

RAD im Pott

Frühjahr 2018

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

- **Essener Planungen blockieren den Radschnellweg**
- **Schokofahrt**



**Als ADFC-Mitglied
finden Sie hier Ihren
Adressaufkleber**

 **adfc**
Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen

GROSSER FAHRRADMARKT
auf der Königstraße in der Innenstadt
mit Informationsständen zu Fahrradtechnik,
Tourismus, Fahrradsicherheit sowie
Gastronomieständen

36. DUISBURGER RADWANDERUNG

Sonntag, 29. April 2018

Unsere Start- und Zielkontrollstellen (u.a. Innenstadt, Königstraße) sind von 9 – 17 Uhr geöffnet

Teilnehmerpässe sind (ca. 14 Tage vor dem Start) beim Stadtsportbund Duisburg, der Tourist Information Duisburg, der Hauptstelle der Sparkasse Duisburg, der Geschäftsstelle der WAZ und am Veranstaltungstag an den jeweiligen Startpunkten kostenlos erhältlich.



Liebe Leserinnen und Leser,

Verkehrspolitik ist vielfältig. Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Bus und Straßenbahn, U-Bahn, Zugverkehr, LKW, Schiffe. All das muss berücksichtigt werden, bei der Planung und Ausführung von Verkehr aller Art.

Feinstaub ist - im wahrsten Sinne des Wortes - in aller Munde. Die Mengen davon zu beseitigen ist nur möglich, indem der Verkehr in der Stadt beschränkt wird. Die Rechtsprechung hat dies so entschieden, eine höchstrichterliche Entscheidung steht zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Zeilen allerdings noch aus. Das Bundesverwaltungsgericht wird aber bald entscheiden müssen.

Um Waren in der Stadt zu verteilen und Handwerker zu ihren Kunden gelangen zu lassen, sind Lastenräder in vielen Fällen

eine gute Alternative. Dies hat auch der Bundesverkehrsminister erkannt und im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) den Ausbau der Radverkehrsanlagen propagiert. Der NRVP weist immer wieder auf die Notwendigkeit von Lastenrädern hin. Doch dann wird eine Autobahnbrücke geplant, auf der sich zwei Lastenräder kaum begegnen dürfen. Die Durchführung des RS1 gerät immer mehr ins Stocken. Ist der NRVP nur Makulatur? Das Ministerium antwortet ausweichend auf Mails zu diesem Thema. Doch wir bleiben dran, denn wir wissen, wie die Feinstaubproblematik ganz einfach behoben werden kann. Bessere Radverkehrsanlagen fördern den Radverkehr und je mehr Leute dann auf das Rad umsteigen, umso weniger Leute stoßen mit ihrem Auto Feinstaub und Abgase aus.

Ein dickes Brett ist zu bohren, aber wir werden nicht müde, hier auch politisch tätig zu sein.

Wolfgang Voßkamp

Inhalt

Im Pott 4

Frauennetzwerk 6

Schokofahrt 8

Sternfahrten 12

Probefahrt mit dem Lastenrad 14

Radschnellweg 1 in Essen 16

Knotenpunktsystem im Ruhrgebiet 19

Fahrrad Start-Up aus Essen 22

Touristik 23

Ostfriesland 23

Nijmegen 24

Metropole Ruhr 26

London 30

Technik 32

Bücher 33

Duisburg 34

Neubau der A40-Brücke 34

Freigabe von Fußgängerzonen 38

Ruhradweg 40

Mülheim 43

Baustellenfrust 43

Kein Winterdienst auf dem RS 1 44

Oberhausen 48

Neues rund um's Centro 48

Essen 51

Fazit Grüne Hauptstadt 51

Rad schieben auf dem Ruhrtalradweg 53

Gladbeck 57

Radfahren in der Fußgängerzone 57

Termine und Radtouren 60

Kontaktadressen / Impressum 70



Fahrradtraining? Aber sicher doch!

Muss man das Radfahren immer wieder neu trainieren? - Nein, im Sinne eines Trainings eines Sportlers ist das sicher nicht notwendig. Aber ein bisschen Training im Frühjahr schadet nicht. Dabei muss es gar nicht um Kondition gehen, sondern vor allem auch um Sicherheit. Ein freier Platz findet sich sicher irgendwo. Stellen Sie doch einfach ein paar Hindernisse auf und fahren Slalom, enge Kurven oder halten an einer Linie, die Sie mit Straßenmalkreide auf den Boden gezeichnet haben. Gerade nach der Winterpause ist es wichtig, sich erst einmal wieder auf das Rad einzustellen. Sicher. Radfahren verlernt man nicht. Aber nicht nur die Gelenke trocknen bei wenig Bewegung ein, sondern auch die Fahrpraxis. Da ist es doch ganz gut, einfach mal ein paar Übungen zu fahren.

Warum eigentlich ist das gut?

Naja, wenn sie im „Ernstfall“ einen Unfall verhindern oder spielenden Kindern, einem Ball oder auch einem Auto ausweichen können ohne zu fallen, dann ist das doch viel wert. Außerdem gewöhnt man sich wieder an den nötigen Bremsweg, stellt vielleicht sogar fest, dass die Bremsen gelitten haben oder neu eingestellt werden müssen oder gewinnt einfach an Selbstvertrauen auf dem Rad.

Also kein Leistungstraining?

Warum nicht - es muss ja nicht der Mont Ventoux sein, die Bergspitze der Tour der France, die jedem Radler Schrecken einjagt. Aber ein paar Touren, erst langsamer und kürzer und dann - je nach Lust und Laune - schneller und mehr, helfen in vieler Hinsicht. Sie gewinnen Sicherheit auf dem Rad und sind vor Stürzen besser geschützt.

Außerdem freuen sich die Gelenke und beim Besuch beim Kardiologen werden Sie sicher eher ein Lächeln Ihres Gegenüber in Weiß erkennen, wenn Herz- und Kreislauf gestärkt und die Abwehrkräfte gut sind. Jeder nach seiner Façon!

4****S Hotel Primus
HP 7 Tage,
6 Übernachtungen,
EZ 15,- € Zuschlag,
Kurtaxe 1,27 € pP/Tag

Radreisen
zwischen
Mur und Drau

ab. **899 €**

Radeln
im Slowenischen
Vierländereck

ab. **749 €**

Moravske Toplice
4**** Hotel Termal
HP 7 Tage, 6 Übernachtungen,
EZ 10,- € Zuschlag pP/Tag,
Anmeldung 1,- € pP. einmalig,
Kurtaxe 1,27 €

WOLF'S Radreisen

Kontaktdaten:



0049 174 330 1832



wowo550701@gmail.com

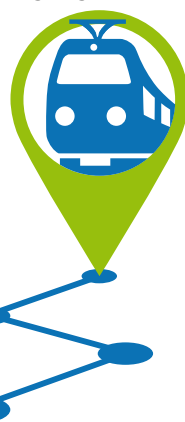
Nahverkehr verbessern

Mithilfe bei Verbesserung von Bahnhöfen gesucht

Jeden Tag sind Millionen von Menschen in der Rhein-Ruhr-Region unterwegs, davon allein über drei Millionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Vor allem aus Klimaschutzpolitischen Gründen, aber auch

dem Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club NRW. Es wird mit Mitteln des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Ziel des Projektes ist es, mehr Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen. Dafür gibt es ein Webportal, auf dem Tools zur Analyse der Intermodalität von Bahnhöfen zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören ein Begehungsbogen für eine umfassende Vor-Ort-Besichtigung, eine Nutzerbefragung, die die Einschätzung der Bahnreisenden erfasst und ein Interviewleit-



mein Weg zur Bahn

zur Entlastung des Straßennetzes ist es jedoch notwendig, noch mehr Menschen dazu zu bewegen, die Bahn zu nutzen. Ein entscheidender Faktor für die Nutzung der Bahn ist die Umstiegssituation zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Während das Fahrrad insbesondere im verdichteten Stadtgebiet einen idealen Bahnhofszubringer darstellt, trägt das Auto den größeren Distanzen im ländlichen Raum Rechnung. Aber auch für Fußgänger sowie Bus- und Stadtbahnkunden sollen Ankunft und Weiterreise am Bahnhof intuitiv, schnell und angenehm möglich sein und so letztendlich mehr Menschen vom Umstieg auf die Bahn überzeugen.

Wie die Anreise zum Zug mit dem Fahrrad, dem Öffentlichem Personennahverkehr, zu Fuß oder mit dem Auto möglichst reibungslos gelingt, das ist Inhalt eines Projekts des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr mit

faden für Gespräche mit Experten vor Ort. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage für weitere Schritte zur Optimierung der Intermodalität des Bahnhofes. Jetzt werden Menschen gesucht, die sich aktiv an der Bewertung ihres Bahnhofs beteiligen. Mitmachen kann man unter:

www.mein-weg-zur-bahn.de

Liegezweiräder
Liedredreiräder
Lastenräder

VELOMOBIEL.NL
Verenigdewinkel door fietsers

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICILETTA
The Italian Bike

HPVELOTECHNIK

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

Tel: 0234-51 14 19 www.tri-mobil.de



Frauen Netzwerk im ADFC NRW gegründet

Das Fahrrad wurde von einem Mann erfunden, Frauen waren wie selbstverständlich vom Radfahren ausgeschlossen, zu unweiblich. Doch Frauen ließen sich nicht abschrecken und eroberten das Fahrrad. Es revolutionierte die Kleiderordnung, ließ Frauen aus Reifröcken und Korsetts aussteigen. Radfahren wurde ein Vehikel der Emanzipation, besetzt mit Freiheit, Selbstvertrauen und Unabhängigkeit und doch heute noch immer nicht selbstverständlich. In 2013 sorgte der Kinofilm "Das Mäd-

chen Wadjda", in Saudi-Arabien gedreht, für Aufsehen. Die zehnjährige Titelheldin kämpft für ein eigenes Fahrrad und das Recht, es zu benutzen.

Mit einem Aufruf zum Internationalen Frauentag im März 2017 sorgte Isabelle Klarenaar (stellvertretende Geschäftsführerin des ADFC NRW) dafür, die weibliche Sichtweise zum Thema Radfahren mehr in den Fokus zu rücken. Damit begann in NRW die Geschichte des Frauen Netzwerkes. Die erste Rückmeldung auf den Aufruf kam nach 30 Sekunden vom Bundesgeschäftsführer Burkhard Storck: Zwei Daumen hoch und ein SUPER in riesigen Lettern!

Die Ausgangslage ist auch heute noch, dass Themen rund ums Fahrrad männerdominiert sind, auch im ADFC. Es wird geworben ums Radfahren für ältere Menschen. Die Fotos dazu zeigen häufig Männer in enger Fahrradkluft. Die verwendete Sprache ist oft männlich dominiert, nicht nur weil es nicht

Foto: ADFC NRW



immer einfach ist, gendergerechte Texte lesbar zu schreiben. Vorstandsposten im ADFC sind eher von Männern besetzt. Woran liegt das, was können wir daran ändern?

Am 20. Mai 2017 wurde bei der Landesversammlung NRW in Neuss offiziell ein Frauennetzwerk gegründet. Gut fünf Monate danach haben sich interessierte Frauen (und ein Mann) im Rahmen des AktivenForums-NRW in Dortmund zu einem

Workshop getroffen. Dass sich ein männlicher Aktiver für vermeintliche „reine Frauenthemen“ interessierte und die Arbeitsgruppe bereicherte, stieß auf positive Resonanz. Mittlerweile zählt das Netzwerk 38 Mitglieder aus 20 NRW-Kreisverbänden sowie zwei Vertreterinnen aus den Landesverbänden Bayern und Niedersachsen. Wir werden weiterhin berichten.

Doro Kleine-Möllhoff

Radfahrer sind Idioten!

Radfahrer sind Idioten. Sie fahren im Winter ohne Beleuchtung, am besten noch in Schwarz gekleidet und auf dem falschen Radweg. Ampeln halten sie bestenfalls für Empfehlungen, sie radeln kreuz und quer und ohne Rücksicht auf Verluste durch die Straßen. Sie nehmen den Autos den Platz weg und halten den Verkehr auf. In Fußgängerzonen bedrängen sie die Fußgänger und klingeln einfach aus dem Weg, was ihnen nicht passt. Autofahrer werden abgedrängt und zum Bremsen gezwungen.

Alle Radfahrer sind Idioten!

Wahrheit?

Die Wahrheit liegt in der Mitte. Sowohl die oben als auch unten beschriebenen „Idioten“ gibt es - von beiden leider zu viele! Mich als Radler ärgern die schlecht beleuchteten Radler sehr, genauso die drängelnden Autofahrer und die zugeparkten Radwege. Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, ärgern mich die Kampradler und unbeleuchteten Radfahrer sehr. Was hilft? Das ist schnell gesagt: Rücksicht! Einfach nur das, was die StVO sowie so vorschreibt. Jeder von uns macht mal was falsch - dann darf man auch mal entschuldigend lächeln - und bekommt vielleicht ein Lächeln zurück.

Wolfgang Voßkamp

Autofahrer sind Idioten. Sie drängen die Radler von der Straße, fahren mit nur wenigen Millimetern Abstand am Radler vorbei und drängen die Radler ab. Sie parken alle auf den Radwegen, versperren Straßenquerungen für Radler, hupen völlig unnütz und schimpfen die Radler auch noch unsachgemäß und unangemessen aus. Sie nehmen den Radlern den Platz in den Straßen weg und setzen ihre stinkenden Kisten genau so vor die rote Ampel, dass man als Radler nicht mehr rechts vorbeikommt.

Alle Autofahrer sind Idioten!

Autofahrer sind Idioten!



Auf Tour mit der #Schokofahrt

Wer kennt sie nicht? Die Zufriedenheit, die sich sofort einstellt, wenn man etwas wirklich Leckeres isst. Ganz besonders bei Schokolade. Dass eben diese Schokolade umwelttechnisch gesehen eine extreme Sünde ist, vergessen wir leider dabei oft. Angefangen beim Anbau des Kakaos über den Transport bis zur Verpackung. Alles Dinge, über die Viele in heutiger Zeit einfach nicht nachdenken. Wer aber mal weiter schaut als nur bis ins Supermarktregal, wird ganz schnell feststellen, dass bei einem Preis von teilweise nicht mal 50 Cent pro Tafel Schokolade etwas nicht stimmen kann. Hier setzt das Konzept der Chocolate-makers an. Der Kakao wird emissionsfrei transportiert. Möglich ist dies durch die Tres Hombres, die seit sehr langer Zeit das erste Transportschiff ist, das ausschließlich durch Windkraft angetrieben Waren von der Karibik nach Europa transportiert.

Eben auch jene Kakaobohnen aus der Dominikanischen Republik.

Diese Kakaobohnen werden in Amsterdam sehr traditionell zu Schokolade weiterverarbeitet. Hierzu zählt auch eine Steinconchiermaschine. Diese wird zwar inzwischen mit moderner Technik betrieben, doch nach alter Tradition. Conchiert wird die Tres Hombres Schokolade 3 Tage lang, was nur einen sehr geringen Zeitaufwand darstellt im Vergleich zur gesamten „Herstellungskette“ der Schokolade.

Wenn es also möglich ist, Kakao emissionsfrei um die halbe Welt zu transportieren, sollte es doch auch möglich sein, die Schokolade ebenso emissionsfrei von Amsterdam nach Deutschland zu bekommen. So entstand dann 2016 in Münster die Idee, die Strecke mit Fahrrädern zu bewältigen. Dies geschah Ostern 2017 das erste Mal, damals noch mit 3 Rädern, darunter auch Lasse, das erste freie Lastenrad Münsters. Die Schokofahrt #2 sollte da deutlich größer werden. Nicht mehr nur aus Münster, sondern auch aus dem Ruhrgebiet und weiteren Städten gibt es Mitfahrer. Viele treffen schon am Freitag pünktlich zur Critical Mass Münster auf dem Domplatz ein. Also die ersten Kontakte knüp-



fen und auf die kommenden Tage freuen. Samstagmorgen um 8 Uhr, nach einer viel zu kurzen Nacht, treffen sich die 25 Mitradler der ersten Etappe der Schokofahrt#2. Nach kurzer Absprache kann es auch schon losgehen. Am ersten Tag wird noch der Großteil der Strecke in Deutschland im Verband gefahren. Kaum ist die Grenze erreicht, verfliegt sofort das Bedürfnis, auf der Fahrbahn zu fahren. Radwege, die ihren Namen auch verdienen. Also gemütlich bis zur Mittagspause in Hengelo. Hier werden wir von der örtlichen Presse in Empfang genommen. Ebenso stößt ein Fahrradkurier zu uns, um uns mit seinem Bullitt ein Stück zu begleiten.

Frisch gestärkt also weiter

Zwischendurch auch frei nach dem Motto: „Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung.“ Natürlich lässt man

sich von ein bisschen Regen nicht den Spaß verderben.

Der erste gemeinsame Abend wird in Deventer verbracht. Gemeinsames Essen frisch gekocht, so dass alle für den nächsten Tag wieder genug Energie auffüllen können. So wie das ein oder andere „isotonische“ Getränk natürlich dazu gehört.

Ziel ist Amsterdam

Nach anfänglichen kleineren Problemen bei einzelnen Teilnehmern läuft es am 2 Tag für alle super und bis zur Mittagspause rollt der Tross unaufhaltsam durch die Niederlande. Auch ein paar Höhenmeter können uns nicht aufhalten. Noch sind die Räder ja unbeladen und leicht. Der Nachmittag soll dann allerdings noch ein bisschen anstrengender werden. 17 km straffer Gegenwind warten

Wolfgang Voßkamp



Rechtsanwalt

Rechtliche Hilfe rund ums Fahrrad
Familienrecht
Verkehrsrecht
Vertragsrecht
Miet- und Wohnungseigentumsrecht
Forderungseinzug
und andere Rechtsgebiete



Ziegelhorststr. 60
47169 Duisburg-Röttgersbach
Tel.: (02 03) 42 28 06
Fax (02 03) 42 28 08
www.Vosskamp.de
info@Vosskamp.de



Besichtigung der Schokomanufaktur

auf uns. Also möglichst nah an das Hinterrad vor einem ran und klein machen. Amsterdam kommt in Sicht. Damit auch ein „freier“ Tag.

Montag also in Amsterdam gemeinsam frühstücken und ein bisschen die Stadt erkunden. Gegen Mittag geht es dann zur Hauptattraktion des Tages. Besichtigung der Schokoladenfabrik. Ebenso besuchen

wir noch einen Kaffeeröster, der seine Kaffeebohnen von der Tres Hombres bekommt. Hier werden noch ein paar Sponsortankäufe erledigt. Die Zeit in Amsterdam ist leider viel zu schnell um, sodass man die Infrastruktur und Rücksichtnahme der Autofahrer gar nicht voll auskosten kann.

Zurück geht es für den Schokoexpress sehr früh des nächsten Tages. 2 Fahrer nehmen die Strecke Amsterdam Wuppertal am Stück in Angriff. 270km nonstop mit Ladung sind also auch im Bereich des Möglichen. 2 Mitfahrer verabschieden sich aus Amsterdam aber 2 andere stoßen hinzu um gemeinsam mit den anderen Schokolade nach Münster bzw. nach Essen zu transportieren.

Der Rückweg wird bis Deventer von den „Verbliebenen“ gemeinsam bewältigt. Am zweiten Tag des Rückwegs heißt es für die Fahrer aus Essen und Duis-



burg, Abschied von einer super Truppe zu nehmen. Leider führen hier die Routen direkt von der Unterkunft aus komplett auseinander, so dass nur das Frühstück gemeinsam genossen werden kann. Einer fährt alleine los, um einen privaten Termin einhalten zu können und trotzdem zum Fotofinish in Münster zu sein. Der Rest folgt etwas später, 21 gen Münster und 3 in den Pott. Um 17 Uhr ist der Weg geschafft. Ankunft in der Radmosphäre und damit die Auslieferung der Schokolade.

Nach der Tour ist vor der Tour: Die nächste Schokofahrt #3 startet Gründonnerstag, 29. März 2018. Ostermontag ist die Rückkehr der Ruhrgebietsschokofahrer geplant. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Stand 20. Januar haben sich bereits Teilnehmer aus 24 Städten angemeldet, darunter Berlin, München, Oldenburg und Jever. Aus dem RIP-Verbreitungsgebiet und



Vor der Abfahrt in Amsterdam

den Nachbarstädten sind Duisburg, Essen, Düsseldorf, Herten und Bochum dabei. Mitfahrer sind weiterhin willkommen, ebenso Geschäfte (Cafés, Bioläden, Wein- und Feinkosthändler, Buchhandlungen), die bereit sind, die hochwertige Schokolade zu verkaufen.

Alle Informationen und Kontaktdaten unter: www.schokofahrt.de Roger Rumpel



Münsterland

WERSE-EMS-RADWEG

190 km Radvergnügen rechts und links von Werse und Ems

Kostenloser Infolyer unter www.werseradweg.de



6. Mai NRW-Sternfahrt

Mit dem Motto „Stadt – Rad – Luft“ demonstrieren am Sonntag, dem 6. Mai wieder tausende Radfahrer*innen für ein fahrradfreundliches NRW. Von über 40 Orten aus strömen Menschen per Rad an den



Rhein, um in der Landeshauptstadt ein-drucksvoll zu zeigen, dass wir mehr Platz

für Radfahrer*innen aller Art wollen. Auch von Duisburg, Oberhausen, Mülheim und Essen gibt es wieder gemeinsame Zubringertouren. Abfahrtszeiten dazu im Touren-teil auf Seite 65.

Alles Wissenswerte zur Sternfahrt findet sich unter www.adfc-sternfahrt.org und auf Facebook unter facebook.com/FahrradSternfahrtNRW/

Fahrt mit und sagt es Euren Freund*innen und der Welt unter #adfc oder mit einem Kommentar auf unseren Seiten im Netz.

Am 6. Mai nehmen wir uns die Fahrbahn. Autos, Motorräder und LKW halten Abstand, an keiner Ampel brauchen wir stehen zu bleiben.



Foto: Michael Kleine-Möllhoff

Denn die Polizei eskortiert uns über jede Kreuzung und durch Tunnel, die sonst den Autos vorbehalten sind. Auf der Strecke wird es auch in diesem Jahr wieder Zwischenkundgebungen an verkehrspolitisch besonders brisanten Stellen geben.

