverbrauch des Fahrrads also 230 mal besser als das des PKW.

Michael Gressmann: Fahrradphysik und Biomechanik Technik | Formeln | Gesetze

Das Standardwerk zur Fahrrad-Physik
13. Auflage 2022 Delius Clasing



Das Buch erklärt, wie und warum ein Fahrrad nach den Gesetzen der Physik funktioniert. Wer ein Fahrrad konstruiert oder verändern will, findet hier die physikalischen und damit auch technischen Grundlagen dafür. Das Buch ist aber kein Werkstattbuch. Ein großer Teil beschäftigt sich auch mit dem Thema Kraftübertragung und damit indirekt mit Ergonomie. Während Bikefitting beschreibt, was richtig ist, erklärt dieses Buch mehr das warum. Etwa bei Fragen, die man sich als Radfahrer immer mal wieder stellt: Ist es besser, langsam oder schnell zu treten, mehr mit dem Mittelfuß oder dem Fußballen? Ist es besser, immer auf dem Sattel sitzen zu bleiben oder Wiegetritt zu fahren? Sollte ich gerade oder gebeugt sitzen? Welche Muskeln sollten trainiert werden?

Was ist die physikalische Bedeutung des runden Tritts, des Wiegetritts? Welche Gänge und Trittfrequenzen sind optimal, welche Muskeln ermöglichen das Pedalieren und welchen Einfluss hat dabei die Sattelposition? Wie ist dabei die Hebelwirkung, des Zusammenspiels von Ober- und Unterschenkel auf die Kurbel?

So lässt sich auch herleiten, dass Fahrrad fahren mit hoher Trittfrequenz optimal gegen Kniebeschwerden ist. Das Kniegelenk wird weniger belastet als bei langsamen, kräftigen Treten und andererseits sorgt der ständige Wechsel zwischen Druck und Entlastung des Kniegelenks für einen Stoffwechsel, also „Ernährung“ des Knies. Neben anderen Aspekten, etwa dass die Tretbewegung der optimale Wechsel zwischen Muskelanspannung und -entspannung beim Pedalieren ist, oder dass eine hohe Trittfrequenz schlicht flexibler ist: Schneller pedalieren geht fast immer, schwerer ist oft nicht möglich, vielleicht noch im Wiegetritt.
(HP)

Auch wenn das alles keine neuen Erkenntnisse sind, die Beobachtung von gemischten Radfahrergruppen zeigt, dass sie zumindest nicht weit verbreitet sind.

Juliane Neuss: Richtig sitzen – locker Rad fahren

Delius Clasing 2017

Von der Bike-Fitterin der ersten Stunde

So altmodisch, wie sich der Titel gibt, enthält er doch alles Wesentliche über die Zusammenhänge zwischen Mensch und Fahrrad. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie muss ich ein Fahrrad einstellen – bzw. welche unveränderbaren Maße eines Fahrrads sind wichtig – damit es optimal zu mir passt.

Diese Frage stellen sich in erster Linie Wettkampf-Radfahrer:innen, die in der Regel auch professionell beraten werden. Aber auch Alltags-, Reise- und Langstreckenfahrer:innen wünschen natürlich optimalen Krafteinsatz, auch wenn das vielleicht durch E-Bikes nicht mehr ganz so dringlich ist. Aber Sattelbeschwerden oder Probleme im Handgelenk oder im Nacken kennen auch E-Biker. Hier weicht das Thema Ergonomie von der reinen Fahrradphysik ab: Die optimale Haltung auf dem optimal eingestellten Rad ist nicht zwangsläufig für jeden Menschen perfekt. Es lässt sich auch nicht einfach sagen, dass eine aufrechte Sitzhaltung rückenschonender ist als eine gebeugte, denn ein gekrümmter Rücken ist etwas anderes als eine Beckenkippung. Es ist nicht offensichtlich, dass ein weicher Sattel weniger schmerzt als ein harter, dass taube Finger oder Knieschmerzen beides mit der Satteleinstellung zu tun haben können. Wie sagte eine Frau auf einer Langstreckentour zu mir: Über Sättel könne sie ein eigenes Buch schreiben.

Siehe außerdem ihre aktuellen Artikel über Grundlagen der Fahrradergonomie in der *Fahrradzukunft, Ausgabe 34-36 (https://fahrradzukunft.de/34)*
(HP)

Service

Spezialwerkzeuge
Softwareupdates
> Coboc / Bosch / Shimano u.a.

Bikeleasing
Jobrad
Businessbike

Viele reduzierte Räder
analoge:
Gravel
MTB
Trekking

Lastenräder
Schwerlast
Kompakt
Anhänger

viele Pedelecs unter 20 kg
Gravel
Trekking
City
Falträder
leicht
Touring

popometer
Laufrad-Service
Schlauchomat

ExtraRAD

seit über 35 Jahren
DER Fahrradladen
in Weidenau

1988 ✆ 271 72 38 87 2024

Inh.: Matthias Göbel • Auf den Hütten 20 • 57076 Siegen

Touren und Termine

Regelmäßige Termine in Siegen

Jeden 1. Dienstag im Monat

18:00 Uhr, Feierabendtour ab Jakob-Scheiner-Platz (März bis Oktober)
19:30 Uhr, Stammtisch in der Hammerhütte.

