

Offizielle Pressemitteilung – Update 28.06.

Radeln und helfen 2018 – Nonstop durch Deutschland für hilfsbedürftige Kinder.



Samstagfrüh, 23.06 um 02:30 Uhr werden die Wecker läuten. Zehn Minuten früher brennen aber in den meisten Zimmern des Hostel Flensburg schon die Lichter. Die Nervosität hat Radler und Helfer bereits aus den Betten getrieben.

Am Donnerstag sind die Teilnehmer und Betreuer der Megatour bereits mit einem Reisebus samt Radtransport und drei Begleitfahrzeugen in die nördlichste Stadt der Republik gestartet. Während der fast 17-Stündigen Busfahrt wurde noch deutlicher, wie weit die Strecke durch Deutschland wirklich ist. Auf der Karte sieht es ja noch ganz harmlos aus. In ein wenig mehr als der doppelten Zeit sollen sie von der dänischen zur österreichischen Grenze radeln. Kann das wirklich funktionieren?

Laut Wetterbericht sollte es durchgehend bewölkt sein aber nicht regnen, dafür war Rückenwind angesagt. Gerhard Dashuber, Vorsitzender des Vereins radeln und helfen e.V. und Organisator, beim letzten Briefing in Flensburg mit der klaren Botschaft an alle Beteiligten: „In 40 Stunden müssen wir in Oberwössen ankommen. Schließlich werden wir dort erwartet und wir wollen unbedingt pünktlich erscheinen“ Von Flensburg bis Oberwössen, optimale Bedingungen. Das erfreut des Radlers Herz, leider sollte es anders kommen.

Im Frühstücksraum ist ausnahmsweise für 03:00 Uhr alles bereit. Um diese Uhrzeit ist es etwas ungewöhnlich, aber jeder weiß, dass bis Sonntagabend keine Zeit mehr ist sich zum Essen hinzusetzen

Das erste Ziel, dass Gerhard Dashuber am Freitag noch verkündet hatte ist, dass alle gesund in Oberwössen ankommen. Nichts ist es wert, Leib und Leben zu riskieren.

Danach kam aber gleich der Zeitplan. Dieser wurde einen Tag vorher an alle Teilnehmer ausgehändigt. So groß wie ein Bierdeckel, eingeschweißt in eine Folie. Siebzehn Orte, die man nicht unbedingt kannte standen drauf, dahinter eine Abfahrtszeit und eine Kilometerangabe. So ist die Strecke in Abschnitte zwischen 36 und 96 Kilometer aufgeteilt. Über das Profil des Abschnitts, also ob bergig oder flach, wurde die mögliche Durchschnittsgeschwindigkeit angenommen und die Fahrzeit berechnet. Am Ende kamen jeweils noch eine Pause von abwechselnd 5 bzw. 10 Minuten dazu, dass ergab die neue Abfahrtszeit. Und diese Abfahrtszeiten mussten jeweils genau eingehalten werden. Darauf sollte genau geachtet werden.

Um 04:00 Uhr standen alle bereit auf dem Hotelparkplatz zur Abfahrt. Gemeinsam wurde zum Startpunkt geradelt. Dort warteten einige Radler, die uns am Anfang begleiten wollten und ein Kameramann vom NDR. „Es sind schon viele Radler in Flensburg zu einer Deutschlanddurquerung aufgebrochen“, so seine Aussage, „aber niemand wollte das in 40 Stunden schaffen“. Er machte ein paar Aufnahmen und begleitete uns ein Stück. Ein kurzer Beitrag über die Radler aus Bayern wurde am Samstagabend im TV-Magazin ausgestrahlt.

Noch ein paar Fotos fürs Album, dann Startaufstellung.

