

RAD Sommer 2021 im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

Altmühltalradweg

Verkehr und Klimaschutz

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



adfc

Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen

Die Fahrradpartner in Ihrer Region

Duisburg · Essen · Mülheim an der Ruhr · Oberhausen · Bottrop



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage*

Radstation Duisburg Hbf *

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: rs-duisburg@stadtdienste.de

Web: www.radstation-duisburg.de

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

Dieteraus-dem-Siepen-Platz 3, 45468 Mülheim a.d. Ruhr

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: rs-muelheim@stadtdienste.de

Web: www.radstation-muelheim.de

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: radstation@zaq-oberhausen.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Radstation Bottrop Hbf *

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: rs-bottrop@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop.de

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

E-mail: rs-bottrop-zob@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop-zob.de

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Wir freuen uns auf Sie!



Liebe Leserinnen und Leser,

nun sind wir schon im zweiten „Corona-sommer“. Schon letztes Jahr stellte sich das befreiende Gefühl einer ausklingenden Pandemie dank niedriger Inzidenzen und wiedererlangter Freiheiten ein. Wie wir heute wissen, war *nach* der ersten Welle auch *vor* der zweiten und dritten Welle.

Soweit man selber und das persönliche Umfeld gesund blieb, ist für viele der letzte Sommer rückblickend gleichwohl ein gefühlter „Fahrradsommer“. Viele Mitmenschen in unserer Region entdeckten das Gefühl von Leichtigkeit und Unbeschwertheit einer sommerlichen Radfahrt neu. Am Himmel zeigten sich meist nur wenige Wolken und das Panorama war nicht durch Kondensstreifen der Flugzeuge verschrammt. Aber auch bereits „eingefleischte“ Radfahrende nahmen weniger Autoverkehr und mehr Mitradelnde auf den Straßen als sehr positiv war.

Die Fantasie wurde beflügelt: Was wäre, wenn...Nein, nicht, was wäre wenn die Pandemie nie enden würde, sondern, was wäre, wenn die Verkehrswende nach Corona einfach weiterginge? Weniger Zwang zum Be-

rufsverkehr, wirkliche freie Verkehrsmittelwahl, weil Ressourcen wie Fläche und Grünzeit neu verhandelt werden - einen langen Atem braucht man nicht nur in der Pandemie. Anregungen, die inspirieren und Mut machen und die sachliche Kritik an schlechten „Lösungen“ waren schon immer eine Kompetenz unseres Heftes. Auch dieses Mal brauchen Sie nicht lange blättern: So gibt das Interview mit Sebastian Artmann von Straßen NRW einen guten Überblick über die Entwicklung beim RS 1. Ein Projekt, das, wenn es auch sehr schleppend vorankommt, immer noch als Intialzündung für den Radverkehr im Ruhrgebiet angesehen werden muss. Deziidierte Informationen finden Sie auch zu „Ihrer Stadt“, z.B. zu Duisburg in Form einer Ursachenanalyse zu den Ergebnissen des letzten Fahrradklimatestes. Touristisch veschlägt es uns diesmal ins Altmühltal. Oder sie interessieren sich für die neuesten Ausgaben der klassischen Radtourenkarten fürs Ruhrgebiet auf gedrucktem Papier? Nur auf den Abdruck unserer Radtourentermine mussten wir auch dieses und hoffentlich zum letzten Mal mangels Planungssicherheit verzichten. Kommen Sie gut durch den Sommer, Ihre Redaktion!

Inhalt

Im Pott	4	Oberhausen	36
Klimaschutz und Verkehrswende.....	4	Grüne Welle defekt?.....	36
Abstand.....	6	Fahrraddemo Oberhausen sattelt um.....	41
Gespräch mit Straßen.NRW.....	8	Essen	42
Touristik	20	Kidical Mass.....	43
Altmühltal.....	20	Neuigkeiten aus der Stadt.....	45
Duisburg	25	Gladbeck	48
Meinungen zum Fahrrad-Klima.....	29	Gespräch mit Bürgermeisterin.....	48
Mülheim	32	Termine/Touren	52
Fußverkehr im Fokus.....	32	Impressum	54
Verbesserungen in Speldorf.....	34	Kontaktadressen.....	54



Klimaschutzgesetz und Verkehrswende?

Wir Radfahrenden wissen es alle längst, dass das Radfahren der Umwelt gut tut. Wir wissen darüber hinaus, welche Freiheiten und Freuden das Radeln so mit sich bringt, aber jetzt soll es einmal nur um die Umwelt gehen.

Das Bundesverfassungsgericht hat das Klimaschutzgesetz (KSG) in Teilen für verfassungswidrig erklärt. Dabei ist das Urteil in vielerlei Hinsicht außerordentlich beachtlich. Das Gericht geht nicht davon aus, dass „Leben“ und „körperliche Unversehrtheit“ sowie „Eigentum“ – alles Elemente, die unter Grundrechtsschutz stehen – verfassungswidrig beeinträchtigt wären. Zwar sieht das Gericht die Möglichkeit, dass alle diese Rechte verletzt werden können, wenn das Klima durch Dürren, Überschwemmungen usw. künftigen Generationen Schaden zufügt. Allerdings wird dem Gesetzgeber ein Ermessensspielraum eingeräumt, wie diese Rechte zu schützen sind.

Bundesverfassungsgericht rügt den Gesetzgeber deutlich!

Viel bedeutender ist allerdings die Ausführung des obersten deutschen Gerichts, dass „nahezu alle Freiheiten“ beeinträchtigt sind. Noch deutlicher hätte das Gericht den Gesetzgeber kaum rügen können!

Hauptgrund für das Gericht, das KSG als verfassungswidrig anzusehen, ist die Tatsache, dass die bis 2030 nach dem Gesetz zulässigen Emissionen die nachfolgenden Generationen einschränken. Denn wenn die 2 °C-Grenze eingehalten werden soll, müs-

se sofort und stärker gehandelt werden. Die 2 °C-Grenze besagt, dass bis 2050 die globale Durchschnittstemperatur nicht mehr als 2 °C über dem vorindustriellen Niveau liegen darf.

CO₂ Restbudget ungerecht verteilt

Das Gericht rechnet dabei vor, dass es noch ein gewisses „Restbudget“ gibt, in welchem Maße CO₂ ausgestoßen werden darf. Dieses Gas ist Verbrennungsrückstand, aber auch zum großen Teil auf die Massentierhaltung zur Fleischindustrie zurückzuführen. Wenn also nur noch ein gewisses Maß an CO₂ ausgestoßen werden darf, dann muss dieses Budget so verteilt werden, dass auch die nachfolgenden Generationen ihren Anteil am Budget erhalten. Würde bis 2030 das Restbudget verbraucht, dürften die danach lebenden Personen kein CO₂ mehr erzeugen.

Wenn man das liest, sagen uns die Verfassungsrichter eigentlich nur: Wir dürfen nicht auf Kosten der folgenden Generationen leben!

Formale Fehler des Gesetzgebers

Dass letztlich auch wieder formale Fehler beim KSG gemacht worden sind, weil die Klimaziele nicht durch den Gesetzgeber selbst festgelegt werden, sondern in Verordnungen gesondert festgesetzt werden können sollen, ist fast nur noch eine Randnotiz. Die formalen Fehler kennen wir ja schon aus der Novelle der StVO aus dem letzten Jahr. Der Bußgeldkatalog ist ja nun leider immer noch ungültig.

Ergo:

Das Urteil sagt klar und deutlich, wohin die Reise beim Umweltschutz geht. Ein nicht unerheblicher Teil des CO₂ Budgets wird vom Verkehr „verbraucht“. Also ist die Verkehrs-

wende viel zwingender und dringender voranzutreiben, als dies bisher der Fall ist. Das Fahrzeug, das im Vergleich in Sachen Wirtschaftlichkeit, Schnelligkeit, Kosten, Platzverbrauch, Gesundheit, Lärm und anderen Punkten das beste Fahrzeug ist, ist unser geliebtes Fahrrad.

Was ist zu tun?

Nicht nur in Berlin wird nun ein neues Gesetz mit schärferen Werten erlassen werden müssen. Auch die Länder und Kommunen werden stärker tätig werden müssen, denn dort entsteht der Verkehr und gerade in den Kommunen ist die Verkehrswende einfacher und leichter zu erreichen (siehe auch unseren Artikel zum Fahrradklima-Test im Duisburger Teil dieses Hefts).

Verkehr muss sich radikal ändern!

Was können wir tun?

Wir bleiben dran und werden unsere Ziele zur Verkehrswende weiterhin und stärker formulieren und auf Umsetzung drängen. Wir hatten an die politischen Parteien im Rat unser Positionspapier gesandt. Das hat ein großes Echo nach sich gezogen. Parteien stehen zumindest nach ihren Aussagen hinter unseren Forderungen – vor allem der Forderung nach besserer Radinfrastruktur. Wir werden den Rat überwatchen und schauen, ob es Lippenbekenntnisse sind oder ob sich im Duisburger Rat etwas tut. Wir sind dabei, eine neue Plattform aufzubauen, damit wir mit über 1.300 Mitgliedern in Duisburg mehr Gehör im Rat erhalten und die Politik zum Umdenken bewegen können. Die Lage ist gut. Das Radfahren boomt und wir werden nicht als Lobbyverein ein paar spinnerter Extremradelnder angesehen, sondern ernst genommen. Was bleibt mir noch zu sagen?

Ich bin mal wieder begeistert von unserer „Jugend“. Die Fridays-for-Future-Bewegung (FFF), die auf einem einst 15-jährigen schwedischen autistischen Mädchen beruht, hat viel erreicht. Wieder sind es Jugendliche aus dem Bereich von FFF, die etwas Großes geschafft haben. Wir können gar nicht genug Respekt und Achtung vor dem Mut dieser Jugendlichen haben. Oder haben Sie schon einmal eine Verfassungsbeschwerde gewonnen?

Ich weiß nicht, ob Duisburger FFF-Beteiligte am Verfahren beteiligt waren, aber immerhin hat die Duisburger FFF im letzten Jahr mit hohem Aufwand und Mut auch ein gerichtliches Verfahren gewonnen und das eigene Demonstrationsrecht durchgesetzt. Die „Jugend“ wird also tätig – vielleicht aus Wut und Verzweiflung, aber sie wird tätig und zeigt uns Älteren, wozu sie in der Lage ist. Das ist richtig so!

Und wenn ich persönlich noch etwas anmerken darf, was ausnahmsweise nicht das Fahrradfahren betrifft: Informieren Sie sich doch einmal über den Umweltfaktor bei der Fleischindustrie. Auch hier kann jede*r Einzelne viel erreichen. Immerhin erzeugt die Fleischindustrie – ein perverses Wort, wenn man überlegt, dass es hier um massenhaftes Tiertöten geht! – ca. die Hälfte der Treibhausgase, ist für die Rodung von Urwäldern verantwortlich und die Tierhaltung ist auch zumeist sehr bedenklich. „Cowspiracy“ ist vielleicht ein guter Einstieg.

Wolfgang Voßkamp

Liegezweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
Winkelhandel über 1000 Marken

Bakfiets.nl

HASE BIKES

ICLETTA
Fahrradzubehör

HPVELOTECHNIK

Tel: 0234-51 1419 www.tri-mobil.de



Abstand mit Anstand

Leider ist das Thema Abstand beim Überholen nach wie vor brisant. Es hat sich in einigen Köpfen offenbar festgesetzt, dass man 1,5 m Abstand halten muss. Genaues ist aber oft nicht bekannt. Daher möchte ich die Regelungen noch einmal erläutern, denn nur weit verbreitete Kenntnis der Regel wird uns Radfahrende schützen können.

„Überholt“ wird übrigens nur ein sich bewegendes Fahrzeug. An einem haltenden Fahrzeug heißt es „vorbeifahren“. Dort gelten die Abstandsregeln nicht, vgl. § 6 StVO.

Mindestabstand nie unter 1,5 m

Die Regelung zum Seitenabstand beim Überholen findet sich in § 5 Abs. 4 StVO. Dort heißt es zunächst allgemein, dass beim Überholen ein „ausreichender Sicherheitsabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern“ eingehalten werden muss. Dies ist die alte Regelung, zu der die Rechtsprechung ja schon im letzten Jahrtausend eine 1,5 m-Regelung verfolgt hat. Neu eingefügt wurde der Satz:

„Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens

1,5 m und außerorts mindestens 2 m (§ 5 IV S. 2 f. StVO).

Das heißt also zunächst einmal: Der Seitenabstand muss ausreichend sein! Das wird dann konkretisiert dadurch, dass „ausreichend“ nie weniger sein kann als 1,5 m. „Ausreichend“ kann aber durchaus bedeuten, dass 1,5 m nicht genug sind. Das gilt z. B. bei starkem Wind, Steigungen, höheren Geschwindigkeiten oder als 50 km/h des überholenden Kraftfahr-



zeugen und anderen Verkehrslagen.

Außerorts, also direkt hinter dem Ortsausgangsschild, auch wenn dort noch 50 km/h angeordnet sind, darf der Abstand niemals unter 2 m betragen. Auch das ist das absolute Minimum. Auch hier gilt, dass der „ausreichende Abstand“ durchaus mehr sein kann. 1,5 m und 2 m sind daher immer als das absolute Minimum zu betrachten, aber diese Werte sind möglicherweise nicht „ausreichend“. Jede*r Radfahrende weiß, dass man an starken Steigungen schnell einmal seitlich ausbricht. Dann reichen 1,5 m bzw. 2 m schlicht nicht aus!

Abstand auch bei Radwegen?

Eine Frage, die immer wieder aufkommt, ist auch die, ob diese Regelungen auch bei Radstreifen/Radschutzstreifen etc. gelten. Die Frage kann mit einem Blick auf den Gesetzeszweck ganz leicht beantwortet werden,





werden dürfen, wenn sie auf dem Radweg fahren. Und noch einmal: Ausreichend kann niemals weniger als 1,5 m sein, wohl aber mehr!

Bußgeldkatalog

Für Verwirrung hat zusätzlich noch gesorgt, dass der Gesetzgeber bei der Neufassung des Bußgeldkatalogs vergessen hatte, dem Zitiergebot zu genügen. Wenn eine Verordnung - hier also der Bußgeldkatalog - erstellt wird, muss der Ordnungsgeber das Gesetz zitieren, auf die sich die Verordnung stützt. Im Bußgeldkatalog hätte also stehen müssen, dass sich die Verordnung auf § 26 StVG (Straßenverkehrsgesetz) stützt. Das wurde versäumt und damit ist das verfassungsrechtliche Zitiergebot nach Art 80 GG nicht eingehalten. Der Bußgeldkatalog ist damit nicht anwendbar gewesen. Das ist natürlich kein Freibrief, um den Seitenabstand nicht einhalten zu müssen - wurde und wird aber immer noch oft (falsch) so verstanden. Inzwischen hat es der Gesetzgeber nach über einem Jahr endlich geschafft, diesen Formfehler zu beseitigen. Der Katalog gilt jedoch noch nicht. Der Bundesrat hat noch das Recht, Einspruch gegen die neue Verordnung einzulegen. Es wird jedoch derzeit davon ausgegangen, dass noch vor der Bundestagswahl der neue Bußgeldkatalog in Kraft treten wird.

Wolfgang Voßkamp

was aber in den Köpfen oft nicht präsent ist. Geschützt werden sollen die Rad Fahrenden (und die anderen genannten Personenkreise). Der Schutzzweck wird doch nicht durch eine Linie, sei sie nun durchgehend oder unterbrochen, aufgehoben oder erreicht. Also gelten - selbstverständlich - die Regeln auch gegenüber Radfahrenden, die sich auf Radverkehrsanlagen befinden. Jede*r von uns hat sicher schon einmal erlebt, wie unangenehm es ist, wenn ein PKW, LKW oder Bus nah an einem vorbeirauscht. Ich wurde mal mit ca. 30 cm Abstand von einem 5-Achsen-Schwerlastkran überholt. Der Fahrtwind kann einen schnell mitreißen. Davor schützt ein Streifen auf der Fahrbahn nicht. Das hat auch die Rechtsprechung erkannt und einen Linienbusfahrer verurteilt, der glaubte, der Mindestabstand sei bei einem Radfahrstreifen nicht einzuhalten. Also ist ganz klar, dass Radfahrende auch dann nur mit ausreichendem Abstand überholt

3 Flüsse

Kostenlose App zur Route

Herzlich willkommen auf der

3-Flüsse-Route

www.3-flüsse-route.de

- ➔ 163 km Rundkurs
- ➔ kürzere Rundtouren möglich
- ➔ buchbare Radwander-Pauschalen

Region Lippe-Issel-Niederrhein

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.