Jeden 3. Dienstag im Monat

19:00 Uhr, Aktiventreffen mit Vorstand in der Siegerlandhalle,
Siegerlandzimmer (Eingang H) oder im Clubzimmer

Regelmäßige Termine in Bad Berleburg

Jeden 2. Dienstag im Monat

18:00 Uhr, Feierabendtour ab Bahnhof Bad Berleburg
Anschließend optional Einkehr. Witterungsabhängig, Ziele
werden spontan festgelegt, Dauer zwischen einer und zwei Stunden

Jeden 4. Dienstag im Monat

19:00 Uhr, Offener Radelstammtisch im Gasthof Klingelbach
(Am Sengelsberg 20, 57319 Bad Berleburg)

ADFC Ortsgruppe Bad Berleburg

Sprecherin: Felicitas Hegemann
Mail: *felicitas.hegemann@adfc-siegen.de*
Tel: 0160 2585573
Weitere Infos:
Newsletter (erscheint unregelmäßig nach Bedarf, bitte per Mail anfordern)
Instagram: *instagram.com/adfc_og_bad_berleburg*

Hinweise zu Feierabendtouren mit Velocity-Pedelecs

Von den bei den Sparkassen gelegenen Verleihstationen werden wir zu Feierabendtouren in Stadt und Region starten. Die Touren werden von einem ADFC-Tourguide geführt. Wir werden in kleinen Gruppen fahren, damit auf individuelle Bedürfnisse eingegangen werden kann. Die Beherrschung eines Rades ohne elektrischen Antrieb und die Kenntnis der Verkehrsregeln wird vorausgesetzt. Bevor es losgeht, werden wir uns mit den Velocity-Pedelecs vertraut machen.
Eine Registrierung bei Velocity und das Herunterladen der App ist notwendig.
Den Link zur Registrierung findet ihr auf der Seite *https://velocity-siegerland.de/*

Eine Anmeldung für die Touren ist in jedem Fall auf *https://touren-termine.adfc.de/* **notwendig**, da nur dann die Bikes bereitgestellt und reserviert werden.
Nach der Anmeldung ist es möglich, Unterstützung bei der Registrierung und dem Herunterladen der App zu bekommen.

Wenn die Tour schon ausgebucht ist, bitte mit einer E-Mail das Interesse bei *jorg.willems@adfc-siegen.de* bekunden. Je nach Bedarf werden wir uns bemühen, weitere Touren mit Velocity auszuhandeln.

Außerdem gibt es auch schon Ideen, die Touren von anderen Sparkassen-Standorten zu starten.

Kosten entstehen durch die Registrierung (4,99 €)
und die abendliche Ausleihe (ca. 11 € für 2 Stunden).

Für alle Touren kann es aktuelle Änderungen und Informationen geben.
Dazu bitte immer nachschauen unter: *touren-termine.adfc.de*
(dort erfolgt auch die Anmeldung bei Anmeldepflicht)
Folgende Termine sind bisher geplant (weitere nicht ausgeschlossen oder stehen noch nicht fest).

Kodiertermine

(Ort und Zeit siehe *www.adfc-siegen.de*)

Reparaturkurse und Werkstattkurse

Ort und Zeit siehe *www.adfc-siegen.de*
sowie nach Vereinbarung ab 3 bis maximal 5 Personen.
Die Teilnehmer sollen bei Anmeldung die gewünschten Themen angeben.
Der Basiskurs ist für Reparaturen unterwegs, der Werkstattkurs für Umbauten, Reparaturen und Optimierungen, oft mit speziellem Werkzeug.

Themen Reparaturkurs für Unterwegs nach Vereinbarung:

Laufräder, Schlauch, Kette, Bremsen, Sattel, Schaltung, Licht, Werkzeugauswahl für unterwegs.

Themen Werkstattkurs nach Vereinbarung:

Umbauten für Gepäck, Bikefitting und Ergonomie. Tretlager, Lenkkopflager, Kurbel, Pedale, Kettenblätter/Ritzel, Handy-Stromversorgung mit Nabendynamo, Scheibenbremse entlüften/befüllen, Einspeichen und Speichenreparaturen, schlauchlose Reifen, Werkzeugauswahl für Alltag und große Tour. E-Bike-Elektrik ist generell ausgeschlossen.
Termine nach Vereinbarung/Anfrage an *zentrale@adfc-siegen.de*
oder telefonisch an 0157 923 763 97
TN-Beitrag 10 € / 5 € für ADFC-Mitglieder