Die 35 Radler wurden auf zwei Gruppen verteilt. Gruppe eins führte Gerhard Dashuber, Gruppe zwei Peter Scherrer, ebenfalls ein sehr erfahrener

Langstreckenfahrer. Er hatte sich noch vor einigen Wochen bei der Ultra-Langstrecken-Weltmeisterschaft den Titel in seiner Altersklasse geholt. Ein Rennen über 900 Kilometer.



Pünktlich um 04:30 verließen 35 Radler den Parkplatz und starteten Richtung Süden.

Die ersten 35 Kilometer verliefen noch nach Plan. Der angekündigte Rückenwind schob das Feld mit 35km/h auf der flachen Strecke, es fuhr sich fast wie von allein. „Wenn es so weiterläuft, wird das ja ein Kinderspiel“. So die naiven Gedanken bei einigen Teilnehmern. Nach einer Stunde fing es an zu regnen und der Himmel wurde immer dunkler. Schuhe und Socken wurden nass. D.h. die nächsten 39 Stunden nasse Füße, ein kleiner Schock für so manchen.

Eine Stunde später stand eine Überfahrt mit der Fähre bei Sehestedt über den Nordostseekanal an. Es war richtig ungemütlich auf der Fähre, zum Glück dauerte die Fahrt nicht lange. Sofort ging es wieder weiter. Bewegen und warm bleiben war die Devise. Im wieder leichten und stärkeren Schauer gingen die Radler nieder. Manche fuhren mit Regenjacke, andere ohne. Im Prinzip war es egal, ob man von außen durch den Regen nass wird oder unter der Regenjacke schwitzt. Solange man durch die Anstrengung Wärme erzeugt, ging es eigentlich.

Kurze Pausen und lange Pausen wechselten sich ab. Zum Glück war es bei den geplanten Stopps immer trocken, auf der Fahrt aber auf den ersten 15 Stunden immer wieder von oben nass.

Bei jedem Stopp kam, wie beim Briefing von Gerhard Dashuber angekündigt, gnadenlos jede Minute das Kommando, noch 4 noch 3, noch 2 noch 1 Minute zur Abfahrt. Alle schnappten sich ihre Räder und machten sich bereit für die Abfahrt. Pünktlich auf die Sekunde dann das nächste Kommando: „Wir fahren los“. Wer nicht fertig war und auf seinem Rad saß, war nicht mehr dabei. Der Fahrer musste dann sein Rad in ein Begleitfahrzeug packen, und wurde dann an die Gruppe herangefahren. Mit dem Rad selber hinterherfahren hätte viel zuviel Energie gekostet. Das ist aber nur passiert, wenn jemand eine Panne hatte, oder etwas erledigen musste, das in 5 Minuten einfach nicht zu schaffen war.

Bei den kurzen 5 Minutenpausen war es möglich, die Flasche zu tauschen, kurz eine Banane, Gurke oder ähnliches zu essen. Eventuell auch mal eine kleine Toilette, Jacke aus oder an, fertig. Mehr war in dieser Zeit nicht möglich.

Die lange Pause, also ganze 10 Minuten, war komplett anders. Jeder Fahrer hatte eine Box für sich in einem Anhänger geladen. Diese wurden vom Betreuer-Team in Reihe und Glied aufgestellt, dazu noch seine eigene Getränkekiste. Jetzt konnte man sich daraus bedienen. Manche nutzten die Zeit, sich umzuziehen, etwas mehr zu essen, als bei den kurzen Stopps. Manche lockerten sich die Beine, machten ein paar Dehnübungen. Die Betreuer stellten zusätzlich auch mal Kaffee oder Schokolade auf einen Tisch. 10 Minuten können einem lang vorkommen, wenn man nichts zu tun hat, nass bis auf die Haut ist und man bei Nieselregen um die 10 Grad nur rumsteht und auf die Weiterfahrt wartet. Die Zeit kann aber auch wie im Flug vergehen, wenn man unbedingt die Kleidung wechseln wollte, weil es so nicht mehr auszuhalten war.