Die Hauptkundgebung beginnt um 15 Uhr am Johannes-Rau-Platz. Um 15:30 Uhr starten wir von dort zur gemeinsamen Abschlussrunde durch Düsseldorf, gegen 17 Uhr werden wir wieder zurück sein. Wir radeln auf den Zubringerrouten mit gemütlichen 15 km/h, auf der Abschlussrunde mit familienfreundlichen 12 km/h. Für die ganz Kleinen gibt es um 16 Uhr wieder die Sternchenfahrt mit einer kurzen Kinderdemo auf ruhigen Wegen am Rheinufer.



13. Mai Sternfahrt Ruhr

Alle kleinen und großen Fahrradbegeisterten nah und fern der Ruhr sind herzlich eingeladen. Sternförmig auf Bochum zuzuradeln und dann zusammen durch die Stadt fahren – das ist das Ziel. Denn: Gemeinsam radelt es sich schöner.

Die Fahrradsternfahrt.Ruhr gibt es nicht zum ersten Mal, davor war lange Zeit Dortmund Veranstalter, zuletzt Essen. Jedes Jahr rufen die Städte an der Ruhr nun dazu auf, im Verbund für bessere Bedingungen für Radfahrende zu demonstrieren. Alle Velonauten können dabei mit viel Phantasie auf Radfahr-Interessen aufmerksam machen, auf geschmückten Rädern, Kleidung, Anhängern oder mit Musik. „Mobil mit Fahrrad“ ist das diesjährige Motto.

Für die Sternfahrt werden Zubringer aller Himmelsrichtungen die Radelnden aus dem ganzen Ruhrgebiet nach Bochum bringen. Dazu stehen viele engagierte Mitwirkende an Treffpunkten zur Verfügung, um die Routen zu begleiten. Die genauen Zufahrtsstrecken und Haltepunkte werden auf Flyern, Plakaten und im Internet veröffentlicht.

Start der gemeinsamen Bochumer Hauptroute ist um 12 Uhr auf dem Gerard-Mottier-Platz, Alleestraße 80. Diese wird polizeilich begleitet und zeigt Bochum mal ganz anders.



Als Abschluss-Highlight endet die Tour mit einer Würdigung beim Fahrradsommer der Industriekultur. Rund um die Jahrhunderthalle gibt es dann viel Fahrrad-Programm für Groß und Klein, auch Kulinarisches zur Stärkung für die Rückfahrt.

Die Stadt Bochum unter tatkräftiger Mitwirkung ihres Nahmobilitätsbeauftragten unterstützt dieses Jahr die Fahrradsternfahrt.Ruhr. Organisierende und fleißige Helfende finden sich in den Vereinen des ADFC und VCD sowie bei den Initiativen urbanRadeling.de, VeloCityRuhr.net, der Audiokitchen-Dortmund u.v.m.

Alle zusammen rufen dazu auf, die Werbetrommeln zu rühren, alle Info-Kanäle zu nutzen und zum fröhlichen Mitradeln einzuladen. Aktuelle Infos gibt es auf Facebook und unter <http://fahrradsternfahrt.ruhr>.

Fotos: Christian Lamker





Lastenfahrrad

Ein Selbstversuch

Es ist Freitag und ich soll mit dem neuen Lastenrad des ADFC Duisburg vom Infoladen zur Rheinbrücke der A40 fahren. Schnell habe ich das Monstrum auf den Gehweg transportiert und möchte mich setzen. Zuletzt hat offenbar Rübezahl darauf gegessen - oder ein anderer Riese. Meine Position erinnert mich an ein Hochrad aus der Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Also Sattel runter und neuer Versuch. Jetzt geht es. Obwohl der Begriff „Sattel“ für dieses „Sofa“ eher ungewöhnlich ist. Ist denn der Kernledersattel auf meinem Rad so hart? Auf diesem Plüschteil hat mein Popometer kaum eine Chance, einen gefühl-

ten Kontakt zur Fahrbahn entstehen zu lassen. Es wirkt fast so, als ob man nicht sitzt, sondern nur ein leichter Hauch die eigenen vier Buchstaben erreicht. Ungewohnt!

Der Abstand zum Lenker ist sehr knapp. Ich sitze stocksteif und gerade auf dem Sattel. Jede kleinste Bewegung des Lenkers lenkt auch den Gepäckraum vor mir, an dem sich links und rechts die Räder befinden. Dabei bewegt sich auch der Sattel, so dass man sofort das Gefühl hat, umzukippen. Das ist natürlich Unsinn, denn ein Dreirad mit einer Spurbreite von rund 90 cm kippt so schnell nicht um. Aber es fühlt sich halt ungewohnt an.

Also fahre ich los. Sehr „raumgreifend“ schaukele ich über den Radweg und nutze dessen Breite vollständig aus. Ich touchiere einen Kleinwagen, der sofort umkippt und auf die Fahrertür fällt. Da der Fahrer mich nicht verfolgen kann, suche ich schnell das Weite und finde es auch*.

Auch Jörg probiert die Besonderheiten eines Lastenrades



Die Bremsen haben ihre liebe Mühe mit dem Gewicht des Rades und meinen ca. 50 kg*.

Ich schlingere so hin und her und merke die Trägheit dieses Trumms deutlich.

Den Akku habe ich im Infoladen gelassen - vielleicht eine falsche Entscheidung.

Je länger ich fahre, umso weniger ungewohnt wird das Radeln. Dann fahre ich auf eine enge Kurve zu. Ich ziehe den Lenker und damit den ganzen Bak (im Niederländischen

heißen solche Räder „bakfiets“ und „bak“ ist der Gepäckraum) nach links. Das Rad folgt langsam meinem Befehl. Es legt sich natürlich nicht in die Kurve, aber als Zweiradler erwarte ich genau das instinktiv. Ich habe das Gefühl zu kippen. Ja ja - ich weiß: das kippt nicht, aber es fühlt sich halt so an. Etwas später halte ich an und nehme gewohnheitsmäßig den Fuß vom Pedal und stelle ihn auf den Boden. Unnötig, wie ich kurz danach reflektiere - aber auch das ist Gewohnheit.

Auf dem Weg zurück zum Infoladen ist alles schon viel leichter und weniger ungewohnt. Es ist eine interessante Erfahrung, aber ich bin doch auch sehr froh über mein deutlich direkteres „normales“ Fahrrad, als ich wieder zurück ins Büro fahre, nachdem das Lastenrad wieder in seinem „Stall“ steht.

Ist so ein Rad also schlecht? - Nein - es ist nur ungewohnt. Wenn man sich einmal



daran gewöhnt hat, ist es für Transporte sicher sehr gut geeignet und packt auch räumlich und gewichtsmäßig mehr Gepäck als mein Lastenanhänger. Der ist dafür etwas flexibler.

*an diesen Stellen hat Baron von Münchenhausen ein bisschen am Text mitgewirkt. Man sollte nicht immer alles wörtlich nehmen.
Wolfgang Voßkamp

AM BESTEN GLEICH DIE FACHFRAU FRAGEN.

Dagmar Vogel

Fachanwältin Arbeitsrecht, Fachanwältin Familienrecht,
Fachanwältin Sozialrecht

Astrid Gramckow

Rechtsanwältin
Familienrecht, Versicherungsrecht, Sozialrecht

Gesche Blome

Rechtsanwältin
Sozialrecht



Radschnellweg versus Eltingviertel

Will man keinen schnellen Ausbau des RS1?

Ausgerechnet gegen Ende des „Grünen Hauptstadtjahrs“ wurde auf einer von der Stadt Essen und der Straßenbaubehörde des Landes (Straßen.NRW) ausgerichteten Informationsveranstaltung zum Radschnellwegs (RS1) offenbart, dass es mit einer raschen Realisierung des vielpropagierten Vorzeigeprojektes bis 2020 wohl nichts wird. Dass der Bau eines simplen Radwegs mit festen Standards ausgerechnet in Essen – also dem zentralen Kernstück des RS1 – zu scheitern droht, ist weit mehr als ein herber Rückschlag. Schließlich steht der RS1 inzwischen sogar weltweit als das Paradebeispiel für eine nachhaltige Verkehrspolitik im größten europäischen Ballungsraum.

Da mutet es doch schon mehr als provinziell an, wenn eine Stadt wie Essen sich als Hemmschuh für den Weiterbau präsentiert. Das aber ist genau der Eindruck, den die frühere Ruhrgebietsmetropole derzeit hinterlässt. Der Grund sind konträre Interessen zwischen dem Weiterbau des RS1 und einer geplanten Wohnraumverdichtung im Eltingviertel, dem nördlichsten Wohnquartier in der Essener City. Mit dem Totschlagargument des „mangelnden Wohnraums“ wird die Fläche des alten Bahndamms, welche nach Ansicht des ADFC für den Weiterbau des RS1 als unverzichtbar gilt, quasi vereinnahmt. Man verkauft dies als „städttebaulichen Mehrwert“ für das Eltingvier-

tel. Dass man den Radschnellweg offenbar nicht als Synonym für eine innovative Quartiersentwicklung wahrnimmt, sondern als Störfaktor, ist schon bedenklich. Dabei gilt gerade im Immobilienbereich die Nähe zum RS1 mittlerweile als herausragendes Qualitätskriterium. Andersorts wird dies längst entsprechend vermarktet.

In der von der Stadt in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie für das Eltingviertel wird zwar auch der Aspekt geprüft, wie man möglichst viel Wohnraum mit dem Radschnellweg kombinieren kann. Weitere Anforderungen an die Stadtentwicklung wie beispielsweise die Berücksichtigung des Stadtklimas finden dagegen kaum Berücksichtigung. Um nun aber vom Konfliktfeld Eltingviertel abzulenken, hat man die vermeintliche Unverträglichkeit des Routenverlaufs entlang des Chemiewerks von Evonik (ex Goldschmidt) als das wesentlich größere Problem hochstilisiert – genauso wie die Umwidmung des noch unter Eisenbahnrecht stehenden Bahndamms. Dabei sind diese Problemfelder spätestens seit der 2014 veröffentlichten Machbarkeitsstudie zum RS1 bekannt gewesen und hätten schon längst angepackt werden können.

Stadt Essen als Hemmschuh

Tatsächlicher Bremser ist nach Ansicht des ADFC die Stadt Essen mit der von ihr favorisierten Variante 3 der städtischen Machbarkeitsstudie, bei welcher der Verlauf des RS1 über Dächer und durch Gebäude geplant ist. Eine derartige zusammenhängendes Bauprojekt könne jedoch nur gemeinsam von einem privaten Investor realisiert werden, so die städtische Vorstellung. Eigentlich wollte man diesen auch schon längst gefunden haben, im Moment herrscht diesbezüglich jedoch Funkstille. Wie will man auch jemanden finden, wenn dieser ganz alleine für die Unterhaltungs-

kosten wie Reinigung und Winterdienst gerade stehen soll. Zwar stoße man bei der Suche nach einem geeigneten Investor laut Planungsamtsleiter Roland Graf auf großes Interesse, allerdings schränkt der im Eltingviertel tonangebende Wohnungskonzern „Vonovia“ diese Aussage gleich wieder mit dem Hinweis auf die erforderliche Wirtschaftlichkeit ein (WAZ/NRZ 18.11.17).

Straßen.NRW hingegen würde die Kosten für Bau und Unterhalt des Radschnellweges nur bei Variante 1 übernehmen. Diese sieht den Verlauf des Radweges uneingeschränkt auf dem dann allerdings sehr viel schmaleren Bahndamm vor. Der Vorteil wäre, dass RS1 und Bebauung dann unabhängig voneinander realisiert werden könnten, was wiederum einen kurzfristigen Baustart des RS1 ermöglichen würde. Bei der Informationsveranstaltung in der Gertrudiskirche jedenfalls hat sich eine eindeutige Mehrheit der Zuhörer für besagte Variante 1 ausgesprochen. Auch der ADFC Essen sowie der ADFC-Landesverband favorisieren klar diese Variante.

Um das ganze Procedere um den RS1 zu

beschleunigen, hat der ADFC Essen eine zeitlich begrenzte provisorische Führung auf dem Bahndamm mit etwas geringeren Ausbaustandards ins Gespräch gebracht. Dies jedoch scheint seitens der Stadt nicht gewollt zu sein. Nichts sei langlebiger als ein Provisorium, so das Argument. Anderorts scheint dies aber in Bezug auf den RS1 kein Problem zu sein. So weist die 2010 als Vorläuferstrecke fertig gestellte Rheinische Bahn westlich des Abzweigs Borbeck nach wie vor keine asphaltierte Wegedecke auf, auch sind fast alle Brücken viel zu schmal angelegt – selbst die neu gebauten. Und auch die im vergangenen Jahr von der Stadt eingerichtete „Intercity-Route“ in Richtung Gelsenkirchen stellt ein solches RS1-Provisorium dar. Warum also nicht auch im Bereich der City?

Ein solch provisorischer Weiterbau des RS1 auf dem Bahndamm im Eltingviertel wäre auch sehr wichtig für einen frühestmöglichen Baubeginn der Brücke über die Gladbecker Straße. Schon das städtische Bekenntnis zu dem provisorischen Radweg

Die Gleisstrasse des zukünftigen RS1 in Höhe des Eltingviertels im Jahr 2010 mit dem damals noch existierenden Reiterstellwerk





würde dazu führen, dass Straßen.NRW sofort mit der Planung besagter Brücke beginnen könnte – so die Aussage bei der Bürgerversammlung. Schließlich läge laut Machbarkeitsstudie der Andockpunkt im Eltingviertel bei allen drei Varianten an derselben Stelle. Dass, wie von Roland Graf befürchtet, Provisorien lange Bestand haben könnten, liegt im übrigen an den handelnden Protagonisten selbst. Da muss man sich seitens der Stadt wohl mal an die eigene Nase fassen.

Auch die vom ADFC vorgeschlagene Realisierungsvariante als „Bürger-Radweg“ wird von der Stadt abgelehnt. Dabei gibt es in Wuppertal mit dem Radweg auf der Nordbahntrasse ein herausragendes Beispiel dafür, wie man mit Bürgerengagement ein europaweit beachtetes Radwegprojekt realisieren kann. Die Parallelität ist frappierend, denn auch dort leistete die Stadt anfänglich erbitterten Widerstand gegen diese Art des Bürgerengagements. Erst als die Landesregierung ihre finanzielle Unterstützung zusagte, konnte diesbezüglich der Gordische Knoten durchschlagen werden. Heute gilt die Nordbahntrasse als das Vorzeigeprojekt Wuppertals.

Dieser letztgenannte Aspekt könnte eigentlich auch für den zukünftigen Radschnellweg in Essen gelten, schließlich trägt die Stadt bei jeder sich bietenden Gelegenheit den RS1 wie eine Monstranz vor sich her. Dabei existiert im Stadtgebiet Essens aktuell ein gerade einmal 700 Meter langes Teilstück, welches tatsächlich den Ausbaustandards des RS1 entspricht. Bei dem fünf Kilometer langen Abschnitt bis zur Universität handelt es sich nach wie vor um den Radweg „Rheinische Bahn“, so wie er für das Kulturhauptstadtjahr 2010 gebaut wurde. Hinsichtlich der Breite sowie der fehlenden Trennung von Rad- und Fußverkehr entspricht er jedoch in keinsten Weise den Standards eines Radschnellweges und dürfte daher eigentlich auch nicht als solcher propagiert werden.

Leider können Essens Bürger nicht darauf hoffen, dass das Land NRW als federführender Bauherr des Radschnellwegs Druck auf die Stadt Essen ausübt – im Gegenteil. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) hat auf eine Anfrage der Grünen Landtagsfraktion geantwortet, dass er die Bestrebungen der Stadt, den Bahndamm abzutragen, billige. Immerhin hat er darauf hingewiesen, dass das Land NRW dann allerdings auch aus der Finanzierung raus sei. Die Stadt Essen müsse selber sehen, wie sie diese hinbekommt. Das jedoch dürfte die Essener „GroKo“ (CDU und SPD) wohl kaum anfechten, dem RS1 auch weiterhin Steine in den Weg zu legen. Beide Ratsfraktionen wollen unbedingt den Bahndamm vollständig entfernt sehen, ohne jedoch aufzuzeigen, wo und wie besagter Radschnellweg angelegt werden könnte. Es scheint ihnen schlicht egal zu sein.

Ein RS1 könnte im Eltingviertel in Verbindung mit einer ansprechenden Architektur und ortsbildprägenden Brücken das Entree für die Innenstadt bilden. Bürger, Pendler und Radtouristen sollen schließlich motiviert werden, Essen zu besuchen. Ob allerdings der ADFC mit seinem Bestreben für eine schnellstmögliche Realisierung des Radschnellwegs unter Beibehaltung des Bahndamms Erfolg haben wird, ist fraglicher denn je.

Jörg Brinkmann

Bürgerradweg! Wie geht denn das?

Erfolgsgeschichte Nordbahntrasse in Wuppertal – kann dessen Entstehung als Bürgerradweg Vorbild für den Weiterbau des RS1 im Eltingviertel sein? Informationsveranstaltung mit Referat von Dr. Christian Gerhardt, Mitbegründer und Vorsitzender der Wuppertalbewegung e.V.
Donnerstag, 8. März, 19 Uhr im Forum für Kunst und Architektur, Kopstadtplatz 12 (Kopstadtpassage), 45127 Essen

Radeln nach Zahlen

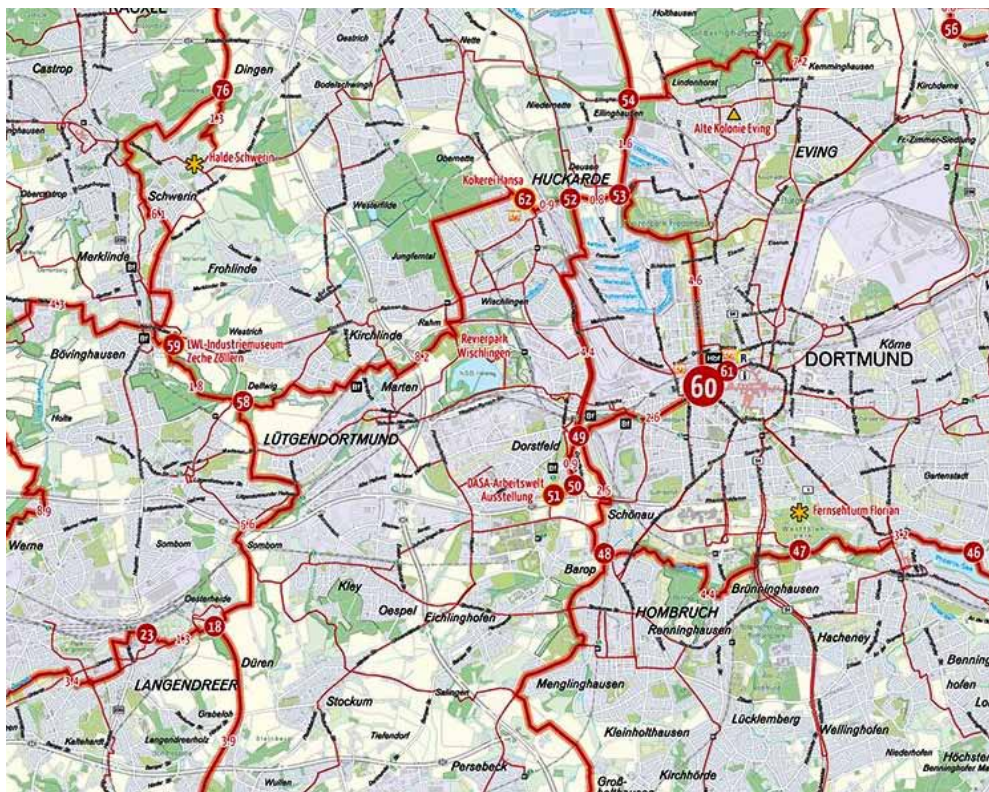
Knotenpunktbezogene Wegweisung

Ohne Ortskenntnis und Radkarte mit dem Rad unterwegs sein und trotzdem problemlos das Ziel finden, das ermöglichen Knotenpunktsysteme für Radwanderer*innen. Eine Zahlenfolge auf einem Zettel oder der Handfläche notiert reicht zur Orientierung, die Radreise kann beginnen. Vor gut 20 Jahren in Belgien erstmals ausprobiert und in Holland erfolgreich kopiert, hat das Radeln nach Zahlen mittlerweile auch in NRW Einzug gehalten. Fertig implementiert findet man die neue Wegweisung z.B. im Kreis Viersen. Seit 2017 wird das System auch in der Metropole Ruhr aufgebaut. An wichtigen Wegkreuzungen erhält ein Wegweiser eine eindeutige Nummer auf dem Pfosten, damit wird er zum Knotenpunkt. An jedem Knotenpunkt steht zudem eine Orientierungstafel mit dem umliegenden Netzsystem. Die Knotenpunkte werden darüber hinaus mit einem Notrufsystem und mit touristischen Informationen ausgestattet. Die neue Wegeweisung soll besonders die Orientierung und Routenplanung für auswärtige Radfahrerinnen und Radfahrer weiter verbessern.

Im Bildbeispiel steht man am Knotenpunkt 60 direkt am Dortmunder U. Den Weg zur Zeche Zollern findet man über die Zahlenfolge 53-52-62-58-59. Die Zahlen reichen als Erinnerungsstütze aus, denn an den Zwischenwegweisern ist die Nummer des

Karte Knotenpunkt 60

Bild: RVR





KP 60 Do-U-1

Bild: RVR

nächsten Knotenpunktes angebracht.

Da die alten Wegschilder nicht verschwinden, bleibt die Wegweisung mit Zielorten (mit Entfernungsangabe) ebenso erhalten wie die Ausschilderung der Themenrouten. Damit ist das Knotenpunktsystem eine Erweiterung der bestehenden rot-weißen Radwegweisung.

Mehr als 250 rote Knotenpunkte sollen künftig an Kreuzungen des Radwegenetzes in der gesamten Metropole stehen und zeigen, wo's lang geht. Am 11. April 2017 wurde der erste Knotenpunkt am Dortmunder U durch den RVR der Öffentlichkeit vorgestellt. Zunächst erfolgt das Aufstellen der Beschilderung im östlichen Ruhrgebiet, danach arbeitet man sich nach Westen vor und Ende 2018 soll in Duisburg mit dem letzten Knotenpunkt das Projekt abgeschlossen werden.

Zur Qualitätssicherung setzt der RVR Radwegepaten ein. Sie schauen ab 2018 regelmäßig nach dem Rechten, kontrollieren Schilder und Wegeoberflächen. Mängel werden aufgenommen und an das zuständige Routen- und Qualitätsmanagement beim RVR in Essen weitergeleitet. Die Prüfverfahren finden dreimal jährlich zu vorgegebenen Terminen statt. Vera Bückner

Radwegebau an Landesstraßen

Landesmittel endlich verausgaben

Auch in diesem Jahr stehen 900.000 Euro für den Bau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen zur Verfügung. Deren Verausgabung wird durch die Verbandversammlung der RVR priorisiert. Seit 2010 standen für diese Projekte im Verbandsgebiet allein 6,3 Millionen Euro zur Verfügung, davon wurden nur etwa 1,4 Millionen Euro verbaut.