Nachgefragt...

...der ADFC im Gespräch mit Straßen.NRW

Wir haben uns bei Sebastian Artmann, Projektleiter für den RS1 in der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Bochum, nach dem aktuellen Stand des Radschnellweg Ruhr (RS1) erkundigt.

Hallo Herr Artmann, an der Stadtgrenze von Essen und Wattenscheid klopft jetzt ja quasi der RS1 an. Dieser Abschnitt zwischen Halterner Straße und Parkstraße ist ja teilweise bereits befahrbar und steht augenscheinlich kurz vor der Fertigstellung. Wann werden hier denn voraussichtlich die durchgängige Befahrbarkeit und die Fertigstellung gegeben sein?

Artmann-StrassenNRW (Bild: StraßenNRW)

Der Abschnitt in Gelsenkirchen wird im Juni 2021 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Was dann noch gemacht werden muss, sind der Umbau der Kreuzung Krayer Straße und der Rückbau der Baustraße der Emschergenossenschaft zwischen Krayer Straße und Hollandstraße, damit auch dieser Abschnitt auf die Regelbreite ausgebaut werden kann. Das wird voraussichtlich 2023 der Fall sein.

Noch interessanter ist dann für unsere Leser*innen natürlich der Verlauf auf Essener Stadtgebiet. Direkt von der östlichen Stadtgrenze soll der RS1 auf der ehemaligen Bahntrasse bis zum Bahnhof Essen-Kray Nord verlaufen, diese ca. 2 km lange Teilstrecke ist unserer Ansicht nach relativ einfach zu realisieren. Können Sie schon näheres zu diesem Abschnitt mitteilen?

Die planerische Arbeit am RS1 zeigt an vielen Stellen immer wieder, dass der Bau des Radschnellwegs nicht ganz so einfach ist, wie man es sich vor ein paar Jahren viel-



leicht noch vorgestellt hat. Um ein vollziehbares Baurecht zu erwirken, sind überall umfangreiche Untersuchungen wie z.B. umwelttechnische Gutachten oder Bodenuntersuchungen zu erbringen. Darüber hinaus sind die erforderlichen Genehmigungen bei den Fachbehörden, wie der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde, einzuholen. Für die detaillierte Planung der Strecken brauchen wir Planer eine Grundlage in Form von Vermessungsdaten, die von Straßen.NRW erstellt werden müssen. Dafür ist es erforderlich, dass die Strecke von Strauchwerk und Bäumen befreit wird. Und auch für diesen Arbeitsschritt ist es nötig, die jeweils notwendigen Genehmigungen einzuholen. Zusätzlich müssen alle Brücken im Streckenverlauf untersucht werden. Denn Straßen.NRW muss sicherstellen, dass die Brücken die künftig anfallenden Lasten beispielsweise durch Winterdienstfahrzeuge auch tragen können. Weiterhin muss der Landesbetrieb für alle Abschnitte die notwendigen Flächen erwerben.

Was diese Aufzählung vielleicht klar macht: Der Gedanke „Es handelt sich hier doch nur um einen Radweg, der auf einer alten Bahntrasse gebaut wird. Das kann doch nicht so kompliziert sein und so lange dauern“ hat nicht viel mit der Realität bei der Planung eines Radschnellwegs wie dem RS1 zu tun.

Für den von Ihnen angesprochenen Abschnitt zwischen Hattinger Straße und Bahnhof Kray-Nord arbeitet Straßen.NRW momentan mit Hochdruck daran, schnellstmöglich die Voraussetzungen für den Baustart zu schaffen. Glücklicherweise konnten wir einen großen Teil der Flächen bereits von der Deutschen Bahn erwerben. Wir haben daher diesen Teilabschnitt planerisch vom Rest der Strecke getrennt.

Diese Entscheidung hat natürlich Konsequenzen. Wir sind nun in der Situation, dass wir für den RS1 in Essen für die verschiedenen Einzelabschnitte im Prinzip jeweils dieselben Baurechtsverfahren einzeln durchführen müssen. Das ist verwaltungstechnisch

natürlich ein Mehraufwand für uns. Wir glauben aber, dass sich diese Mühe lohnen wird. Wir gehen derzeit davon aus, dass wir diesen Teil des RS1 im Essener Stadtgebiet zum Ende des Jahres vom Bewuchs befreien können, um dann schnellstmöglich auch baulich durchzustarten.

Vom Bahnhof Kray Nord Richtung Essener Innenstadt soll der RS1 zukünftig als reiner Radweg ohne Fußweg neben noch aktiven Bahngleisen verlaufen. Bereits 2018 hat eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der BEG eine "Machbarkeit des RS1" auf diesem Teilstück bestätigt, darin wurde aber auch eine Anpassung der Oberleitungen angesprochen.

Nun führt die Deutsche Bahn aktuell tatsächlich Arbeiten auf diesem Teilstück durch und wir erhalten verwunderte Anfragen von Leser*innen, ob dadurch denn nicht der eh schon sehr beschränkte Raum für den RS1 noch mehr eingeschränkt, eine Trassenführung evtl. sogar unmöglich wird. Sind diese Arbeiten mit Straßen.NRW abgestimmt und





stimmen diese mit Ihren Planungen überein?

Die Planungen der Bahn sind unabhängig von unseren Planungen für den RS1. Die DB verfolgt hier natürlich eigene Ziele und Vorgaben und hat entsprechende Vorschriften und Regelwerke zu beachten. Die Positionierung bzw. die Abstände der Oberleitungsmasten zur befahrenen Strecke werden durch die Regelwerke vorgeschrieben.

Wir sind hierzu im Gespräch mit der Bahn, um den RS1 auch in diesem Abschnitt zu verwirklichen.

Wie & wann geht es auf diesem Abschnitt weiter?

Der Abschnitt wird bereits durch Straßen.NRW geplant. Für den angesprochenen Bereich suchen wir gemeinsam mit der DB AG eine planerische Lösung, die dann von uns ausgearbeitet wird. Im Anschluss kann Baurecht geschaffen werden. Da die Strecke parallel zur aktiv genutzten Bahnstrecke verläuft, sind natürlich die bahnspezifischen Anforderungen z.B. zu Mindestabständen einzuhalten. All das wird derzeit planerisch erarbeitet und abgestimmt.

Im weiteren Verlauf erreicht die Trasse des RS1 das sogenannte Gleisdreieck am Stoppenberger Bach und somit auch das Werksgelände von EVONIK. Hier hat die bereits erwähnte Machbarkeitsstudie empfohlen, anstatt einer Gleisquerung und einer Nutzung der vorhandenen Brücken den RS1 zu verschwenken und die Brücken als Unterführung zu nutzen. Gibt es zu dieser Trassenführung bereits weitergehende Planungen und eine Zustimmung seitens EVONIK? Wie sieht die aktuelle Planung aus? Wie ist der aktuelle



Stand bzgl. der Verlegung des EVONIK-Gleisanschlusses?

Straßen.NRW hat im Jahr 2016 den Planungsauftrag zum RS1 erhalten und ist seitdem mit der Firma Evonik im Gespräch, um die Planung für diesen Teilabschnitt auf Essener Gebiet abzustimmen. Wir haben bereits vereinbart, dass der RS1 auf dem nördlichsten Gleis entlang des Werksgeländes geführt wird. Östlich des Stoppenberger Bachs wird der RS1 allerdings auf dem südlichen Gleis verlaufen. Zwangsläufig entsteht so die Situation, dass RS1 und Bahn sich in diesem Bereich kreuzen. Zunächst gab es Überlegungen, diesen Kreuzungspunkt als Bahnübergang mit Schranken herzustellen. Im Laufe der Planung wurde aber deutlich, dass es schwierig werden könnte, hierfür die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Deshalb planen wir derzeit eine Unterführung. Das bietet zudem den Vorteil, dass Radfahrerinnen und Radfahrer nicht über die Gleise fahren oder an einem geschlossenen Bahnübergang warten müssen.

Um den RS1 in diesem Bereich zu realisieren, ist es zudem notwendig, die Gleise, die Evonik nutzt, umzubauen. So lange das nicht geschehen ist, ist eine Bebauung des Bahndamms dort nicht möglich.

Lange wurde über das Eltingviertel gestritten und debattiert. Der RS1 soll ja nun losgelöst von der dortigen städtebaulichen Entwicklung realisiert werden. Eine Vermessung der Strecke hat ja zu Jahresbeginn stattgefunden, gibt es darüber hinaus schon weitere Planungen? Wie sehen die Zeitpläne für eine Realisierung aus?

Die Stadt Essen hat ein Büro beauftragt, eine Lösung zu erarbeiten, die beide Projekte - also den RS1 und das Städtebauprojekt im Eltingviertel - miteinander kombiniert. Das ist eine gute Grundlage für die laufenden Gespräche. Denn so können beide Seiten ganz klar auf einem Plan erkennen, was der jeweils andere vorhat. Wir sind uns einig, dass RS1 und Städtebauprojekt aufeinander abgestimmt sein müssen. Wir sind hier zu-

sammen mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft, der DB und der Stadt Essen sowie dem von der Stadt beauftragten Büro in einem sehr guten Kontakt. Im Idealfall würden beide Maßnahmen natürlich zeitgleich umgesetzt. Wir sprechen aber auch mit der Stadt darüber, ob wir mit den konkreten Bauarbeiten für den RS1 beginnen können, bevor die Bebauung des Eltingviertels umgesetzt wird.

Getrennt wird die derzeit bereits begehbare Trasse der Rheinischen Bahn vom Eltingviertel durch die Gladbecker Straße. Das ehemalige Brückenbauwerk dort wurde ja bereits vor Jahren abgerissen. Wie ist der aktuelle Stand bzgl. Planung und Realisierung einer neuen Brücke? Wann wird diese (Ihrer Einschätzung nach) für der Fuß- und Radverkehr nutzbar sein?

Die Brücke über die Gladbecker Straße ist fester Bestandteil der Planungen. In der jetzigen Entwurfsphase liegt der Schwerpunkt noch darauf, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Radschnellwegs abzuschließen und Baurecht zu erhalten. Im Anschluss beginnen die konkreten Detailplanungen für die Brückenbauwerke.

Essen hat ja eigentlich noch keinen einzigen Meter wirklichen Radschnellweg, was bislang als RS1 bezeichnet wird, ist ja eigentlich noch die alte Bahntrasse der Rheinischen Bahn, welche noch nicht nach den Standards für Radschnellwege ausgebaut wurde.

Uns ist bekannt, dass dieses Teilstück in der Zuständigkeit des RVR liegt, können Sie trotzdem etwas zum Stand des zukünftigen Ausbaus auf Radschnellwegestand sagen?

Das stimmt. Die bestehende Trasse hat nicht den Ausbaustandard heutiger Radschnellverbindungen. Man muss aber berücksichtigen, dass es feste Standards in dieser Form zum Zeitpunkt des Baus der Modellstrecke noch gar nicht gab. Aus meiner Sicht stellt die Strecke – auch wenn sie aktuell noch nicht asphaltiert ist und nicht in der vorgesehenen Breite besteht – dennoch eine gute und direkte Verbindung zwischen der Uni-



versität Duisburg-Essen und der Hochschule Ruhr-West dar.

Um auf Ihre Frage zu antworten: Den Ausbau der „Modellstrecke“ zwischen dem Bahnhof Mülheim an der Ruhr und der Meyer-Schwickerath-Straße in Essen plant der Regionalverband Ruhr (RVR) aktuell in unserem Auftrag. Bis hier die Bagger nochmal rollen, dauert es aber noch ein wenig. Derzeit rechnen wir mit einem Baubeginn im Jahr 2024.

Uns erreichen immer öfter besorgte Anfragen bzgl. der Unterführung Altendorfer Straße. Auf dieser verläuft die Bundesstraße B231 sowie eine Tramstrecke der Ruhrbahn. Diese Unterführung ist in sehr schlechtem Zustand, teilweise ist die Brücke abgestützt und die Gefahrenstelle schon seit längerem durch Baustellenbaken abgesichert.

Ist es korrekt, dass dieses Brückenbauwerk als sogenannte Ortsdurchfahrt in der Baulast (Zuständigkeit) der Stadt Essen liegt? Gibt es ein aktuelles Gutachten zum Zustand dieser Brücke und ist eine Sanierung zwischen der Stadt Essen und dem Landesbetrieb Straßen.NRW bereits thematisiert worden?

Die Unterführung liegt im Bereich der Modellstrecke, die zurzeit durch den RVR geplant wird. Die Altendorfer Straße B231 liegt in diesem Abschnitt als sogenannte Ortsdurchfahrt in der Baulast der Stadt Essen. Die Baulast des Radwegs liegt bis zum Ausbau des RS1 noch nicht bei Straßen.NRW. Da die Planung derzeit durch den RVR durchgeführt



wird, gibt es hierzu derzeit keine konkreten Gespräche zwischen Straßen.NRW und der Stadt.

Können Sie unseren Leser*innen auch einen kurzen Ausblick auf den Weiterbau Richtung Duisburg und Moers geben?

Die Städte Moers und Duisburg haben eine sinnvolle Weiterführung des RS1 durch eine Machbarkeitsstudie nachgewiesen. Aktuell finden Gespräche statt, wie die Planung und der Bau dieser Weiterführung organisiert werden können. Beide Städte haben bereits signalisiert, dass sie die Planung übernehmen wollen. Jetzt geht es darum, dies im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung vertraglich zu regeln. Sobald dies geschehen ist, voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021, kann mit der Planung begonnen werden.

An vielen Stellen wird aktuell geplant, gebaut, teilweise stehen Baustarts kurz bevor. Die Aussagen bzgl. einer Fertigstellung der kompletten Strecke zwischen Duisburg/Moers und Hamm werden verhaltener und vorsichtiger.

Ofmals liest man auch nicht mehr von "Fertigstellung", sondern von "eingeschränkter Befahrbarkeit". Wir würden uns trotzdem sehr auf eine (natürlich unverbindliche) Prognose von Ihnen freuen.

Es freut uns natürlich, dass der RS1 so viel Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erfährt. Leider ändert das nichts daran, dass die Prognosehorizonte, die seinerzeit in der Machbarkeitsstudie niedergeschrieben wurden, so nicht zu halten waren. Wir sind darüber selbstverständlich auch nicht glücklich. Und wir würden auch viel lieber gute Nachrichten zum Beispiel zum Baustart oder zur Fertigstellung von einzelnen Abschnitten verbreiten.

Was wir aber auch sagen können: Alle Abschnitte befinden sich derzeit in der Planung. Die ist natürlich je nach Abschnitt mal einfacher und mal komplizierter. Aber ich bin wirklich zuversichtlich, dass wir in den nächsten vier, fünf Jahren bereits einen Großteil der

Strecke zwischen Mülheim an der Ruhr und der Bochumer Innenstadt mit dem Rad fahren können. Wenn wir nun berücksichtigen, dass wir in einigen Abschnitten noch förmliche Planfeststellungsverfahren inklusive umfangreicher Umweltuntersuchungen durchführen müssen, was beispielsweise im rund 20 Kilometer langen Abschnitt im Kreis Unna der Fall ist, kann man vorsichtig prognostizieren, dass wir vielleicht ab 2029 von Hamm bis Moers mit dem Rad fahren können. Glücklicherweise haben sowohl der Landesbetrieb als auch die planenden Städte und der RVR ihr Personal für das Projekt RS1 aufgestockt. Daher bin ich zuversichtlich, dass wir schon vor diesem Zeitraum einen Großteil der Gesamtstrecke fertig haben. Noch quasi in den Kinderschuhen steckt ja der zukünftige Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet. Können Sie hier auch kurz den aktuellen Stand der Dinge und eine Prognose abgeben?

Auch hier fällt eine zeitliche Prognose schwer. Wie Sie selbst sagen, steht dieses Projekt noch ganz am Anfang. Derzeit planen wir in der Straßen.NRW-Regionalniederlassung Ruhr den Abschnitt auf dem Essener Stadtgebiet bis zur Polderstraße in Bottrop. Eine große Herausforderung liegt hierbei im Bereich der Stadtgrenze Essen/Bottrop. Hier werden laut Machbarkeitsstudie neue Brücken über den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher nötig.

Der Bottroper Abschnitt wird als Radvorrangroute durch die Stadt Bottrop geplant und gebaut. Für den Gladbecker Abschnitt wird derzeit ebenfalls eine Verwaltungsvereinbarung zur Planung des ersten Abschnitts zwischen Talstraße und Bottroper Straße abgestimmt, so dass die Stadt Gladbeck mit der Planung dort beginnen kann.