Alle paar Minuten immer wieder die Zeitanzeige an alle, in wieviel Minuten die nächste Abfahrt ist, gnadenlos.

Aufsitzen, aufstellen in Zweierreihe, und weiter ging es.

Das Wetter musste man so nehmen wie es war, die Moral war immer gut in der Gruppe, bei den Stopps war immer gute Laune, vermischt mit etwas Galgenhumor.



Es ging durch kleine Ortschaften mit viel Kopfsteinpflaster, dann wieder durch neblige Wälder, fast gespenstisch aber es überwogen die positiven Eindrücke. Alle genossen die Fahrt durch das unbekannte Terrain. Der Zeitplan passte locker, durch den Rückenwind waren die Radler sogar etwas schneller als geplant. Ein kleines Polster schadete auch nicht, die Fahrt war noch lang. Immer wieder kleine Baustellen, bei denen die Radler auf den Gehweg ausweichen mussten oder langsam über aufgebrochen Straßen fahren bzw. schoben. Die Begleitfahrzeuge mussten jeweils die Umleitung nehmen und waren ziemlich beschäftigt die Radler wieder zu finden, eine Schnitzeljagd durch Deutschland.

Wieder eine Umleitung. Diesmal ging es scheinbar nicht weiter. Eine Brücke war abgerissen, der Neubau hatte noch nicht begonnen. Was tun? Zurückfahren und den weiten Weg nehmen würde enorm viel Zeit kosten. Jeder zusätzliche Kilometer dauerte mindestens zwei Minuten. Bei 5 km Umweg wäre das ganze herausgefahrene Polster wieder verbraucht. Ein Brett geht über den Bach. Im Gänsemarsch überwindeten die meisten Radler das Hindernis. Manche liefen einfach mit den Rädern auf der Schulter, durch das Wasser, die Schuhe waren eh schon nass. Dann schrien 5 Fahrer fast gleichzeitig, Panne. Sie waren scheinbar kurz vor der Baustelle in einen Scherbenhaufen gefahren und hatten sich die Reifen aufgeschlitzt.

Der ungünstigste Zeitpunkt einen Platten zu haben. Alle, die funktionierende Räder hatten saßen auf und fuhren weiter. Es half nichts, die Begleitfahrzeuge mussten kommen die Fahrer einladen. Während der Fahrt im Begleitfahrzeug wurden Pannen behoben und die Fahrer wurden ein paar Kilometer später wieder auf die Straße gesetzt und konnten sich wieder der Gruppe anschließen. So wurde es immer gehandhabt, wenn jemand ein Problem hatte. Dafür war das dritte „Notfallfahrzeug“ vorgesehen. Insgesamt standen in den drei Begleitfahrzeugen 10 Plätze zur Verfügung. Die Gruppen mussten aber immer weiterfahren, wenn möglich ohne Unterbrechung.

Der Zeitpuffer war trotzdem komplett aufgebraucht. Alles wieder auf null. Es ging nun wieder planmäßig weiter.

Dann plötzlich ein größeres Problem. Die Bundesstraße B404 wurde zur Kraftfahrstraße und der Radweg daneben war gesperrt und nicht befahrbar. Die nächste Stunde ging es im Zickzack auf der Suche nach einer Ausweichstrecke. Insgesamt waren das 10 Kilometer Umweg. Mit den Standzeiten summierte sich die verlorene Zeit auf über 30 Minuten. Das war unter diesen Umständen auf die Schnelle nicht aufzuholen.

Gegen Abend wurde es noch ruhiger auf den Straßen. Fußball-WM Deutschland gegen Schweden, teilweise waren die kleinen Ortschaften wie ausgestorben. Immer wieder leichter Regen, das Tempo war etwas erhöht um ein paar Minuten wiedergutzumachen. Die Pausen wurden extrem kurzgehalten, die Stimmung war trotz allem gut.