Auch in 2018 wird wohl nicht damit zu rechnen sein, dass die seit vier Jahren auf den Rängen 1 und 2 priorisierten Maßnahmen, der Radweg in Bottrop und Schermbeck entlang der L 104 umgesetzt werden. Hier müssten Straßen.NRW und die Bezirksregierungen endlich aktiver werden, anstelle diese Mittel in Straßen zu stecken oder Radwege in anderen Regionen von NRW zu bauen. Ob das Programm in den nächsten Jahren von der neuen Landesregierung fortgesetzt wird, ist auch noch unklar.

Herbert Fürmann



21. Mülheimer Fahrradfrühling

Donnerstag, 10. Mai 2018 „Himmelfahrtstag“
9 bis 17 Uhr – Wasserbahnhof

Unterhaltung, Information und Spaß
rund ums Rad

mit dem 65. Volksradfahren

Start (9 Uhr bis 13 Uhr) & **Ziel:** Wasserbahnhof Mülheim

Strecken: ca. 30 und 45 km

Startgeld: 2.50 Euro einschl. Versicherung und Medaille

Der Mülheimer Fahrradfrühling ist eine
gemeinsame Veranstaltung fahrradbewegter
Mülheimer Initiatoren, u.a. des ADFC.



**FAHRRADFREUNDLICHER
ARBEITGEBER**

Eine Initiative der EU und des ADFC

Wie

fahrradfreundlich

ist Ihre Chefin?

Finden Sie es heraus auf:

www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de





ParkDeinRad.de

Neues Start-up in Essen

Ein voller Fahrradkeller im Haus seiner Wohnung hat Philipp auf die Idee zur Gründung einer neuen Firma gebracht. „Der Fahrradkeller war auf ca. 15 Fahrräder ausgelegt (bei einem 40-Parteien Haus) und es waren zuverlässig immer mehr als 30 drin. „Einmal habe ich leichtsinnigerweise mein Fahrrad über Nacht draußen stehen lassen und gehöre seitdem zur großen Gruppe der Diebstahlopfers“ berichtet Philipp.

Diese Erfahrung hat ihn über eine Fahrradgarage nachdenken lassen. Aber erst ein paar Jahre später kam er zu dem Entschluss, seine Idee auf eine kaufmännische Basis zu stellen. Zusammen mit Frank hat er zuerst das Konzept und dann das Produkt entwickelt. Grundsätzlich besteht das Konzept aus einer Fahrradstation und deren professionellen Verwaltung.

Um Fahrräder im Privatbereich sicher abzustellen, gibt es häufig keinen geeigneten Platz. Keller, Hinterhöfe und Hausflure sind oft nicht sicher oder werden verschmutzt und beschädigt – das gleiche gilt übrigens auch für Kinderwagen. Wild- und Hausflurparken führen so oft zu Ärger zwischen den Mietparteien.

Die angebotene Fahrradstation ist hochwertig und speziell auf die Nutzung an Mehrfamilienhäusern ausgelegt. Die Fahrräder werden komfortabel und systematisch abgestellt und sind so geschützt vor Diebstahl, Vandalismus und natürlich auch vor Wettereinflüssen. (Damit begegnet der Hauseigentümer der steigenden Zahl an Fahrrädern mit einer strukturellen Lösung.) Die Station zusammen mit der professionellen Verwaltung kann als Ganzes an „ParkDeinRad.de“ abgegeben werden:

vom Aufbau, über Wartung und Pflege bis hin zur Vermietung. Die Anschaffungskosten sind einmalig und auf ein Minimum beschränkt. Finanziert wird die Station durch die monatliche Miete pro Stellplatz. Es fallen keine weiteren Kosten an. Alternativ ist auch ein Kauf möglich.

Die Fahrradstation erfüllt alle Anforderungen des anspruchsvollen Nutzers an einen sicheren und komfortablen Fahrradstellplatz:

- Robust und Wetterfest aus nachhaltigen Materialien z.B. Massivholz
- Kompatibel mit verschiedenen Fahrradtypen – E-Bikes, Fahrräder mit Kindersitzen, Klappräder usw.
- Bei Bedarf können auch andere Dinge untergebracht werden wie z.B. Kinderwagen, die dann ebenfalls nicht mehr im Hausflur abgestellt werden.
- die Stationen lassen sich farblich an die Umgebung anpassen
- Eine Dachbegrünung ist optional, um die Station vollends in das Umfeld zu integrieren
- Planung, Produktion und Betreuung findet in Deutschland, zum Großteil lokal in Essen, statt

Die Gründer Frank und Philipp

Foto: Privat



Inselhopping in Ostfriesland

Die Duisburger ADFC-Tourenleiterin Gisela Brands hat mit einer Reisegruppe ostfriesische Inseln besucht, hier ist ihr Reisebericht der Mehrtagestour vom letzten Jahr:

Ausgangspunkt für die 5-tägige Reise war die kleine Stadt Esens, hier waren wir in einem netten Hotel untergebracht. Unsere erste Tour führte uns durch den Ort und wir bestaunten die unterschiedlichsten Bären mit Namen wie Finanz-, Handwerker-, Lakritzbär. Der Bär ist das Wappentier der Kleinstadt. Wir radelten weiter zum Meer und nach Neßmersiel. Hier legt die Fähre zur Insel Baltrum ab. Wir blieben aber im Ort und ließen uns im Teehaus von leckeren Sturmbeuteln verführen.

Am nächsten Tag fuhren wir nach Bensersiel und setzten mit der Fähre zur Insel Langeoog über. Die berühmte Sängerin Lale Anderson lebte lange auf dieser Insel. Den Tag verbrachten wir damit, die vielen Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Dabei war natürlich auch das Wahrzeichen der Insel: der Wasserturm. Von hier sind die Inseln Spiekeroog und Baltrum gut zu sehen. Glück hatten wir am Nachmittag, als ein starker Regenguss einsetzte, wir saßen trocken und gemütlich in einem Restaurant. Am Mittwoch fuhren wir mit unseren Fahrrädern nach Harlesiel, um auf die Insel Wangerooge zu gelangen. Wahrzeichen der Insel ist der Alte Leuchtturm, der auch das Standesamt beherbergt. Ein guter Tipp ist hier das Cafe Pudding. Es ist nicht nur bekannt wegen des leckeren Kuchens, es ist auf einer Düne gebaut die den Namen Pudding trägt. Legenden ranken sich darum.

Am nächsten Tag führte unser Weg nach

ParkDeinRad.de - Fahrradgaragen für den urbanen Raum

Unsere Fahrradstation erfüllt alle Anforderungen an einen sicheren und komfortablen Fahrradstellplatz.

Neben einem Kauf bieten Wir auch eine professionelle Verwaltung:

Vom Aufbau, über Wartung und Pflege bis hin zur Vermietung.

Ein Stellplatz bietet genug Raum, auch für Fahrräder mit Kindersitz oder Kinderwägen.



Robust und Wetterfest mit einer Massivholzverkleidung oder mit einer Verkleidung aus Stahlblech.
Vorbereitet zur Dachbegrünung.

Made in Essen -

Geplant, Gebaut und Verwaltet in unserer Stadt

Phifa GmbH i.G. Hachestr. 88 45127 Essen

www.parkdeinrad.de info@parkdeinrad.de 0171-3633111



Sternfahrt im Norden mit Inselhopping

(Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge)
5-tägige Sternfahrt vom 10.09. bis
14.09.2018 mit eigener Anreise

Wir treffen uns am Montag den
10.09.2018 in Esens, nachdem alle Teil-
nehmer dort eingetroffen sind.

Die Übernachtung erfolgt in einem ***S-
Hotel mit Sauna, Frühstück und einem
3-gängigem Abendessen.

Das Hotel ist Ausgangspunkt für unsere
täglichen Radtouren.

Die nächsten Tage besuchen wir die In-
seln Langeoog, Spiekeroog und Wanger-
ooge, Besuch einer typischen ostfriesi-
schen Teestube sowie Besichtigung der
Brauerei in Jever.

Preis 689 bis 739 €

Anmeldeschluss: 01. April 2018.

Ausführliche Informationen, Tourenbe-
schreibungen und Anmeldung sind zu er-
fragen bei Tourenleiterin Gisela Brands,
Tel. 0171/2817022, E-Mail: gisela.brands@gmx.de
oder www.adfc-duisburg.de

Neuharlingersiel. Diesmal ging es ohne
Räder zur Insel Spiekeroog. Die Wege auf
Spiekeroog sind sehr kurz, das Straßennetz
ist für Fahrräder nur sehr begrenzt ausge-
legt. Der alte Dorfkern mit der alten Insel-
kirche, dem Rathaus und kleinen Geschäf-
ten war sehr schön anzuschauen. Mit der
Museumpferdebahn fuhren wir an einen
schönen Strandabschnitt und dort ruhten
wir in der Sonne aus.

Am letzten Tag führte uns der Weg nach
Jever und wir besichtigten hier die gleich-
namige Brauerei. Gemeinsam testeten wir
die unterschiedlichsten Biere der Brauerei.
Nach Rückkehr im Hotel endete unsere Rei-
se. Miteinander haben wir in der kleinen
12-köpfigen Gruppe eine wundervolle, lus-
tige und unbeschwerte Zeit verbracht.

Gisela Brands

Grüne Haupt- stadt Nijmegen

Ein spannendes Ausflugsziel ist in die-
sem Jahr Nijmegen. Essen war 2017 Grüne
Hauptstadt Europas und hat den Staffel-
stab an die niederländische Stadt überge-
ben. Die Europäische Kommission vergibt
die Auszeichnung an Kommunen, die sich
besonders im Klima- und Umweltschutz en-
gagieren. Viele interessante Veranstaltun-
gen laden nach Nijmegen ein. Beispielswei-
se führen fünf verschiedene Themenrouten
zu Fuß, mit dem Rad oder dem Elektrobuss
zu interessanten Zielen. Es können auch
Firmen besucht werden, die Wirtschaftlich-
keit und Nachhaltigkeit selbstverständlich
miteinander vereinbaren.

Bereits im letzten Jahr hat eine 20-köpfi-
ge Gruppe eine Tour mit dem Rad von Es-
sen nach Nijmegen unternommen. Hier

wurde bereits ein erster Austausch von Bürger*innen der beiden Städte initiiert. Organisiert wurde die Fahrt von Wissen-SchaffenWandeln und dem ADFC Essen. Hier ein paar Impressionen dieser Reise. Homepage der Grünen Hauptstadt Nijmegen:

greencapital2018.nl/en/green-routes/

Beschreibung der Tour: bit.ly/2Gr7Vku

Doro Kleine-Möllhoff

Autofreie Siedlung



Brücke über die Waal



Sicheres Innenstadtparken



Rad- und Busspur im Vorort



Weg zum Gewerbegebiet





10 Jahre RAD-Kultur-Tour

Auf Reifenbreite durch's Revier

Seit 2008, also seit nunmehr 10 Jahren, führen das Paul-Gerhard-Bildungswerk der Essener AWO und der ADFC Essen die „RADKultur-Tour“ durch. Ziel dieser mehrtägigen Fahrt ist es, Menschen aus dem gesamten Bundesgebiet das sehr facettenreiche Ruhrgebiet von gestern, heute und morgen per Rad näher zu bringen. Organisiert von Maicl Platzek von der AWO und angeleitet von Jörg Brinkmann vom ADFC wird dabei das mittlerweile in etlichen Bereichen durchaus fahrradfreundliche Revier zwischen Dortmund und Duisburg im wahrsten Sinn des Wortes erradelt.

Die alljährlich immer Ende August stattfindende Tour startet in Dortmund und endet nach gut 260 Kilometern in Essen. Angefahren werden unter anderem die Städte Witten, Hattingen, Bochum, Essen, Gelsen-

kirchen, Bottrop, Oberhausen, Duisburg und Mülheim. Auf sechs Tage verteilt erwartet die Teilnehmer ein äußerst abwechslungsreiches Programm. Dazu gehören Highlights wie die Zeche Zollern, der Phoenixsee, das Muttental, die Bochumer Uni, die Zeche Nordstern, die Schalke-Arena, das Weltkulturerbe Zeche Zollverein, der Tetraeder, der Gasometer, die Merkezz-Moschee, das Stahlwerk im Landschaftspark Nord, der Duisburger Innenhafen und die Villa Hügel der Familie Krupp. Beleuchtet werden aber auch die nicht unbedingt positiven Folgen des Bergbaus im Ruhrgebiet oder Brennpunkte wie der Duisburger Stadtteil Marxloh. Besichtigungen mit fundierten Erläuterungen vor Ort erfolgen zumeist durch professionelle Führer. Zudem gibt es unterwegs eine Vielzahl nicht minder interessanter Objekte und Begebenheiten, deren Präsentation mindestens ebenso fachkundig durch die beiden Tourleiter erfolgt.

Es ist jedes Mal spannend mitzuerleben, wie überrascht viele Teilnehmer über das grüne Ruhrgebiet sind, haben die meisten von ihnen doch nach wie vor das Klischeebild eines grauen und schmutzigen Reviers im Kopf. Genauso erstaunt zeigen sich etliche auch über die Streckencharak-

Besuchen Sie das Lächeln im Münsterland!!!

Unsere Stadt Rhede,
ausgezeichnet als eine der fahrradfreundlichsten Städte in NRW.

Für Sie vor Ort:

HOTEL ZUR ALTEN POST

Inh. Bernd Elbers
Krommerter Str. 6
46414 Rhede
www.hotel-elbers.de
Info: 02872 / 92730

teristik mit seiner durchaus hügeligen Topographie. Befahren werden viele grüne Wege, naturgemäß aber auch Stadtstraßen, schließlich befindet man sich in dem größten Ballungsraum Europas. Geradelt wird in verhaltenem Tempo, Erfahrung mit mehrtägigen Radfahrten ist aber hinsichtlich der Kondition durchaus von Vorteil. Bei den Wegen ist von Asphalt bis Schotter alles dabei, wobei neuerdings auch das erste Teilstück des Radschnellwegs Ruhr zum Bestandteil der Tour gehört. Die Übernachtung erfolgt in guten bis einfachen Hotels und Tagungshäusern, mit zum Angebot gehört dabei auch der Gepäcktransfer von Unterkunft zu Unterkunft. Interessant ist auch der Aspekt,

dass die RADKultur-Tour als Bildungsurlaub nach §9 AwoG anerkannt ist, was auch immer wieder von Teilnehmern in Anspruch genommen wird.

Insgesamt handelt es sich um sechs sehr erlebnis- und erfahrungsreiche Tage, wobei sich die Zeit auf dem Sattel und die

für Besichtigungen in etwa die Waage hält. Der Teilnahmebeitrag beträgt pro Person im Doppelzimmer 440 €,

das Einzelzimmer kostet 570 €.

Die RADKultur-Tour in diesem Jahr findet statt vom

26. August bis 1. September,

Anmeldungen hierzu

können über das Paul-

Gerlach-Bildungswerk

der Essener AWO

awo-essen.de erfol-

gen, weitere Informa-

tionen erhält

man dort bei

Maia Platzeck,

Tel. 0201-

1897421.

Jörg Brink-

mann

Gehört zu jeder RADKultur-Tour dazu – das Gruppenbild unter dem Doppelbock von Zollverein





Sightseeing im Ruhrpott

**Tourenleiter Bernhard aus
Mülheim berichtet von
einer interessanten und
abwechslungsreichen ADFC-
Tour im September 2017**

Der Wetterbericht prophezeite uns an dem Tag viele Wolken und vereinzelt auch leichte Regenschauer. Zu meiner Überraschung fanden sich trotzdem 5 Radfahrer am Mülheimer Hauptbahnhof ein. Mit dem Zug fuhren wir zum Ausgangsort der Tour nach Dortmund. Dort gesellten sich noch zwei weitere Radler dazu. Pünktlich um 10 Uhr starteten wir in Rich-

tung Norden, weg von der Innenstadt und dem Autoverkehr.

Das erste Ziel der Tour im Fredenbaumpark war das „Big Tipi“, das mit fast 35 m Höhe angeblich größte Indianerzelt der Welt. Es stand im Jahr 2000 auf der Expo in Hannover und dient heute den Dortmundern als Jugendtreff, Kletter- und Eventcenter.

Nach der Querung des Dortmund-Ems-Kanals fuhren wir in Richtung Deusen, vorbei an der Emscherkläranlage zum ehemaligen Bahnbetriebshof der Kokerei Hansa. Heute heißt er Bahnhof Mooskamp und beherbergt ein interessantes Nahverkehrsmuseum.

Viele alte Straßenbahnen sind zu bestaunen und es wird umfassend über 135 Jahre Nahverkehr informiert. Das Museum war leider geschlossen, sodass wir unser nächstes Ziel anfuhrten. Vorbei am Schloss Westhusen (heute eine Seniorenresidenz) führte uns ein Waldweg weiter nach Wischlingen und entlang des Oespeler Bachs bis zum Haus Dellwig. Dieses wunderschöne, mit-

Haus Dellwig



ten im Wald gelegene Wasserschloss wurde erstmalig 1179 erwähnt und nach dem Dreißigjährigen Krieg neu aufgebaut. Die Zeche Zollern erreichten wir durch den Wald, ließen sie aber aus Zeitmangel unbeachtet. Unsere wohlverdiente Mittagspause verbrachten wir anschließend im Gysenbergpark in Herne und verspeisten einen zünftigen Ruhrpott - Teller.

Ein richtiges Highlight befindet sich gleich in der Nähe: Mont Cenis. Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche wurde aus Glas und Holz eine riesige Halle gebaut, 176 m lang, 72 m breit und 15 m hoch, eine sogenannte Mikroklimahülle. In der Halle sind verschie-



Mont Cenis

Die verkehrsreiche Poststraße mussten wir leider mit den Autos teilen, aber nach etwa einem km erreichten wir den nächsten Grünzug, die Dahlhauser Heide. In der gleichnamigen Siedlung bestaunten wir schöne alte Häuser und kamen kurz darauf zur Zeche Hannover.

Hier besichtigten wir in dem LWL Industriemuseum die riesige Dampffördermaschine aus dem Jahr 1893. Sie ist das älteste Exemplar, das am Originalstandort funktionsfähig erhalten geblieben ist.

Anschließend führte uns die Tour über die Erzbahn- und die Kray-Wanner Bahntrasse. Ein kurzer Abstecher brachte uns zum Wissenschaftspark in Gelsenkirchen mit einem architektonisch und technologisch herausragenden Gebäude.

Nach diesen vielen schönen Wegen und Sehenswürdigkeiten hatten wir uns noch eine Verschnaufpause auf Zeche Zollverein verdient.

Mülheim erreichten wir nach ca. 79 km gegen 18:30 Uhr über den Berneradweg und die Rheinische Bahntrasse.

Diese Entdeckungstour war sehr interessant und hat allen viel Spaß gemacht. Zum Fotografieren war das trübe Wetter allerdings nicht geeignet, die Fotos habe ich auf einer anderen Tour gemacht. Bernhard Hehn



Big Tipi

dene Gebäudekomplexe untergebracht, wie die Fortbildungsakademie des Landes NRW, ein Hotel, ein Bürgersaal, eine Bibliothek und vieles mehr. Die Energie für das Gebäude stammt aus einer in der Außenhülle integrierten Solaranlage und einem Blockheizkraftwerk, das mit dem Grubengas der alten Zeche Mont Cenis betrieben wird. Ein außergewöhnliches Gebäude, das man gesehen haben muss.

Über das jetzt bewaldete Gelände der alten Zeche Constantin radelten wir weiter ins Zillertal in Bochum und am Fuße des Tippelsbergs vorbei bis in den Grünzug Nord mit seinen vielen Teichen.



London

Der Urlaub mit der Familie steht an. Wir sind mit dem Auto in der Londoner City angekommen. Gerade noch außerhalb der Congestion-Zone, der Mautzone im innersten Londoner Stadtgebiet, befindet sich unser Hotel. Parken darf man hier nirgendwo. Wir haben daher vorher einen sensationell günstigen Parkplatz in einem Parkhaus außerhalb mit nur 10 GBP Kosten pro Tag gebucht.

Im Zentrum zahlt man bis zu 320 GBP pro Tag!

Also fahre ich das Auto zum Parkhaus, nehme mein Rad vom Träger, hänge die Taschen an den Gepäckträger und den Rucksack dorthin, wo er hingehört und radle los. Etwas mulmig ist mir schon, denn der Weg vom Hotel zum Parkhaus war voll, nein voller oder besser gesagt am vollsten. Ein Auto hinter und neben dem anderen. Überall. Bis zu fünf innerstädtische Fahrspuren nebeneinander. In einer Fahrtrichtung.

Und da soll ich jetzt radeln? Habe ich mir da doch zu viel zugemutet?

Am Anfang ist es leer. Teilweise gibt es ganz gute Radwege. Dann radele ich auf der Fahrbahn, erreiche den Regent's Park mit dem Zoo. Es wird langsam voller - aber vor allem teile ich mir die Wege mit anderen Radlern. Vom Brompton bis zum Rennrad ist alles dabei. Es macht Spaß. Jetzt biege ich ab auf den Circle, der mich bis zum Hotel begleiten soll. Unterschiedlich viele Spuren, aber mindestens zwei pro Fahrtrichtung. Blech, wohin man sieht.

Madame Tussaud's und den Bahnhof King's Cross mit Harry Potters Gleis 9 3/4 lasse ich hinter mir.

Ich darf die Buslane nutzen. Ebenso wie Taxis und natürlich Busse. Solange sie frei ist, klappt das prima. Kommt ein Bus von hinten, fährt er langsam und mit Abstand hinter mir her. Gentlemanlike! Ich bin begeistert.

Selbst die meisten Taxifahrer wissen, wie sich ein Gentleman verhält. Steht ein Bus im Weg, darf ich rechts daran vorbei auf die linke Fahrspur der Autos. Die Autofahrer lassen mich rein. Keiner hupt. Wow. Ich habe das Gefühl, dass 8,8 Mio Engländer entspannter sind als die Leute zu Hause auf der Straße.