Vielen Dank, Herr Artmann, für die ausführlichen Antworten.

Mirko Sehne

Anm. der Redaktion:

Viele erwähnte Hintergrundinfos – wie z.B. die Machbarkeitsstudie – finden Sie auf www.adfc-essen.de



radtourenplaner.ruhr
1.200 km Knotenpunktnetz und
spannende Tourentipps mit der
kostenlosen App zum Nachradeln
www.radrevier.ruhr



heimat erfahren

Radurlaub daheim: zwischen Zechentürmen, stillgelegten Hochöfen und außergewöhnlichen Halden wird das radrevier.ruhr mit tollen Bahntrassenradwegen, schönen Treidelpfaden, typischen Büdchen und natürlich der leckeren Currywurst zum neuen, überraschenden Radreiseziel in diesem Sommer. Eine fahrradfreundliche Gastfreundschaft erwartet Sie in den über 190 zertifizierten bett+bike-Betrieben im Ruhrgebiet.



Ohne Kerosin nach Berlin

Fahrraddemo quer durch Deutschland

Die Fahrradtour „Ohne Kerosin nach Berlin“, kurz OKNB, ist eine von den Students for Future initiierte Klimaprotesttour quer durch Deutschland mit dem Ziel Berlin. Aus unterschiedlichen Orten im Norden, Osten, Süden und Westen Deutschlands und zum Teil sogar aus angrenzenden EU-Ländern starten mehrere Gruppen von Klimagerechtigkeitsbewegten Menschen Ende August per Fahrrad in die Hauptstadt. Dort fordern sie die Regierungsverantwortlichen anlässlich der wichtigen Bundestagswahl zum Handeln auf, weil in den nächsten Jahren darüber entschieden wird, ob Deutschland paris-konforme Politik umsetzen und die 1,5 °C-Grenze einhalten kann oder nicht. Mit dem friedlichen und partizipativen Klimaprotest soll die Botschaft möglichst weitreichend an Politik und Gesellschaft gebracht werden. Die Veranstalter sehen eine grundlegende sozial-ökologische Transformation als unbedingt notwendig an, um die Lebensgrundlagen unserer und der zukünftigen Generationen zu schützen. Dafür werden zwei Wochen lang entlang der Radroute Aktionen mit anderen Aktivist*innen

in ganz Deutschland auf die Beine gestellt. Nach den Etappen kochen wir gemeinsam mit möglichst gerettetem Essen, veranstalten Workshops und suchen den Dialog mit Landwirt*innen, unterstützenden Privatpersonen und Anderen, bei denen wir unsere Zelte aufschlagen dürfen. Alle, egal, ob Radprofi oder Freizeitfahrer*in, Handbike oder Hollandrad, 800-km-nach-Berlin oder nur eine Teilstrecke, alle Menschen, die Interesse an unserer Aktion haben, können ein Teil davon werden. Auf unserem Instagramprofil veröffentlichen wir regelmäßig Fotos und Infos zu dem Projekt, schaut gerne vorbei!

West-Etappe kommt durchs Ruhrgebiet

Am Donnerstag, den 26. August startet die Demo morgens in Lützerath, einem Dorf am Tagebau Garzweiler. Unsere Tour wird über Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg gehen. In Duisburg soll gemeinsam mit einem möglichst breiten Bündnis eine große Demo auf die Beine gestellt werden. Danach geht es weiter zum Klimacamp (gegen den Ausbau des Autobahnkreuzes) am Sterkrader Wald: Für Tagesetappen sind immer alle Menschen herzlich willkommen, an unseren Fahrraddemos teilzunehmen. Für Verpflegung, Schlafmöglichkeit (falls Menschen von außerhalb mehr als einen Tag mitfahren wollen) etc. müssten die Mitfahrenden aber selber sorgen, da wir Infrastruktur wie Verpflegung und Schlafplätze lediglich für die feste Teilnehmerzahl planen und organisieren können. Lasst uns gemeinsam laut werden für eine klimagerechte und radfreundlichere Welt. Bei näheren Fragen oder Unterstützung sind wir über die Email-Adresse info@oknb.email erreichbar.

Eine Anmeldung ist ab dem 04. Juni über unsere Website www.ohnekerosinnachberlin.com möglich. Felix von Students for Future



Tour de Natur

Vor 30 Jahren als Protest-Radtour gegen die Thüringer-Wald-Autobahn gestartet, ist die Tour de Natur ständig gewachsen und dabei vielfältiger geworden. Zum Autobahn-Protest kamen weitere Verkehrs- und Umweltthemen, aber auch die Energie- und Klimawende.

Bereits im Jahr 2020 sollte die Tour de Natur vom Münsterland ins Rheinland führen. Aber es kam alles anders. Wegen der aufkommenden Corona-Pandemie war es im Vorfeld unmöglich, die notwendigen Hallen-Quartiere anzumieten. Als "Corona-Tour" gab es dann als 30. Auflage eine Alternative im alten Stammgebiet Thüringen und Franken.

Zum zweiten Mal in NRW

Start ist am 24. Juli in der westfälischen Metropole und Fahrradstadt Münster mit vielen lokalen Themen wie auch den geplanten Ausbau der B 51 zu einer "Autobahn". Nach einem Wochenende in Münster geht es dann nach Ahaus, wo natürlich gemeinsam mit der örtlichen Bürgerinitiative das zentrale Atommüll-Zwischenlager thematisiert wird. Durch das Westmünsterland geht es dann an den Niederrhein, wo von Kleve ausgehend eine ganztägige Exkursion in die Niederlande geplant ist, um die vorbildliche Fahrrad-Infrastruktur wie den Rijn - Waal Fietspad anzusehen. Am Niederrhein steht dann das große Thema der umstrittenen weiteren Auskiesungen im Kreis Wesel auf der Agenda, ehe es in Duisburg um das Thema ökologischer Umbau der Stahlindustrie,

Stichwort "Grüner" oder "Blauer" Wasserstoff geht. Auch das Steinkohlekraftwerk Walsum X und der Ausbau der A 59 mitten durch die Stadt werden thematisiert. Aber auch positive Beispiele wie der ökologische Emscher-Umbau sind Thema der Tour. Auch den kurzen, bereits fertiggestellten Abschnitt des Parade-Radschnellwegs RS 1 nimmt die Tour unter die Räder. Ehe es in die Landeshauptstadt Düsseldorf geht, ist auch noch ein Abstecher nach Essen geplant, um zu sehen, was aus dem Radentscheid geworden ist. Danach geht es in das Gebiet des Braunkohle-Tagebaus. Auch hier wird die Tour mit örtlichen Bürgerinitiativen zusammenarbeiten, die genaue Streckenführung steht aber noch nicht fest. Ziel der Radtour wird dann die rheinische Millionen-Metropole Köln sein.

Die Tour de Natur setzt sich für eine nachhaltige Lebensweise und die Erhaltung der Natur ein, die Verkehrs- und die Energiewende sind dabei zwei große Themen. Die Demo-Radtour wird vom 24. Juli bis 7. August stattfinden. Übernachtet wird in Turnhallen oder mitgebrachten Zelten. Für die vegane Verpflegung sorgt die Fläming Kitchen von Wat Kat. Du kannst die ganze Tour oder auch nur ein paar Tage mitfahren. Weitere Infos findest du auf tourdenatur.net oder telefonisch unter 0351 - 49 433 54. Dort kannst du dich ab Ende Mai auch anmelden.

Herbert Fürmann





ADFC-MAPATHON

Radwege für alle – gutes Radwegenetz schaffen

In der letzten Ausgabe der RiP haben wir bereits über das Mapathon Projekt berichtet. Kurz zusammengefasst stellen wir die wichtigsten Hintergründe zu Mapathon nochmal zusammen und berichten über die Arbeitsergebnisse aus Essen und Mülheim/Ruhr.

Begriffsbestimmung und Idee: Mapathon leitet sich ab von Hackathon (Programmierende (Hacker) arbeiten in kurzer Zeit an einem bestimmten Thema zusammen) und Maps (Landkarte).

Die Idee Fahrradnetze zu entwickeln, wurde vom Bundesverband des ADFC 2020 ausgearbeitet.

Das Mapathon-Ziel: Unter Beteiligung von Bürger*innen entsteht ein Radwegenetz engmaschig, lückenlos und durchgängig ohne Unterbrechung. Schul- und Arbeitsstätten, der Weg zum Einkaufen und viele Ziele mehr sollen sicher, attraktiv und schnell mit dem Rad von zuhause erreicht werden können. Dabei werden sinnvolle Verknüpfungspunkte von Radwegen und ÖPNV mitgedacht.

Die Begründung: Radfahren vereint alle Anforderungen an ein modernes Verkehrsmittel

– schnell, gesund, umweltfreundlich, nachhaltig, wirtschaftlich. Radfahren benötigt weniger Verkehrsfläche als der KFZ-Verkehr und ist ein wichtiger Faktor für die Belebung unserer Städte.

Die finanzielle Ausstattung: Das Bundesverkehrsministerium stellt im Rahmen des Klimapakets bis 2023 900 Millionen Euro für den Bau hochwertiger Infrastruktur bereit.

Planung auf die Straße bringen

Für die weitere qualitative und rasche Umsetzung sind danach Stadtplaner gefragt, eine zügige Weichenstellung wird von der Politik vor Ort erwartet.

Die Mühe und die Auseinandersetzung in diesem Projekt lohnen sich, wie wir in einem überregionalen Mapathon-Austausch erfahren haben. Städte wie Mainz und Nottuln haben bereits ihre erarbeiteten Vorschläge an die Bürgermeister und Verwaltungen weitergeben können. Die Resonanz war sehr positiv und die Arbeit der entsprechenden Gruppen wurde sehr interessiert zur Kenntnis genommen. Die Wichtigkeit einer umfassenderen Förderung der Radmobilität scheint sich herumgesprochen zu haben. Packen wir es gemeinsam an und engagieren wir uns für ein gutes Radwegenetz, für lebendige Städte an Ruhr und Rhein, für die Mobilität von 8 – 88 Jahren und darüber hinaus.



Mülheim/Ruhr

In Videokonferenzen tauschen wir uns aus, zur Umsetzung nutzen wir das online-tool uMap (openstreetmaps). In unserer Stadtkarte haben wir mittlerweile wichtige Quell- und Zielgebiete in Mülheim/Ruhr eingetragen. Auf getrennten Ebenen konnten wir Zielpunkte zu Schulen und Hochschulen, zu Orten gesundheitlicher Belange, Freizeit, Einkauf, Gewerbe, Arbeitsstätten etc. eintragen. In einem Folgeschritt haben wir mit geraden



Linien Vororte und City miteinander verbunden sowie Ziele in Nachbarstädten gekennzeichnet. Die verschiedenen Linien und Ziele übereinander gelegt ergab für uns ein deutliches Muster. Hieraus wird zunächst der Bedarf an ein zukünftiges Hauptrouten- oder Vorrangradroutennetz deutlich. Die jetzigen geraden Linien (siehe Karte) werden in einem nächsten Schritt auf bestehende Straßenverbindungen heruntergebrochen. Sollte das nicht möglich sein, könnte sich daraus auch ein Bedarf an neuen Radverbindungen ergeben z.B. durch den Bau einer Brücke o.ä.. Es zeichnet sich für uns z.B. jetzt schon die Wichtigkeit der Verbindung zwischen Innenstadt, Speldorf und weiter nach Duisburg ab. Nach unseren Vorarbeiten möchten wir nun den zweiten Schritt einleiten und unseren Personenkreis erweitern. Wir suchen engagierte Fahrradfahrende und interessierte Vereine und Organisationen, um gemeinsam weitere Konkretisierungs- und Umsetzungsschritte zu überlegen.

Für ein gutes Radwegenetz in Essen

Unser Ziel ist es das bestehende Radwegenetz in der Stadt Essen zu überprüfen, zu ergänzen und mit Verbesserungsvorschlägen an die Stadt Essen als Beitrag aus der Bevölkerung zur Planung zu überreichen.

Um dieses Ziel zu erreichen und bestmögliche Ergebnisse zu erzielen, sind die lokalen Ortskenntnisse von allen Bürger*innen in Essen besonders wichtig. Die Hauptarbeit wird deshalb zunächst auf Bezirksebene laufen. Der RadEntscheid hat sich inzwischen auf Bezirksebene organisiert. Über die Bezirksgruppen werden alle Interessierten eingeladen, ihre Erfahrungen und Meinungen einzubringen. Es sind keine technischen oder planerischen Vorkenntnisse nötig.

Aktuell befinden wir uns in der Terminfindung der ersten Workshop-Termine der einzelnen

Bezirksgruppen, in denen gemeinsam alle wichtigen Zielpunkte in dem Bezirk ermittelt werden. Diese werden anschließend mit Luftlinien verbunden, die als Orientierungshilfe für das weitere Vorgehen genutzt werden können. Basierend auf den Zielpunkten und daraus erarbeiteten wichtigen Verbindungsrouten wird in der dritten Arbeitsphase überprüft, wo das bestehende Hauptroutennetz in Essen Lücken aufweist bzw. aus unserer Sicht Anpassungen wünschenswert wären. Schließlich werden die Ergebnisse der Bezirksgruppen im Spätsommer / Herbst in einem gemeinsamen Mapathon zusammenge-



stadtmobil CarSharing
Mein Mobilitäts-Backup

ADFC-Mitglieder
sparen 50% der
Anmeldegebühr



www.stadtmobil.nrw

stadtmobil
carsharing



tragen und zu einer stadtweiten Konzeption integriert.

Bei Interesse kannst du dich gerne melden und erhältst den Einwahllink für das Online-Treffen. Solltest du deine Anmerkungen lieber schriftlich anbringen, findest du Kontaktmöglichkeiten zu den Bezirksgruppen auf unserer Homepage

www.radentscheid-essen.de/bezirksgruppen

Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung mit verschiedenen Sichtweisen und Erfahrungen!

Duisburg

In Duisburg gibt es bisher nur Vorüberlegungen und Versuche mit der Technik. Zur Gründung einer Arbeitsgruppe wird es ein Treffen am 28. Juni geben. Dort werden wir die konkreten Ziele und die Arbeitsweise be-



sprechen und eine Einführung in die technischen Möglichkeiten geben.

Mach mit

Radfahrinteressierte Bürger*innen von 8-88 Jahre entwickeln in den Mapathon-Gruppen vor Ort ein bedarfsgerechtes Radwegenetz für ihre Stadt. Mapathon-Gruppen in Essen, Duisburg und Mülheim arbeiten bereits an der Umsetzung. Interessierte Mitwirkende sind herzlich willkommen. Kontakt:

muelheim@adfc-ob-mh.de

mapathon@adfc-duisburg.de

mapathon@radentscheid-essen.de

Ruhrgebiet. Radeln für die Seele

Radeln mit allen Sinnen im Ruhrgebiet

Eine Wohlfühlregion mit beeindruckenden Panoramen, intensiven Genusserelebnissen und inspirierenden Auszeiten: So präsentiert sich das Ruhrgebiet in „Radeln für die Seele. Ruhrgebiet“ von Jochen Schlutius. Abseits von Lärm und Hektik führen 15 abwechslungsreiche Fahrradtouren zu besonderen Orten, an denen man den Alltag hinter sich lassen kann.

Unterteilt sind die Touren nach ihren Schwerpunkten: Die Auszeitouren bieten herrliche Naturerlebnisse, bei einer Wald-Erlebnisrunde in der Haard, zwischen Dortmund und Kamen oder von Castrop-Rauxel nach Waltrop. Bei den Panoramatouren kann man bei fantastischen Weitblicken durchatmen, rund um Gelsenkirchen, auf der Rheinpreußen-Runde

oder von Oberhausen zur Halde Haniel. Auf den Verwöhntouren sorgen gemütliche Gasthöfe und leckere regionale Produkte für das leibliche Wohl, rund um Bochum, zwischen Mülheim und Kettwig oder auf der Fischbrötchenrunde von Dorsten zur Forellenfarm. Jochen Schlutius ist Diplom-Geograph und Touristiker. Von seiner Heimat Essen aus ist er ständig mit dem Fahrrad unterwegs, um bekannte wie auch weniger bekannte Orte und Wege für Radfahrer zu erkunden. Auf dem Reiseblog Mein Ruhrgebiet gibt er regelmäßig Tourentipps, die dazu einladen, das Revier auf zwei Rädern neu zu entdecken. Beim Blick ins Buch laden großformatige Fotos und ein farbenfrohes Layout zum Schmökern ein und machen direkt Lust, aufs Rad zu steigen und einer der zwischen 28 und 45 Kilometer langen Rundtouren zu folgen. Das Rundum-sorglos-Paket enthält darüber hinaus Übersichtskarten und Streckenprofile sowie Tipps zur entspannten An- und Abreise. Dazu kommen Hinweise zur genussvollen Einkehr, oft mit Fokus auf heimischen Produkten, und zu Sehenswertem am Wegesrand. Die GPX-Daten zu den Touren sind darüber hinaus kostenfrei erhältlich.