Dann ging es auf die erste größere Stadt Magdeburg zu. Nach ein paar Ampeln waren die beiden Gruppen getrennt. Dann noch eine Einbahnstraße. Mit viel



telefonieren und navigieren fand jede Gruppe einzeln einen Weg in die Stadt. Am Bahnhof schien aber endgültig Schluss zu sein. Kurzentschlossen wurden die Räder geschultert und es ging zu Fuß durch den Bahnhof an den Schaltern vorbei. Die zweite Gruppe fand zufällig denselben Weg. Passanten berichteten von einer Gruppe mit den selben Trikots, die schon durch den Bahnhof gelaufen waren, also dachten sie, nichts wie hinterher. Die Begleitfahrzeuge mussten den langen Umweg wählen, schafften es aber und loteten per Telefon zu einem günstigen Treffpunkt. 15 Minuten später waren wieder alle vereint. Wieder Zeit verloren, die auf den letzten 200 Kilometern mühsam reingefahren wurde.

Als der Tross Magdeburg hinter sich lässt wurde es langsam Dunkel.

Auf größeren Straßen ging es zügig voran. Immer wieder wurden Pannen zügig behoben ohne das die vorderen Fahrer etwas davon mitbekommen. So lief es bis zur Stadtgrenze von Leipzig nach Plan. Insgesamt standen allerdings immer noch 15 Minuten Rückstand auf dem Zettel.

Leipzig aber war eine Katastrophe für die Radfahrer. Regennasse Fahrbahn meist Kopfsteinpflaster und zusätzlich mit Straßenbahnschienen durchzogen. Was aber am meisten überraschte, nach der langen Fahrt durch die vielen kleinen Geisterstädte, war der starke Verkehr. Jede Ampel war scheinbar rot. Busse, Straßenbahnen, Autos. Alle drängten vorbei und bremsten die Radler aus. Im Nachhinein musste Gerhard Dashuber feststellen „das war mein größter Planungsfehler der ganzen Aktion und letztendlich auch der Grund, warum der Zeitplan nicht einzuhalten war“. Allein Leipzig hatte mindestens zusätzlich 50 Minuten gekostet. Ab der Pause beim neuen Rathaus wurde fieberhaft überlegt, wie es doch noch zu schaffen ist pünktlich in Oberwössen anzukommen. Es waren ja noch über 19 Stunden und 520 Kilometer zu fahren. Ziemlich genau die Hälfte der Strecke war erst zurückgelegt.

Während der Fahrt wurde zwischen den Gruppenführern und den Begleitfahrzeugen verschiedene Optionen durchgespielt. Die geplante einstündige Frühstückspause in Waldsassen könnte man auf 15 Minuten verkürzen. Das sind schon mal 45 Minuten Ersparnis. Die große Frage, reichen dann die Kräfte aller Fahrer? Manche freuten sich seit Stunden auf die etwas längere geplante Pause. Zusätzlich wurden die Stopps noch etwas kürzer gehalten. 6 Stopps je 2 Minuten sind in der Summe wieder 12 Minuten gespart.

Das Tempo wurde um 1 KM/H erhöht, machte pro Stunde 2 Minuten.

Langsam wurde es wieder hell und das Ziel rückte näher, Optimismus kam auf, alle wollten es schaffen und hängten sich richtig rein.

Dann kamen die langen Anstiege des Erzgebirges. Auf den nächsten 70 Kilometern warteten über 1500 HM auf die Radler. Ein paar Fahrer konnten das vorgegebene Tempo nicht mehr halten und mussten in die Fahrzeuge. Das war aber auch klar und war von Anfang an so eingeplant. Wichtig war, dass mindestens 25 Fahrer das Tempo hochhielten, es gab ja nur 10 Sitzplätze. Mit genau einer Stunde Verspätung kam das etwas geschrumpfte Feld in Waldsassen an.