Einmal warte ich an einer Ampel. Links neben mir ist eine sehr schmale Spur für Linksabbieger. Platz für einen Mini, denke ich, als eine S-Klasse neben mir hält. Die Scheibe senkt sich und ich höre erstaunt ein „Wie geht es dir?“ - mit angelsächsischem Akzent. Ein paar nette Worte wechseln hin und her und die S-Klasse rauscht ab. Ein Doppeldecker passt auch noch auf die Minispur und schon geht es weiter.

Wenig später sehe ich ein „Fahrschule“-Schild - natürlich auf Englisch. Aber das Schild prangt auf dem Rücken eines Fahrradkuriers, nicht auf einem Auto. Er bringt einem Neuling auf einem Lastenrad bei, wie man ein solches Trumm noch durch den Blech- und Betonschunzel manöv-





übrigens noch Cycle-Highways. Blaue Farbe auf dem Boden zeigen diese an und da geht es echt schnell zur Sache. Am Bahnhof Blackfriars ist zur Stoßzeit der Radweg rammelvoll an der Ampel. Wow.

Wer es gemütlicher mag, fährt Quiet-Routes. Das dauert etwas länger, aber man fährt durch ruhige und kleine Straßen und hat wirklich schöne Routen.

In so einer Stadt mit dem Rad? Ja, das ist viel vernünftiger, als sich dreimal so lange mit dem Auto dort durchzuquälen!

Ach ja, man fährt natürlich links. Da ich schon einige tausend Kilometer in England (mit dem Auto) und ein paar hundert auch mit dem Rad gefahren bin, war das für mich nichts Neues. Neulinge sollten vielleicht erst einmal auf ruhigeren Straßen lernen, wie man links fährt. Wenn man dann zu Hause wieder ankommt, muss man sich erst einmal wieder daran gewöhnen, dass die „continentals“ auf der falschen Seite fahren.

Wolfgang Voßkamp

riert. „Das ist zu eng!“ ruft der Fahrschüler. „Da passen noch zwei Räder nebeneinander durch,“ ruft der Fahrlehrer zurück. Er hat Recht - das Passieren geht einwandfrei. Dann bin ich auch schon beim Hotel. Mit dem Auto hatte ich den umgekehrten Weg in der dreifachen Zeit zurück gelegt. Ich bin etwas enttäuscht, dass die erste Tour schon vorbei ist.

Neben den „normalen“ Routen gibt es

Aller-Radweg
Leine-Heide-Radweg
Pauschalangebote



Aller-Leine-Tal



www.aller-leine-tal.de

Tel: 05071/8688

touristinfo@aller-leine-tal.de



Frühjahrsputz beim Rad?

Die Tage werden länger. Manch einer holt nach dem Winter das Rad zum ersten Mal wieder ans Licht, andere sind durchgefahren. Ich gehöre auch zu den Saisonfahrern, allerdings geht meine Saison vom 1.1. bis zum 31.12. und Schnee und Matsch und Kälte schrecken mich nicht ab.

Wie aber umgehen mit dem Rad im Frühjahr?

Am Anfang steht - zumal wenn man auch im Salz auf der Straße gefahren ist - eine gründliche Reinigung des Rades an. Etwas Wasser und ein Schwamm beseitigen den groben Schmutz. Mit einer Zahnbürste, die möglichst danach nicht wieder in den Zahnputzbecher zurückwandern sollte, werden auch die Ecken und Kanten zum Beispiel am Tretlager gut erreicht.

Die Kette sollte durch ein geöltes Tuch ge-



zogen werden. Bei einem Freilauf einfach „rückwärts“ kurbeln und die Kette durch das Tuch ziehen. Dies ruhig einige Male wiederholen. Dann sollte die Kette neu geölt werden. Öl trägt man von innen auf die Röllchen, also nicht von außen auf die Laschen auf. Lieber keine Kriechöle (Caramba, WD40 etc.) verwenden, die zu geringe Schmierwirkung haben. Drehen Sie auch dabei die Kette weiter, damit sich das Öl verteilt. Zuviel Öl zieht Dreck an und schadet. Daher nach kurzer Einwirkzeit einfach die Kette wieder durch ein Tuch ziehen und wenn dann auch noch die Zahnräder zuvor sauber gemacht wurden, ist der Antrieb schon wieder bereit für neue Kilometer.

Bremsen prüfen ist wichtig. Sind die Bremsklötze der Felgenbremse so eingestellt, dass sie genau parallel zur Felge sitzen? Wenn nicht, müssen sie ausgerichtet werden, denn wenn die Bremsklötze nicht komplett aufliegen, ist die Bremskraft nicht optimal. Außerdem dürfen die Bremsklötze nicht am Reifen scheuern und dessen Lebenszeit damit rapide vermindern. Scheibenbremsen auf Stärke der Beläge prüfen. 1 mm Rest sollte mindestens vorhanden sein. Bowdenzüge freuen sich auch über ein bisschen Öl.

Natürlich gehört auch immer ein Lichttest zu einem Fahrradcheck und wenn man dabei ist, bitte gleich prüfen, ob die Front-,



Rück- und Seitenstrahler alle noch vorhanden und sauber sind.

Lager (Lenker, Tretlager und Laufräder) noch auf „Spiel“ prüfen. Wenn etwas wackelt, sei es auch nur ganz leicht, so muss das Lager eingestellt werden. Sonst ist ein größerer Schaden in Kürze vorprogrammiert. Dann noch ein Check aller Schrauben und mit einem kurzen Klingeltest kann die Probefahrt losgehen.

Wussten Sie eigentlich, dass man mit einem gut gepflegten und sauberen Rad viel angenehmer fährt? Das ist wirklich so. Ob man auch schneller ist? - Ich bin ganz sicher, dass das so ist! Wolfgang Voßkamp

Robert Penn - Vom Glück auf zwei Rädern

Penn ist ein in Wales lebender englischer Mann zwischen 40 und 50 Jahren, der gerne Rad fährt. Sein Buch handelt eigentlich nur davon, dass er sich ein Fahrrad kauft. Aber es ist nicht irgendein Fahrrad, sondern es soll SEIN Fahrrad sein. Zugeschnitten auf ihn und alles genau nach seinen Wünschen.

Anders als der normale Radler geht er nicht in Fahrradgeschäft, sondern lässt er sich zunächst einen Rahmen auf Maß schweißen. Dann nimmt er viele Reisen auf sich und kauft die Komponenten in den USA, Italien, Japan und Deutschland ein. Er besucht die Firmen, die sein Steuerkopflager, den Antrieb, die Bremsen und alle anderen Teile bauen, kauft sie bei den Unternehmern, nicht ohne diese zuvor zu besichtigen und trägt sie so zusammen, bis sein Fahrrad montiert werden kann. Penn be-

schreibt dieses Abenteuer und gleitet dabei immer wieder ab in die Geschichte rund um das Rad, Geschichten von Personen, die zu Fahrrädern gehören und beschreibt mit liebevoller Sorge die Technik, die in ein Fahrrad einzieht. Er reißt den Leser mit auf seinen Reisen durch die Welt, die Geschichte und die Fahrradtechnik und schafft es, auch Stahllegierungen spannend und interessant zu machen, für die man sich sonst so gar nicht interessiert. Also muss man als Leser keine Angst vor langatmiger Physik und Technik machen, vielmehr zieht einen das Buch in den Bann.

Das einzige Problem bei dem Buch ist die Tatsache, dass Penn irgendwann sein Rad fertig konfektioniert und montiert hat und das Buch dann ebenso zu Ende ist. Bis zu diesem Zeitpunkt schafft es der Autor jedoch, es einem schwer zu machen, das Buch aus der Hand zu legen.

Für mich eines der besten Bücher zum Thema Fahrrad! ISBN: 394298945X - 17,90€

Wolfgang Voßkamp





A40-Brücke

Es ist hinlänglich bekannt, dass die Brücke der A40 über den Rhein neu gebaut werden muss. Geplant ist eine zweiteilige Brücke von fast 70 m Breite mit jeweils vier breiten Fahrstreifen plus Standspur in jede Fahrtrichtung für den Autobahnverkehr. Wie bisher soll aber wieder ein nur ca. 2,7 m breiter Radweg an die südliche Brücke dem Radverkehr in beide Richtungen dienen.

Diese Planung kann nicht überzeugen, denn es gibt eine Vielzahl von Gründen, die für einen deutlich breiteren Radweg sprechen:

Der Nationale-Radverkehrsplan 2020 (NRVP) sieht an vielen Stellen vor, das Radfahren zu fördern. Dieses Ziel ist nur mit guter Infrastruktur für den Radverkehr möglich. Dies ist unzweifelhaft aus den bekannten Fahrrad-Städten wie Kopenhagen, Amsterdam, Chicago usw. zu erkennen.

Der NRVP, der vom Bundes-Verkehrsministerium erstellt wird, sieht zudem vor, dass auch der Lastenverkehr in den Städten in großem Umfang auf das Fahrrad übertragen

werden soll. Dazu sollen vor allem Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger dienen. Sowohl die Anhänger als auch die Lastenräder haben meist Breiten von mindestens 70-90 cm - im Einzelfall auch deutlich mehr. Bei 2,70 m Breite des Radweges und zwei 90 cm breiten Gefährten, bleiben rechts neben jedem Gefährten und zwischen beiden Gefährten gerade einmal 30 cm Platz. Das ist eindeutig zu wenig und sehr gefährlich. - Übrigens sind auch viele Lenker heute 70 cm breit oder auch mehr. Auch das wird eng!

Das Gesetz (VwV-StVO) sieht derzeit eine Mindestbreite von 2,70 m als Mindestbreite für gegenläufige Radwege vor. Für Autobahnen gilt, dass sie mindestens zwei Fahrstreifen in jede Fahrtrichtung haben. Autos wird also der doppelte Platz eingeräumt, als gesetzlich mindestens notwendig. Für Räder gilt aber ein anderer Maßstab, obwohl die Brücke für Auto und Rad eine wichtige Achse darstellt. Das ist weder in Einklang zu bringen mit dem NRVP noch mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, das seit 2010 die Verkehre von Autos und Fahrrädern gleichgestellt hat. Eine Ungleichbehandlung, die keiner sachlichen Begründung zugänglich ist.

Für die Brücke werden knapp 800 Mio. € kalkuliert. Die Verbreiterung des geplanten Radweges auf 4 m oder das Anhängen eines Stahlgestells für eine weitere Radtrasse dürften kaum mehr als 1-2 Mio. € kosten. Wir reden also über einen Mehrkostenanteil im Promillebereich, sodass die Kostenfrage kaum als Argument gegen einen vernünftigen Radweg dienen kann.

Das Verkehrsministerium argumentiert, dass nur der bisherige Zustand der Radwege bei der neuen Brücke zu verbauen ist. Wenn der Radweg breiter werden soll, müsste dies die Stadt Duisburg bezahlen. Diese Argumentation erscheint absurd, denn entweder möchte der Verkehrsminister mehr Radverkehr (das schreibt er ja



in seinen NRVP) oder er möchte ihn nicht. Dann rühmt sich der Bund, 150 Mio. € pro Jahr mehr für den Radverkehr auszugeben, verweist aber bei einem verhältnismäßig kleinen Betrag auf die Stadt als Kostenträger. Wohl wissend, dass die unter Haushaltsaufsicht stehende Stadt Duisburg diese Kosten nicht tragen kann und darf. Dabei sind die geplanten 150 Mio. € wohlweislich nur für den Radverkehr bei Bundes- und Bundeswasserstraßen, also unter anderem auch bei Autobahnen zu verwenden. Offensichtlich nimmt das Verkehrsministerium den eigenen NRVP nicht ernst. Die Brücke soll für mindestens 50-100 Jahre gebaut werden. Es ist aber geplant, die Mindestbreite von Radwegen in Kürze von 2,70 m auf 3 m zu erhöhen. Natürlich gilt das jetzt noch nicht, aber es ist doch absehbar, dass der jetzt zu bauende Radweg einen Großteil seiner Nutzungsdauer hinter der selbst gesteckten gesetzlichen Mindestbreite zurückbleiben wird. Auch das ist absurd und stellt ein Zurückziehen auf Prinzipien dar, ohne die Zukunft im Auge zu behalten. Dies gilt umso mehr, als bei der Inbetriebnahme der Brücke voraussichtlich schon eine Mindestbreite von 3 m gilt, also bei der Inbetriebnahme die Brücke wohl hinter den gesetzlichen Vorgaben zurück bleibt. Nur beim Radweg, wohlgemerkt! Der Radweg ist eine wichtige innerstädtische Verbindung, der die beiden Stadtgebiete an beiden Rheinseiten miteinander verbindet. Die nächsten Rheinquerungen bedeuten Umwege von mindestens 7,5 km. Wir haben an einem verregneten und kal-

ten Januartag in einer Stunde gut 15 Radler gezählt. Mopedfahrer kommen noch hinzu und Fußgänger auch. 100-200 Radler an einem kalten verregneten Tag bedeuten aber auch, wie wichtig diese Strecke ist. Zur wärmeren Jahreszeit wird sich diese Zahl vervielfachen.

Außerdem müssen wir der Tatsache ins Auge sehen, dass die Gesellschaft stark altert. E-Scooter und Rollstühle werden mehr werden. Auch hier sind Konflikte vorprogrammiert.

Es gibt noch mehr Argumente, aber dafür reicht der Platz hier nicht aus. Wir haben am 12. Januar eine Presseaktion gestartet, um auf die Fehlplanung hinzuweisen. Wir werden nicht locker lassen, sondern mit den Verantwortlichen der Stadt Duisburg versuchen, doch noch eine sinnvollere Planung und Ausführung zu ermöglichen.

Wolfgang Voßkamp

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 – Tradition in Bewegung

Wanheimer Str. 625 | 47249 Duisburg | Tel: 0203/701477
www.fahrradhaus-hardacker.de

NEU

Diamant 



DIE WOHL BESTEN E-BIKES DER WELT!

✓ TOP Marken ✓ TOP Beratung ✓ TOP Service

Filialen in Duisburg:

- 📍 Sternbuschweg 95, Neudorf
- 📍 Sittardsberger Allee 21, Buchholz

Little John Bikes®
Begeisterung erfahren



ELEKTRISIERT IN DIE RADSAISON!

Die Natur aktiv in vollen Zügen genießen, spielend leicht den Berg erklimmen, entspannt am Stau vorbei fahren oder mit der Familie grenzenlos mobil sein ... Was für viele Radfahrer wie ein Traum klingt, wird mit einem E-Bike zur Realität!

Das Klischee, dass E-Bikes nur „Fahrhilfen für ältere Menschen“ sind, ist längst überholt. Die Elektroräder gibt es für jede Ziel- und Altersgruppe und die Zahl nimmt weiter rasant zu.

KALKHOFF Tasman Comfort (Vorführadl)

- » Impulse 2.0 Mittelmotor 250W mit Shift-Sensor Technologie
- » Lithium Ionen 36V, 522Wh
- » Shimano Nexus 8-Gang Nabenschaltung
- » hydraulische Felgenbremsen

KALKHOFF
BY E-BIKE

UVP ~~2400⁰⁰~~
1499⁰⁰

Little John PREIS



KALKHOFF Agattu i8R HS

- » Impulse 2.0 Mittelmotor 250W mit Shift-Sensor Technologie
- » Lithium Ionen 36V, 603Wh
- » Shimano Nexus 8-Gang Nabenschaltung
- » hydraulische Felgenbremsen

KALKHOFF
BY E-BIKE

UVP ~~2599⁰⁰~~
2399⁰⁰

Little John PREIS



KALKHOFF Voyager i8 Move

- » Impulse 2.0 Mittelmotor 250W mit Shift-Sensor Technologie
- » Lithium Ionen 36V, 396Wh
- » Shimano Altus 8-Gang Kettenschaltung
- » hydraulische Scheibenbremsen

KALKHOFF
BY E-BIKE

1999⁰⁰

Little John PREIS



HAIBIKE SDURO Trekking 6.0

- » Yamaha PW Mittelmotor 250W / 75 Nm
- » Lithium Ionen 36V, 500 Wh
- » Shimano Deore XT 20-Gang Kettenschaltung
- » Shimano Deore XT hydraulische Scheibenbremsen

HAIBIKE

2899⁰⁰

Little John PREIS



DIAMANT Zouma+

- » Bosch Performance CX Mittelmotor 250W / 75 Nm
- » Lithium Ionen 36V, 500Wh
- » Shimano Deore XT 11-Gang Kettenschaltung
- » hydraulische Felgenbremsen

Diamant

4499⁰⁰

Little John PREIS



HAIBIKE XDURO ALLIANCE 7.0

- » Bosch Performance CX Mittelmotor 250W / 75 Nm
- » Bosch PowerTube Lithium Ionen 36V, 500 Wh
- » Sram NX 11-Gang Kettenschaltung
- » RockShox Yari RC Federgabel mit 150mm Federweg und Lockout

HAIBIKE

4499⁰⁰

Little John PREIS



ABUS Faltschloss Bordo 6000

- » 90cm langes Faltschloss zur Absicherung von guten Zweirädern
- » Gewicht: 1220g
- » inkl. Halter

84⁹⁵

Little John PREIS



ABUS Helm Urban-I v.2 #124

- » eingesäuerter Insektenschutz
- » integriertes LED Rücklicht
- » in mehreren Farben erhältlich

79⁹⁵

Little John PREIS



0% Finanzierung für alle Räder!

TARGO BANK

Der effektive Jahreszins beträgt bei einer max. Laufzeit von 12 Monaten 0,00 %. Bonität vorausgesetzt. Keine Gebühren.

Viele weitere Modelle finden Sie in unseren Filialen oder auf www.littlejohnbikes.de



Keine Radfahrer auf der Einkaufsstraße?

Auf Initiative der Linken stellten Linke/Grüne gemeinsam mit der SPD in der Bezirksvertretung (BV) Hamborn den Antrag, die fußläufigen Einkaufsstraßen in Marxloh endlich für den Radverkehr freizugeben. Der Antrag wurde im vergangenen Herbst angenommen. Eine Antwort der Verwaltung steht noch aus.

Die CDU in Meiderich hat sich den Hamborner Antrag zwar nicht wirklich angesehen, aber bereits festgelegt, dass dies in der Fußgängerzone in ihrem Bezirk, der Von-der-Mark-Straße, auf keinen Fall geschehen soll. „Wir stehen weiter zu unserem Beschluss, zur Sicherheit der Fußgänger und der älteren Menschen in Meiderich, dort kein Radfahren zuzulassen und die Basarstraße weiterhin stärker durch die Polizei und das Ordnungsamt kontrollieren zu lassen“, so der CDU-Vorsitzende Thomas Kretschmer in den Bezirksnachrichten „Der Meidericher“. Es gäbe genügend Gelegenheiten mit dem Rad zu fahren und es mal kurz über die Einkaufsstraße zu schieben sei kein Problem.

Beide Straßen, in Meiderich wie in Marxloh, sind damals bei ihrer Umgestaltung von der Fachverwaltung der Stadt Duisburg extra so gestaltet worden, dass alle Kriterien zur Öffnung für den Radverkehr erfüllt und eine Freigabe problemlos möglich gewesen wäre. Lediglich Bezirksvertreter der damaligen CDU und teilweise auch der SPD waren dagegen. Auf den aufgestellten Schildern war das Symbol „Radfahrer frei“ schon aufgedruckt. Die überklebten Symbole kann man heute noch sehen. Und die Pläne der

Verwaltung, den Radverkehr hier zuzulassen machen mangels sicherer und direkter Alternativen auch durchaus Sinn.

Was der CDU in Meiderich völlig entgangen zu sein scheint, ist der zweite Teil des gemeinsamen rot-rot-grünen Antrags. Darin wird die Stadt aufgefordert, nach Lösungen für den wirklichen Gefahrenpunkt in der Marxloher Einkaufsstraße zu suchen, den dortigen illegalen Autoverkehr zu stoppen. Mit den Autos in der Von-der-Mark-Straße kann sich die Meidericher CDU offenbar anfreunden, denn hierzu hat man von ihr noch nie etwas gehört.

Sie sagt auch, es gäbe genügend Gelegenheiten, in Meiderich mit dem Rad zu fahren. Für viele Menschen ist das Fahrrad allerdings ein alltägliches Verkehrsmittel! Schließlich liegt der Radverkehrsanteil in Duisburg (Modal Split) laut der neuesten Umfrage bei über 10 %. Die Politiker Eickhoff und Kretschmer sollen denn mal aufzeigen, wie man gut und sicher per Rad von Ost nach West oder umgekehrt durch die Meidericher City gelangen kann. Diese Verbindung ist dem ADFC bisher unbekannt. Weder die Bahnhofstraße noch der Weg über Auf dem Damm können da ernsthaft gemeint sein. Ebenso wenig kann der Vorschlag, den knappen Kilometer Einkaufsstraße einfach mal zu schieben, ernst genommen werden.

Basarstraße in Marxloh - hier sollen Radfahrer künftig legal fahren dürfen



Sicher gibt es wie überall auch heute auf der Von-der-Mark-Straße rücksichtslose Rüpelradler, aber genau die schreckt auch das Verbot nicht. Herbert Fürmann

Hier ein Leserbrief an den „Meidericher“: Im „Meidericher“ konnten wir lesen, dass die Bezirksvertretung sich dafür ausgesprochen hat, dass auf der Einkaufsstraße keine Radfahrer fahren dürfen. Angeblich diene das der Sicherheit und es gäbe genügend Radwege in Meiderich – durch die Fußgängerzone könne man sein Rad auch mal schieben, heißt es.