Lastenrad- und Anhänger Picknicktour

Ort und Zeit siehe *www.adfc-siegen.de*)
Lastenräder und Anhänger sind ein wichtiger Baustein für eine städtische Verkehrswende. Es gibt eine riesige Vielfalt verschieder Möglichkeiten, vom selbstgebauten Bambus-Anhänger, geländegängigen Reise-Einspur-Anhänger, über „Bäckerräder“, Long Johns und Long Tails, zum Transport von schweren oder sperrigen Gütern, als Kindertransporter, als Coffee-Bike, als Boots-Transporter, Camping-Mobil etc.
Für diese Tour werden alle aufgerufen, mit einem Lastenrad oder einem Fahrrad mit Anhänger, auch Kinderanhänger zu kommen. Wir wollen zeigen, wie sich

Transportprobleme auch ohne Auto lösen lassen. Gäste, die sich informieren wollen, sind herzlich willkommen. Geplant ist eine gemeinsame Picknick-Tour von 10–15 km zu einem großen Platz im Wald, an dem die Fahrräder auch vorgeführt werden können.
Wer mit einem „Spezialrad“ teilnehmen will, meldet sich bitte an unter *zentrale@adfc-siegen.de*, damit wir die Tour planen können.

Fr/Sa, 22./23. März 2024

Fahrradflohmarkt an der Bluebox

Wie in den letzten Jahren findet der Siegener Fahrradflohmarkt auf dem Gelände der Bluebox in der Sandstraße in Siegen statt. Fahrräder und Fahrradteile können am Samstag ab 9:30 Uhr am Eingang Sandstraße abgegeben werden. Wenn Sie bereits ein ausgefülltes Formular mitbringen, das sie auf unseren Internetseiten finden, beschleunigt das die Annahme. Die Fahrräder werden auch am Freitag-abend vorher ab 17.00 Uhr entgegengenommen.

Do, 04. April 2024

Sparkasse Kreuztal: Zum Kornmarkt nach Siegen und zurück

Start: 18:00 Uhr, Verleihstation am Roten Platz
(Velocity-Tour, Meldeschluss: Dienstag, 02.04., 20:00 Uhr)
Auf dem Hinweg werden wir einen der Nebenwege nutzen, die von Kreuztal nach Siegen führen.
Er hat seine Ecken und Kanten, der Tourguide wird euch rechtzeitig auf die Problemstellen aufmerksam machen. Den Kornmarkt werden wir über den Obergraben und die Löhrstraße erklimmen. Dabei werden wir die Steigungs-fähigkeit der Pedelecs kennenlernen. Für eine kleine Pause werden wir uns am Kornmarkt nach Absprache Zeit nehmen. Die Oberstadt verlassen wir über Marburger Straße und die Kampenstraße. Der Rückweg wird wieder unter der HTS erfolgen, aber ab Geisweid werden wir dann die Schutzstreifen und Radwege entlang der Hauptstraße testen. Sollte die Umweltspur schon fertig sein, werden wir selbstverständlich diese Route wählen, statt unter der HTS zu fahren.
Tourlänge 24 km, 50 hm
(JW)

Do, 11. April 2024

Eröffnungstour Kreuztal

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Überwiegend auf Waldwegen fahren wir mit unseren Pedelecs zur Martinshardt und zum Kindelsberg. Wenn der Martinshardtgipfel für einige Teilnehmende zu steil ist, lohnt sich auch die Höhenumrundung. Auf der Heimfahrt machen wir noch einen Biostop beim Eichenhof. Dort können wir eine Erfrischung zu uns nehmen und wer will, kann auch noch seinen Bioeinkauf machen. Um Anmeldung wird gebeten. *(JW)*

Do, 18. April 2024

Sparkasse Siegen: Rundkurs über die Panzerstraße zur Eisdiele in Eiserfeld – Velocity-Tour

Start: 18:00 Uhr, Verleihstation am Jakob-Scheiner-Platz
Über die Hufeisenbrücke geht es auf den Wellersberg. Auf gut Deutsch:
Die Velocity-Pedelecs werden sofort gefordert und müssen ihre Tauglichkeit fürs Siegerland gleich beweisen. Auf der Panzerstraße haben wir genügend Zeit, den Aussichtspunkt Heckenberg zu genießen und uns an die Bremsen der Velocity-Pedelecs zu gewöhnen. Diese brauchen wir dann auf der Abfahrt nach Trupbach. Über die neue Fahrradstraße und den Siegradweg geht es dann zur Pause nach Eiserfeld. Den Rückweg gestalten wir über Radwege und kleine innerstädtische Straßen. (Meldeschluss: Dienstag, 16.04. 20:00 Uhr)
Tourlänge 23 km, 200 hm *(JW)*

Sa, 20. April 2024

Anradeltour der Ortsgruppe Bad Berleburg

Start: 10:30 Uhr, Bahnhof, Bad Berleburg
Es geht zum größten Teil über befestige Wege nördlich und südlich des Edertales um Arfeld und Richstein, um nach einer Einkehr im „Café Hainbach“ über den Ederauenradweg zurück nach Bad Berleburg zu fahren.
Tourlänge ca. 45 km, ca. 750 hm

Sa, 04. Mai 2024

Kulinarische Tour

Start: 10:30 Uhr, Bad Berleburg, Bahnhof
Wir wollen eine Fahrradtour zu verschiedenen Bauernhöfen anbieten, wo wir die Produkte von heimischen Erzeugern direkt vor Ort probieren können.
Es geht über die Höhen nördlich der Eder und südlich der Eder wieder zurück bis zu „Steffes Hof“ in Weidenhausen, wo wir gegen Ende der Tour einkehren wollen. Tourenlänge ca. 60 km

Wir bringen die Zukunft zum Leuchten.