Urlaubsmomente auf zwei Rädern

Das Buch macht definitiv Lust darauf, das Ruhrgebiet per Rad zu entdecken, die sehr detaillierten Wegbeschreibungen machen das Nachfahren der Touren leicht, die enthaltenen Karten könnten detaillierter sein, die GPX-Files zu den Touren sind jedoch auch kostenfrei verfügbar – leider jedoch nicht immer eindeutig benannt. Auch wenn in den Beschreibungstexten zahlreiche Anekdoten und Wissenswertes enthalten ist, so gehen diese Informationen leider ein wenig in der Wegbeschreibung unter, aber hier hat man das Hauptaugenmerk auf eine möglichst detaillierte Wegbeschreibung gelegt, was ja auch nicht verkehrt ist.

„Radeln für die Seele. Ruhrgebiet“ ist im Droste Verlag erschienen und kostet 16,99 Euro. Ebenfalls erschienen in der Reihe „Radeln für die Seele“ sind u.a. auch die Titel „Niederrhein“ von Thomas Maria Claßen (ADFC Mönchengladbach) und „Nordrhein-Westfalen – Alte Bahntrassen“ von Peter Wolter (ADFC Münsterland).

Wir verlosen 3 Exemplare

Der Verlag hat uns drei Exemplare zur Verlosung zur Verfügung gestellt. Schreiben Sie dazu gerne eine Mail mit dem Stichwort „Genussradeln“ an info@adfc-essen.de und schon sind Sie bei der Verlosung dabei. Die Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt und können dann nach Terminvereinbarung ihr gewonnenes Exemplar in der ADFC-Geschäftsstelle in Essen abholen. Teilnahme-schluss ist der 15.07.2021, der Rechtsweg ist ausgeschlossen! Mirko Sehne





Immer am Fluss entlang

Er gehört zu den schönsten Radwegen Deutschlands und ist besonders für Familien geeignet. Die Route verläuft meist auf befestigten Feld- und Waldwegen sowie auf ruhigen Nebenstrecken direkt am Fluss bzw. am Main-Donau-Kanal entlang, Steigungen Mangelware. An der Strecke liegen faszinierende Landschaften, mächtige Felspartien, kulturelle Entdeckungen und kulinarische Genüsse inclusive. Die rund 160 Kilometer lange Route von Gunzenhausen bis Kelheim führt quer durch den Naturpark Altmühltal. Der Startpunkt der Tour Gunzenhausen ist übrigens bequem mit der Bahn zu erreichen. Doch bevor es flussab an der Altmühl geht, sollte man einen Tag am Altmühlsee als Einstimmung unbedingt einplanen. Man radelt

ab Gunzenhausen auf dem Altmühltalradweg vorbei am Altmühlsee, unterwegs gibt es Erläuterungen zur Entstehung des Fränkischen Seenlandes, bis nach Ornbau. Die Stadt ist das „Tor zum Fränkischen Seenland“ mit mittelalterlichen Befestigungsanlagen und einem malerischen Stadtkern. Nach einer Pause geht es dann wieder zurück nach Gunzenhausen mit Resten zweier römischer Wachtürme und des Limes, seit 2005 UNESCO-Weltkulturerbe.

Wenig Steigung - viel Erlebnis auf dem Altmühltalradweg

Die Radtour folgt am nächsten Tag dem Lauf der Altmühl, die langsam durch ein hier noch weites Tal fließt. An der Strecke bei Treuchtlingen liegt die „Fossa Carolina“. Sie erinnert an den Versuch Karls des Großen, mit einem Kanal eine schiffbare Verbindung zwischen Main und Donau zu schaffen. In Treuchtlingen lädt das Informationszentrum Naturpark Altmühltal im Stadtschloss ein. Bis zum ersten Ziel, Pappenheim, sind es nur noch ein paar Kilometer. Hier lohnt ein Besuch der gleichnamigen Burg mit Panoramablick, ein Bummel durch die Altstadt und eine besondere Kirche, die sich ständig verändert und als Weidenkirche dem Himmel entgegenwächst.

Am nächsten Tag gilt es bis Eichstätt ca. 35 Kilometer zu radeln, allerdings mit spannenden Zwischenstopps. Der Radweg verläuft nun direkt am Altmühlufer, eingerahmt von den hellen Felsen, Zeugen der Erdgeschichte und 150 Millionen Jahre alt. Auch einige Bewohner dieser urzeitlichen Landschaft überdauerten als Fossilien und das Bürgermeister-Müller-Museum in Solnhofen direkt am Radweg lässt die urzeitliche Welt lebendig werden, u.a. mit dem Star des Museums, dem Urvogel Archaeopteryx.

Nach Solnhofen kann man eine der bekanntesten Felsformationen im Altmühltal, die



„Zwölf Apostel“, fotografieren. Wer noch mehr über Kultur und Natur der Region erfahren möchte, macht einen Zwischenstopp im Altmühlzentrum Burg Dollnstein. Anschließend lässt es sich zwischen Feldern und Wiesen am Flussufer bequem radeln, bis das barocke Kloster Rebdorf in der Universitätsstadt Eichstädt das Ende der heutigen Etappe ankündigt. Gemütlicher kann man den Abend nicht ausklingen lassen als am prachtvollen Residenzplatz in der Barockstadt Eichstädt. Bis Beilngries sind es ca. 40 Kilometer. Man radelt durch zwei der schönsten Wacholderheidelandschaften der Region und kann mit Kondition den steilen Anstieg zur Burg Kipfenberg wagen, um alles über Römer, Bajuwaren und den Limes zu erfahren. Nach einem kleinen Rundgang durch die Altstadt von Beilngries mit einer Mischung aus Mittelalter, Rokoko und Barock lässt es sich gut schlafen, bewacht von neun Stadttürmen.

Die letzte Etappe auf dem Altmühltalradweg verläuft von Beilngries nach Kelheim. Ab Dietfurt, wo die Altmühl in den Main-Donau-

Kanal mündet, ist man dann am Ufer dieser europäischen Wasserstraße unterwegs. Das Highlight dieser Strecke, man radelt durch den Archäologiepark Altmühltal und kann an 18 Stationen die Vor- und Frühgeschichte der Region erleben.

Außerdem beeindruckt zahlreiche Burgen und Schlösser über dem Tal. Bei Essing überquert man auf einer der längsten Holzbrücken Europas den Kanal und hat den Blick auf die historischen Häuser des Ortes vor der steilen Felswand.

Wenn dann die Befreiungshalle auf dem Michelsberg ins Blickfeld kommt, nähert man sich Kelheim, dem Ende des Altmühltalradweges. Wer dann von Felsen noch nicht genug hat, geht an Bord eines Schiffes, um auf der Donau die spektakuläre „Weltenburger Enge“ zu entdecken. Anschließend lädt der Biergarten von Kloster Weltenburg zu leckeren Spezialitäten ein.

Wilfried Kochner

Information – Touren – Übernachtungen:

www.naturpark-almuehltal.de

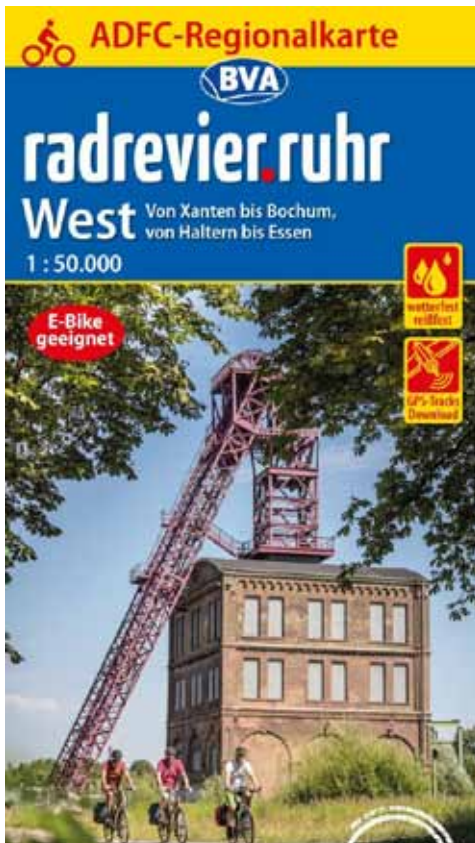
Radfahrer*innen vor den 12 Aposteln bei Solnhofen.
Foto: Naturpark Altmühltal / Dietmar Denger





Radrevier.Ruhr West und Ost

In diesem Frühjahr erscheint die 6. überarbeitete Auflage der beiden ADFC-Regionalkarten „Radrevier.Ruhr West“ und „Radrevier.Ruhr Ost“. 2004 erstmals unter der Bezeichnung „Ruhrgebiet West“ bzw. „Ruhrgebiet Ost“ herausgegeben, deckt die für den Erscheinungsbereich der „RAD im Pott“ relevante Karte „Radrevier.Ruhr West“ das Gebiet zwischen Haltern und Essen bzw. von Sonsbeck bis nach Bochum ab. Die als Ergänzung



wichtige Nachbarkarte „Radrevier.Ruhr Ost“ reicht von Bochum bis Iserlohn bzw. von Hamm bis Wuppertal.

Beide Karten eignen sich nicht nur für Radtouren durchs Ruhrgebiet, sondern auch ins nähere Umland. Nicht geändert hat sich das nach einigen anfänglichen Nachbesserungen bewährte Layout der Karten. Um eine gute Lesbarkeit zu gewährleisten, wurde der gegenüber anderen ADFC-Regionalkarten größere Abbildungsmaßstab 1:50.000 (sonst 1:75.000) beibehalten, da das Kartenwerk ein überwiegend dicht bebautes Gebiet abdeckt. Aus dem gleichen Grund wird auch nicht jede kleine Straße dargestellt, und nur die wichtigsten Straßennamen sind enthalten. Andernfalls wäre das Kartenbild gerade in den Innenstadtbereichen völlig überfrachtet, die Karte allenfalls nur noch mit der Lupe lesbar. Für die kleinräumige Orientierung innerhalb der Städte sind daher Fahrradstadtpläne besser geeignet. Bezüglich der Art der Falzung des Kartenwerks muss leider wiederholt festgestellt werden, dass andere Kartenverlage mit sehr viel besser handhabbaren Lösungen aufwarten.

Über die große inhaltliche Vielfalt beider Kartenwerke ist in der RAD im Pott in der Vergangenheit bereits viel geschrieben worden. Dies hier alles noch einmal aufzulisten würde den Rahmen sprengen. Erwähnenswert ist die Aufnahme des NRW-Knotenpunktsystems, zudem sind wieder etliche Tourenvorschläge enthalten. Ebenfalls beibehalten wurde auch die Verwendung von wetterfestem und reißfestem Papier – gut für die Handhabung, schlecht leider für etwaiges späteres Recycling.

Erneut kritisiert werden muss die Tatsache, dass nicht alle von ADFC-Ortsverbänden eingebrachten Änderungen ins Kartenbild aufgenommen wurden. Dabei wird ja gerade bei den ADFC-Karten Werbung gemacht mit der Aussage, dass der Inhalt maßgeblich auf dem Knowhow und den Ortskenntnissen der vor Ort tätigen ADFC-Aktiven basiert. Exemplarisch auf das Essener Stadtgebiet bezogen



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 200.000 Menschen sind bereits dabei. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das – für alle Radfahrer*innen.

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 Expert*innen 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.



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Geburtsjahr Telefon (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

- ab 27 Jahre (56 €)
 - 18-26 Jahre (33 €)
 - Jugendmitglied 7-17 Jahre (16 €)
- Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

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

Zusätzliche jährliche Spende:€

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf. Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847 | Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit. Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber*in

D E
IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat) Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per Fax an 0421 3462950 oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de. Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden





bedeutet dies, dass beispielsweise der Beginn des Panorama-Radwegs ins Niederbergische Land trotz entsprechender Hinweise nach wie vor völlig falsch dargestellt ist, oder dass der Radweg auf der Rheinischen Bahn mit dem Logo des RS1 versehen ist, obwohl immer noch nicht absehbar ist, ob und wann ein entsprechender Ausbau erfolgen wird. Wichtige Radwegeabschnitte werden aus unerfindlichen Gründen nicht mehr dargestellt (z.B. Fulerumer Straße), obwohl es keinerlei entsprechende Hinweise dazu gegeben hat. Und wichtige Lückenschlüsse werden, obgleich gemeldet, nicht ins Kartenbild übernommen, so beispielsweise Abschnitte der neuen Umweltspur in der Essener City oder Radwege auf der Frohnhauser bzw. Altendorfer Straße. Die beiden ADFC-Regionalkarten „Radrevier.Ruhr West“ und „Radrevier.Ruhr Ost“ kosten mittlerweile einzeln jeweils 9,95 € und sind sowohl im gut sortierten Buchhandel wie auch in den jeweiligen ADFC-Geschäftsstellen erhältlich.

Jörg Brinkmann



Lassen Sie Ihr Rad codieren!

Wie frustrierend fühlt es sich an, wenn das Rad geklaut ist. Verlust tut weh. Und dann kommt noch der ganze Ärger mit Polizei, Versicherung und Neukauf.

Wer sein Fahrrad codieren lässt, macht es Dieben schwerer, das gestohlene Fahrrad zu verkaufen, denn ohne Eigentumsnachweis kommen sie mit dem zweirädrigen Diebesgut nicht weit: Die Codierung zeigt sofort, wer Eigentümer*in des geklauten Fahrrads ist.



Und die Hoffnung besteht, dass die sichtbare Codierung für einen Dieb eine Abschreckung und Hemmschwelle darstellt.

Wenn Sie mehr Infos zum Codieren möchten, finden Sie unter duisburg.adfc.de/services weitere Informationen.

Aber das Wichtigste ist: Natürlich unter Berücksichtigung der gültigen Corona-Schutzverordnung codiert der ADFC auch derzeit ihr Rad.

Auch beim ADFC Duisburg können Sie Ihr Rad codieren lassen. Michael Wilczoch macht gerne mit Ihnen einen individuellen Termin und nimmt das Codieren im ADFC Infoladen an der Mülheimer Straße vor.

Der ADFC Essen codiert ebenfalls in seiner Geschäftsstelle am Kopstadtplatz.

Bitte melden Sie sich vorher an.

Termine können Sie eigenständig über die Homepage der ADFC-Kreisverbände unter Service buchen. Der Service kostet 10 €, für ADFC Mitglieder nur 5 €.



Michael Wilczoch codiert in Duisburg

Auch in den Nachbarstädten gibt es Codierangebote. In Gladbeck allerdings nur bei (städtischen) Radveranstaltungen wie dem Fahrradaktionstag. Dann bietet die Polizei eine Codierung sogar wie mancherorts kostenlos an. Regelmäßig kann man in Oberhausen sein Rad in der Radstation am Hauptbahnhof codieren lassen. Aber auch manche Fahrradhändler bieten die Codierung an, so z.B. in Mülheim Zweirad Sebold.

Es empfiehlt sich vorher z.B. telefonisch nachzufragen, insbesondere da verschiedene Systeme angeboten werden. Die Codierung kann nämlich mittels eines nur durch dessen Zerstörung zu entfernenden Aufklebers oder durch eine Gravur auf den Rahmen aufgebracht werden. Der ADFC codiert mittels eines Nadlers, hier wird der Text punktweise in den Rahmen genagelt. Die mechanische Technik ist für Carbonrahmen ungeeignet. Beim Fahrradhändler muss außerdem mit einem etwas höheren Preis gerechnet werden.

Egal, wo man sein Rad codieren lässt, in jedem Fall müssen ein amtlicher Lichtbildausweis und ein Eigentumsnachweis (Kaufbeleg) zur Codierung mitgebracht werden!

Barbara Aldag

Tausche Bildung für Wohnen

Vor ungefähr 5 Jahren, als meine beruflichen Aktivitäten ein vorzeitiges Ende durch eine Massenentlassung erfuhren, habe ich meine ehrenamtliche Tätigkeit bei „Tausche Bildung für Wohnen“ (TBfW) in Marxloh begonnen. Die Idee zu TBfW wurde bereits 2007 von Mustafa Tazeoğlu entwickelt. Tausche Bildung für Wohnen e.V. wurde 2012 von Christine Bleks und Mustafa Tazeoğlu aus Marxloh als gemeinnütziger Verein gegründet.