Ein Plan B musste nun so schnell wie möglich geschmiedet werden. Viele Optionen waren ja bereits während der Fahrt durchgespielt worden. Die meisten Fahrer wollten sofort wieder aufbrechen. Ein paar mussten zurückstecken. Auf keinen Fall sollte die Gesundheit eines Teilnehmers aufs Spiel gesetzt werden.

Es wurde entschieden, dass sieben Radler bis nach Mühlendorf in den Zug steigen. Ein weiterer Trupp wurde mit einem Begleitfahrzeug bis nach Schwandorf geschickt. Dort sollten sie sofort weiterfahren.

Der Rest stieg aufs Rad und versuchte die verlorene Zeit mit höherem Tempo auf den nächsten zwei Abschnitten wieder reinzufahren. Am Anfang lief es sehr gut,



doch nach weiteren 130 km wurde entschlossen, das Vorhaben aufzugeben, eine schwere Entscheidung. Es fehlten nur 30 Minuten um pünktlich am Zielort anzukommen. Das waren exakt die 15 Kilometer, die die Radler vor Magdeburg und in Leipzig Umwege fahren mussten.

Es wurden zwei Fahrzeuge aus Garching zum vorletzten geplanten Stopp nach Bayerbach beordert. Inzwischen waren alle verbliebenen Radler dort angekommen. Die Gruppe, die nach Schwandorf mit dem Begleitfahrzeug geschüttelt wurde, waren bereits mit den Rädern auf dem Weg Richtung Garching. Die Räder wurden verladen und bis nach Gasteig gefahren. Das hatte wieder genau die fehlenden 30 Minuten erspart, mehr war nicht nötig und auch nicht gewollt. Dort ging es sofort weiter nach Garching zum letzten geplanten Stopp.

Für viele war das schon wie eine Zielankunft. Der Parkplatz, auf dem die kurze Pause stattfand war voll mit Zuschauern, die die Radler lautstark willkommen hießen. Das hatte nochmal letzte Reserven freigesetzt. Die letzte Etappe konnte wieder auf die Minute genau in Angriff genommen werden. Die letzten 60 Kilometer auf der Bundesstraße verliefen dann reibungslos. Mit dem Ziel vor Augen lief es bei den Radlern wie von allein, die Anstrengung der letzten 40 Stunden war fast vergessen. Die letzten kleinen Anstiege gingen ohne Mühe.

Und dann der grandiose Empfang in Oberwössen. Für die von den Strapazen gezeichneten 36 Radler und 9 Helfer war das die absolute Krönung.

Dort wurde seit dem Nachmittag bei einer Benefizparty mit Livemusik und Moderation, gespendeten Getränken und Speisen auf die Radler gewartet. Die Party wurde von der FFW Oberwössen organisiert und ausgerichtet. Immer wieder hatte der Moderator vor Ort, Gerhard Dashuber am Telefon und konnte so Live von der Strecke berichten. Als sich am Sonntagabend nach 20 Uhr die Ankunft abzeichnete, bildete sich ein dichtes Spalier auf der Hauptstraße. Auf dem Festplatz unter dem Zielbogen fielen sich dann die Radler in die Arme. Auch viele Angehörige waren nach Oberwössen gekommen um Ihre Radler zu empfangen und anschließend gebührend zu feiern.

Erschöpft aber stolz und glücklich haben alle das Ziel erreicht. In 40 Stunden Deutschland von Nord nach Süd und jeder Kilometer für einen guten Zweck. Das war ja auch das ausgesprochen „oberste Ziel“ des Vereins radeln und helfen: so vielen Kindern wie möglich zu helfen und ihnen eine bessere Zukunft ermöglichen mit dem Geld, dass jeder Fahrer über seine Paten für die Spendenkasse sammelte. Inzwischen sind über 60000,- in das Spendenportal von Nonstop durch Deutschland eingezahlt worden.