Für uns ist Nachhaltigkeit mehr als nur ein Herzensthema. Es ist zentraler Bestandteil unserer Arbeit. Ob es um Geldanlagen oder die Finanzierung von energieeffizientem Bauen geht: Wir kümmern uns.
sparkasse-siegen.de

Weil's um mehr als Geld geht.

Sparkasse
Siegen

Di, 23. April 2024

Sparkasse Weidenau: Vom Bismarckplatz an die Obernautalsperre und zurück – Velocity-Tour

Start: 18:00 Uhr, Verleihstation auf dem Bismarckplatz
Auf innerstädtischen Radwegen und kleinen Straßen geht es auf den Siegtal-Radweg. Der führt uns durch schöne Auen und nicht so schöne Industriegebiete nach Netphen. Dort fahren wir auf Nebenwegen zum Anstieg zur Obernautalsperre. Auf der Straße zur Staumauer können die Velocity-Pedelecs ihre Klettertauglichkeit beweisen. Ob wir dann eine Pause oder die Umrundung der Talsperre starten, entscheiden wir gemeinsam vor Ort. Durch die Verlängerung kann sich der Zeitpunkt der Rückkehr nach hinten verschieben. Zurück geht es auf dem gleichen Weg.
Tourlänge 23 km, 150 hm
Meldeschluss: Samstag, 20.04., 20:00 Uhr
(JW)

Do, 25. April 2024

Spitzbergelchen

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Mit dem Pedelec von Kreuztal über die Höhe nach Buchen, dort zum Spitzebergelchen, um eine Fotopause zu machen. Durch den Wald nach Oberholzklau und über das Kölsche Heck zur Hünsborner Höhe. Über den Golfplatz zurück. Sollte sich Einkehrmöglichkeit auf dem Golfplatz anbieten, besprechen wir uns, ob eine Rast im Blauen Pfau gewollt ist. Anmeldung zur Tour erwünscht.
(JW)

Do, 02. Mai 2024

Herzhäuser Dörfer

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Die Feierabendtour mit Pedelecs geht durch die Landschaft zwischen Ferndorf und Sieg. Es werden die Dörfer Unglinghausen, Herzhausen und Ruckersfeld tangiert. Sie führt auf Wald- und Feldwegen durch die herrlichen Wälder und Wiesen. Natürlich kommen auch die Höhenmeter nicht zu kurz. Die Abfahrten sind nicht steil und führen oft auf Asphaltwegen oder kleinen Straßen ins Tal.
Tourlänge 30 km, ca. 500 hm
(JW)

So, 05. Mai 2024

ADFC-NRW Sternfahrt (Düsseldorf)

siehe dazu *www.adfc-siegen.de* und *https://www.adfc-sternfahrt.org/*

Do, 09. Mai 2024 E-Bike

Himmelfahrtstour: Hoher Wald, Hohe Bracht, Engelsberg

Start: 10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Highlights: Aussichten und Abfahrten, Einkehr in Kirchveischede.
Meldeschluss: Sonntag, 05.05., 20:00 Uhr
(JW)

Do, 23. Mai 2024

Trupbacher Heide

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Über die Höhen nach Oberholzklau und in die Trupbacher Heide zum Kirrberg.
Dann über die Panzerstraße zum Heckenberg und Abfahrt nach Geisweid.
(JW)

Sa, 25. Mai 2024

Fahrraddemo Verkehrswende

Zeit und Abfahrtsort siehe *touren-termine.adfc.de*

Mi, 27. Mai – 16. Juni 2024

Stadtradeln Siegen-Wittgenstein

Beim Stadtradeln werden mit dem Fahrrad gefahrene Kilometer gezählt.
Mitmachen können Einzelpersonen und Teams, unter anderem das ADFC-Team.

Mi, 29. Mai 2024

Firmenlauf Bad Berleburg

Wir haben einen Stand und ggf. einen bewachten Fahrradstellplatz

Do, 30. Mai 2024 E-Bike

Fototour zur Roten Kapelle an Fronleichnam

Start: 10:00 Uhr, Jakob-Scheiner-Platz, Siegen
Highlights: Freudenberger Tunnel, Rote Kapelle
Es werden immer wieder ausgiebige Pausen zum Fotografieren gemacht.
Einkehr ist geplant.
(JW)

Sa, 01. Juni 2024

Die 1. Sternfahrt Südwestfalen!