Ziele des Vereins

Die Idee ist, dass viele von einem Tauschgeschäft profitieren: die Bildungspaten, die Kin-

Die Patinnen Ronja Koch und Tayra Coelho nehmen die Fahrräder entgegen.

Foto: Kathrin Halfmann, Verein „Tausche Bildung für Wohnen“





der im Quartier und der Stadtteil selbst. Die „Bildungspaten“ sind engagierte junge Menschen, die oft im Rahmen eines freiwilligen sozialen Jahrs mietfrei wohnen. Im Gegenzug fördern sie die schulische und persönliche Entwicklung von benachteiligten Kindern in Marxloh (und in einer zweiten Tauschbar in Gelsenkirchen-Ückendorf). In den Stadtteilen wirken sie als Multiplikatoren und Botschafter der wertschätzenden Haltung, die TBfW prägt. Bis Corona habe ich drei Mal in der Woche vormittags die Arbeit unterstützt. Und ich freue mich schon darauf, dass es „nach Corona“ weitergeht. Ich freue mich auf die Kinder, auf das Team und Weiterbildungen in den verschiedensten pädagogischen, sozialen und politischen Bereichen.

Was hat das mit dem ADFC zu tun?

Die lokale Mobilität war für die Patinnen und Paten nicht richtig gelöst. Fahrräder, ja das wär's! Welch ein Glück, dass ich den ADFC-Kollegen Achim Arians von der Flüchtlingswerkstatt kannte. Die wird in Zusammenarbeit zwischen AWO und dem ADFC in Neumühl unter der Leitung von Achim betrieben. Ich wusste, er kann helfen.

Schnell war ein weiteres kleines Tauschgeschäft organisiert: Mit einer kleinen Spende konnten vier Räder aus der Werkstatt technisch hergerichtet werden und nun sind die Patinnen und Paten mobil: „Ein riesengroßes Dankeschön für die Fahrräder“, sagen Ronja Koch und Tayra Coelho stellvertretend für alle Patinnen und Paten. „Nun können wir jeden Punkt im Stadtteil schnell und umweltschonend erreichen – das finden wir klasse.“ Eine schöne Zusammenarbeit von AWO, TBfW und ADFC!

Ein bisschen Werbung

Zum Schluss ein bisschen Werbung, von der alle profitieren können:

1. Die Flüchtlingswerkstatt will wieder unter der Leitung von Achim ihre Arbeit aufnehmen, sobald Corona es zulässt. Fahrräder, die nicht mehr benötigt werden, werden als Spende gerne angenommen.

2. TBfW sucht jedes Jahr wieder neue Patinnen und Paten. Wenn sich jemand nach der Schule noch etwas orientieren und finden will: Hervorragende Qualifikationswochen, ein tolles Team und eine spannende Arbeit mit Kindern geben sehr viel auch für die eigene Entwicklung.

3. Und für die Älteren: Ehrenamtler sind auch willkommen. Wolfgang Dewald

Regenbogen bittet um Fahrradspende

Kinderfahrräder für neues Projekt gesucht!

Für das neue Modellprojekt zur Integration von Kindern und Jugendlichen mit Migrationshintergrund benötigt der gemeindepsychiatrische Träger Regenbogen Duisburg gGmbH vor allem Kinderfahrräder in verschiedenen Größen. Diese Fahrräder wer-





den gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen repariert und anschließend an Kinder und



Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Projektteilnehmer*innen, die sich selbst kein eigenes Fahrrad leisten können, verschenkt. Alte Fahrräder, die noch im Keller schlummern und bereit für ein zweites Zuhause sind, werden gerne abgeholt und im Rahmen des Projektes aufgearbeitet.

Die Spendenräder können jederzeit in der Erlenstraße 63 in 47055 Duisburg abgegeben oder nach Vereinbarung abgeholt werden. Nähere Informationen zu dem integrativem Projekt Offene Fahrradwerkstatt, finden Sie unter regenbogen-duisburg.de/angebote/rebo-rad.

Ansprechpartner für Fragen ist bei der Regenbogen Duisburg gGmbH Herr Özdemir, oezdemir@regenbogen-duisburg.de

Der ADFC Duisburg ruft erneut dazu auf, vorbildliche und preiswürdige Fahrradparkmöglichkeiten im Duisburger Einzelhandel zu nominieren. Im Unterschied zu den Wettbewerben der Vorjahre möchten wir diesmal aber zusätzlich gelungene Angebote anderer alltäglicher Anlaufstellen prämiieren. Es darf zum Beispiel Ihr Bäcker oder Ihre Bank sein, eine Behörde oder ein Museum. Also, auf ein Neues: Sagen Sie uns, wo Sie gerne Ihr Rad abstellen, weil einfach alles stimmt. Schicken Sie uns dazu bis 31.12.2021 unter dem Stichwort „Fahrradständer 2021“ Ihren Vorschlag mit einer Begründung und gerne auch

**mobile
Fahrrad
Werkstatt**




Die Werkstatt,





die zum Fahrrad kommt.

Mobile Fahrradwerkstatt R. Wißdorf UG (haftungsbeschränkt)
 Geschäftsführer Ralf Wißdorf
 Zweiradmechaniker Meister
 Tel.: 0203 - 24032





Foto per E-Mail an fahrradfreundlich@adfc-duisburg.de oder Brief (Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg). Eine Jury wird aus den Einsendungen den "Fahrradfreundlichen Händler" auswählen und den Preisträger mit einer Urkunde ehren.

Fahrrad zu fahren und Radfahren zu unterstützen, sind wichtige Beiträge zu Umwelt- und Klimaschutz. Zugleich aus anderer Motivation, nämlich als Reaktion auf die Pandemie, ist auch in Duisburg deutlich zu spüren, dass binnen kurzer Zeit die absolute Zahl radfahrender Menschen sowie der relative Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen stark gestiegen sind. Im März 2021 präsentierte der ADFC die Ergebnisse des Fahrradklimatestes 2020. Dieser spiegelt im Schulnotensystem, wie Fahrrad-fahrende ganz subjektiv die öffentliche Verkehrssituation und Infrastruktur erleben. Was in der Bewertung zu kurz kommt, ist der Beitrag, den auch private Akteure zu einem positiven Umfeld für den Radverkehr leisten können. Dies sind zum Beispiel Hauseigentümer, Betriebe und Unternehmen oder auch Supermärkte bzw. der Einzelhandel im Allgemeinen. Denn natürlich erfreut ein vorbildlicher Radweg. Aber kann das Fahrrad am Ziel auch verrenkungsfrei kipp- und diebstahlsicher abgestellt werden? Und sind die oben genannten Akteure sich ihrer Gestaltungsmöglich-

Davon bitte mehr im Einzelhandel

keiten und, ja, auch Verantwortung bewusst? Was erwartet Fahrradkundschaft auf einem typischen Supermarktparkplatz? Wie sieht es zunächst mit dem Platzangebot aus? Das Zahlenverhältnis von Auto- zu Radstellplätzen beträgt ca. 20 zu 1, das Platzverhältnis sogar gerne 50 zu 1. Auf einem PKW-Stellplatz finden bequem 8 Fahrräder Platz; auf einem auf SUV-Dimensionen aufgeblähten Platz sogar 10.

Mit beeindruckender Selbstverständlichkeit nehmen besonders die großen Super- und Fachmarktketten für sich in Anspruch, umweltfreundlich und nachhaltig zu agieren. Dies aber auch durch entsprechende Abstellangebote für radfahrende Kundschaft zu zeigen, ist weiterhin eher die Ausnahme. Und es gibt offensichtlich auch innerhalb der Ketten keine einheitlichen Standards. Besonders macht sich das am Beispiel der großen Discounter bemerkbar, die die Buchstaben D, I und L im Namen tragen. Einige punkten (in mehr oder weniger üppiger Zahl) mit gut zugänglichen, freistehenden Anlehnbügeln mit vielseitigen Anschlussmöglichkeiten. Andere Märkte derselben Kette und in derselben Stadt verärgern mit an der Wand montierten Felgenkneifern, die ein Kippen des Rades eher noch befördern und die Verwendung ordentlicher Schlösser gar nicht erst zulassen, da höchstens Rennradreifen hineingezwängt werden können.

Jörg Walter



Fahrrad-Klima-Test – Die Zweite

Was Duisburger*innen besonders bemängeln

Im Abstand von zwei Jahren wird öffentlich dazu aufgerufen, am Fahrrad-Klima-Test (FKT) teilzunehmen – wir hatten bereits berichtet. Dabei können im Schulnoten-Verfahren Wertungen zur bestehenden Fahrradinfrastruktur und angrenzenden Themen abgegeben werden. Außerdem besteht immer die Möglichkeit, mit ausformulierten Anmerkungen auf Gutes oder Schlechtes hinzuweisen. Von rund 1.500 Teilnehmenden hat

etwa die Hälfte von der zweiten Möglichkeit Gebrauch gemacht. Ein Zeichen, wie wichtig Vielen der FKT ist.

Die Stadt Duisburg ist im Vergleich zu anderen Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl auf dem letzten Platz gelandet. Wie auch in der Vergangenheit wurde fehlende bzw. mangelhafte Infrastruktur gerügt, seien es Radwege, Abstellanlagen oder Ampelschaltungen.

Wir haben aus hunderten von Anmerkungen viele wichtige Punkte herausgesucht und wollen sie hier zusammenfassen. Eigentlich müssten wir alle abdrucken, aber das sprengt den Rahmen eindeutig, daher müssen wir uns beschränken. Hier also einige wichtige Aspekte, die sich Bürger*innen von Polizei, Politik und Ver-

waltung wünschen - aber auch von anderen Verkehrsteilnehmer*innen, seien sie auf dem Rad, im Auto oder sonst unterwegs:

1. Baustellen:

Ein Dauerthema. Baustellen werden zu sehr zu Lasten des Radverkehrs eingerichtet. Umleitungen fehlen oder sind schlecht ausgeschildert. Sand- oder Schotterflächen mit starker Gefährdung der Radfahrenden werden gerügt.

2. Konzeptlosigkeit:

Immer wieder wird kritisiert, dass es kein vernünftiges und/oder nachvollziehbares Konzept für den Radverkehr gibt. Ein sinnvolles Netzwerk fehlt. Nord-Süd-Verbindungen fehlen genauso wie mehrere erforderliche Querungen von Ost nach West. Seit Jahrzehnten werden diese immer wieder versprochen. Durch das fehlende Netzwerk ist die Stadt mit dem Rad nur schwer, mit Umwegen oder schlecht befahrbar. Der Bau des Radschnell-

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 – Tradition in Bewegung

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



weges - dessen Fertigstellung ja eigentlich bis 2019 versprochen war - ist noch nicht einmal begonnen worden. Ein schlüssiges Radverkehrskonzept fehlt als Grundlage für eine dann zügig auszubauende Infrastruktur.

3. Mangelhafte bestehende Infrastruktur:

Hier macht ein kleines Zitat deutlich, was viele Bürger*innen rügen: „800 m neuer Radweg im Zuge des Ruhrtalradwegs werden gefeiert, aber zig Kilometer sind in jämmerlichem Zustand“. Gerügt werden mangelhafte Oberflächen der Radwege, zu schmale Radverkehrsanlagen aber auch fehlende Reinigung und Winterdienst. Auch der Flickenteppich und plötzlich endende Radwege werden als gefährlich empfunden. Immer deutlicher wird auch, dass ein Überholen auf dem Radweg möglich sein muss, denn gerade durch den Trend der Elektrifizierung der Fahrräder werden Geschwindigkeitsunterschiede größer. Auffällig oft wurden dabei die Düsseldorfer Straße, der Sternbuschweg oder die Großenbaumer Allee genannt. Auch die zu schmalen und zu dicht an parkenden Autos und damit im Öffnungsbereich der Türen liegenden Radschutzstreifen werden vermehrt gerügt. Die Belgier nennen so etwas übrigens „Mordstrookje“, also Mord-Streifen!

4. Abstand:

Mangelhafte Einhaltung der Abstandsregeln wird sehr häufig gerügt. Selbst wenn unser Verkehrsminister die Bußgeldvorschriften äußerst fahrlässig fehlerhaft ausgeführt hat und eine Korrektur nicht hinbekommt oder hinbekommen will: Es gilt ein absolutes Minimum von 1,5 m beim Überholen eines Fahrrades. Bergauf, bei LKW, Bussen oder bei sonstigen zusätzlichen Gefährdungen liegt der Mindestabstand aber weitaus höher! Das gilt seit den 50er-Jahren! Die Gefährdung wird als besonders gravierend und beängstigend beschrieben. Sie wird insbesondere bei LKW besonders stark wahrgenommen.

5. Allgemein fehlender Respekt:

An alle Verkehrsteilnehmer richten sich die Wünsche nach mehr Respekt. Mangelhafter Abstand beim Überholen, zu hohe Ge-

schwindigkeiten von Radfahrenden die andere Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen überholen, Nichteinhalten von Verkehrsregeln und Gefährdung aller anderen. „Geisterfahrer*innen“, Radler*innen ohne Licht und in dunkler Kleidung und Rüpelradler*innen werden auch in der eigenen Gruppe bemängelt. Die Bandbreite ist unendlich groß. Hier geht es nicht um einen Wunsch an die Stadt oder die Polizei, sondern an alle! - Oft genug wird dabei von den Bürger*innen aber auch betont, dass mehr Kontrolle gewünscht würde.

6. Ampelschaltungen:

Gerade an Kreuzungen werden Ampelschaltungen als mangelhaft benannt. Während für den Autoverkehr eine Kreuzung in einer Grünphase gequert werden kann, müssen Radfahrende zwei oder dreimal an Rotlicht warten und/oder können nicht zügig abbiegen. Hierdurch verlängern sich die Fahrzeiten mit dem Fahrrad drastisch. Gerade bei Vielfahrenden, Pendler*innen und ambitioniert Fahrradfahrenden machen sich diese Mängel stark bemerkbar und erleiden das Radfahren in der Stadt Duisburg. Gerade auch „Bettelampeln“ werden negativ bewertet. Dass solche immer noch neu eingerichtet werden, ist aus Sicht der Radfahrenden kaum nachzuvollziehen, benachteiligen sie doch eine Verkehrsgruppe, was rechtlich eigentlich tabu sein sollte.

7. Radführung in Kreuzungen und Abzweigungen:

Als „katastrophal“ werden Kreuzungen aus Sicht der Radfahrenden mehrfach beschrieben. Dies hängt schon mit den Ampelschaltungen zusammen (s. o. Nr. 6) oder auch mit der Radwegführung. Beispielhaft wird die Kreuzung vom Bahnhof-Ostausgang kommend nach Neudorf in die Koloniestraße genannt, aber auch andere Kreuzungen und Abzweige kommen immer wieder vor.

8. Radschutzstreifen/Radfahrstreifen:

Hier scheiden sich die Geister. Radschutzstreifen werden mit gestrichelter Linie auf die Fahrbahn gemalt und sind nicht verpflich-



tend zu nutzen und dürfen von Autos bei Bedarf befahren werden. Radfahrstreifen werden mit durchgezogener Linie markiert, sind für Autos tabu und sind benutzungspflichtig. Diese werden geliebt und gehasst. Subjektiv werden sie als unsicher bezeichnet, obwohl das Fahren auf der Fahrbahn nach einigen Studien objektiv sicherer ist als auf einem Hochbordradweg am Rand der Fahrbahn. Maßgeblich ist hier vor allem der fehlende Abstand des motorisierten Verkehrs, der für Unsicherheit und Unbehagen sorgt (s. o. Nr. 4).

9. Stillstand:

Immer wieder zieht sich wie ein roter Faden durch die Anmerkungen, dass sich zu wenig tut, um die Verkehrswende in Gang zu bringen.

Infrastruktur fehlt oder ist mangelhaft

Meine Gedanken dazu:

Ich kann die allermeisten Anmerkungen, Wünsche und Rügen der Bürger*innen, die sich im FKT geäußert haben, nur zu gut verstehen und „unterschreiben“. Verkehr ist angebotsgebunden - das ist seit vielen Jahren bekannt. Überall dort, wo gute Infrastruktur geboten wird, wird sie genutzt. Dabei ist es egal, ob es eine neue Autobahn ist oder eine neue U-Bahn. Nach meiner Kenntnis hat der ÖPNV mit der Eröffnung des doch recht kleinen U-Bahn-Netzes in Duisburg um 80 % zugelegt. Fährt man auf guten Radwegen (in Duisburg oder anderswo), dann ist man selten allein. Fußgänger*innen sieht man auf gut ausgebauten Fußwegen öfter. Das Auto hätte die Städte nicht erobert, hätte man sie nicht autogerecht gebaut. Alle Städte, die den Autoverkehr zurückdrängen, schaffen viel mehr Lebensqualität und zwar weltweit. Ob es das Fahrrad-Eldorado Kopenhagen ist oder Amsterdam, Chicago oder Wettringen, gar nicht so weit von uns entfernt. Ich bin durch die Rush-Hour in London gefahren und fühlte mich auf dem Rad wohl. Als

Vielfahrer mit einigen Tausend km jährlich auf dem Sattel bin ich viel „Stress“ gewohnt, sehe aber auch immer wieder weniger geübte Radler*innen, die sich sichtlich unwohl fühlen.