Als passionierter Radfahrer merke ich bei einem solchen Artikel sofort, dass leider nur wenig Sachverstand in diese Entscheidung geflossen ist. Wenn die BV davon ausgeht, dass man sein Rad auch mal 960 m schieben kann, dann wird das Rad offenbar nur als Freizeit-Verkehrsmittel gesehen. Für viele, wie auch für mich, ist

den, werden sich durch ein Verbot nicht davon abhalten lassen, dies auch weiterhin zu tun. Erfahrungsgemäß klappt das Miteinander von Radlern und Fußgängern gut. So gut sogar, dass es das Verkehrszeichen 240 gibt, das sogar gemeinsame Wege verbindlich vorschreibt. Es kommt darauf an, dass rücksichtsvoll gefahren wird. Dass dies möglich ist, davon geht der Gesetzgeber offenbar aus – die Bezirksvertretung jedoch leider nicht. Ein Radpendler benötigt kurze und sichere Wege. Außerdem sieht doch der Na-



Von-der-Mark-Straße in Meiderich - Über den Autoverkehr regt sich hier keiner auf



Von-der-Mark-Straße in Meiderich - Wen stört der Radfahrer?

es jedoch das Hauptverkehrsmittel und mit dem Argument, dass ein Autofahrer auch mal einen Kilometer laufen könnte, z. B. weil die Bahnhofstraße für Autos gesperrt würde, würde die BV ganz sicher nicht auftreten wollen. Damit zeigt sich, dass Radfahrer hier als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse gesehen werden. Sicherheit erreicht man nicht mit Verboten, sondern mit Aufklärung. Diejenigen, die Fußgänger bedrängen und gefähr-

tionale Radverkehrsplan vor, dass mehr Strecken mit dem Rad bewältigt werden sollen. Dazu muss zunächst das Angebot für Radler erhöht werden, statt weiterhin eingeschränkt zu bleiben. Die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans für 2020 werden voraussichtlich nicht erreicht werden können. Grund dafür ist hauptsächlich die schlechte Planung bezüglich des Radverkehrs in den letzten 60 Jahren. Es ist Zeit, dies zu ändern - auch in Meiderich. Denn nur dann, wenn den Menschen gute und sichere Wege angeboten werden, werden sie auf das Rad umsteigen und damit für ein gesundes Leben, ruhige und abgasfreie Umwelt Sorge tragen und damit nicht nur für sich selbst, sondern für die Gesellschaft wichtige Ziele erreichen. Ich hoffe, dass die BV Ihre Meinung noch einmal überdenkt und sich durch Argumente überzeugen lässt. Damit Meiderich lebenswert bleibt!

Wolfgang Voßkamp



Ruhrradweg

Nachdem die Stadt Duisburg mit Zuschüssen des Landes NRW und des RVR den finalen Abschnitt des Ruhrtalradweges überarbeitet und im Sommer 2016 fertiggestellt hat, sollte in einem nächsten Bauabschnitt nun auch die Radwegeverbindung am Ruhrdeich von der Max-Peters-Straße bis zur Stadtgrenze Mülheim nach gleichem Schema ausgebaut werden. Der viel zu schmale einseitige Radweg entlang der Landstraße, der auch noch in Ermangelung von Gehwegen von Fußgängern und Spaziergängern genutzt wird, sollte verbreitert und von der Fahrbahn abgesetzt zwischen die teilweise noch erhaltene alte doppelte Baumreihe verlegt werden. Gleichzeitig sollte der bis zum Wehr verlaufende neue asphaltierte Radweg durch die Ruhrauen bis zur Werthackersiedlung verlängert werden.

Der aktuelle Zustand der Wege in diesem Bereich wird der Funktion als wichtige, städteübergreifende Verbindung in keiner Weise gerecht. Hier ist ein Lückenschluss mit einem entsprechenden Ausbaustandard erforderlich. Auch vor dem Hintergrund, dass überregionale Radrouten wie Emscher Park Radweg, Ruhrtalradweg oder der Rundkurs Ruhrgebiet an die be-

Hier sollte es entlang gehen



Radweg statt LKW-Parkstreifen

schriebenen Wegetrassen anschließen, ist eine Aufwertung außerdem in touristischer Hinsicht wichtig.

Aus Mitteln des Regionalen Wirtschaftsförderprogramms wird das Projekt mit 80 % gefördert. Die Gesamtkosten sind mit 2,4 Millionen Euro kalkuliert, die Förderung beträgt somit rund 1,9 Millionen Euro. Die Durchführung der Baumaßnahme war bis 2019 geplant.

Doch nun hat der Beirat der unteren Landschaftsbehörde die städtischen Planungen durchkreuzt. Da die Ruhraue als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist, hat sich der Beirat gegen einen befestigten Weg ausgesprochen. Der Beiratsvorsitzende Johannes Messer sprach sogar von einer "Kirmes im Landschaftsschutzgebiet". Das wurde zunächst von der Duisburger Politik aber abgelehnt, doch die Bezirksregierung gab den Umweltschützern Recht. Die Stadt darf jetzt nur den Weg entlang der schnell und stark befahrenen Landstraße ausbauen.

Es bleibt abzuwarten, welche weiteren Auswirkungen diese Entscheidung haben wird, denn der Beirat lehnt regelmäßig Ausbauplanungen für den Radverkehr in Duisburg ab.

Herbert Fürmann

Rheinpreußen- hafen

Brücke bis auf weiteres gesperrt

Schon mehrfach haben wir an dieser Stelle über eine Sperrung der für Radfahrer und Fußgänger wichtigen Wegeverbindung über die alte Hubbrücke am Homberger Rheinpreußenhafen berichtet.

Die wiederholte akute und wohl noch länger andauernde Sperrung der wichtigen Verbindung im Zuge des internationalen Rheinradwegs und weiterer touristischer Radrouten von Alt-Homberg ins Rheinvorland und nach Baerl geht in die nächste Runde. Seit etwa 2 ½ Jahren wollen die beiden Eigentümer die sanierungsbedürftige Brücke abstoßen und nicht mehr instand setzen. Reparaturen wurden nur noch widerwillig, provisorisch und mit ungeeigneten Materialien durchgeführt.

Vor zwei Jahren sammelte der ADFC gemeinsam mit dem Kanu-Club Rheintreue,



Rheinpreußenhafen - BI-Gründung am 3. Advent

dem Homberger TV, dem Freundeskreis historisches Homberg und vielen weiteren Vereinen und Akteuren weit über 3000 Unterschriften zum Erhalt der Brücke.

Der Denkmalwert einer der ältesten Brücken ist unbestritten, ebenso die Bedeutung für den Radverkehr, den Kanu- und Laufsport und auch der Freizeitgestaltung von Spaziergängern und Hundehaltern. Auch die Stadt ist für den Erhalt des Baudenkmals und steht seit zwei Jahren mit den Eigentümern und dem Regionalverband Ruhr (RVR) in teils recht schwierigen Gesprächen.

Wegen der aktuellen und unbefristeten Sperrung trafen sich am Nachmittag des 3. Advent etwa 50 Vertreter von Vereinen und Institutionen sowie interessierte Bür-



ZWEIRAD-TASCHE

125 JAHRE IN FAMILIENTRADITION

FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

**MEISTERBETRIEB
G. Deutschbein**

47198 DU-Homberg
Augustastr. 15
Tel.: 0 20 66 - 77 07



ger beim Kanu-Club Homberg – Gerdt. Mit dabei der Bundestagsabgeordnete Mahmut Özdemir, der Landtagsabgeordnete und Vorsitzende des Stadtsportbundes Rainer Bischoff und Bezirksbürgermeister Hans-Joachim Paschmann.

Dirk Smaczny vom Planungsamt erläuterte den Anwesenden die Sachlage. Die Fördergelder in Höhe von 450.000 € stehen inzwischen bereit. Die gleiche Summe müssten die beiden Eigentümer INEOS und RAG zu- steuern. Nach einer Sanierung soll die Brücke aber in öffentliche Trägerschaft gehen. Dabei muss sie allerdings als Hubbrücke funktionstüchtig bleiben, denn etwa ein- bis dreimal im Jahr muss die Brücke bei Hochwasser evtl. angehoben werden, um Schiffe zum Tanklager hindurchzulassen. Voraussichtlich wird dazu in Kürze (nach Redaktionsschluss) eine hoffentlich positive Entscheidung fallen, nach der dann mit

einer Instandsetzung begonnen werden kann.

Vorsorglich gründeten die Anwesenden aber schon mal eine Bürgerinitiative zum Erhalt und der weiteren Nutzung der knapp 100 Jahre alten Wegeverbindung. Selbstverständlich ist der ADFC Duisburg hier mit im Boot. Wer die Initiative ebenfalls unterstützen möchte, kann sich der frisch gegründeten BI gerne anschließen. Dazu bitte direkt Kontakt mit dem Vorsitzenden des Kanu-Clubs Rheintreue, Herrn Andreas Lohmann a.lohmann@gmx.li aufnehmen. Je mehr sich in der Bürgerinitiative organisieren, desto größer wird die Chance, Gehör zu finden.

Der ADFC hofft auf eine positive Entscheidung bei den Verhandlungen zwischen Stadt und den Eigentümern und einen baldigen Beginn der Sanierungsarbeiten.

Herbert Fürmann

**mobile
Fahrrad
Werkstatt**



Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

Mobile Fahrradwerkstatt R. Wißdorf UG (haftungsbeschränkt)

Geschäftsführer Ralf Wißdorf

Zweiradmechaniker Meister

Tel.: 0203 - 24032

www.mobile-fahrradwerkstatt.com



Baustellenfrust und Eröffnungslust

Was Radfahrerinnen und Radfahrer in Mülheim in 2018 erwarten dürfen

Wichtigste Einzelmaßnahme stellt zweifellos die für Ende des Jahres geplante Eröffnung des RS1-Abschnitts zwischen der Hochpromenade und der Hochschule HRW dar. Eine Reihe von Baumaßnahmen sollen ferner den Anschluss an den RS1 verbessern. Hierunter fällt der Lückenschluss zwischen der im Bau befindlichen RS1-Rampe an der Bergstraße und dem Ruhrtalradweg nach Styrum, der Umbau Eppinghofer Straße/Am Löwenhof sowie die Anlage eines Radfahrstreifens in der Unterführung Mellinghofer Straße/Aktienstraße im Zusammenhang mit dem Bau des Kreisverkehrs an der Eppinghofer Straße. Dort wie weiterhin auch an der Thyssenbrücke wird man deshalb über das Jahr mit massiven Behinderungen durch Baustellen rechnen müs-

sen. Die Dauerbaustelle Rumbach wird wenigstens auf der Essener Straße zwischen Gracht und Kattowitzer Straße durch neue Fahrbahnen mit Radfahrstreifen abgelöst werden. Auf der Fahrradhaupttroute Raadt – Holthausen - Hauptbahnhof wird es mit dem Umbau der Oppspringkreuzung und teilen der Zeppelinstraße weitergehen. Zwischen der Stadtgrenze Oberhausen und der Heiermannstraße soll die Mellinghofer Straße Radverkehrsanlagen erhalten.

Fortgesetzt wird die Wegesanierung wichtiger Freizeitwege. Insbesondere die bereits im letzten Jahr geplante Asphaltierung des Ruhrauenweges aber auch der zweite Bauabschnitt des Ganghoferweges sind hier zu nennen. Gewünscht war von der Bezirksvertretung 1 eine Instandsetzung des Weges im Forstbachtal, durch das das Mülheimer Volksradfahrern verläuft, wobei hierfür die Finanzierung noch nicht geklärt ist.

Neuigkeiten gibt es auch beim Thema Fahrradparken. Für große Veranstaltungen wie der Saarer Kirmes, welche ja unmittelbar am RS1 liegt, sollen mobile Fahrradstände beschafft und eingesetzt werden. Die angespannte Parksituation rund um Forum und Hauptbahnhof soll sich durch das VRR-Radschloss, einer mit App zu benutzenden Sammelanlage für gut 60 Räder und freier Fahrradständen verbessern.

Karl-Ludwig Rimshub





Weiterhin kein Winterdienst auf dem RS 1

Seit der Eröffnung des Radschnellweges 1 zwischen Abzweig Grugastrasse und Mülheim Hauptbahnhof sind mehr als zwei Jahre vergangen und auch im dritten Winter fehlt eine klare Regelung zum Winterdienst. Nach den ersten Schneefällen im Dezember gab es sofort Beschwerden, weil weder die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn, noch die Hochpromenade in der Mülheimer Innenstadt vom Schnee geräumt wurden. Der Grund dafür sind offenbar fehlende und unklare Zuständigkeiten wie die Neue Ruhr Zeitung wenig später berichtete.

Für den Betrieb und die Unterhaltung des Radschnellwegs ist nach Ansicht der Stadt derzeit noch der Regionalverband Ruhr (RVR) zuständig. Für diesen stellt die Trasse eine Grünanlage dar, in denen grund-



Foto: Birgit Bach

sätzlich kein Winterdienst erfolgt. Mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes 2016 hat der Landtag die Zuständigkeit an den Landesbetrieb Straßen.NRW gegeben. Dieser verweist allerdings darauf, dass der RS1 noch nicht förmlich gewidmet sei und deshalb eine entscheidende Voraussetzung fehle. Wann die Widmung erfolgt, ist offen. In der Innenstadt auf der Hochpromenade ist hingegen die Stadt Mülheim für die Verkehrssicherung und damit auch den Winterdienst zuständig. Da aber der erste Schnee wie jedes Jahr völlig unerwartet kam, wurde im Dezember dort weder geräumt noch gestreut, sondern lediglich ein Schild „Kein Winterdienst“ aufgestellt.

Die Stadtverwaltung hat allerdings für die nächsten Monate vorgesorgt und Übergangsweise einen Dienstleister mit der Räumung des kombinierten Fuß- und Radweges beauftragt. Dies ist auch nötig, denn die Zählung zeigt, dass dieses Teilstück trotz immer wieder defekten Aufzuges an der Ruhrpromenade schon rege befahren wird. Wenn Ende Februar der Rat die Straßenreinigungssatzung ändert und die Hochpromenade dort in das Straßenverzeichnis aufnimmt, wird dort die Mülheimer Entsorgungsgesellschaft (MEG) die Reinigung und den Winterdienst übernehmen.

Axel Hercher



Foto: Scott Boyd

RS1: Gefahrenpunkt Rampe Eppinghofer Straße bleibt

Der potentielle Gefahrenpunkt an der Rampe vom Radschnellweg zur Eppinghofer Straße gegenüber dem Hauptbahnhof wird auf absehbare Zeit bleiben. Weil an der Kreuzung Max-Kölges-Straße weder der Trafo-Kasten entfernt noch das angrenzende Pflanzbeet verkleinert werden können, wird es dort weiterhin einen Engpass geben, der Radfahrer*innen zwingt, am Ende der Rampe zwischen mehreren vom RVR gewünschten Pollern hindurch auf die Straße zu fahren.

Ende 2016 hat sich bereits die zuständige Bezirksvertretung auf Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen mit dem Problem beschäftigt, ohne jedoch eine befriedigen-



de Lösung zu finden. Es wurde zunächst auf der Max-Kölges-Straße eine rot eingefärbte Radfurt markiert, die allerdings von vielen Autofahrer*innen ignoriert wird und auch nur bei roter Ampel hilft. Ein von der SPD vorgeschlagener Grüner Pfeil für den Richtung Kaiserplatz abbiegenden Radverkehr kann mangels gesetzlicher Grundlage (noch) keine Anwendung finden.

Eine bereits mehrfach diskutierte Alternative wäre die Freigabe der Baurampe auf der Südseite des Bahndamms. Diese bleibt für Wartungsarbeiten bestehen und könnte auch weniger steil ausgeführt werden. Sie führt allerdings auf den schmalen Bürgersteig zwischen der Straße Am Löwenhof und einem privaten Grundstück („Easy-Parkplatz“). Für einen Radweg zur Eppinghofer Straße fehlt dort deshalb der notwendige Platz. Und eine Freigabe der Busspur oder gar eine Querung der Straße Am Löwenhof direkt an der Rampe wird von der Verwaltung als zu gefährlich abgelehnt.

Auf der Eppinghofer Straße selber soll es dieses Jahr eine Verbesserung für den Radverkehr geben: An der Kreuzung Am Löwenhof wird zwischen dem heutigen rechten Fahrstreifen und einem neuen Rechtsabbiegestreifen ein Radfahrstreifen gebaut. An der heutigen Radwege-





furt werden immer wieder Radfahrer von Rechtsabbiegern in Richtung Bahnstraße gefährlich geschnitten. Der Radfahrstreifen soll in Richtung Kaiserplatz als Schutzstreifen in der Unterführung weitergeführt werden. An Stelle der Unterführung darf aber auch weiterhin über den Kurt-Schumacher-Platz (Fußgängerzone) gefahren werden.

Axel Hercher

Parking Day 2017

Seit dem Jahr 2005 gibt es international den sogenannten PARKING DAY. Dabei handelt es sich um einen Aktionstag, der der Re-Urbanisierung der Innenstädte dienen soll. Er findet jeweils am dritten Frei-

tag im September statt. An diesem Aktionstag werden öffentliche Parkflächen für einen Tag alternativ genutzt, zum Beispiel als Grünfläche, Spielplatz, für Gastronomie oder als Nachbarschaftstreff.

Im letzten Jahr, am 15.09., hat sich erstmals die Stadt Mülheim an der Ruhr an dieser Aktion beteiligt. Organisiert von der Initiative für Klimaschutz (www.klimaschutz-mh.de) haben insgesamt 14 Vereine und Initiativen an 16 Standorten in der Innenstadt, im Dichterviertel und in Heißen gezeigt, wie die Fläche öffentlicher Parkplätze sinnvoller genutzt werden kann. Vertreten waren neben der Initiative für Klimaschutz Gruppen wie Greenpeace, TramVia, das Friedensforum, die Radstation und die Lokale Agenda.

Der ADFC hat sich ebenfalls beteiligt und auf der Wallstraße Fahrradständer aufgebaut. Leider war die Resonanz wegen Dauerregens bescheiden. Trotzdem ist für dieses Jahr eine Wiederholung geplant.

Axel Hercher

Für einen Tag: Fahrräder statt Autos





Guter Rat und gute Räder!

- ☛ **Hochwertige Produkte**
- ☛ **Fachlich kompetent**
- ☛ **Individuelle Beratung**
- ☛ **Große Auswahl vom Kinder-
rad bis zum Elektrorad**
- ☛ **Garantiert günstige Preise**
- ☛ **Reparaturservice in der
Meisterwerkstatt**
- ☛ **Kostenlose Probefahrt**
- ☛ **Erstklassiger Service**

Verkauf & Reparatur im Meisterbetrieb

Duisburger Straße 147 • 45479 Mülheim/Ruhr
Telefon 0208/42 52 32 • Fax 0208/42 09 53
info@zweirad-sebold.de • www.zweirad-sebold.de



**Zweirad
Sebold**
Meisterbetrieb seit 1924



Fahrradzählstellen am Centro

Die von der Verwaltung angekündigte Zählstelle für den Radverkehr ist aufgebaut. Wer jetzt mit dem Rad die Radtrasse durch das Centro benutzt, wird in Höhe des Kirchenzentrums an der Zählstelle erfasst.

Das sogenannte Fahrradbarometer informiert zum einen über Uhrzeit und Temperatur und zum anderen über die Anzahl der Radfahrer*innen, die an diesem Tag die Zählstelle passiert haben. Für die Langzeitstatistik existiert eine Messachse mit einem Jahresmaximum von 500.000 und einem Hauptintervall von 50.000 plus Hilfsintervall von 5.000 erfassten Fahrrädern.

Speziell verlegte Metallschleifen im Boden stellen sicher, dass fast kein Rad vergessen wird.

Der Platz ist gut gewählt, da hier neben den radelnden CentrO-Besuchern*innen auch viele Alltagsradler*innen zwischen Sterkrade/Osterfeld und Oberhausen unterwegs sind. Mit Hilfe eines speziellen Computerprogramms können im Rathaus Auszählungen nach Bedarf erfolgen.

Zählstelle



Auf längere Sicht lassen sich Aussagen über die wetter- oder jahreszeitlich bedingten Unterschiede der Radnutzung machen, vor allem lassen sich jetzt Tendenzen bezüglich des Radverkehrsanteils in der Stadt herauslesen. Um dem vom RVR propagierten Ziel eines Radverkehrsanteils von 25 % an allen Verkehrswegen bis 2030 näher zu kommen, sollten bereits auf mittlere Sicht zunehmend mehr Radler*innen die Zählstelle queren.

Norbert Marißen

Bei Verkehrszählungen Radfahrer*innen einbeziehen

Amtliche Verkehrszählungen beschränken sich üblicherweise auf den motorisierten Verkehr. Den Radverkehr ebenfalls systematisch zu zählen, ist eine alte Forderung des ADFC. Die aktuelle Diskussion über die Vermeidung von Stickoxiden macht erneut deutlich, dass der Radverkehr mehr als bisher gefördert werden muss. Ob beabsichtigte Förderungen ausreichen und die beschlossenen Maßnahmen wirksam sind, um Menschen zum Radfahren zu bewegen, kann über Radzählstellen in Zukunft leicht festgestellt werden.

Tatsächlich entsteht in der Stadt derzeit ein relativ dichtes Netz solcher Zählstellen, ohne dass es für die Verkehrsteilnehmer*innen wahrnehmbar ist. Bereits jetzt werden Radfahrer*innen an der Hiesfelder Straße, der Königsstraße und der Poststraße gezählt, es werden weitere Zählstellen hinzukommen.

Norbert Marißen



FAHRRAD & ZUBEHÖR

Ihr Experte für E-Bikes!



Königshardter Str. 63 - 65

46145 Oberhausen

Telefon: (02 08) 67 60 12

Öffnungszeiten: Mo - Fr 10 - 13 Uhr & 15 - 19 Uhr

Sa 9 - 14 Uhr



Wird das Centro fahrradfreundlich?

Sichere Fahrradständer und mehr

Nachdem es in der Vergangenheit immer wieder Kritik am Umgang des Centros (neue Schreibweise mit kleinem „o“ aufgrund des neuen Logos) mit Radfahrern gegeben hat, kann aktuell auch auf positive Entwicklungen hingewiesen werden: Am Platz der Guten Hoffnung wurden die alten Fahrradständer, bei denen der Rahmen eingeklemmt werden musste und die entsprechende Öse zum Durchführen des Schlosses relativ schlecht erreichbar war, durch neue Anlehnbügel ersetzt. Deren Form sieht schnittig aus und ein Eigentest hat ergeben, dass sich Fahrräder dort offensichtlich gut anschließen lassen. Außerdem steht ein Teil der Ständer jetzt unter der Überdachung des Weges zur ÖPNV-Haltestelle.

Neue Anlehnbügel am Centro



Ladestationen

Fotos: Burkhard Schmidt

Ebenfalls am Platz der Guten Hoffnung sind links vom Centro-Eingang fünf Ladestationen für Elektrofahräder montiert worden, deren Inbetriebnahme aktuell vorbereitet wird. Dort wird die Möglichkeit bestehen, Akku und Ladegerät jeweils in einem Schließfach, das mit einer 240-Volt-Steckdose versehen ist, einzuschließen.

Außerdem gibt es bereits seit einiger Zeit im Ausfahrtbereich von Parkhaus 3 (und somit in der Nähe des Kinocenters) eine Abstellfläche für Fahrräder (leider nur mit „Felgenklemmern“ ausgestattet, aber zwangsläufig wenigstens überdacht).