Highlights: viel Natur und Begegnung mit Radlern aus Werdohl, Plettenberg, Meinerzhagen. Die ersten Erfahrungen mit Sternfahrten auf der Kreisverbandsebene haben wir gemacht: 2022 haben die Siegener und Berleburger gemeinsam Jagdhaus auf dem Rothaarsteig angesteuert und 2023 hatten wir einen echten Stern, als Radler:innen aus Siegen, Bad Berleburg und Kreuztal sich an der Rothaarhütte auf der Oberndorfer Höhe getroffen haben. Alle die mit waren, können von diesen herrlichen Erlebnissen berichten. Zusammen mit dem ADFC Märkischer Kreis bereiten wir die Sternfahrt vor. Kontakt besteht jetzt schon zu Radler:innen aus Plettenberg, Werdohl, Meinerzhagen und Lüdenscheid. Gemeinsames Ziel ist der kleine Ort Kirchveischede. Dort haben im Gasthof-Restaurant Schnütgen eine ausreichende Anzahl von Plätzen reserviert. Der Gasthof bereitet für uns ein einfaches Büffet vor, das jeden Teilnehmenden 15,00 € kostet. Getränke gehen dann noch extra. Ankunft für alle Gruppen ist 14:00 Uhr. Es stehen eine beschränkte Anzahl von Lademöglichkeiten zur Verfügung.

Startpunkt Siegen: 11:00 Uhr Jakob-Scheiner-Platz
Auf Radwegen und ruhigen Nebenstraßen fahren wir nach Kirchveischede, ca. 70 km und 600 hm. Bei Akku- oder Konditionsschwäche kann auch die Bahn benutzt werden. Dazu bieten sich die Bahnhöfe Altenhundem, Kreuztal oder die dazwischenliegenden Haltepunkte an.
Startpunkt Bad Berleburg: 10:00 Uhr am Bahnhof
Geplant ist der Hinweg durchs Kasimirstal und über den Rheinweserturm. Der Rückweg könnte über die Heinsberger Heide erfolgen. Auf jeden Fall bestehen Möglichkeiten, die Rothaarbahn als Unterstützung zu nehmen.
Startpunkt Kreuztal: 11:00 Uhr Roter Platz
Der Übergang nach Silberg erfolgt über Kreuzbank und den Altenberg. Die lange Abfahrt nach Benolpe nehmen wir auf dem wunderschönen Radweg entlang der Landstraße. Der Aufstieg zum Benolper Kreuz ist alpin und da wir dann schon einmal oben sind und und in der Erwartung, dass die meisten Pedelecs dabei haben, nehmen wir noch die Hohe Bracht mit. Die Abfahrt nach Bielstein erfolgt dann über die Autostraße. Auf Nebenwegen ist es dann nicht mehr weit nach Kirchveischede. Die Rückfahrt führt über Oberveischede, die Höhe bei Fahlenscheid und den ewigen Fuhrmann. Insgesamt sind 60 km und 1000 hm geplant.
Für alle Teilnehmer:innen ist die Anmeldung auf dem ADFC-Tourenportal obligatorisch. *https://touren-termine.adfc.de/*
Bitte frühzeitig anmelden, Anmeldeschluss ist Dienstag, 28.05.2024.
Bitte meldet euch bei dem Startpunkt an, an dem ihr losfahren wollt.

Di, 04. Juni 2024

Feierabendtour Ischeroth

Start: 18:00 Uhr, Jakob-Scheiner-Platz, Siegen
Wir fahren auf Radwegen und Fahrradstraßen nach Lindenberg, folgen dann auf Waldwegen dem Lederbach bis Bühl und fahren zum Aussichtspunkt auf dem Ischeroth, 467 m (absolute Höhe). Von hier aus hat man eine weite Aussicht. Zurück geht es über den ehemaligen Truppenübungsplatz, jetzt Naturschutzgebiet und die Panzerstraße zur Hammerhütte, wo wir uns entsprechend stärken können.
Für Menschen mit Pedelec und geübte Radfahrer:innen.
Tourlänge 20 km, 300 hm *(JB)*

Do, 13. Juni 2024

Hoher Wald

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Über Nebenstraßen und viele Waldwege zum Aussichtspunkt Hoher Wald.
Dort werden wir den Ausblick genießen. *(JW)*

Mo, 17. Juni 2024

Start der GST – Grenzsteintrophy von Priwall zum Dreiländereck

Start: Priwall (Travemünde)
Ziel: Dreiländereck bei Hof
Zum ersten Mal seit vielen Jahren von Nord nach Süd.

Do, 20. Juni 2024 E-Bike

Schäferhof in Jagdhaus

Start: 10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Highlights: Elberndorfer Tal, Wingeshausener Täler, Jagdhaus, Rothaarkamm
Einkehr im Schäferhof mit Lademöglichkeit. Meldeschluss: Donnerstag 16.6.
(JW)

voraussichtlich 20. Juni 2024

Fahrrad-Tour zur Siegerlandhütte 800 km in 8 Tagen

Der ADFC Siegen bietet gemeinsam mit dem DAV Siegerland anlässlich der 800-Jahr-Feier der Stadt Siegen eine Tour zur Siegerlandhütte bei Sölden an.
Siehe dazu den Artikel im Heft auf Seite 53.