Fast alle Wünsche und Rügen gehen also in eine Richtung: Bessere Infrastruktur. Sofort. Nicht in fünfzig Jahren.

Und dazu noch: Mehr Respekt! Auf dem Sattel, auf Schusters Rappen oder im Auto/LKW. Letzteres können wir alle durch eigenes gutes Vorbildverhalten zu ändern versuchen.

Für die Infrastruktur braucht es Mut in der Politik und mehr Stellen in der Verwaltung, gerade auch Spezialist*innen für den Radverkehr. Außerdem kann die Polizei mit mehr Kontrollen das Leben der Radfahrenden deutlich sicherer machen.

Aufruf an Stadt und Polizei

Politik, Polizei und Verwaltung sind dringend aufgerufen, etwas zu tun. Herr OB Link, die neue Leitung der Polizei - ich hoffe, Sie werden handeln!

Liebe Ratsmitglieder der Stadt Duisburg: Die Bürger*innen wünschen sich eindeutig mehr Mut von Ihnen. Sie sind es, die mit zum Teil einfachen Mitteln die Verkehrswende schaffen können! Wir vom ADFC sind gerne bereit, Sie dabei zu unterstützen!

Zu guter Letzt möchte ich allen Bürger*innen noch dafür danken, dass Sie sich viel Zeit genommen haben, konstruktive Kritik zu üben. Nur so können wir als Bürger*innen etwas bewegen. Natürlich wäre es schön, wenn Sie sich auch an der Arbeit des ADFC beteiligen. Wir haben eine Arbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr. Vielleicht möchten Sie sich ja hier einbringen. Wir würden uns das wünschen. Schreiben Sie einfach eine Mail an uns - wir melden uns. Wir möchten gerne bunter und stärker werden - mehr junge Leute, mehr Frauen etc., damit wir viele verschiedene Blicke auf den Radverkehr nutzen können!

Wolfgang Voßkamp



Geht's noch? Geht doch!

Zu Fuß ist jede*r Verkehrsteilnehmende mehr oder weniger oft unterwegs. Es ist die Basis-mobilität, unabhängig davon, ob bei größeren Distanzen das Auto, das Fahrrad oder der ÖPNV bevorzugt werden. Wir gehen zum Bahnhof, zum Stellplatz, zur Bushaltestelle, mit dem Hund um die Ecken, zum Einkaufen oder sind bei einem Spaziergang unterwegs. Vor allem für Kinder, die Schwächsten im Verkehrsalltag, spielt der Gang zur Schule weiterhin eine zentrale Bedeutung.

Der elementaren Bedeutung der Basismobilität steht eine geringe Beachtung im Alltag gegenüber. Der Zustand der Gehwege ist nicht immer gut, die Wege sind häufig zugeparkt, werden durch Hindernisse wie Mülltonnen blockiert und bei Baustellen werden Spaziergänger*innen oft nachrangig beachtet. Diese Konflikte sind für Bündnis 90 / Die Grünen in der Bezirksvertretung Linksruhr (BV 3) Anlass genug gewesen, den Fokus einmal gezielt auf die Fußgänger*innen zu richten und dazu Anwohner*innen und Expert*innen einzuladen. Dazu zählten der städtische Verkehrsplaner Helmut Voß, die Leiterin des

Foto: Sinja Herbst



Ordnungsamtes, Kerstin Kunadt, und Ralf Bayerlein, Landesvorstandsmitglied des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).

Für Sinja Herbst, die mit einer Präsentation ins Thema einführte, war es keine große Mühe, bei einem Spaziergang durch das Quartier Missstände zu dokumentieren: Gehwege werden auch dort durch parkende Fahrzeuge versperrt, wo Parkboxen auf der Fahrbahn aufgemalt sind, oder im Kreuzungsbereich, wodurch die Sicht stark beeinträchtigt wird und gefährliche Situationen entstehen. Stellenweise bleibt so wenig Platz, dass auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Insbesondere mit dem Kinderwagen oder dem Rollstuhl gibt es Probleme. Die Friedhofstraße ist so eine Straße, wo der Parkdruck besonders hoch zu sein scheint. Pflanzen, die über den Gehweg wuchern, engen den ohnehin knappen Platz oft noch zusätzlich ein. Das gemütliche Flanieren und die persönlichen Begegnung mit anderen Menschen, die sich beim Spaziergang ergeben, sind aber auch ein Stück Lebensqualität im Quartier, das man nicht missen möchte. Auf dem Gehweg spielen zudem Kinder, kann die Gastronomie Gäste bewirten und sich das Leben in vielfältiger Weise entfalten.

Wir sind alle mit dem Auto sozialisiert, haben darauf gedrungen, dass das Auto im Alltag dominierte oder es zumindest allzu lange hingenommen. Seit Jahren gibt es Versuche, diese Dominanz zu brechen. Aber das ist wenig systematisch, sondern punktuell: Helmut Voß nennt verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, Querungshilfen, die Aufwertung von Verkehrsräumen und Modellprojekte wie Shared Space, wo alle aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Er erinnert an die Ruhrpromenade in der Innenstadt, die vor einigen Jahren die siebenspürige Ruhrstraße ersetzt hatte.

Es gibt aber auch gegenläufige Trends. So brachten nach der Abschaffung der Grundschulbezirke vermehrt Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, so dass sich dort das Gefahrenpotenzial erhöhte. Auch der Struk-



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



turwandel im Einzelhandel, weniger kleine Läden an der Ecke zugunsten von größeren Einheiten an den Rändern, treibt die Motorisierung an.

Die Infrastruktur ist an vielen Stellen erneuerungsbedürftig. Mentalitäten ändern sich träger als Verkehrsanlagen und auch der Perspektivwechsel fällt am Steuer oder im Sattel nicht immer leicht. Fußgänger*innen haben auch nicht eine so starke Lobby wie Autofahrer*innen mit dem ADAC und Radfahrer*innen mit dem ADFC. Es sind auch nicht alle Möglichkeiten bekannt, etwa die Kümmerkarte der Stadt, mit der auf Probleme aufmerksam gemacht werden kann.

Eine systematische Förderung durch eine*in Nahmobilitätsmanager*in wäre sinnvoll, sagt der Stadtverordnete Axel Hercher mit Verweis auf das Programm der Grünen. Er weist zudem auf die Internetseite des ADFC-Ideenmelders hin, wo neben Radfahrer*innen auch Fußgänger*innen in einer interaktiven Karte auf Probleme hinweisen können.

Schon jetzt gehen Mülheimer*innen überdurchschnittlich viel zu Fuß. Der Radschnellweg ist für Bayerlein auch ein Beleg dafür, dass mit einem guten Angebot, das die Anforderungen an Sicherheit und das Wohlfühl erfüllt, auch das Gehen gefördert werden kann. Die Anzahl der Fußgänger*innen auf dem RS 1 dürfte zumindest die Erwartungen deutlich übertreffen.

„Es sind Verkehrsverstöße, die ich nicht gerne sehe“, sagt Kunadt zu den präsentierten Missständen. Personell ist das Ordnungsamt allerdings nicht in der Lage, sämtlichen Verstößen konsequent nachzugehen. „Wir brauchen eine Priorisierung“, sagt sie in Richtung Politik. Eine Art Masterplan mit Blick fürs Machbare.

Als Resümee hält Carsten Voß, Vorsitzender der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen in der BV 3, fest: „Wir brauchen dringend ein Nahmobilitätskonzept als Handreichung für die Verwaltung, das deutlich macht, wo die Probleme am größten sind.“ Das wäre auch für die Öffentlichkeit ein Signal. Au-

ßerdem ist eine Person nötig, die sich um die Belange der Fußgänger*innen kümmert. Das kann entweder ein*e offizielle*r Nahmobilitätsmanager*in in der Verwaltung sein, oder wenn das Geld knapp ist, auch ein*e ehrenamtlich tätige*r Ombudsfrau/mann, die/der Ansprechpartner*in für alle ist und als Ehrenamtler*in wie die sachkundigen Einwohner*innen an den Sitzungen der Fachausschüsse teilnimmt und bei Fragen der Nahmobilität Rederecht hat.

Schrittweise Verbesserungen in Mülheim Speldorf

In loser Reihenfolge wollen wir Euch zeigen, dass es – wenn auch langsam – stetig etwas besser wird mit der Fahrradinfrastruktur in unserer Stadt. Den Anfang machen wir im westlichsten Stadtteil Mülheims.

Speldorf soll einmal von Ost nach West auf dem RS1 durchquert werden können. Heute muss man sich allerdings auf „interessanten Wegen“ durch den Stadtteil bewegen, um vom Ausbauende des RS1 an der Hochschule in Broich weiter nach Duisburg zu kommen. Bereits schnell wurde nach Start des Ideenmelders im Sommer 2020 deutlich, dass Speldorf aufgrund seiner relativ flachen Topographie und der Verbindungsrouten eine zentrale Rolle im Radnetz der Stadt zukommt: Die Duisburger Straße als Ost-West-Verbindung, aber auch nördliche und südliche Alternativrouten werden auch durch viele Alltagsradler genutzt.

Umso erfreulicher, dass die Stadt Mülheim sehr zügig konkrete, im Ideenmelder herausgearbeitete Problemzonen, entschärfen

konnte oder dies mindestens avisiert hat. Die folgenden kleinen „Updates“ am Radverkehrsnetz in Speldorf konnten wir beobachten:

Duisburger Straße – Die „Duisburger“ spielt im Radrouthenetz eine zentrale Rolle als Ost-West-Verbindung und ist heute die ausgeschilderte Hauptverbindung zwischen Broich und Duisburg.

Bereich Haltestelle Monning, Fahrtrichtung Mülheim: Hier wurde an der Engstelle der Haltestelle ein Überholverbot eingerichtet, so dass Zweiräder nicht mehr überholt werden dürfen (was aufgrund der Straßenbreite an dieser Stelle ohnehin nicht erlaubt wäre). Allerdings wird dieses Überholverbot kaum beachtet, so dass de facto keine Verbesserung erreicht wurde. Tempo 30 und eine eindeutige Markierung ist hier nach unserer Ansicht notwendig.

Kreuzungsbereich Akazienallee, Fahrtrichtung Duisburg: Der Fußweg ist hier für Radelnde frei gegeben (nicht benutzungspflichtig; vgl. Foto). Um im Kreuzungsbereich eine direkte Querung zu ermöglichen, wurde eine zusätzliche Fahrradampel installiert und die Bordsteine abgesenkt. Somit ist hier eine deutliche Verbesserung erreicht worden und die Akzeptanz der Fußwegnutzung gestiegen. Gleichzeitig wurde damit die Abbiegesituation aus der Saarner Straße Richtung Duisburg verbessert.

Radweg Höhe „An der Rennbahn“, Fahrtrichtung Mülheim: Durch Gehwegparker hier hohe Gefahr durch „Doppeldoorring“. Eine an-

gekündigte Abpollerung des Fußwegs ist bislang nicht erfolgt.

Kreuzungsbereich Hansastraße / Friedhofstraße (Südseite): Hier ist bereits seit längerem angekündigt, dass die zusätzliche Fahrradampel an der Fußgängerfurt demontiert wird und die Rad- und Fußführung geändert wird. Allerdings ist die ebenfalls kritische Situation durch Lieferverkehr und Radweg-parkende Kunden des Bäckers damit noch ungelöst.

Kreuzungsbereich Heerstraße (Südseite): Hier sind durch bauliche Maßnahmen der Eigentümer von Gebäuden auf Einwirken der Stadt die regelmäßigen Falschparker vom öffentlichen Fuß- und Radweg verschwunden und die Situation verbessert. Weiterhin engen allerdings falsch parkende Fahrzeuge am Straßenrand den Radweg regelmäßig ein, entsprechende Markierungen werden hier missachtet.

Unterführung der Bahnlinie / Grenze Broich: Durch Umbaumaßnahmen soll zukünftig Fußverkehr auf die südliche Seite der Duisburger Straße beschränkt werden, um potenzielle Konflikte auf dem engen Radweg in Fahrtrichtung Duisburg zu entschärfen.

Grüner Pfeil für Radelnde: An mehreren Stellen (z. B. Karlsruher Straße und Friedhofstraße) ist neuerdings das Rechtsabbiegen bei „rot“ für Radelnde erlaubt. Wie beim PKW-Grünpfeil gilt aber: anhalten, gucken und nur fahren, wenn man niemanden gefährdet oder behindert.

Ruhrorter & Weseler Straße – Die Strecke durch den Hafen (Hafenroute) bietet eine gut ausgebaute Ost-West-Verbindung durch Speldorf auch mit potenziellem Anschluss über die A40 Brücke Richtung Moers.

Nach verschiedenen Eigenunfällen von Radelnden im Bereich der Gleiskreuzung der Hafenbahn (Weseler Straße Höhe Mülheimer Handel) wurde die Radwegführung durch Markierungsarbeiten verändert und zusätzliche Warnschilder aufgestellt.

Durch rangierende LKW und Falschparker war der kombinierte Geh- und Radweg Wese-





ler Straße FR Mülheim auf Höhe MUK Logistik stark beschädigt. Es wurden starke Poller aufgestellt, um LKW-Verkehr und Falschparker zukünftig zu verhindern.

Ruhrorter Straße: Zahlreiche LKW hatten hier den Radweg als Parkplatz mitgenutzt und diesen damit eingeengt und geschädigt. Inzwischen ist der Parkstreifen Südseite nur für PKW frei gegeben und LKW, die ggf. nicht innerhalb des Parkstreifens bleiben, werden ggf. sanktioniert. Die Situation ist damit verbessert.

Der Radweg „Ruhrorter Straße“ und „Ruhrdeich“ (Landesstraße) wurde im weiteren Verlauf nach Duisburg inzwischen saniert und teilweise aufgewertet.

Rheinische Bahn und RS1

Zukünftig soll von der Hochschule Ruhr-West aus der RS1 parallel zur Güterbahnlinie durch Speldorf in Richtung Duisburg weitergebaut werden. Die Planungen dafür sollen in 2021 abgeschlossen werden und 2022 dann die schrittweise Umsetzung erfolgen. Planerische Herausforderungen liegen noch im Bereich des Stellwerks Speldorf und der Bahnübergänge Heerstraße und Friedhofstraße, zumindest in Teilen wird es ggf. noch lange dauern.

Bis zur Fertigstellung des RS1 bietet sich eine **alternative Wegführung** parallel zur zukünftigen Route über Liebigstraße und Steinbruchstr. als Verbindung zwischen RS1 und Duisburg (Wedau) an: Eine vom ADFC seit langem geforderte Beschilderung dieser



Route ist bereits in der Umsetzung.

Zur Stadtgrenze nach Duisburg wurde inzwischen der Wirtschaftsweg im **Katzenbruch/Steinbruchstr.** im Januar 2020 saniert, hier ist wieder Rad-Vergnügen angesagt! (s. Foto) Dies sind einige kleinere Updates im Radverkehrsnetz in Speldorf. Der ADFC steht im regelmäßigen Austausch mit den politischen Gremien der Stadt und insbesondere der Stadtverwaltung, weitere Verbesserungen umzusetzen.

Neue Anregungen für alle Stadtteile können über den Ideenmelder des ADFC unter <https://mh-ideenmelder.hpadm.de/> eingetragen werden. Peter Beckhaus

„Grüne Welle“ defekt?