„Die wahren Helden sind für uns“, so Gerhard Dashuber bei dem anschließenden Interview auf der Bühne in Oberwössen, die Empfänger der Spenden. „Wir sind nur geradelt und haben damit Geld gesammelt, aber die Arbeit, die die Mitarbeiter an den Kindern mit Ihren der Hilfseinrichtungen täglich verrichten bedeutet noch viel mehr“

Die Spendenaktion ist mit der Tour noch nicht zu Ende. Am 30. September findet die offizielle Spendenübergabe im Rahmen einer Spendengala im Neuöttinger Stadtsaal statt.

Mit der Big Band Markus Fluhr  
Moderation durch Kai Friedrich  
Veganer Küche

## Impressionen der Fahrt Spendenübergabe



Karten zur Gala werden in Kürze erhältlich sein, Infos dazu über die Vereinshomepage.

Das Spendenportal auf der Homepage von [www.radelnundhelfen.de](http://www.radelnundhelfen.de) bleibt noch bis Ende September geöffnet.

## Der Zeitplan der Fahrt

		Abfahrt	Strecke
Start	Flensburg	04:30	71
	Sehestedt Fähre	07:05	36
Pause 1	Lurup	08:30	62,5
	Elmenhorst	10:40	56,5
Pause 2	Lauenburg	13:00	66,5
	Varbitz	15:25	65,5
Pause 3	Mieste	17:45	56,5
	Magdeburg	19:30	58,5
Pause 4	Köthen	22:00	59,5
	Leipzig	23:50	45,5
	Altenburg	02:05	32,5
Pause 5	Werdau	02:45	46,5
	Schöneck	05:05	52,5
Pause 6	Waldsassen	08:15	96
Pause 7	Schwandorf	12:00	85
Pause 8	Bayerbach	15:15	85
Pause 9	Garching	18:30	60
Ziel	Oberwössen	20:30	1060

## Zahlen und Fakten

### Jeder Radler verbraucht im Schnitt

- 20000 Kalorien
- 30 Energie Riegel
- 10 Bananen
- 5 Äpfel
- 3 Gurken
- 25 Liter Flüssigkeit
- Koffein

### Machte in 36 Stunden Fahrzeit

- 195.000 Pedalumdrehungen
- 35 Stunden im Sattel
- 1 Stunde im Stehen



**Der Verein „radeln und helfen e.V.“** wurde 2012 gegründet. Zweck des Vereins ist die Förderung des Radsports und die Unterstützung von benachteiligten, gehandicapten und anderweitig hilfsbedürftigen Kindern. Der mildtätige Verein sammelt Geld durch Gewinnung von Sponsoren, durchführen von Radsportveranstaltungen und Spendenaktionen.

Alle Spenden und sämtliche Einnahmen rund um die Veranstaltung werden anschließend bei einer offiziellen Spendenübergabe zu 100% an ausgewählte Einrichtungen weitergegeben. So kann jeder EURO das Leben eines benachteiligten oder in Not geratenem Kind, ein Stück verbessern.

Alle Details zur Veranstaltungen, und allgemeine Infos zum Verein finden sie immer aktuell unter [www.radelnundhelfen.de](http://www.radelnundhelfen.de)

Gerhard Dashuber

1.Vorsitzender des Fördervereins radeln und helfen e.V.



### **Vereinsadresse - Spendenkonto**

Radeln und Helfen e.V.  
Tassilostr. 4  
84518 Garching  
[info@radelnundhelfen.de](mailto:info@radelnundhelfen.de)  
[www.radelnundhelfen.de](http://www.radelnundhelfen.de)  
Tel: 08634-9867386

Bankverbindung / Spendenkonto

IBAN: DE45 7106 1009 0001 886550

BIC: GENODEF1AOE

Institut VR meine Raiffeisenbank eG

Verwendungszweck: Name (falls nicht mit Kontoinhaber übereinstimmend) und Anschrift (für Spendenquittung)

Hinweis: bei Spenden bis 200,- reicht der Nachweis mit dem Kontoauszug