Do, 27. Juni 2024

Breitenbach-Talsperre

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Auf leichten Waldwegen mit überwiegend geringer Steigung wird zur Breitenbachtalsperre gefahren. Dabei umrunden wir den Kindelsberg.
(JW)

Di, 02. Juli 2024

Feierabendtour Rund um den Hasenbahnhof

Start: 18:00 Uhr, Jakob-Scheiner-Platz, Apollo-Theater, Siegen
Von Siegen nach Dreis-Tiefenbach, auf den Netphener Radwegen entlang der Sieg über Wiesen und durch Auwald nach Deuz, über die Deuzer Höhe durch den Wald nach Feuersbach, über Kaan-Marienborn zur Hammerhütte. Wir fahren auf Radwegen, Waldwegen, im Bereich der Stadt Siegen aber auch auf normalen Stadtstraßen. Für Menschen mit Pedelec und geübte Radfahrer:innen.
Tourlänge 25 km, 300 hm
(JB)

Sa,06. Juli 2024 **E-Bike**

Berge und Täler am Rothaarkamm

Start: 10:00 Uhr, Altes Feuerwehrhaus, Netphen
Highlights: Aufstieg im Afholderbacher Tal zum Rothaarkamm, Edertal, Benfetal, Lahnquelle, Aussichten vom südlichen Rothaarkamm und Salchendorfer Höhe. Einkehr im Forsthaus Lahnquelle
(JW)

Mi, 03. Juli 2024

Firmenlauf

Der ADFC bietet einen bewachten Fahrradparkplatz an der Bismarckhalle zum Firmenlauf an. Kommen Sie mit dem Fahrrad!

Do, 11. Juli 2024

Monte Schlacko

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Eine kurze Tour mit besonderem Ziel: Über die Höhen fahren wir zum Haarder Berg und lassen dann die Räder in der Gerhard-Hauptmann-Straße stehen, um zum Picknick auf den Monte Schlacko zu gehen.
(JW)

Do, 25. Juli 2024

Dreisbachtal

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Mit dem Pedelec nach Herzhausen und dann auf den schönen Radwegen durchs Dreisbachtal. Über Niedersetzen zurück nach Kreuztal. Einkehr im Yeners am Ende der Tour. Anmeldeschluss (notwendig): Donnerstag, 18.07.
(JW)

Sa, 03. August 2024 E-Bike

Bade- und SUP-Tour an die Lister

Start: 10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Highlights: Lange Badepause an der Lister, Möglichkeit zum Stand Up Paddling.
Einkehr: Imbiss an der Badestelle
(JW)

Do, 08. August 2024

Ewiger Fuhrmann

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Über Littfeld zu den Windrädern am Ewigen Fuhrmann. Der Aufstieg ist nicht zu steil, aber kurze Waldwegstücke sind holprig. Zurück geht es auf schönen Wegen durchs Wendener Land. Schlusseinkehr. *(JW)*

Do, 22. August 2024

Überraschungstour

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Start mit dem Pedelec in Kreuztal. Ziel steht noch nicht fest.
Geplant ca. 20 km und 400 hm. (JW)

Sa, 24. August 2024

Supergrevet Wien-Berlin

Start Wien Floridsdorf. Informationen
https://grevet.de/blog/2022/08/16/distanzfahrt-wien-berlin/

So, 25. August 2024 E-Bike

Tagestour an die Bigge

Start: 10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Highlights: Freudenberger Tunnel, Biggequelle, Negertal und Ewiger Fuhrmann
Einkehr im Hobel Frenkhausen. Meldeschluss: Sonntag, 18.08.
(JW)

Do, 05. September 2024

Ischeroth

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Auf Rad- und Waldwegen mit dem Pedelec zum Aussichtspunkt Ischeroth und zum Wallfahrtsort Dörnschlade. (JW)

So, 08. September 2024 E-Bike

3. Sternfahrt Siegen-Wittgenstein nach Volkholz

Startpunkte
10:00 Uhr, Jakob-Scheiner-Platz, Siegen
10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Durchs Ferndorftal fahren wir nach Helberhausen und über den Spielplatz Burgseifen zur Ferndorfquelle. Dort wechseln wir ins Elberndorfer Tal, lassen Erndtebrück rechts liegen (ausgenommen das Verlangen nach einem guten Eis ist übergroß) und fahren über Schameder zur Ebschloh. Dann über Oberndorf und Rückertshausen nach Volkholz. Dort kehren wir in einem Hofcafé ein und treffen die RadlerInnen aus Siegen und Bad Berleburg. Unsere Rückfahrt geht über Großenbach, die Eisenstraße, Lützel und Grund. Fast alles auf kleinen Straßen, Radwegen und Waldwegen. Nur wenn es Akku-Probleme oder große Lust auf lange Abfahrten gibt, würden wir auf die Straße nach Hilchenbach wechseln.
10:00 Uhr, Bad Berleburg, Bahnhof
Von Bad Berleburg geht es überwiegend auf befestigten Wegen und Waldwegen über Sassenhausen, Stünzel und Rückershausen nach Volkholz. Der Rückweg führt über die Birkefehler Höhe und den Ederauenradweg zurück nach Bad Berleburg.
(Meldeschluss: Sonntag, 1. September), Tourlänge ca. 50 km
(JW)