Für die Zukunft ist angedacht, den Verbindungsweg zwischen Alter Walz und dem Platz der Guten Hoffnung, der ja Teil der Nord-Süd-Radwegverbindung in Oberhausen ist, mit einer neuen beständigen Fahrbahndecke zu versehen. Joachim Danzig

B. u. J. HESSE GmbH & Co. KG

Gegründet 1899



Schrott - Metalle - Absetzmulden - Abroller

Brinkstraße 25 · 46149 Oberhausen
Tel. 02 08/65 32 32 · Fax 02 08/65 56 65

Klimaschutz nur Lippenbekenntnisse?

Essens Radverkehr im Licht der Grünen Hauptstadt

Die Ernennung Essens als Grüne Hauptstadt Europas wurde von den hiesigen Radlern mit einer gewissen Euphorie aufgenommen, wurde doch damit die Erwartung geweckt, dass dem Radverkehr endlich die Wertschätzung entgegen gebracht wird, die ihm angesichts des in Sachen Klimaschutz bestehenden enormen Handlungsdrucks im Verkehrssektor tatsächlich gebührt. Befeuert wurde diese Erwartung durch die sogar von offizieller Seite bestätigte Erkenntnis, dass die größten Missstände im Umweltbereich in Essen im Verkehrssektor lägen.

Wenn man den Status als Grüne Hauptstadt wirklich ernst nehmen wolle, so die Schlussfolgerung des Essener ADFC, dann müsse die Stadt angesichts der unübersehbaren Defizite beim Radverkehr dessen Förderung mehr als deutlich steigern. Erste Verlautbarungen der Stadt klangen dann auch sehr vielversprechend. So wolle man den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 von derzeit 5 % auf 11 % und bis 2035 sogar auf 25 % steigern. Das weckte entsprechende Hoffnungen, dass nun endlich der Gordische Knoten bei der sich dahinschleppenden Radverkehrsförderung in der sich seit 20 Jahren als fahrradfreundlich bezeichnenden Stadt tatsächlich durchschlagen werden könnte.

In der Tat ist das Tempo beim Ausbau des städtischen Radroutennetzes gesteigert worden, allerdings bei weitem nicht in dem Umfang, dass man die genannten Zielmarken zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auch wirklich erreichen könnte. Immerhin wurde ein jährlich festgelegter Sockelbetrag speziell für kleinere Infrastrukturmaßnahmen aufgelegt, welcher bei näherer Betrachtung aber auch nur den Tropfen auf dem heißen Stein bildet. Als positive Beispiele seien die deutlich erhöhte Zahl an gegenläufig geöffneten Einbahnstraßen, an Fahrradstraßen sowie das Asphaltierungsprogramm bei Bahntrassenradwegen und dem Ruhrtal-Radweg genannt.

Gleichfalls positiv zu vermerken sind die im Zuge des Grünen Hauptstadtjahrs im Radfahrsektor angesiedelten Veranstaltungen und Projekte. Einige davon wurden vom Essener ADFC ins Leben gerufen beziehungsweise begleitet. Davon wiederum waren einige als einmalige Events ausgelegt, so die mit großem Aufwand organisierte große Ruhrgebietssternfahrt am Tag der Bewegung; andere hingegen sind als langfristige Projekte ausgelegt, so die Fahrradparkhäuschen oder die zum kostenlosen Verleih an Jedermann gedachten Lastenräder. Des weiteren gab es diverse durchaus bemerkenswerte Informations- und Diskussions-





veranstaltungen. Ob und inwiefern diese eine nachhaltige Wirkung auf die zukünftige Verkehrspolitik haben, darüber sollte zu gegebener Zeit noch einmal gesprochen werden.

Wie berechtigt derartige Zweifel nach dem Ende des Grünen Hauptstadtjahrs sind, zeigen diverse Begebenheiten im Laufe dieses zurückliegenden Jahres. Bestes Beispiel ist der Umgang mit dem zukünftigen Radschnellweg Ruhr, immerhin ein revierweites Leuchtturmprojekt mit inzwischen sogar internationaler Reputation. Dass ausgerechnet im Grünen Hauptstadtjahr das Essener Kernstück im Bereich der Nord-City komplett in Frage gestellt wurde, zeigt die in den Augen des ADFC geringe Wertschätzung, welche dem Radverkehr in Essen mancherorts nach wie vor entgegen schlägt.

Dies gilt auch für die immer noch gängige Praxis, dass bei Erneuerungen von Straßen – selbst wenn diese Bestandteil des Haupt-

routennetzes sind – eine Berücksichtigung des Radverkehrs nicht als Selbstverständlichkeit angesehen wird. Oder dass man unbeirrt an den unseligen frei geführten Rechtsabbiegespuren festhält, obgleich deren Gefährlichkeit hinlänglich bekannt ist. Bezeichnend auch der Umstand, dass man ausgerechnet bei einem der größten touristischen Highlights im Revier, dem Ruhrtal-Radweg, die aus ganz Deutschland kommenden Radtouristen auf einem Teilstück zum Absteigen und Schieben zwingt. Ob die zu Beginn angeführten Bekenntnisse zugunsten einer deutlichen Steigerung des Radverkehrs angesichts solcher herben Rückschläge wirklich jemals Realität werden, ist mehr als fraglich. Angesichts des speziell im Verkehrsbereich in punkto Klimaschutz bestehenden enormen Handlungsdrucks wäre dies nach Ansicht des ADFC ein blamables Fazit für Essen als Grüne Hauptstadt Europas.

Jörg Brinkmann



Essen bremst Radtouristen aus

Absurdistan in der fahrradfreundlichen Grünen Hauptstadt

Seit Jahrzehnten ist die Kreuzung Wuppertaler Straße / Konrad-Adenauer-Brücke im Stadtteil Rellinghausen ein Unfallbrennpunkt für Radfahrer. Knackpunkt ist der Querungsbereich des Zweirichtungsradwegs über eine frei geführte Rechtsabbiegespur, die von Überryhr kommend in Richtung Ruhrallee führt. Immer wieder hat man an dieser Stelle herumgedoktert, eine wirklich sichere Lösung ist jedoch nie dabei herausgekommen. Ursache ist die städtische Verkehrspolitik, die eine möglichst hohe Durchflussmenge für den Autoverkehr priorisiert, Fuß- und Radverkehr ha-

„Radfahrer Absteigen“ auf dem RuhrtalRadweg – absolut inakzeptabel und rechtswidrig Foto: Jörg Brinkmann



ben sich dem bislang unterordnen müssen. Nun hat die Stadt jüngst die Restriktion an dieser Stelle auf die Spitze getrieben, indem sie die Zusatzbeschilderung „Radfahrer absteigen“ installiert hat. Bislang wurde eine derartige Beschilderung bevorzugt an Baustellen eingesetzt. Bezeichnenderweise hatte die Stadt vor einiger Zeit Baufirmen offiziell dazu angehalten, die Verwendung solcher Schilder zu unterlassen. Und jetzt stellt man sie selber auf – ein weiteres Beispiel dafür, dass man trotz der vielfach beschworenen Förderung des Radverkehrs einmal mehr gegensätzlich handelt. Es ist schon mehr als grotesk, denn man trägt nicht nur den Titel „Fahrradfreundliche Stadt“, sondern hat mit der Bekundung, den Radverkehr endlich verstärkt fördern zu wollen, den Titel „Grüne Hauptstadt Europas“ erlangt.

Es scheint auch keine Rolle zu spielen, dass es sich hierbei um eine der wichtigsten Radrouten in Essen handelt. Sie ist nicht nur Bestandteil des städtischen Hauptroutennetzes, sondern gehört auch zum landesweiten NRW-Radwegenetz. Vor allem aber ist sie Bestandteil des sehr erfolgreichen und auch in Essen als radtouristisches Highlight propagierten „RuhrtalRadwegs“, welcher mittlerweile sogar vier von fünf möglichen Qualitätssternen aufweist. Diese Einstufung spielt vor allem bei der bundesweiten Vermarktung eine ganz besondere Rolle, wird aber nun fahrlässig aufs Spiel gesetzt.

Der Grund für die Unfallträchtigkeit besagter Kreuzung ist die bereits erwähnte frei geführte Rechtsabbiegespur, welche Autofahrer dazu veranlasst, sich ausschließlich nach links zu orientieren, um zu sehen, ob von dort Querverkehr erfolgt. Dabei werden speziell von rechts querende Radfahrer und Fußgänger nicht wahrgenommen. Während Autofahrer freie Fahrt, wird gnadenlos mit hoher Geschwindigkeit durchgezogen. Unfälle sind dadurch vorprogrammiert – übrigens der gleiche Umstand,



der vor eineinhalb Jahren zu dem tödlichen Unfall am Bismarckplatz führte.

Beim letzten Umbau vor 14 Jahren ist der Kurvenradius der Abbiegespur verkleinert worden. Gleichzeitig wurde der Radweg zwischen der Einmündung „Zornige Ameise“ und besagter Kreuzung zum Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ umdeklariert. Beides gehörte zu einem Maßnahmenpaket, welches die Geschwindigkeit von Auto- wie von Radfahrern reduzieren sollte. An dem Grundübel der frei geführten Rechtsabbiegespur wurde jedoch nie gerüttelt, so dass die Örtlichkeit nach wie vor als unfallträchtig gilt.

Nach Auffassung des ADFC Essen ist die jüngst erfolgte Beschilderung „Radfahrer absteigen“ angesichts der hohen Frequenzierung des Radwegs sowie seiner Wichtigkeit für den Radtourismus absolut inakzeptabel und muss daher schnellstmöglich rückgängig gemacht werden. Die frühere Beschilderung „Fußweg / Radfahrer frei“ kann allerdings auch keine dauerhafte Lösung sein. Um eine rechtlich einwandfreie Situation herbeizuführen, könnte man vorübergehend eine „Vorfahrt achten“-Beschilderung installieren. Wichtiger ist nach Ansicht des ADFC jedoch die Einbeziehung der frei geführten Rechtsabbiegespur in die Signalisierung der Kreuzung, sprich es muss dort eine Ampel aufgestellt werden. Dass so etwas auch kurzfristig erfolgen kann, hat die Stadt eindrücklich an der Kreuzung Bismarckplatz demonstriert. Langfristig muss eine Unterführung des „RuhrtalRadwegs“ unter der Konrad-Adenauer-Brücke in Betracht gezogen werden – eine Maßnahme, die bislang aus Hochwasserschutzgründen abgelehnt wurde, jetzt aber nach abgeschlossener Renaturierung des an dieser Stelle einmündenden Rellinghauser Mühlenbachs endlich angepackt werden könnte. Aktuell gilt es jedoch, das Schild „Radfahrer absteigen“ schnellstmöglich wieder zu entfernen.

Jörg Brinkmann

Radlertreff mit Atmosphäre

Das Café „Radmosphäre“, das erst im Frühjahr 2017 am Niederfeldsee in Essen-Alten-dorf und direkt am Radweg Rheinische Bahn bzw. dem zukünftigen Radschnellweg Ruhr RS1 liegt, ist schon jetzt ein äußerst beliebter Treffpunkt bei Radlern, Spaziergängern und der ganzen Nachbarschaft. So blieb es nicht aus, dass sich dort ein offener Stammtisch für Radler etabliert hat, bei dem jeder Radler, aber auch alle anderen interessierten Leute herzlich willkommen sind. Das Wort „Stammtisch“ klingt da zunächst etwas verstaubt und riecht nach muffigen Lokal, wo Zigarettenrauch in dichten Schwaden durch den Laden wabert und der Bierkonsum im Vordergrund steht. Doch dem ist definitiv nicht so! Das Radcafé mit seiner wunderbaren, detailreichen Fahrrad-Dekoration wie z.B. den Lampen aus Fahrradteilen, wirkt freundlich und ansprechend. Dazu gibt es dort wirklich leckere kleine Snacks, ich weiß wovon ich rede...hüstel...hüstel...Und für den Radler natürlich auch die passenden Getränke. Das nette Personal ist immer aufmerksam und höflich. Man kennt und schätzt sich.

Joerg Greiwe (Radaktivist und begeisterter Lastenrad-Fahrer), der den Radler-Stammtisch mit aus der Taufe gehoben hat, sagt: „Es war einfach die Idee, Gleichgesinnte abseits von Vereinsmeierei und jenseits von Verbandsarbeit zum Austausch und zum Kennenlernen zusammenzubringen...und natürlich um eine gute Zeit zu haben!“ Dem pflichtet auch Mirko Sehneke, im übrigen auch Vorstandsmitglied des ADFC Essen, bei: „Ich schätze besonders das ungezwungene offene und lockere Zusammensein ohne feste Tagesordnung!“



Jeden Dienstag ab 18 Uhr trifft man also dort auf die unterschiedlichsten Leute. Hier wird über alle möglichen Rad-Themen sinniert, geklönt und gequatscht. Als ich damals als Rad-Blogger davon erfuhr, war ich direkt begeistert. So etwas hatte ich gesucht. Und ich war gespannt beim ersten Treffen. Doch würde ich mich nicht ein wenig verloren und fremd dort vorkommen? Wie würde man mich dort aufnehmen? Das fragen sich wohl viele, die zu irgendeinem Treffen gehen und eigentlich niemanden

dort so wirklich kennen. Egal ob im Verein oder sonst wo. Doch das war hier völlig unbegründet. Es gab direkt ein freundliches „Hallo“ und das Eis war gebrochen. Völlig unkompliziert und man kam sofort ins Gespräch, da man eine gemeinsame Leidenschaft pflegt.

Apropos Eis: Gerade im Sommer waren die Stammtische natürlich herrlich. Wir saßen chillig in Liegestühlen draußen in der Sonne auf der Wiese neben der „Radmosphäre“, schlürften das fantastische hauseigene Vanilleeis und spinnen verrückte Ideen für die nächste Radtour und diskutierten über das beste Rad-Equipment. Ein buntes Kommen und Gehen von verschiedensten Radler-Typen. Ein bunter Mix aus allen Kategorien. Ob Mountainbiker, Gravel-, Rennrad- und Trekkingbike-Fahrer, Lasten- und Liegeradfahrer, alle konnte und kann man dort antreffen.

Aber das ist nicht nur im Sommer so, sondern auch jetzt in der noch eher dunkleren Jahreszeit. Denn wenn es auch mal regnet und kalt ist, der Radler-Stammtisch findet trotzdem statt. Dann sitzt man bei einem heißen Kaffee gemütlich drinnen zusam-





men und erzählt von seinen letzten Erlebnissen. Die sind ja zumindest auf den Straßen der Stadt Essen meist sehr spannend, da oft lebensgefährlich. Aber das ist ein anderes Thema.

Auf die Frage, „Was zeichnet für dich persönlich den Radler-Stammtisch aus?“ sagt Daniel Bässler, den einige auch als „Cycling Dan“ kennen: „Neben den Leuten und der netten Atmosphäre am Niederfeldsee, insbesondere bei schönem Wetter, ist es die selbstauferlegte Verpflichtung, am Dienstag zeitig Feierabend zu machen und sich, fast egal bei welchem Wetter, in den Sattel zu schwingen und den Ride von Gelsenkirchen und zurück zu genießen.“ Also auch über die Grenzen Essens hinaus ist der Radler-Stammtisch mittlerweile schon bekannt.

Die Anzahl der Frauen, die zum Radler-Stammtisch kommen ist noch ausbaufähig, aber das kann ja noch werden. Sabine, die regelmäßig zum Stammtisch kommt, sagt: „Wenn ich eine Frage habe, dann weiß ich, das ich dort jemanden finde, der sie mir beantworten kann.“ Und das ist in der Tat so. Irgendjemand hat immer eine Antwort und einen Tipp parat. „Und das Schöne ist, das es völlig egal ist wo man her kommt oder was man macht,“ sagt Sue. „Da sitzt der Akademiker neben dem Handwerker und beide unterhalten sich über ihr gemeinsames Thema, das Radfahren“.

Und was sagt der Besitzer der Radmosphäre, Holger Kesting, zu dem Stammtisch in seinem Café? „Das Café war von Anfang an gedacht, auch im Sinne des Strukturwandels im Ruhrgebiet, als eine Art Plattform, wo sich die Leute, Radfahrer und Fußgänger, gemeinsam austauschen können. Dazu passt auch u.a. der Radler-Stammtisch. Denn ist es nicht schön, wenn die Omi mit dem Rollator von nebenan zusammen mit dem Rennradfahrer an einem Tisch sitzt und dort miteinander gequatscht wird?“ Ich glaube, dem ist nichts hinzuzufügen!

Thomas Terbeck

Freie Lastenräder in Essen

Zwar mit einiger Verspätung, aber immerhin noch im „Grünen Hauptstadtjahr“, konnte zum 01.07.2017 endlich das Lastenradprojekt in Essen starten.

Durch Fördermittel von Bund und Stadt konnten für Essen sechs Lastenräder und zwei Lastenan Anhänger in zwei Phasen angeschafft und kostenfrei zum Verleih angeboten werden.

Auch „ELA“, das erste „Freie Lastenrad“ von Transition Town Essen, sowie das Förderrad aus Vogelheim wurden in das Projekt mit aufgenommen.

Derzeit werden also schon acht Freie Lastenräder, die in verschiedenen Essener Stadtteilen von ehrenamtlichen Stadtteilpaten betreut werden, in Essen angeboten. Weitere Räder kommen evtl. im Laufe des Jahres sogar noch dazu.

Foto: Frank Rosinger





Foto: Jörg Brinkmann

Das Ausleihen ist simpel:

- Eine kurze Benutzerregistrierung auf der Seite www.essener-lastenrad.de
- Über den Buchungskalender die gewünschten Tage anklicken und buchen.
- Nach der Buchung erhält man sofort eine Bestätigung und die Kontaktdaten.
- Kurz mit dem Stadtteilpaten den genauen Abholzeitpunkt klären und dann ab aufs Rad.
- Die Einsatzmöglichkeiten sind unzählig.
- Genießen Sie die Wochenendtour mit Freunden oder Familie, einfach mit Grill und Kühltasche zum Picknick ins Grüne oder der Transport Ihres Kindes zur Kita ...selbst als "Hochzeitskutsche" macht das Lastenrad eine gute Figur.
- Klimaneutraler Transport des gesamten Einkaufs, das Reisegepäck vom Besuch zum Bahnhof, selbst kleinere Umzüge sind durchaus möglich.
- Nutzen Sie die Kombination aus fast 100 Jahren Lastenraderfahrung mit modernster Fahrradtechnologie. Riemenantrieb, Scheibenbremsen vorne & hinten sowie eine sportliche Schaltung und vieles mehr.
- Probieren Sie es doch einfach mal aus ...

Stadt jagt Rad-fahrende in der Fußgängerzone

Die Stadtverwaltung Gladbeck informierte im Dezember darüber, dass sie das unbefugte Befahren der Fußgängerzone verstärkt kontrolliert. Dies gilt nicht nur für Autos, die immer ungehemmter das Fahrverbot missachten, sondern wegen der „Gleichberechtigung“ natürlich auch für Radfahrende. So verdoppelte sich die Anzahl der erwischten Radfahrenden von 60 im Jahr 2016 fast auf 110 im Jahr 2017. Sie mussten Bußgelder zwischen 15 und 25 €





berappen. Autofahrer zahlen nur unwesentlich mehr: 30 bis 35 €. Auch ist ihre Anzahl signifikant höher: an sie wurden 758 Knöllchen bis Ende November 2017 verteilt, gegen über 687 im Jahr 2016 (Quelle Stadtspiegel online, 4.12.17). Das Vorgehen gegen Autofahrer*innen in der Fußgängerzone ist nachvollziehbar, denn sie behindern das Flanieren deutlich mehr als Radfahrer*innen und stören auch durch Abgase und Lärm. Die Ankündigung der Stadt, mit Zivil-Fahndern des kommunalen Ordnungsdienstes weiter auf Verkehrssünderjagd zu gehen, trifft allerdings besonders die Radfahrer*innen. Man kann sich schon fragen, warum die Stadt so rigoros und mit unverhältnismäßig hohen Bußgeldern gegen Radfahrende vorgeht. Hinzu kommt, dass Radfahren in der Fußgängerzone woanders nämlich zunehmend erlaubt ist; z.B. in Recklinghausen, OB-Sterkrade, Duisburg oder Castrop-Rau-

xel. In den Niederlanden sind Radfahrverbote in den Innenstädten sogar völlig undenkbar, auch wenn sie bedeutend größer und voller als die Gladbecker sind, z.B. in Nimwegen.

In Gladbeck dagegen werden Radfahrer mit überproportional hohen 25 € bestraft. Dabei handelt es sich wohl kaum hauptsächlich um junge, männliche Radfahrer-rowdies - die werden nämlich nicht erwischt -, sondern sicher häufig um ältere Herrschaften, die vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit durch die Fußgängerzone rollen und manchmal sogar schlecht gehen können.

Hier sollten Politik und Verwaltung noch einmal grundsätzlich darüber nachdenken, gerade auch vor dem Hintergrund ihrer erklärten Absicht, den Radverkehrsanteil in Gladbeck zu erhöhen, und ihrem in Arbeit befindlichen Radverkehrskonzept.

Vera Bucker



**Relaxt radeln mit E-Bike Antrieb.
Testen Sie neueste Technik!**

**Wir
beraten
Sie gerne!**

**Ihr starker
Partner fürs
Zweirad in
Gladbeck-Zweckel**



**Beethovenstr. 29
45966 Gladbeck
Tel. 0 20 43/51 801**

www.zweirad-happe-gladbeck.de Guter Rat und gute Räder!

Testfahrt mit der CDU

Vorsitzender der Verbands- versammlung des RVR auf dem Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet in Bottrop

Die Machbarkeitsstudie über den RSMR liegt nun seit einiger Zeit vor und wird in den beteiligten Städten Gladbeck, Bottrop und Essen in den politischen Gremien und den Stadtgesellschaften diskutiert. In Bottrop ist die vom Gutachter und dem RVR vorgeschlagene Wegeführung heiß umstritten. Sie soll an der vielbefahrenen Hauptverkehrsachse Gladbecker Straße entlang laufen. Das wird in Bottrop von fast allen Teilen der Politik und der Bürger-schaft kritisiert. Auch die ADFC-Ortsgrup-pen Bottrop und Gladbeck kritisieren diese Streckenführung. Ihnen geht es natürlich nicht um wegfallende Parkplätze, sondern um Abgase, Lärm und unzählige Ampeln, die den Radverkehr ausbremsen würden.