In den freien Kommentaren beim Fahrradklimatest 2020 wurde in Oberhausen oft bemängelt, dass die „Grüne Welle“, offiziell RadWelle genannt, (siehe auch RiP 2018, Ausg.3) nicht funktioniert. Deshalb hat die RiP-Redaktion bei der Stadtverwaltung nachgefragt und um eine Stellungnahme gebeten. Vom Radverkehrsbeauftragten Dr. Knauff erhielten wir folgende Auskunft: „Die Oberhausener RadWelle bedeutet nicht, dass Radfahrende stets ein sofortiges Grün an Ampeln erwarten darf, wenn er auf eine RadWellen Ampel zufährt, sondern dass die üblichen Wartezeiten deutlich verkürzt werden. Das wird über Kontaktschleifen und Wärmebildkameras erreicht, die in einzelnen Fällen Radfahrende „übersehen“ können und keine „Grüne Welle“ auslösen. Möglich ist auch, dass man den Kontakt sehr ungünstig auslöst und der Umlauf der Ampel nicht mehr beeinflusst werden kann. Sollten aber klare Defekte vorliegen, bitten die Verwaltung um



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



Querungsstelle Hagedornstraße und HOAG-Trasse

einen Hinweis“. Solche Hinweise nimmt auch der ADFC Oberhausen entgegen.

Bewilligungsbescheid liegt vor
Aus dem Bundesverkehrsministerium in Berlin(!) liegt der Stadt jetzt der Bewilligungsbescheid für Fördermittel vor, mit dem insgesamt 14 Querungsstellen von Radtrassen mit dem Straßenverkehr fahrradfreundlich umgestaltet werden können. Hiervon profitieren neben der HOAG-Trasse, Grüner Pfad und Jacobi-Trasse auch die Styrumer Allee und die Richard-Wagner Allee. Die Planungs- und Durchführungsarbeiten wurden an ein externes Büro übergeben, weil es im Rathaus dazu keine Personalkapazitäten mehr gibt. Vorgehen ist, mit den Arbeiten Anfang 2022 zu beginnen und die Umgestaltung Ende 2022 abzuschließen.

Norbert Marißen

Richard-Wagner-Allee

Die Fußgängerseite der Allee hat heute eine wassergebundene Decke und wird von den Menschen eher gemieden, die sich lieber auf der gepflasterten Seite bewegen, die allerdings den Radfahrenden vorbehalten ist.



Der Konflikt wird nach Aussagen der Verwaltung bald beseitigt sein, da beabsichtigt ist, die wassergebundene durch eine asphaltierte Decke zu ersetzen. Hier soll dann der Radverkehr erfolgen, damit den zu Fuß Gehenden die gepflasterte Seite allein zur Verfügung steht.

Norbert Marißen

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

Vorbildlich gestaltete Bebelstraße

Die Stadtverwaltung traut sich was. Die Bebelstraße in Lirich, ein Straßendinosaurier aus den 60er Jahren, ist mit Blick auf die notwendige Verkehrswende vorbildlich umgestaltet worden, indem dem KFZ-Verkehr ein



Fahrstreifen je Richtung weggenommen und zu einem Fahrradstreifen ummarkiert wurde. Zur Erinnerung: Nach dem Aus der Zeche Concordia 1966 musste auf dem Zechengelände schnell „Zukunft“ gestaltet werden. Zum neuen Einkaufszentrum und einigen Hochhäusern gehörten damals auch möglichst viele 4-spurige Straßen dazu. Was vorausschauend gedacht war, erwies sich als Flop. Die Straßenkapazitäten waren überdimensioniert, das BERO-Center wurde verinselt und war eigentlich nur noch mit dem Auto erreichbar. Die Lebensqualität war in den Straßenschluchten niedrig und es entwickelte sich ein städtisches Problemgebiet, die sogenannte City-West. Mit dem neuen Fahrradstreifen und dem verringerten Platz für den KFZ-Verkehr wird die Aufenthaltsqualität der Bebelstraße in Lirich endlich gesteigert.

Der neue Fahrradstreifen hat eine Breite, die über die bisher üblichen Mindestmaße hin-



Einspurige Bebelstraße

ausgeht. Wie schon bei der Teutoburger Straße in Osterfeld erhält der Streifen auf der gesamten Länge zur weißen Markierung eine zusätzliche rote Markierung, die dem KFZ-Verkehr das Nutzungsverbot zusätzlich deutlich macht.

Das Linksabbiegen erfolgt für Fahrräder auf der Fahrbahn, was einen Wechsel über die

ebike oberhausen

ELEKTROFAHRRÄDER · ZUBEHÖR · SERVICE

ebike-Oberhausen e.K.

Steinbrinkstraße 205
46145 Oberhausen

☎ 0208 307 632 83

@ info@ebike-ob.de

🏠 www.ebike-ob.de



Parkmöglichkeiten Gartenstraße -
direkter Zuweg zum Ladenlokal

Fahrkomfort neu erleben



KFZ-Spur erforderlich macht. Für den Wechsel stehen relativ lange Straßenabschnitte zur Verfügung, wodurch dieser gefahrlos durchgeführt werden kann. Sollte das dem einen oder der anderen nicht behagen, bleibt das Linksabbiegen über den Bürgersteig erhalten. Die Markierung im Kreuzungsbereich Bebel/Concordiastraße erfolgt erst später. Nach Abschluss der Umgestaltung ist es naheliegend, die Concordiastraße, ebenfalls ein Straßendinosaurier, so umzugestalten, dass ein einheitlicher Straßenzug bis in die Innenstadt entsteht.

Norbert Marißen

Radweg an der Buschhausener Straße erneuert

Im Zuge der Sanierung der Fahrbahndecke der Buschhausener Straße von der „Lindnerstraße“ bis „Zum Eisenhammer“ wurde der kombinierte Fuß-Radweg erneuert. Es bleibt leider bei einem Zweirichtungsradweg auf der östlichen Seite der vierspurigen Straße auf einer Länge von 1,5 km. Der Fuß-Radweg, der jetzt eine einwandfreie glatte Asphaltoberfläche erhalten hat, kommt nicht über eine Breite von 2,45 m hinaus und hat damit trotz Neuanlage im Jahr 2021 gerade mal die in der ERA geforderte Mindestbreite erhalten. Das Oberhausener Tiefbauamt hatte für beide Richtungen Rad- und Fußwege angeregt und eine Breite von 3 Metern vorgeschlagen. Der für den Umbau verantwortliche Straßenbaubetrieb des Landesverkehrsministeriums NRW hat das aber abgelehnt, dafür selbstverständlich die Fahrspuren des KFZ-Verkehrs in der bekannten üppigen Breite hergestellt.

Norbert Marißen

SPD, FDP und CDU: Lieber abwarten und Tee trinken

Die Zustände der Infrastruktur für Radfahrer sind in Oberhausen problematisch. Der Handlungsbedarf ist immens. Wenig überraschend wurde vom Rat der Stadt nicht die von den Fraktionen der Linken und Grünen geforderten 25 Euro pro Bürger in den Haushalt festgeschrieben, sondern gar nichts. Das immer wiederkehrende Totschlag-Argument ist das angeblich fehlende Geld, was uns erstaunt, da belegt ist, dass jeder in der Stadt mit dem Rad zurückgelegte Kilometer der Verwaltung bares Geld spart. Jeder Meter Radweg ist 40-mal günstiger zu errichten und zu unterhalten als ein Meter Autostraße. Ist eine gut ausgebaute Infrastruktur vorhanden, wird diese auch benutzt. Diese Erfahrung machen alle Städte, die bereit sind, sich dieser Zukunftsaufgabe zu stellen und die nötigen Finanzmittel zu bewilligen. SPD, FDP und CDU im Rat der Stadt möchten aber das Thema in eine weitere Warteschleife schieben und lieber abwarten und Tee trinken.

Burkhard Schmidt

Ein SPD-Ratsherr erklärt, warum er kein Geld fürs Rad geben will





Teilnehmende bei der Raddemo

Fahrraddemo des Aktionsbündnisses

Unter dem Motto „Mehr Kohle für's Rad – holt die Räder raus“ rief das Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“, bestehend aus ADFC, BUND, den Linken, den Grünen, Parents for Future, ISO und vielen Fahrradfreund*innen am Samstag, 17. April 2021, zu einer Fahrraddemo mit Start in Sterkrade auf. Die Tour führte zur neu gestalteten Bebelstraße.

Mit 250 Menschen im Alter von 6 bis 80 Jahren auf Fahrrädern, Lastenrädern, Tandems, Gravelbikes, E-Bikes mit und ohne Anhänger überstieg die Teilnehmerzahl bei weitem die Erwartungen. Die Forderung nach mehr Geld für die teils desolate Radinfrastruktur in Oberhausen wurde mit großen Beifall unterstützt. An der Werksgasthaus-Kreuzung erlebten die Teilnehmer*innen, wie Radfahrende durch die zugunsten des Autoverkehrs programmierte Ampel-

schaltung mit Bettelampeln über 2 Minuten lang ausbremst werden. Die Benachteiligung der Radfahrenden muss sich ändern. In Oberhausen stieg die Zahl der Radfahrenden im Corona-Jahr 2020 über 25 Prozent, ein Hinweis für jene Lokalpolitiker, die die berechtigten Forderungen der Radfahrenden immer noch ignorieren.

Für neue Parkplätze (z.B. am Sportplatz Er-lenstraße für 400.000 €) zuzugeben, löst bei immer mehr Wähler*innen keinen Jubel mehr aus, sondern blankes Entsetzen.

Burkhard Schmidt

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

Ideal für:
MTB • Rennrad
Citybike • E-Bike

...auch als
Gleitsichtbrille...

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

5 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)



Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

Tel.: 0208 / 21900 • www.augenoptik-hallen.de



Unfälle von Radfahrenden auf und um Zollverein

Im Bereich der Zeche Zollverein kommt es leider immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden, besonders problematisch ist hier die sogenannte Ringpromenade im Bereich der Kokerei.

Optisch sind die Wege dort zwar getrennt, allerdings weisen keinerlei Schilder auf eine Trennung von Fuß- und Radverkehr hin. Auch das Wiedererkennungsmerkmal der Ringpromenade – ein eingelassener Metallstreifen – sorgt für Unfallgefahren. Bei Nässe ist dieser glatt und auch die Kanten sind häufig durch



Auswaschungen sehr hoch.

Am 18. April kam es auf der Ringpromenade daher leider zu einem Unfall, bei dem eine Radfahrerin aus Gelsenkirchen sich bei einem Sturz aufgrund besagter Kante schwer verletzte und mit einem Trümmerbruch, sowie gerissenen Ellenbogenbändern vom Rettungsdienst ins Krankenhaus gebracht und operiert werden musste. Wir appellieren erneut an die Stiftung Zollverein, die Wegeführung deutlich durch Schilder zu trennen.



Am 1. Mai kam es dann zu einem weiteren Unfall auf dem Zollvereinradweg im Bereich des Phänomania-Erfahrungsfeldes. Ein Rettungswagen brachte die nicht ansprechbare 67-jährige Gelsenkirchenerin sofort in ein Essener Krankenhaus, wo sie stationär verblieb. Aufgrund der Schwere der Verletzungen konnte die 67-jährige Gelsenkirchenerin nicht sofort zum Unfallhergang befragt werden und kann sich an den Hergang des Unfalls nicht erinnern, ein Zusammenhang mit den dort befindlichen erheblichen Radweg-Schäden ist jedoch nicht auszuschließen. Dem Regionalverband Ruhr (RVR) – in dessen Zuständigkeit der Weg liegt – sind die Schäden bekannt und die Beseitigung soll aller Voraussicht nach Ende Juni ausgeführt werden. Bis dahin sollen Schilder und Markierungen Radfahrende warnen, dies ist jedoch leider nur unzureichend umgesetzt worden. Die Sanierung wird eine mehrtägige Sperrung für Radfahrende mit sich bringen.

Mirko Sehnke



Frühjahrs-Edition der Kidical Mass

Die Kinder- und Familien-Fahrrad-Demo

Es war Frühlingsanfang am Samstag, dem 20. März 2021. Bei schönstem Sonnenschein und guter Laune, Musik und Geklingel haben sich 194 Teilnehmer*innen der Kidical Mass Essen aufs Rad geschwungen, um zu zeigen, dass auch Kindern ihr Platz auf den Straßen zusteht. Kinder müssen und wollen sich gern bewegen! Als Erwachsener konnte man oft nur staunen, wie begeistert und ausdauernd die Kleinen schon mithalten. Teilweise gab es noch genug Energie für kleine Rennen am Rande.

Auf breiten autogerechten Straßen fuhren die Kinder mit ihren Freund*innen, Eltern und Großeltern durch Essen. Sie forderten sichere Radwege für Kinder. Denn Kinder wollen selbstständig sein und haben ein Recht auf die Erfahrung, sich frei in ihrer Stadt bewegen zu können. Luisa (9 Jahre): „Ich wünsche mir breite Radwege wie im Urlaub in Holland. Dann kann ich mit meinem Fahrrad alleine zu meinen Freunden fahren.“

Das Motto der bundesweiten Kidical Mass ist: Platz da für die nächste Generation! Für



die überfällige Verkehrswende brauchen wir eine Fahrrad-Generation. Bei der Kidical Mass bekamen alle einen Vorgeschmack davon, wie sich das anfühlen könnte.

Auf einer Strecke von 10 Kilometern ging es quer durch die Stadt. Startpunkt war der Spielplatz im Stadtgarten (Brunnenstraße). Weiter ging es mit Fahrrädern, Anhängern, Lastenrädern oder im Kindersitz über die Schützenbahn durch den Tunnel und dann über Viehofer Platz und Limbecker Platz zum Hauptbahnhof und in die Huysenallee. Nur wenige nutzten die vorgesehene Möglichkeit, nach der halben Strecke an der Philharmonie abzukürzen. Die meisten blieben dabei und fuhren weiter über die Rüttenscheider Straße, vorbei an staunenden Fußgängern, noch einen großen Bogen durch Rüttenscheid und wieder zurück zum Stadtgarten.

Die Kinder konnten sich für 1,5 Stunden frei und sicher in der Stadt bewegen, denn die Demonstration wurde von der Polizei Essen gesichert und begleitet. Die Auflagen von Corona-Schutzmaßnahmen und einem Ordner pro 10 Teilnehmer*innen waren wegen des großen Engagements im Vorfeld leicht zu erfüllen. Ein Video der Aktion kann man auf dem Youtube-Kanal "RadEntscheid Essen" ansehen.

Alle Teilnehmer*innen sind sich einig, dass es ein tolles Erlebnis war, und freuen sich auf die Sommer-Edition, die am 19. Juni 2021 durch Borbeck führt, den Essener Nordwesten. Eine dritte Demo ist für den 18. Septem-





ber 2021 geplant, durch den Essener Norden, um 14 Uhr ab Kaiser-Wilhelm-Park/Stankeitstraße.

Angemeldet wurde die Demo vom ADFC Essen. Weitere Veranstalter waren die Kampagne 25%, VeloCityRuhr, das Fachgeschäft für Stadtwandel, der RadEntscheid Essen, die Initiative für Nachhaltigkeit und die Critical Mass Essen.

Anna Laura Schnieber

Ride of Silence

Am Mittwoch, den 19. Mai, fand der „Ride of Silence“ in Essen zum 4. Mal statt. Es handelte sich um eine Radfahrveranstaltung, die seit 2003 weltweit in immer mehr Städten durchgeführt wird, um der im Straßenverkehr getöteten Radfahrer*innen zu gedenken und gleichzeitig auf die vielerorts nach wie vor gefährlichen Bedingungen für Radfahrende speziell im innerstädtischen Verkehr aufmerksam zu machen.

Der Start der etwa 25 Personen großen Gruppe erfolgte um 19 Uhr auf dem Weberplatz. Entlang der etwa 17 Kilometer langen Route wurden fünf Unfallstellen angefahren, an denen in den letzten Jahren Radfahrende ums Leben gekommen sind.

Foto: Jörg Brinkmann



Bei drei dieser Unfälle waren abbiegende Lkw ursächlich beteiligt, in zwei Fällen war es ein Pkw. An zwei der Unfallorte sind in der Vergangenheit sogenannte „Ghost-Bikes“ aufgestellt worden. An allen Stellen ist jeweils eine Gedenkminute für die dort verunglückten Radfahrer*innen eingelegt werden.

Mirko Sehnke

Radfahrer-Dankeschön-Aktion zum Bike2Work Day

Am dritten Freitag im Mai findet traditionell in vielen Ländern der Welt der „Bike to Work Day“ statt.

Ursprünglich gedacht, um sich bei radfahrenden Pendler*innen zu bedanken, gab es auch in Essen am 21. Mai zwei Aktionen, bei denen sich mit Geschenktaschen bei Vorbeikommenden für das Radfahren bedankt wurde.

So haben Aktive des Radenscheid in Holsterhausen – mit allerlei – gefüllte Turnbeutel verteilt, während zeitgleich auch Aktive des ADFC Essen auf dem zukünftigen Rad-schnellweg RS1 Stoffbeutel mit Goodies verteilt haben.