Do, 19. September 2024

Abschlusstour

Start: 18:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Start mit dem Pedelec in Kreuztal. Ziel steht noch nicht fest.
Geplant ca. 20 km und 400 hm
(JW)

So, 22. September 2024 E-Bike

Helden herzhaft

Start: 10:00 Uhr, Roter Platz, Kreuztal
Highlights: alpine Streckenführung, 1200 Höhenmeter
Einkehr in Helden Herzhaft. Meldeschluss 15.9. *(JW)*

Sa, 28. September 2024

Parking-Day

Der Parking-Day ist eine weltweite Aktion gegen die Platzverschwendung durch Autos (wobei hier das Stehzeug auf Parkplätzen gemeint ist) zu demonstrieren. Jeder Bürger kann öffentliche Parkplätze an Straßen nutzen/umwidmen für Freizeitaktivitäten. Der Parking-Day findet nomalerweise am letzten Freitag im September statt, der ADFC mit anderen Vereinen hat in den letzten Jahren aus logistischen Gründen am darauffolgenden Samstag eine Aktion vor dem Siegener Krönchencenter durchgeführt. Für dieses Jahr steht der Ort noch nicht fest. Aber, wie gesagt, kann jede Bürger:in eine eigene Aktion auf einem Parkplatz starten.

Do, 03. Oktober 2024

Rehringhausen

Start: 10:00 Uhr Roter Platz, Kreuztal
Highlights: kurze Tagestour, auf und ab im Olper Land,
Einkehr in Püttmanns Dorfhotel. Meldeschluss: Mittwoch, 25.09.
Tourlänge 40 km, 800 hm
(JW)

So, 06. Oktober 2024

Brotmarkt Bad Berleburg

Wir haben einen Stand und ggf. einen bewachten Fahrradstellplatz.
Wahrscheinlich können auch wieder Räder codiert werden.

Di, 08. Oktober 2024

Letzte Feierabendtour Bad Berleburg

Ende für dieses Jahr. Termin und Ziel werden noch festgelegt.

Ende Oktober 2024

Abradeltour Bad Berleburg

Eine größere Tagestour am Wochenende zum Abschluss der Saison. Termin und Ziel werden noch festgelegt.

01. November 2024 – 28. Februar 2025

Frostpendeln

Ebenso wie beim Stadtradeln werden beim Frostpendeln gefahrene Kilometer gezählt. Mitmachen können Einzelpersonen und Teams. *http://stadtradeln.de*

Tourenbeschreibungen – zum Nachfahren

Täler und Höhen am Rothaarkamm bei Netphen mit dem E-Bike

50 km und 600 Höhenmeter, viele schöne Landschaften und Rastpunkte laden zu einer Tagestour ein. Die Tour geht über kleine Straßen und gute Waldwege und ist für E-Bikes oder sehr gute Mountainbiker:innen zu empfehlen.
Der Start befindet sich in Netphen am Alten Feuerwehrhaus, Sankt Petersplatz. Von dort geht es über die Lahnstraße in die Jahnstraße. Die Tour folgt jetzt eine ganze Zeit lang dem NRW-Radwegenetz bis zum Knotenpunkt 16. Der Radweg verlässt Netphen über den Dahlienweg, um dann durch wunderschöne Wiesen im Tal der Netphe die Orte Eschenbach und Afholderbach zu erreichen.

Nach kurzer Straßenbenutzung Richtung Sohlbach verlässt der offizielle Radweg die Asphaltstraße beim Wanderparkplatz Afholderbacher Weiher. Wenn man den Weiher passiert hat, beginnt der Anstieg zum Rothaarkamm nach Siedlung Lützel. Noch immer weisen die roten Radwegzeichen des NRW-Radwegenetzes den Weg. Schon beim Anstieg gibt es viele herrliche Aussichten. In Siedlung Lützel ist der Knotenpunkt 16. Von hier aus folgt man wenige Meter der Eisenstaße Richtung Dorf Lützel, um dann scharf rechts in den nächsten Waldweg abzubiegen. An der Weide entlang (einmal rechts abbiegen) führt der Weg zurück zur Eisenstraße. Sie braucht gar nicht gequert zu werden, denn es geht sofort in den Dreifichtenweg, der ins Edertal führt. Dort treffen wir auf den Rothaarsteig, der uns durch dieses bezaubernde Tal führt. Bis zum Abzweig und Wegweiser nach Benfe kann man dem Rothaarsteig folgen.