RSMR mit CDU Hovenjürgen4

Foto: Peter Braczko

Gladbecker Radfahrende sind davon mas-siv betroffen, wenn sie nach Essen radeln wollen. Das erkannte auch die Ortsgrup-pe Mitte der Gladbecker CDU und lud den CDU-Landtagsabgeordneten des Kreises Recklinghausen und Vorsitzenden der Ver-bandsversammlung des RVR, Josef Hoven-jürgen, zu einer Radtour entlang der vor-gesehenen Bottroper Streckenführung ein. Als Radexperten wurden die Gladbecker ADFC-Vorsitzende Vera Bücker und auf ihre Anregung auch der Bottroper ADFC-Vorsit-zende Heinz Brockmann dazu geladen.

So startete man gemeinsam am 18. Okto-ber ab Gladbeck und fuhr ein Stück entlang der vorgesehenen Route, die keinen der Mitfahrenden überzeugte. Anschließend wechselte man unter Leitung und mit Er-läuterungen des ADFC auf eine Nebenrou-te, von der man die vom ADFC favorisierte Alternativroute einsehen konnte. Sie ver-läuft auf der ehemaligen Hafenbahntrasse etwas südlicher zum Bottroper Hauptbahn-hof, ist weitgehend kreuzungsfrei und au-tofrei und für Gladbecker ca. 2 km kürzer. Dieser Vorschlag überzeugte Josef Hoven-jürgen ebenso wie die Bottroper CDU-Vorsitzende Dr. Anette Bunse. Beide wol-len sich für ihn einsetzen. Inzwischen hat die Stadt Bottrop einen weiteren Gutach-ter beauftragt, eine Beurteilung des ADFC-Vorschlages zu erstellen. Hovenjürgen ver-sprach, sich im RVR für eine ergebnisoffene Bewertung einzusetzen und zeigte deutli-che Sympathien für die ADFC-Variante.

In Gladbeck ist die dort vom RVR-Gutach-ten vorgeschlagene Führung über die ehe-maligen Hafenbahntrasse, beginnend an der Talstraße bis zur Bottroper Straße in Ellinghorst, unumstritten und inzwischen auch vom Rat „abgesegnet“.

Es ist zu hoffen, dass die Auseinandersetzungen um die Bottroper Streckenführung zu einem guten Ergebnis führen und den RSMR nicht zu sehr verzögern. Wir berich-ten weiter über die Entwicklung.

Vera Bücker





Regelmäßige Termine

Essen

- Radler-Stammtisch: jeweils Dienstags ab 18 Uhr, Radmosphäre, Uferpromenade 1 (Niederfeldsee / RS1)
- Aktiventreff an jedem 1. Freitag eines Monats, 19:30 Uhr in der Geschäftsstelle

Oberhausen/Mülheim

- Radler-Treff in den Starthilfe-Räumen im Bürgerzentrum Altenberg: Aktiventreff jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr.
- Offenes ADFC-Treffen in geselliger Runde in Oberhausen für Mitglieder und Interessierte an jedem 3. Dienstag im Monat ab 18 Uhr im Cafe Restaurant M am OTHC Vereinsgelände Arenastraße 3 (neben der Arena in der Nähe des Gasometers).
- Radler-Treff Mülheim: in der Regel jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr
Info unter www.adfc.de/muelheim

Gladbeck

- ADFC-Treff an jedem 3. Mittwoch in den ungeraden Monaten (außer Januar und Juli). Wegen wechselnder Örtlichkeiten auf der Homepage nachschauen oder nachfragen unter adfcgla@email.de

Duisburg

- Radler-Treff West: jeweils am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- Radler-Treff Nord: jeweils am 3. Donnerstag im Monat um 19:30 Uhr, Kreuzeskirche, Kaiser-Friedrich-Str. 38 (Eingang Karl-Marx-Str.)
- AG Verkehr an jedem 2. Montag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Aktiventreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC am 3. Sonntag im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auch im Internet unter <http://buergervfunk-duisburg.podspot.de/?s=adfc>

Hinweise zu den Radtouren

Das gemeinsame Erleben der Natur, Kultur und der Spaß am Radfahren stehen bei unseren geführten Touren im Vordergrund. Ihr Rad muss für die ausgewählte Tour geeignet sein und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen. Sie benötigen ausreichend Getränke, Verpflegung, Kleingeld sowie Regenbekleidung und Flickzeug. Eine Anmeldung ist für ADFC-Radtouren in der Regel nicht notwendig. Kommen Sie bitte pünktlich zum Startpunkt. Bei schlechten Wetterverhältnissen kann eine Tour auch einmal ausfallen.

Veranstalter und Tourenleiter haften nicht gegenüber Teilnehmern oder Dritten für in Folge der Tour entstandene Schäden. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den 1. Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines Erziehungsberechtigten vorliegen. Der Tourenleitung bleibt es auf jeden Fall vorbehalten, Personen von der Teilnahme an der Radtour auszuschließen.

Für ADFC-Touren fällt in der Regel für Nicht-ADFC-Mitglieder ein Tourenbeitrag zwischen 1,50 € und 3 € an. Wird von Teilnehmern ein Zusatzbeitrag bzw. eine Gebühr für die Tour verlangt, so ist dies entsprechend vermerkt. Die Teilnehmer bezahlen zum Beispiel den Eintritt in ein Museum oder die Benutzung der Bahn selbst. Fragen zur Tour beantwortet der/die jeweilige Leiter*in. Weitere Toureninfos finden Sie auf der Homepage der jeweiligen Kreisverbände.



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



gute bis sehr gute Kondition erforderlich, starke Steigungen möglich, sportliche Fahrweise



Kinderfreundlich, steigungs- und verkehrsarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



Aktuelle Tourentermine auch unter
www.adfc-nrw.de/gefuehrte-radtouren-in-nrw.html



So. 11.03.18 Duisburg 80 km

Bauernhof Torenhof

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Das Hofcafé in Menzelen-Ost hat nicht nur große Tore. Dinslaken - Walsum - Orsoy - Rheinberg - Wesel - Walsum.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315
DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 9:30 Uhr
DU-Walsum Bezirksamt, 10 Uhr



Sa. 17.03.18 Duisburg 75 km

Kempen's Gut Heimendahl

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Der Suppentopf im Museumsraum ist gefüllt mit Gulasch- und weißer Bohnensuppe. Einkehrmöglichkeit auf Gut Heimendahl.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
DU-Homburg, Bismarckplatz, 9:20 Uhr
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr



Sa. 17.03.18 Duisburg 80 km

Currywurst-Tour nach Bochum

gefahrte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, hügelig
Ziel ist die legendäre Currywurstbude Dönninghaus im Bochumer Bermuda Dreieck. Der Hinweg führt durchs nördliche Ruhrgebiet, zurück geht es über Wattenscheid, Essen, Borbeck und Mülheim. Eine Einkehr auf dem Rückweg ist vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Dieter Ossenberg ☎ 0203-445103
DU-Obermeiderich, Landschaftspark Nord, 10 Uhr



So. 18.03.18 Duisburg 105 km

Hanami - Japanische Gärten

gefahrte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, flach, sportlich
Wir erleben die frühblühenden Zierkirschen in den japanischen Gärten von Düsseldorf, Krefeld, Tönisvorst und Moers. Auch die Zierkirschen in der Parkanlage von Stahldorf liegen auf der Strecke. Insgesamt eine runde Streckenführung auf beiden Seiten des Rheins. Ausweichtermine bei späterer Kirschblüte: 24.3., 31.3. oder 7.4. (Termin ab 16., 22., 29. oder 5. jeweils 13 Uhr telefonisch erfragen).

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

donnerstags ganztägig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Reiner Wilms (0203) 75 11 13 und Herbert Neuhaus (0203) 6 16 88 ➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstrasse, Schwimmstadion, 14 Uhr
mittwochs & freitags ganztägig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ● Ansprechpartner: Helmut Lutomski (0203) 58 71 26 ➔ Start: Duisburg-Neumühl, Iltispark, Kleingartenverein „Gut Grün Bergbau e.V.“, Vereinshaus, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr
Jeden ersten Montag im Monat Feierabend- tour	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km. ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 ➔ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr
Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen	Mal bergig, mal flach - ganztägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ➔ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr
Am zweiten Sonntag in jedem gera- den Monat Liegeradtreff Duisburg	InteressentInnen können Liegeräder unter Anleitung ausprobieren. Danach geht's nach Absprache auf Tour. ● ADFC-Tourenleiter Uwe Schnell (0203) 34 35 29 ➔ Start: Duisburg, Lebensretterbrunnen, Königstraße/ Düsseldorf Straße, 11 Uhr



Einkehr im Café vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Helmut Mahrt ☎ 0151-41259426

DU-Altstadt, Königstr. 19-23, 8:40 Uhr

DU-Rahm, Donaust. 9/16, 9:20 Uhr



So. 18.03.18 OB/MH 50 km

Sechs-Seen-Platte

gefährte Geschwindigkeit: 15-17 km/h

Von Sterkrade nach Oberhausen und weiter nach Mülheim zur Schleuse Raffelberg entlang der Regattabahn Sport- und Freizeitzentrum zur Sechs-Seen-Platte. Rücktour über Entenfang, Schloss Broich. Verkehrsarme Streckenführung, Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673

OB-Sterkrade, Bf, 9:30 Uhr

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 10 Uhr

MH-Styrum, Bf 10:20 Uhr



So. 18.03.18 Essen 35 km

Saisonaufaktktour

Flotte Tour von Stadtgrenze zu Stadtgrenze über das Essener Teilstück des fertigen, halbfertigen und geplanten Radschellwegs Ruhr (RS1) inkl. Teilen der „Intercity“-Route. Rückfahrt über Leithe, Freisenbruch, Steele, entlang der Ruhr und Gruga-Radweg zum Startpunkt. Unterwegs kurze Stopps mit Erläuterungen zum RS1. Rückweg mit einigen kurzen, aber kräftigen Steigungen

ADFC-Tourenleiter Jörg Brinkmann ☎ 0201-422104

E-Stadtgrenze MH, RS1 Abzw. Gruga-Radweg, 11 Uhr



Sa. 24.03.18 Essen 120 km

Müngstener Brücke

Sportlich, bergige Tour über Niederbergbahn, Korkenziehertrasse, Solinger Bergbahn zum Müngstener Brückenpark - zurück über Samba-, Nordbahn- und Glückauf-Trasse nach Hattingen. Längere Pause am Müngstener Brückenpark. Etwa 900 Höhenmeter

ADFC-Tourenleiter Norbert Lorch ☎ 0201-465765

E-Kupferdreh, Radstation am S-Bahnhof, 9 Uhr



Sa. 24.03.18 Duisburg 50 km

Drei-Haldentour

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, steil, schwer
Kleine 3-Haldentour zum Saisonauftakt. Angefahren werden die Halden Norddeutschland, Pattberg und

Aktuelle Tourentermine auch unter

www.adfc-nrw.de/gefuehrte-radtouren-in-nrw.html

Rheinpreußen bei Steigungen bis zu 11 %. Nicht bei schlechten Wetterverhältnissen!

ADFC-Tourenleiter Peter Kerkes ☎ 02066-32363

DU-Homburg, Friedrich-Ebert-Brücke, 11 Uhr



So. 25.03.18 Duisburg 45 km

Historische Bahnbrücken

gefährte Geschwindigkeit: < 15 km/h, flach, leicht
Zu einigen Eisenbahnbrücken in Duisburg, die im 2. Weltkrieg zerstört wurden (mit Bildern aus der Zeit) und deren Geschichte, d. h. Hochfelder Eisenbahnbrücke, Beeckerwerther Eisenbahnbrücke, Kanalbrücken über den Rhein-Herne-Kanal. Rast im Landschaftspark Nord. Mit Stops für Erläuterungen.

ADFC-Tourenleiter Klaus Weibezahn ☎ 0178-4006742

DU-Altstadt, Lifesaver-Brunnen, 10 Uhr



Sa. 31.03.18 OB/MH 65 km

Aufwärmrunde 2018

gefährte Geschwindigkeit: 18-21 km/h.

Über den RS1 zur Gruga, weiter über Zornige Ameise, Essen-Kupferdreh, Velbert und zurück über den Panoramaradweg Niederbergbahn und Kettwig. Einkehr vorgesehen. Nicht bei schlechten Wetterverhältnissen.

ADFC-Tourenleiter Christian Hackler ☎ 0151-51144371

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 9:30 Uhr

MH-Styrum, Bf 10 Uhr



Sa. 31.03.18 Duisburg 55 km

Berg und Tal an der Ruhr

gefährte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, bergig

Durch den Duisburger Wald zum Auberg und über Ruhr- und Forstbachtal nach Essen Kettwig. Entlang der Ruhr zum Mintarder Berg und zurück durch Mülheim. Gute bis sehr gute Kondition erforderlich.

ADFC-Tourenleiter Andreas Brado ☎ 0173-8589496

DU-Neudorf-Süd Schwimmstadion, 10 Uhr



Mo. 02.04.18 Duisburg 85 km

Binnenheide am Ostermontag

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Radfahren wird zur Nebensache. Die heutige



Herausforderung heißt: „Süß oder deftig“ oder „Süß und deftig“.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

DU-Homberg, Bismarckplatz, 8:20 Uhr

MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr



Sa. 07.04.18 Duisburg 90 km

Roermond

gefährte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, hügelig
Über Waldniel und durch den Nationalpark De Meinweg und an der Rur entlang nach Roermond. Dort Pause mit Gelegenheit zum Imbiss und Stadterkundung. Zurück an der Schwalm nach Brüggen und über Dilkraht und Dülken zum Ausgangspunkt.

ADFC-Tourenleiter Dieter Ossenberr ☎ 0203-445103
Viersen-Bahnhof, 10 Uhr



So. 08.04.18 Duisburg 80 km

Frühlingstour zum Heesenhof

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Ein ehemaliges Krauthaus mit jetzt süßer Theke. Dinslaken - Walsum - Oberhausen - Vierbaum - Orsoy - Walsum.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315
DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 9:30 Uhr
DU-Walsum, Bezirksamt, 10 Uhr



So. 08.04.18 Duisburg 35 km

Flugplatz KR-Traar

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, hügelig
Halt am Traarer Flugplatz und am Hülser Berg. Rückkehr zwischen 17 und 18 Uhr vorgesehen. Nicht bei **schlechten Wetterverhältnissen**.

ADFC-Tourenleiterin Karin Hanske ☎ 0177-3107965
DU-Rheinhausen, Bonnacker 64 (Mühle), 12 Uhr



Di. 10.04.18 Duisburg 49 km

Vogelsangbachtal

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h bei 469 Hm
Durch den Duisburger Wald über Breitscheid und Hölse zum Panoramaradweg Niederbergbahn bis Velbert. Kurze Strecke durch Velbert in den Offerbusch und durch den Herminghauspark ins Rinderbachtal zur Abtsküche im Vogelsangbachtal bis Essen-Kettwig. Durch die Ruhrauen nach Mintard über Selbeck zurück

ADFC-Tourenleiter Reiner Wilms ☎ 0203-751113
DU-Großenbaum Bahnhof, Ostseite, 10:30 Uhr



So. 15.04.18 Oberhausen 50 km

Wasserschloss Wittingen

gefährte Geschwindigkeit: 15-17 km/h

Über Haus Ripshorst, Burg Vondern und Tetraeder nach Wittingen. Rückweg über den Bottroper Stadtwald, Quadrat und Antony Park zum Centro. Verkehrsarme Streckenführung. Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673

OB-Sterkrade, Bf, 9:30 Uhr

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 10 Uhr



Sa. 21.04.18 Duisburg 100 km

Rund um Duisburg

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach

Meist dem Duisburg-Rundwanderweg folgend über Meiderich, Mattlerbusch, Walsum, Baerl, Homberg, Uerdingen, Wittlaer, Rahm zurück nach Wedau. 2 € für die Fähre.

ADFC-Tourenleiter Peter Kerkes ☎ 02066-32363

DU-Rheinhausen, Eisenbahn-Rheinbrücke, 8:30 Uhr

DU-Neudorf-Süd, Schwimmstadion, 9 Uhr

DU-Röttgersbach, Mattlerbusch, 11 Uhr



So. 22.04.18 Duisburg 85 km

Zechentour

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach

Zur Zeche Hannover; Hinfahrt am Rhein-Herne-Kanal und Erzbahntrasse, kurze Besichtigung der Ausstellung, Weiterfahrt über Wanne-Krayer-Bahn zur Zeche Bonifacius (zwischen Röhrenbrücke nach Wunsch Erklimmen der Halde Rheinellbe), Pause bei der Zeche Bonifacius, danach Rückfahrt über Schleichwege und über RS1 zurück. Mit Stops für Erläuterungen.

ADFC-Tourenleiter Klaus Weibezahn ☎ 0178-4006742

DU-Altstadt, Lifesaver-Brunnen, 10 Uhr



So. 22.04.18 Essen 30 km

Baustellentour 1 Westnordwest

Mit Stopps an vielen interessanten Objekten mit Erläuterungen vor Ort von Bau- und Umweltdozententin Simone Raskob und Bau- und Verkehrsausschussvorsitzenden Rolf Fliß. Die hügelige, mit mäßigem Tempo gefahrene Tour führt in den Essener Westen und Nordwesten. Route und Haltepunkte standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

EFI/ADFC-Tourenleiter Rolf Fliß ☎ 0201-421802

E-City, Willy-Brandt-Platz, 11 Uhr



Sa. 28.04.18 OB/MH 70 km

Zum Bergerhof

gefährte Geschwindigkeit: 18-21 km/h.
Bergige Tour über Hattingen durch den Schulenbergtunnel zur Kohlenbahntrasse zum Bergerhof (Einkehr). Zurück über Nierenhof und Kupferdreh. Nicht bei Dauerregen.

ADFC-Tourenleiter Christian Hackler ☎ 0151-51144371

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 9:30 Uhr

MH-Styrum, Bf, 10 Uhr



So. 29.04.18 Duisburg 80 km

Heidesee „Schwarzes Wasser“

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
In das Naturschutzgebiet Flürener Heide. Walsum - Wesel - Bislich - Dinslaken.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315

DU-Walsum, Bezirksamt, 9 Uhr

DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 9:30 Uhr



So. 29.04.18 Oberhausen 50 km

Zeche Zollverein

gefährte Geschwindigkeit: 15-17 km/h
Nach Borbeck entlang der Berne über RWE Stadion, Revierpark Nienhausen zur Zeche Zollverein. Zurück über den RS1 mit einem Stopp am Krupp Stammhaus über Schönebeck zum Hexbachtal.

ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673

OB-Sterkrade, Bf, 9:30 Uhr

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 10 Uhr

Duisburger Radwanderung am 29.04. in Richtung Dinslaken

Foto: Michael Kleine-Möllhoff



So. 29.04.18 Essen 45 km

Kanalerwachen

Ganztägige Tour anlässlich des Kanalerwachens 2018 nach Oberhausen. Über den RS1 nach Mülheim, entlang der Ruhr nach Duisburg und dem Rhein-Herne-Kanal nach Oberhausen zum Aktionsgelände im Kaiserpark (dort u.a. Schiffsparade). Rückfahrt entlang des Kanals sowie der Berne-Route. Mäßiges Tempo, die zumeist flache Route führt über vielfach grüne Wege. In Kooperation mit dem RVR.

ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0201-3798770

E-City Nord, Eiscafé LaLuna 11 Uhr



Di. 01.05.18 OB/MH 50 km

Dampfbierbrauerei

gefährte Geschwindigkeit: 15-17 km/h
Zum Aquarius Wassermuseum über den RS1 zum Schloss Borbeck und zur Dampfbierbrauerei. Rückroute entlang des Rhein-Herne-Kanals über Haus Ripshorst zum Centro. Verkehrsarme Streckenführung. Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673

OB-Sterkrade, Bf, 9:30 Uhr

OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 10 Uhr

MH-Hauptbahnhof, 10:45 Uhr



Di. 01.05.18 Duisburg 34 km

Das „Rote Hamborn“

gefährte Geschwindigkeit: < 15 km/h, flach, leicht max. 15 Teilnehmer, Anmeldung erforderlich!

Auf den Spuren des Duisburger Widerstands gegen die Nazis und seines Untergangs. U.a. Besuch der Ausstellung im Stadthistorischen Museums mit Führung (kostenfrei). Tourdauer ca. 4 h mit Erläuterungen.

ADFC-Tourenleiter Dieter Linde ☎ 0163-9644342

DU-Altstadt, Stadthistorisches Museum, 11 Uhr



Do. 10.05.18 Duisburg 85 km

Sonsbecker Mühlenfrühstück

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Das ehemalige „Waldfrühstück“ findet nun rund um die Sonsbecker Gommersmühle statt mit anschließender Tagestour in ein Café. Moers - Kamp-Lintfort - Sonsbeck - ??? - Moers. Kosten für's Frühstück ca. 8 €.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

DU-Homberg, Bismarckplatz, 6:25 Uhr

MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 7 Uhr

Kamp-Lintfort, Rathaus, 7:35 Uhr



Sonntag 06.05.18 NRW

Stadt – Rad – Luft

Unter diesem Motto startet die NRW Sternfahrt nach Düsseldorf.

Bei hoffentlich gutem Wetter fahren wir wieder in die Landeshauptstadt, um dann mit vielen 1000 Radfahrer*innen durch die Stadt zu fahren. Highlights werden wieder die Rheinquerungen, die Fahrt über die Kö und durch den Rheinfurttunnel sein. Gegen 17 Uhr treffen wir uns am Johannes-Rau-Platz zur Abschlusskundgebung. Die Rückfahrt organisieren die Teilnehmer selber. Aktuelle Infos auf <http://adfc-sternfahrt.org>

So.06.05.18 Essen 65 km

NRW Sternfahrt

Zügige Hinfahrt über weitgehend flache Route über den RS1 nach Mülheim und weiter in den Duisburger Süden. Dort jeweils Aufeinandertreffen und Weiterfahrt mit den dortigen ADFC-Gruppen. Rückfahrt nach Veranstaltungsende individuell. ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268 E-City, Willy-Brandt-Platz, 10 Uhr E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 10:30 Uhr

So.06.05.18 OB/MH 50 km

NRW Sternfahrt

Nach Duisburg Großenbaum und mit Polizeibegleitung über Kaiserswerth weiter durch Düsseldorf. Die Rückfahrt erfolgt individuell oder gemeinsam gegen 18 Uhr (37 km bis Schloss Broich).

ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673 OB, Hbf, Haupteingang Standuhr, 10:45 Uhr MH, Dieter-aus-dem-Siepen-Platz, Hbf, 11:30 Uhr

So.06.05.18 Duisburg 56 km

NRW Sternfahrt

gefährte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach Durch mehrere Stadtteile fahren wir nach Kaiserswerth und zum Johannes-Rau-Platz, von dort aus geht es mit tausenden Radfahrern durch die Düsseldorfer Innenstadt bis zur Altstadt. Die Rückfahrt organisieren die Teilnehmer selbst. ADFC-Tourenleiter Christian Martin ☎ 0203 2981318 DU-Rheinhausen, Bergheimer Mühle, 10:35 Uhr DU-Obermeiderich, Landschaftsp. Nord, 11 Uhr DU-Mitte, Hbf, Haupteingang, 11:45 Uhr DU-Großenbaum, Bahnhof, Ostseite, 12:45 Uhr



Do.10.05.18 Duisburg 120 km

Rees

gefährte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, sportlich Linksrheinisch über Rheinberg und Die Hees nach Xanten. Über die Bahntrasse und Marienbaum nach Rees. Rechtsrheinisch über Bahntrassen und Deiche nach Wesel. Rückfahrt ab Friedrichsfeld auch mit der Bahn möglich oder entlang der Rheinaue Walsum nach Duisburg. Einkehr im Café vorgesehen ADFC-Tourenleiter Helmut Mahr ☎ 0151-41259426 DU-Duisern Infoladen, 8:41 Uhr DU-Baerl, Denkmal Kreuz-/Buchenstraße, 9:30 Uhr



Do.10.05.18 Essen 12 km

Fahrradfrühling in Mülheim

Zügige Zubringertour über weitgehend flache Route zur Radfahrerveranstaltung. Vor Ort Teilnahmemöglichkeit an den vielfältigen Angeboten des Mülheimer Fahrradfrühlings und/oder des Volksradfahrens (kleine Startgebühr). Nur Hinfahrt, Rückfahrt individuell oder nach Absprache. ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0201-3798770 E-City-Nord, Eiscafé LaLuna, 9:30 Uhr



Do.10.05.18 Oberhausen 40 km

Fahrradfrühling in Mülheim

Zubringertour zum Mülheimer Fahrradfrühling. Eine 2-stündige Pause ist vorgesehen um alle Stände zu besuchen und das kulinarische Angebot zu genießen. ADFC-Tourenleiterin Vera Bucker ☎ 02043-39939 OB, Centro, Kirchencafé, 11:30 Uhr



Sa.12.05.18 OB/MH 70 km

Ins Bergische

gefährte Geschwindigkeit: 18-21 km/h. Mountainbiketour über Kettwig, Oefte, Ruhlandklinik, durch das Vogelsangbachtal ins Paradies und zurück über Heiligenhaus und Kettwig. Einkehr vorgesehen. Nicht bei Dauerregen. ADFC-Tourenleiter Christian Hackler ☎ 0151-51144371 OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 9:30 Uhr MH-Styrum, Bf, 10 Uhr



So.13.05.18 OB/MH ? km

Fahrradsternfahrt.Ruhr Bochum

Zubringer ab Oberhausen / Mülheim ADFC-Tourenleiter Fred Krieter, Tel: 0177-5891673 OB-Sterkrade, Bf, 8 Uhr OB-Hauptbahnhof, Standuhr, 8:30 Uhr MH-Hauptbahnhof, 9:15 Uhr



So. 13.05.18 Essen 25 km

Fahrradsternfahrt.Ruhr Bochum Fahrradsommer Industriekultur

Zügige Zubringer-Tour über weitgehend flachem Terrain nach Bochum zur „Fahrradsternfahrt.Ruhr 2018“ sowie anschließend mit allen Sternfahrtgruppen gemeinsam zur Auftaktveranstaltung des „Fahrradsommers der Industriekultur“ an der Jahrhunderthalle in Bochum. Nur Hinfahrt, die Rückfahrt erfolgt individuell oder nach Absprache.

ADFC-Tourenleiter Jörg Greiwe ☎ 0157-39230240

E-City, Willy-Brandt-Pl., 10 Uhr

E-Stoppenberg, Zollverein Schacht 12, Pfortner, 10:40 Uhr



Sa. 19.05.18 Duisburg 48 km

Dickelsbach und Eisdiele Hösel

gefahrte Geschwindigkeit: 15-17 km/h, 250 Hm

max. 15 Teilnehmer, Anmeldung erforderlich!

Abwechslungsreiche, reizvolle Strecke entlang des Baches vom Rhein durch Siedlungen, Wälder und Felder zur Quelle in Hösel, die Naturerlebnis mit Kulturgeschichte verbindet. Nach 24 km und 200 Hm Rückfahrt ab S-Bf. Hösel möglich. Fahrzeit ca. 5 h. Besuch der Eisdiele ist „Pflicht“!

ADFC-Tourenleiter Dieter Linde ☎ 0163-9644342

DU-Hochfeld, 'Ziegenpeter', 9 Uhr



So. 20.05.18 Duisburg 80 km

Die Baumkreisloute

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach

„Grüner Baumgürtel“ rund um die Halde Pattberg. Dinslaken - Moers - Kamp-Lintfort - Walsum. ca. 3,50 € für 2x Fähr.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315

DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 9 Uhr

DU-Walsum, Bezirksamt, 9:30 Uhr

Rheinberg, Rathaus, 10:30 Uhr



Sa. 26.05.18 Essen 210 km

Unnenberg- & Genkeltalsperre

Sportlich, bergige Tour über Niederbergbahn, Korkenziehertrasse, zum Müngstener Brückenpark, über Schloss Burg, Balkan- und Wasserquintett-Trasse bis Marienheide, zum Unnenberg und zur Genkeltalsperre, zurück über Wasserquintett, Morsbachtal, Nordbahn- und Glückauftrasse sowie Hattingen nach Kupferdreh. Kurze Pause am Müngstener Brückenpark, längere am

„Unnenbergtreff“. Etwa 2.200 Höhenmeter, Tour findet bei **schlechten Wetterverhältnissen nicht** statt. Teilnahme nur mit Anmeldung!

ADFC-Tourenleiter Norbert Lorch ☎ 0201-465765

E-Kupferdreh, Radstation am S-Bahnhof, 7 Uhr



So. 27.05.18 Duisburg 70 km

Im Kuhstall gibt's Kuchen

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, hügelig

Das Auffelder Bauerncafe - ein umgebautes Stallgebäude bei Grefrath-Oedt.

ADFC-Tourenleiter Arno Bürkle ☎ 0157-34887054

MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr



Do. 31.05.18 Essen 70 km

Grüne Wege nach Gelsenkirchen

gefahrte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, sportlich

Rundtour über die Gartenstadt Welheim zur Schüngelbergsiedlung in Gelsenkirchen. Nach einer Rast geht es zurück über Hugobahn, Consolbahn und Veltenbahn.

ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0201-413221

E-Rüttenscheid, Vorpl. Grugahalle, 10 Uhr

E-City-Nord, Eiscafé LaLuna, 10:30 Uhr



Sa. 02.06.18 Duisburg 60 km

Naxos (GR) Chora-Kinidaros

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, bergig

Vorherige Anmeldung zwingend erforderlich!

Abwechslungsreiche, reizvolle Strecke von Naxos Stadt (Chora) über Chalki, Moni nach Kinidaros in die grandiose Bergwelt mit Meerblick. Mittelschwere Bergtour mit meist moderaten Steigungen. Stopps in Chalki und Kinidaros.

ADFC-Tourenleiter Dieter Linde ☎ 0163-9644342

Naxos (GR), Chora vor Yannis Bike-Shop, 9 Uhr



Sa. 02.06.18 Duisburg 105 km

Brauerei Bolten

gefahrte Geschwindigkeit: 19-21 km/h, flach

Über Bergheim, Rumeln, Uerdingen, Linn, Gellep und Latum nach Kaarst und Korschenbroich. Einkehr im Biergarten der Brauerei Bolten in Neersenbroich. Der Rückweg führt ab Neuwerk über die Bahntrasse nach Willich und weiter durch Fischeln, Niederbruch und Verberg zum Elfrather See und zurück nach Ruhrort. ADFC-Tourenleiter Dieter Ossenberg ☎ 0203-445103

DU-Ruhrort, Friedrich-Ebert-Brücke, 10 Uhr

Radstation

Duisburg

Essen

Mülheim an der Ruhr

Oberhausen

Ihre Fahrradpartner in Ihrer Region



Bewachung



Verleih



Service



Information

Duisburg Hauptbahnhof

Kammerstraße 3 (Ostausgang)
47057 Duisburg
Telefon 0203 / 80 71 790

Öffnungszeiten für Dauerkunden

Mo-Fr 5:30 – 22:30 Uhr
Sa, So + Feiertage 8:00 – 20:00 Uhr

Öffnungszeiten des Büros

Mo-Fr 7:00 – 21:00 Uhr
Sa, So + Feiertage 8:00 – 20:00 Uhr

Essen Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof 5
45128 Essen
Telefon 0201 / 49 57 882

Öffnungszeiten

Mo-Fr 5:30 – 22:30 Uhr
Sa 10:00 – 18:00 Uhr
So + Feiert. 10:00 – 16:00 Uhr

Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof

Dieter-aus-dem-Siepen-Platz 3
45468 Mülheim an der Ruhr
Telefon 0208 / 84 85 70
Fax 0208 / 84 85 729
e-mail Radstation@stadtdienste.de

Öffnungszeiten

Mo-Fr 5:30 – 22:30 Uhr
Sa, So + Feiert. 8:00 – 18:30 Uhr

Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14
45476 Mülheim an der Ruhr
Telefon 0208 / 40 20 00
Fax 0208 / 40 20 01
e-mail Radstation@stadtdienste.de

Öffnungszeiten

Mo – Fr 5:30 – 22:30 Uhr
Sa, So + Feiert. 8:00 – 18:30 Uhr

Oberhausen Hauptbahnhof

Willy-Brandt-Platz 1
46045 Oberhausen
Telefon 0208 / 85 51 74
e-mail radstation@zaq-oberhausen.de

Öffnungszeiten

Mo – Fr 7:00 – 20:00 Uhr
Sa 10:00 – 16:00 Uhr
So + Feiert. Geschlossen



Sa. 02.06.18 Duisburg 40 km

Auftakt Stadtradeln

Heute findet die offizielle Eröffnung des Stadtradelns statt. Hierzu werden sich im Vorfeld aus den Städten Duisburg, Oberhausen und Mülheim Stadtradeln in einer Sternfahrt auf den Weg nach Gelsenkirchen machen. Details siehe Homepage.

ADFC-Tourenleiter Michael Kleine-Möllhoff ☎ 0203-3439529
DU-Altstadt, Opernplatz, Details siehe Homepage.



Sa. 02.06.18 Essen 10 km

Eröffnungstour STADTRADELN

gemäßigtes Tempo, flach

Revierweite Sternfahrt zum Start der diesjährigen „Stadtradeln“-Aktion zum Nordsternpark in Gelsenkirchen, wo die offizielle Eröffnungsveranstaltung für das „Stadtradeln in der Metropole Ruhr“ stattfindet. Einzelheiten hierzu standen noch nicht fest.

ADFC-Tourenleiter Jörg Brinkmann, 0201-422104
E-City, Willy-Brandt-Pl., Details siehe Homepage.



So. 03.06.18 Duisburg 75 km

Nette trifft Niers

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, flach
Nack Kucken und Kurbeln ab in den Kälberstall.
Rund um Wachtendonk.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
DU-Homberg, Bismarckplatz, 8:20 Uhr
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr
Neukirchen-Vluyn, Leineweberplatz, 10:35 Uhr



So. 03.06.18 Essen 70 km

Halde Lothringen I \ II

Zügig gefahrene, aber recht hügelige Tour über Nebenstrecken und Bahntrassen-Radwege quer durch den Bochumer Norden über Gunningfeld und Hordel nach Bochum-Gehrte. Rückfahrt erfolgt teilweise über Bahntrassen-Radwege der Lothringentrasse und neuem Springorum-Radweg.

ADFC-Tourenleiter Rüdiger Sang ☎ 0201-273326
E-City, Willy-Brandt-Platz (gegenüber Hbf), 9:30 Uhr



So. 03.06.18 Oberhausen 50 km

Bauerncafé Dahlhaus

Das Bauerncafé in Dorsten lädt zu leckerem Kuchen und auch herzhaften Köstlichkeiten ein. Der angeschlossene Bauernladen gibt die Möglichkeit, Obst und Gemüse, auch Erdbeeren und Spargel aus eigenem Anbau mitzunehmen.

Aktuelle Tourentermine auch unter
www.adfc-nrw.de/gefuehrte-radtouren-in-nrw.html

ADFC-Tourenleiterin Vera Bückler ☎ 02043-39939
OB, Centro, Kirchencafé, 11 Uhr



So. 03.06.18 Duisburg 50 km

Kaiserswerth

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, hügelig
Halt in Kaiserswerth, am Aschlöksen und im Stadtpark Rheinhausen. Rückkehr zwischen 18 und 19 Uhr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiterin Karin Hanske ☎ 0177-3107965
DU-Rheinhausen, Bonnacker 64 (Mühle), 12 Uhr



Fr. 08.06.18 Essen 25 km

7. Nachtradeln

Spätabendliche Radtour über voraussichtlich wieder abgesperrte Straßen nach Gelsenkirchen zum Revierpark Nienhausen, dort traditionell gemütlicher Ausklang mit kleinem Mitternachtsimbiss und Getränken. Fahrdauer der in gemütlichem Tempo gefahrenen, aber hügeligen Tour 2 bis 2,5 Std., Rückfahrt individuell oder in geführten Gruppen. Teilnahme nur mit funktionstüchtiger Fahrradbeleuchtung!

ADFC-Tourenleiter Jörg Althoff ☎ 0201-410766
E-City, Willy-Brandt-Platz (gegenüber Hbf), 21 Uhr



So. 10.06.18 Duisburg 100 km

Weltkulturerbe Zollverein

gefahrte Geschwindigkeit: 15-18 km/h, hügelig, schwer
Eine ehemalige Zeche mit Geschichte. Dinslaken - Bochum - Essen - Walsum.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315
DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 8:30 Uhr
DU-Walsum, Bezirksamt, 9 Uhr



So. 10.06.18 Essen 70 km

Grüne Wege nach Ratingen

Sportlich, hügelige Rundtour über die Niederbergbahn ins Angerbachtal. Nach einer Rast an der Auermühle geht es weiter über den Auberg nach Mülheim und zurück zum Ausgangspunkt. Sportlich / hügelig, 19-21 km/h

ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ Tel. 0201-413221
E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 10 Uhr



Liebe RAD im Pott-Leser,

Sie brauchen komfortable Routen, sichere Wege, genügend Parkplätze oder gute Verbindungen für Fahrrad und Bahn? Von neuen Fahrradmodellen erwarten Sie mehr Qualität?

Klasse - wir setzen uns für Ihre Interessen ein: in Brüssel, in Berlin, in Düsseldorf oder in Ihrer Stadt. Dafür braucht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Ihre Unterstützung. Über 165.000 Menschen sind bereits dabei. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das – für alle Radfahrer.

Ihre Vorteile: Schützen Sie Ihr Fahrrad mit der ADFC-Diebstahlversicherung rund um die Uhr oder lassen Sie sich von unseren Rechtsexperten beraten.

Für Mitglieder, die zu Fuß, per Rad, oder als Fahrgast im Straßenverkehr unterwegs sind, gilt automatisch unsere Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung. Die hilft, wenn es mal knallt. Damit unterwegs alles glatt läuft, gibt es die ADFC-Pannenhilfe. Der ADFC stellt Ihnen wichtige Tipps für Ihre Reise zusammen. Planen Sie Ihre Reise mit den ADFC-Radtourenkarten. Mitglieder erhalten Übernachtungstipps oder Informationen über Radreiseveranstalter organisierter Radtouren.

Kommen Sie mit auf Feierabend- oder Wochenendtour, übernachten Sie in Bett & Bike-Hotels oder plauschen Sie am Radlerstammtisch. Nutzen Sie als Mitglied kostenlose oder stark ermäßigte ADFC-Angebote, wie die Teilnahme an Bildvorträgen, Reparaturkursen oder Codieraktionen. Über das ADFC-Magazin Radwelt und die Zeitschrift RAD im Pott oder die Mitradelzentrale finden Sie Menschen, die auch gerne auf Tour gehen. Tauschen Sie Touren- und Urlaubstipps aus! Unsere Experten beraten Sie ehrenamtlich und mit viel Liebe zum Detail. Sprechen Sie uns direkt an! Wir kennen uns vor Ort und in Europa aus. Einige Mitglieder umradelten schon die ganze Welt.

Beitritt

auch auf www.adfc.de



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

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

Name	
Vorname	Geburtsjahr
Straße	
PLZ, Ort	
Telefon (Angabe freiwillig)	Beruf (Angabe freiwillig)
E-Mail (Angabe freiwillig)	

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

Einzelmitglied

- ☐ ab 27 Jahre (56 €) ☐ 18–26 Jahre (33 €)
☐ unter 18 Jahren (16 €)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft

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

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

- ☐ **Zusätzliche jährliche Spende:**

€

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in
D E
IBAN
BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- ☐ **Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.**

Datum

Unterschrift



ADFC Duisburg

Infoladen

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11
Geöffnet:
Di 17:30 – 19:00 Uhr
Do 17:30 – 19:00 Uhr
Sa 10:00 – 12:00 Uhr
(Do + Sa nur nach Ankündigung im Internet, Dienstag Besetzung durch Pro Bahn)

www.adfc-duisburg.de
www.facebook.com/ADFC.Duisburg
info@adfc-duisburg.de

Vorstandssprecher

Herbert Fürmann
(0179) 5 08 18 89
Klaus Hauschild
(0203) 72 54 44

ADFC Mülheim / Oberhausen

Geschäftsstelle

Altenberg-Gelände
in der Starthilfe e.V.
Hansastr. 20
46049 Oberhausen
☎ (0208) 80 60 50
Geöffnet:
jeden 1. Freitag im
Monat von 18 bis 20 Uhr

www.adfc.de/oberhausen
kv-oberhausen@adfc.de
www.adfc.de/muelheim
kv-muelheim@adfc.de

Sprecher

Burkhard Schmidt
(0208) 9 93 93 61

Radverkehr

Norbert Marißen
(02043) 3 99 39

ADFC Essen

Geschäftsstelle

Kopstadtplatz 12
(Kopstadtpassage)
45127 Essen
☎ + ☎ (0201) 23 17 07
Geöffnet: Mittwoch und
Freitag 16 bis 18 Uhr
nicht in den Schulferien
www.adfc-essen.de
www.facebook.com/ADFC.Essen
info@adfc-essen.de

Vorsitzende:

Jörg Althoff
(0151) 72 30 89 06
Mirko Sehnke
(0151) 67 62 61 59

Pressesprecher:

Jörg Brinkmann:
(0201) 42 21 04

ADFC

Bundesgeschäftsstelle

Mohrenstraße 69
10117 Berlin
☎ (030) 2 09 14 98-0
☎ (030) 2 09 14 98-55
www.adfc.de
kontakt@adfc.de
mitglieder@adfc.de

ADFC NRW

Karlstr. 88
40210 Düsseldorf
☎ (0211) 68 70 80
☎ (0211) 68 70 82 0
www.adfc-nrw.de
adfc-blog.de
www.facebook.com/ADFC.NRW
info@adfc-nrw.de

ADFC Gladbeck

Dr. Vera Bückner
(02043) 3 99 39
adfcgla@email.de

Radfahrer-Telefone der Städte

Wenn Sie z. B. eine Stelle entdecken, die für Radfahrer gefährlich sein könnte, wenden Sie sich an die Ansprechperson Ihrer Stadtverwaltung:

Duisburg

Call Duisburg
(0203) 94000
call@stadt-duisburg.de

Essen

Christian Wagener
christian.wagener@amt61.essen.de
☎ (0201) 88-61 24 0,
☎ (0201) 88-61 00 5

Mülheim

Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

Oberhausen

Reinigung: Herr Da Rold (0208) 8578-4715
Sonstiges: WBO-Zentrale (0208) 8578-30

bei Landes- und Bundesstraßen:

Landesbetrieb Straßen, NL Essen (0201) 72 98-1

Impressum

RAD im Pott – Frühjahr 2018 (gegr. 1992, 26. Jahrgang, Nr. 1); ISSN 0942-6272;

Herausgeber: RAD im Pott GbR im Auftrag von ADFC Duisburg e.V., ADFC Essen e.V. und ADFC Oberhausen/Mülheim e.V.

RAD im Pott GbR, Mülheimer Str. 91,
47058 Duisburg,
☎ (0203) 51 88 03 1

Mail: redaktion@radimpott.de; www.radimpott.de

IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33

Aktuelle Auflage: 10.000 Exemplare

Druck:

printed by:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P.: Michael Kleine-Möllhoff

Mitarbeit: Gisela Brands, Jörg Brinkmann, Vera Bückner, Joachim Danzig, Herbert Fürmann, Birgit Göttig, Bernhard Hehn, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Edith Lörcher, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Roger Rumpel, Mirko Sehnke, Heinz Stadie, Thomas Terbeck, Helmut Voß, Wolfgang Voßkamp.

Layout: Michael Kleine-Möllhoff

Fotos: Wenn nicht anders angegeben, stammen

die Fotos von den jeweiligen Autoren.

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 21.04.2018.

Der Preis des Jahresabonnements ist im Mitgliedsbeitrag enthalten und beträgt 5 €. Leserzuschriften und Beiträge bitte an den Herausgeber senden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Herausgeber oder der Redaktion. Der Nachdruck von Beiträgen ist auf Nachfrage möglich. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 11.



**Da, wo der Service
den Unterschied macht**



Zweirad-Center
 **VOGEL**

KRENGELSTR. 131 • DINSLAKEN GEWERBEGEBIET MITTE • TELEFON: 02064 - 433960

NEU



AB DEM
14.02.
6 x PRO JAHR
IM HANDEL

MYBIKE ist das moderne Magazin für alle Themen rund um E-Bikes, Fahrräder und Radfahren. 6 x im Jahr unterhält und informiert MYBIKE mit Tests, den schönsten Radtouren und berichtet über die Trends der urbanen Fahrradwelt.

Jetzt testen:

2 Ausgaben nur 6,50 € (statt 9,80 €) + Geschenk
abo.mybike-magazin.de/1038b



**IHR
GEWINN**

GROSSE MYBIKE-STARTVERLOSUNG:

Sichern Sie sich Ihre Gewinnchance auf ein Trekking E-Bike „15ZEHN“ im Wert von 3.899,90€.
Jetzt auf www.mybike-magazin.de/verlosung registrieren.

e.bikemanufaktur
Freizeit-Gehäuse

TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Anmeldungen, die bis zum 31.12.2018 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang des Jahres 2019. Alle Infos unter www.mybike-magazin.de/verlosung.