Auf der Abfahrt nach Benfe ist ein Gattertor zu durchfahren, das nach der Passage wieder geschlossen werden muss. In Benfe biegen wir rechts ab und kommen über die L720 durch das schönen Benfetal bis zur Eisenstraße. Die Eisenstraße führt dann zur Sieg- und zur Lahnquelle. Dort bietet sich die Möglichkeit zur ausgiebigen Rast und Einkehr. Auf der Eisenstraße geht es dann zum Abzweig nach Hainchen, dem nur kurz gefolgt wird, um am Ende der Wiese in einen Weg einzubiegen, der sich auf der Höhe hält und wieder zum Rothaarsteig führt. Vor der topographischen Haincher Höhe kann man dann einen Weg nehmen, der rechts ab zum Wanderparklatz Haincher Höhe führt. Der Straße (L729) brauchen wir nur bis zur nächsten Spitzkehre zu folgen, um dann über den Wanderparkplatz Hainchen und den Sonnenweg auf der Höhe bleibend den Kirchweg nach Gernsdorf zu erreichen. Vorher wird die Straßen von Irmgarteichen nach Gernsdorf nur gequert. Auf dem Kirchweg kommen wir nach Gernsdorf und über die Schillbergstraße und die Hasenbergstraße geht es zur Auffahrt zum Friedhof. Dieser Straße kann man geradeaus immer folgen, um die Höhe

zwischen Gernsdorf und Salchendorf zu erreichen. Rechts an der Geflügel-Freilandhaltung vorbei kann man auf asphaltierten Wegen nach Salchendorf ins Tal kommen. An dem Denkmal für die Wurstekommision vorbei überqueren wir die Werthe und sind wieder auf einem Radweg des NRW-Radwegenetzes. Dieses nutzen wir bis Deuz zum Knotenpunkt 39 und weiter zum Knotenpunkt 42 nach Netphen. Auf diesem schönen Radweg ist die Sieg unsere Begleiterin. Vom Knotenpunkt 42 sind es nur noch wenige Meter bis zum alten Feuerwehrhaus in Netphen.

Die Tour ist bei outdooractive veröffentlicht und kann mit Navigationshilfe gefahren werden.
(JW)

Tagestour von Kreuztal nach Jagdhaus und zurück

80 km, 1100 Höhenmeter auf Asphalt und guten Waldwegen: Das ist eine Tour besonders für E-Bikes oder sehr sportliche Mountainbiker, die durch die landschaftliche Schönheit der Wittgensteiner Täler und die Ausblicke vom Rothaarkamm besticht. Einkehrmöglichkeiten sind in Jagdhaus vorhanden. E-Bike-Ladestationen gibt es beim Schäferhof.

Von Kreuztal geht es auf dem Talradweg bis Hilchenbach, dann weiter auf Nebenwegen nach Helberhausen. Dort beginnt der Anstieg auf den Rothaarkamm über die Strecke zum Spielplatz Burgseifen. Von der Ferndorfquelle führt der Weg ins Elberndorfer Tal und über Womelsdorf und Birkelbach-Bahnhof zum Radweg im Edertal, den man bis Aue nutzen kann. Auf Nebenstrecken geht es nach Wingeshausen und auf der Straße Hellweg durch kleine Bachtäler. Richtung des Forsthaus Ihrige führt uns der Weg zum mittelschweren Anstieg nach Jagdhaus, der kurz vor dem ehemaligen Forsthaus beginnt.

Der Rückweg führt auf der Jagdhauser Straße bis zum Wanderparkplatz Mondscheinbank, dann auf Waldwegen am Rothaarkamm zur Sombornquelle, zum Margaretenstein und zum Rhein-Weser-Turm. Zum Teil wird dabei der Rothaarsteig genutzt, aber das letzte Stück fährt sich besser auf der Straße, die von der Hohen Hessel kommt.

Die Landstraße 553 nach Oberhundem wird bis zur ersten Spitzkehre befahren, um dann in die kleine Straße nach Heinsberg einzubiegen. Sie führt im leichten auf und

ab oberhalb des Panoramaparks entlang. Bevor sie nach Heinsberg heruntergeht, wird spitz zur Heinsberger Heide abgebogen. Unterhalb des Dreiherrenstein und Riemen führt ein Weg zur Oberndorfer Höhe und von da geht es über die Straße zurück nach Helberhausen und Hilchenbach. Von Hilchenbach kann man dem Talweg des Hinweges nach Kreuztal folgen oder die B 508 nehmen, die inzwischen an vielen Stellen mit einem guten Radweg versehen ist.

Die Tour ist bei outdooractive veröffentlicht und kann mit Navigationshilfe gefahren werden.
(JW)

Echt vielfältig.

Siegen-Wittgenstein
in Südwestfalen

Citybiker & Hübbelbummler

Mit dem Bus gemütlich die Region entdecken und danach mit dem Rad ein paar Besorgungen machen. Siegen-Wittgenstein bietet das Beste aus zwei Welten. Für alle, die keine Kompromisse eingehen wollen.

www.echtvielfaeltig.de

NATUR PUR

Biomarkt

THOMAS HEßE

Echtes Bio gibt's bei uns!

Wir sind gleich vierfach für dich da –
in den Filialen in **Grevenbrück**,
Altenhundem, **Olpe** und **Siegen**.

In unseren Bioläden erwartet dich 100 % Bio,
100 % Service & 100 % Transparenz.
Das bedeutet: ausschließlich Ökologischer
Handel, keine künstlichen Aromen, Pestizide,
Geschmacksverstärker, Konservierungsstoffe
und vieles mehr.
Bei der Auswahl unserer Produkte legen
wir besonderen Wert auf Qualität und Tierwohl.

biomarkt-hesse.de