Foto: Marc Zitan





Der Dank und die Freude bei den vorbeikommenden Radfahrenden war groß. Der ADFC Essen bedankt sich in diesem Zusammenhang für die großzügige Unterstützung durch ABUS, ADFC Landesverband NRW, AOK, Stadt Essen, Stadt Mülheim, Radrevier.Ruhr sowie des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Mirko Sehnke



aufgebrachten Fahrradstraßenpiktogramme weisen teilweise schon deutliche Auflösungserscheinungen auf.

So sind diese stellenweise schon stark abgefahren bzw. abgeblättert. Ob die ausführende Firma diese nicht ordnungsgemäß aufgebracht hat, der Wintereinbruch Mitschuld trägt oder es am – an vielen Stellen - noch viel zu hohen MIV-Durchgangsverkehr liegt, das beschäftigt nun in Essen Politik & Verwaltung.

Neues für Essens Radler*innen

Sutter LOCAL MEDIA „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Die Firma Sutter LOCAL MEDIA hat im April durch den ADFC die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber erhalten. In Essen sind damit aktuell bereits 16 Unternehmen erfolgreich zertifiziert worden. Der ADFC führt seit 2017 regelmäßig in Kooperation mit der Stadt Essen Workshops für interessierte Unternehmen durch.

Fahrradstraßenpiktogramme

Die erst kürzlich im Rahmen der 3 Leadcity-Fahrradachsen A-C sowie der Umweltspur

Brücke Rheinische Bahn (RS1) / Berthold-Beitz-Boulevard

Die Geländer sind fertig, die Brücke selber wurde bereits legal & professionell durch die „Lackaffen“ (www.lackaffen.de) verschönert, an den Brückenzuwegen wird aktuell noch gearbeitet – ab Juni soll Sie dann aber endlich auch befahrbar sein.

Foto: Punta Velo





Stadtradeln 2021

Vom 13. Juni bis 03. Juli 2021 findet das STADTRADELN in Essen statt.

Auch der ADFC Essen ist wieder mit dabei – wie letztes Jahr findet man uns als Unter- team beim Radentscheid Essen. Registrieren und informieren kann man sich unter www.stadtradeln.de/essen.

Dort werden auch aktuelle Informationen zu Radtouren und Veranstaltungen (soweit möglich) verfügbar sein.



Neue Geschäftsstelle

Unsere Geschäftsstelle im Verkehrs- und Umweltzentrum ist in größere Räume umgezogen und ist nun auch heller und moderner. Neu sind Infowände zu Fahrradschlössern und –helmen, sowie ein umfangreiches Angebot an kostenfreiem Infomaterial zu Rad- reiserouten und lokalen Radwegen.

Auch unser Angebot an Kaufkarten wurde er- weitert und Ihr findet hier nun auch die oft- mals nachgefragte 1,5 m Warnweste, Flick-



sets und ei- niges mehr. Schaut gerne mal zu den Öff- nungs- zeiten

Do. + Fr. 16-18 Uhr vorbei ... auch findet dort 1-2x im Monat die Fahrradcodierung statt.

Mountainbike-Trail Schurenbachhalde eröffnet

Zum Jahresbeginn hat der Regionalverband Ruhr (RVR) auf und an der Haldenlandschaft Schurenbach in Essen-Altenessen die Bau- arbeiten für einen naturnahen Mountainbike- Singletrail begonnen.

Dieser Trail ist nun fertiggestellt und wurde am 26. Mai eröffnet (siehe Titelfoto).

Der so genannte "Brammen.Trail" führt auf rund sechs Kilometern über die Schuren- bachhalde mit ihrer Landmarke "Bramme für das Ruhrgebiet" und über die benachbarte Halde Eickwinkel. Die Baukosten betragen rund 126.000 Euro.

Grünpfeil für den Radverkehr

Essen bekommt den „Grünpfeil für den Rad- verkehr“. An vorerst 16 Kreuzungen soll das Schild künftig Radfahrenden in Essen ein Rechtsabbiegen auch bei Rot ermöglichen. Wie beim bereits seit Jahren existierenden Gegenstück für den Autoverkehr haben Rad- fahrende aber natürlich kein „Dauergrün“ sondern müssen sich wie bei einem Stopp- schild verhalten und insbesondere auf que- renden Fußverkehr achten. Die Verwaltung wird sehr genau darauf achten, wie diese Startphase verläuft, daraus kann die Aufstel- lung weiterer Grünpfeile oder aber auch der komplette Rückbau derselben resultieren.

Aufruf in eigener Sache

Wir suchen interessierte Mitglieder, die u.a. in den Bereichen Radtourenleitung & Fahr- radcodierung aktiv werden wollen. Bei Inter- esse freuen wir uns über eine kurze Mittei- lung an info@adfc-essen.de. Mirko Sehnke

Promenadenweg endlich nutzbar

Der Ruhrtalradweg führt in Essen-Kettwig direkt am Ruhrufer auch über die Straße „Promenadenweg“ und ist als Radhauptverbindung klassifiziert. In 2019 wurde diese Straße komplett neu als Fahrradstraße hergerichtet, der ehemalige Bordsteinradweg wurde zu einem angenehm breiten, aber eigentlich nur normgerechten Gehweg umgebaut. Normgerechte Gehwege ist man kaum mehr gewohnt, weil sie da, wo sie vorhanden sind, üblicherweise sofort zugeparkt werden. Der Autoverkehr darf diesen Abschnitt weiterhin als Einbahnstraße nutzen. Eigentlich eine gute Lösung, sollte man meinen – bis dann doch wieder öffentliche „PKW-Lagerflächen“ eingerichtet wurden. Wie man an den Bildern sieht, ist es durch die abgestellten Fahrzeuge nicht mehr möglich, den Radverkehr zwischen den fahrenden und abgestellten Kfz stattfinden zu lassen, weder in eine, geschweige denn in beide Fahrtrichtungen.

Bereits in 2020 wurde dann von der Verwaltung kurzerhand die Fahrradstraßenbeschilderung wieder abgenommen und der Radverkehr in Richtung Ringstraße auf den für Radfahrer „freigegebenen“ Gehweg geleitet. Der hohe Anteil sowohl an Radfahrenden als auch Zufußgehenden, die diesen Abschnitt nutzen, lässt an dieser Stelle aber keine gemeinsame Führung zu. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, aber auch dem Kfz-Verkehr waren schnell präsent (auch wenn der Gehweg freigegeben ist, darf man selbstverständlich auf der Fahrbahn fahren!). Als dann ein Lösungsvorschlag in der Presse thematisiert wurde, der vorsah, die abgestellten Fahrzeuge einfach nur halbhüftig auf den Gehweg zu versetzen, haben sich der ADFC Essen e.V. und die Essener Ortsgruppe

des FUSS e.V. zusammengeschlossen, um gemeinsam für eine vernünftige Lösung zu kämpfen. In gemeinsamen Stellungnahmen an Presse und Politik haben wir deutlich machen können, dass die PKW-Stellflächen hier das eigentliche Problem darstellen und die Verkehrssicherheit gefährden. Unsere fachlich versierten Argumente und Verweise auf die geltenden Regelwerke haben schlussendlich Verwaltung und Rats-Politik zur Erarbeitung einer geeigneten Lösung gebracht. Obwohl auch in der nun beschlossenen Planung noch 7 PKW-Abstellflächen Berücksichtigung finden, indem ein Anteil des Gehweges in Stellplatzanteile umgewandelt wird, ist diese Lösung auch für FUSS e.V. als Kompromiss tragfähig. Die Einschränkungen für den Fußverkehr halten sich im Rahmen. Nur an wenigen Stellen wird der Gehweg kurzfristig auf 2,0 m Breite verjüngt, ansonsten verbleibt er bei mind. 2,50 m. Für den Radverkehr wird nach der Realisierung (Beginn zum Redaktionsschluss) endlich wieder eine Fahrradstraße mit mind. 4,50 m Breite zur Verfügung stehen, auf dem sich dann zwar immer noch MIV befindet, wo aber durch die Fahrbahnbreite ein Ausweichen auf der Fahrbahn jederzeit möglich wird. Darüber hinaus soll wahrscheinlich in einem zweiten Schritt die Fahrradstraße bis zur Ringstr. durchgezogen und somit Fuß- und Radverkehr auf dieser von beiden Verkehrsarten hochfrequentierten Strecke konsequent durchgängig getrennt geführt werden. Marc Zietan, Wolfgang Packmohr





Der Radverkehr im städtischen Haushalt: Gekleckert in Gladbeck – geklotzt in Marl

Beim letzten Mal haben wir ausführlich über das ADFC-Schreiben an die Parteien wegen des Haushalts berichtet. Es ist nicht folgenlos geblieben. Zwar wurden nicht die geforderten 10 € pro Einwohner*in in den Haushalt eingestellt, aber die Investitionsmittel wurden von 200.000 € auf 300.000 € erhöht. Zusätzlich wurden erstmals 30.000 € für Servicemaßnahmen vorgesehen, so dass insgesamt 130.000 € mehr für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Damit ist der Anteil von 2,60 € auf 4,40 € gestiegen.

Dieser Teilerfolg ist auf die Anträge von Grünen und Linken zurückzuführen, die beide das Anliegen des ADFC aufgegriffen haben. Die Linken haben die 10 €-Forderung des ADFC in einem eigenen Antrag übernommen, die Grünen haben die Erhöhung des Investitionstopfes um 50 % und einen Etat für Servicemaßnahmen durchgesetzt. Für letzteres hatten sie 100.000 € gefordert. Außerdem erreichten sie, dass die ausgeschriebene Stelle des Radverkehrsplaners entfristet wird. Darüber hinaus bat die Linke die Verwaltung, alle Ausgaben im Zusammenhang mit Radverkehr einmal zusammenzustellen.

Dies ist ein Mut machender Schritt in die richtige Richtung, der sicher ohne die Initiative des ADFC so nicht zustande gekommen wäre. Allerdings zeigt sich in der ebenfalls zum Kreis Recklinghausen gehörenden

Stadt Marl, was bei entsprechendem Willen der Politik alles möglich ist. Dort werden für 2021 und die folgenden 7 Jahre 8 Mio (!) Euro für den Umbau

der Radinfrastruktur eingeplant, von denen 80 % über Fördermittel abgedeckt werden sollen. Das heißt, dass 1,6 Mio (!) per anno aus dem städtischen Haushalt kommen sollen. Das hat der Rat Ende Februar beschlossen. Damit stellt die Stadt Marl mustergültige 19 € pro Einwohner in den Haushalt ein. Motiviert zu dieser vorbildlichen Haltung wurde Marl durch einen erfolgreichen Radentscheid.

Marl zeigt, dass deutlich mehr geht als das, was in Gladbeck beschlossen wurde – und dient hoffentlich in Zukunft als Orientierungspunkt und Vorbild. Vera Bucker



Gespräch mit der Gladbecker Bürgermeisterin übers Fahrrad

Die RiP Gladbeck startet eine lockere Reihe von Interviews mit lokal bekannten Persönlichkeiten über ihre Fahrradnutzung. Den An-

fang macht die neue gewählte Bürgermeisterin Bettina Weist.

Bettina Weist ist seit November 2020 als neue Bürgermeisterin in Gladbeck im Amt. Sie hat bereits im Wahlkampf das Ziel ausgegeben, den Radverkehr stärker zu fördern und zusammen mit der ADFC-Vorsitzenden eine Problemradtour durch Gladbeck gemacht. Diesen Fokus behält die 53-Jährige sich als Gladbecks erste Bürgerin weiterhin bei. Daher möchte die RiP wissen, wie ihr Verhältnis zum Fahrrad ist.

Welche Bedeutung hat das Fahrrad für Sie persönlich (und für Ihre Familie)?

B. Weist: Das Radfahren liegt bei uns in der Familie. Auch mein Vater ist viel mit dem Zweirad unterwegs, wir als Familie fahren auch gerne zusammen, auch längere Touren Richtung Rhein und quer durchs Ruhrgebiet. Wenn ich mit dem Rad unterwegs bin, nehme ich meine Umgebung viel bewusster wahr. Das Fahrrad wird von mir vordergründig in der Freizeit genutzt, natürlich fahre ich damit auch mal in die Stadt oder ins Büro. Das ist bunt gemischt. Und vom Radfahren profitieren wir letztlich alle: unser Klima, unsere Lebensqualität, wir selbst, weil wir auch etwas für unsere Gesundheit tun.

Welche Fahrradtypen benutzen Sie (und ggf. welche bei welcher Gelegenheit)?

B. Weist: Ich benutze seit etwa einem Jahr ein E-Bike, da ich in meiner Freizeit auch gerne längere Touren fahre.

Fahren Sie auch zu dienstlichen Terminen mit dem Rad, wenn das möglich ist? Oder können Sie sich das in Zukunft (öfter) vorstellen?

B. Weist: Gladbeck ist eine Stadt der kurzen Wege. Leider ist das nicht immer möglich, aber wenn es terminlich passt, komme ich gerne mit dem Rad.

Möchten Sie etwas zu Ihren Zielen zur Förderung des Radverkehrs in Gladbeck sagen?

B. Weist: Ja, denn die Förderung des Radverkehrs ist mir ein Herzensanliegen. Gladbeck ist zwar schon gut in Sachen Radverkehr aufgestellt, trotzdem können auch wir noch besser werden. Natürlich werden wir



B. Weist in Wittringen, Foto: B. Weist

den Autoverkehr nicht völlig verdrängen, das wollen wir auch gar nicht. Wir können aber den Umstieg aufs Rad attraktiver machen, in Sicherheit und Komfort investieren, eine echte Kultur des Radfahrens entwickeln. Dafür müssen wir gezielt am Image des „Radfahrens“ arbeiten, unser Radverkehrskonzept zügig umsetzen, unsere Radwege sicherer machen und im Schulterschluss mit unseren Nachbarstädten durchgängige Radwege schaffen, die auch für Pendler attraktiv sind. Darüber hinaus schauen wir, welche Straßen sich noch als Fahrradstraßen eignen. Die Ellinghorster Straße wird beispielsweise als nächste zur Fahrradstraße erklärt, die Planungen laufen hier bereits. Damit setze ich ein Versprechen aus meinem Wahlkampf um. Auch prüfen wir aktuell, ob wir die Innenstadt noch weiter für den Radverkehr öffnen können. Wir haben mit Kathrin Webers eine neue Kollegin, die sich als Nahmobilitätsmanagerin besonders um den Radverkehr kümmert. Es passiert also schon eine ganze Menge, es gibt aber noch viel zu tun.

Vera Bücker



Demnächst mehr Radfahren in der Fußgängerzone Gladbeck möglich? Bürgermeisterin lädt ADFC zum Gespräch

Im April regte der ADFC in einem Brief an die Bürgermeisterin an, zu prüfen, ob die Fußgängerzone während der Corona-Zeit als eine Art „Pop-up“-Areal geöffnet werden könne, weil sie ja ziemlich leer ist und man so auch dem schlechten Ergebnis des Fahrradklimatests ein positives Signal entgegensetzen könne. Die Bürgermeisterin reagierte spontan mit einer Einladung zu einem Gespräch, das Ende April stattfand. Daran nahm außer ihr u.a. die

Weist, Stegert, ADFC-Aktive 29.4.21 – Foto: Stadt Gladbeck



zuständige Vertreterin des Stadtplanungsamtes teil.

Der Vorschlag des ADFC wurde in angenehmer und konstruktiver Atmosphäre intensiv in dem 2-stündigen Gespräch diskutiert. Schnell stellte sich heraus, dass die Verwaltung der Idee einer Pop-up-Maßnahme nichts abgewinnen konnte, weil sie zu einer grundsätzlichen Freigabe nicht bereit ist und den Präzedenzfall für die Zeit danach fürchtet.

So drehte sich die Diskussion stattdessen um das Für und Wider einer Probephase für eine grundsätzliche Öffnung der Fußgängerzone.

Die ADFC-Vertreterinnen berichteten ausgiebig über die positiven Erfahrungen im Kreis aus Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel, wo die Fußgängerzonen seit 2012, 2018 und 2015 geöffnet sind. Die Entscheidungen dazu wurden, wie der ADFC darlegte, dort nach mehrmonatigen Probephasen und Befragungen von Passanten, Handel und Polizei getroffen. In Recklinghausen waren es nach dem Versuch ausgerechnet die Kaufmannschaft sowie CDU und FDP (als auch die Grünen) gewesen, die die komplette Öffnung auch des bisher ausgenommenen hochfrequentierten Marktplatzes verlangten: „Gerade der Innenstadthandel ist jedoch auf Kunden, die mit dem Fahrrad kommen, angewiesen. Umfragen in verschiedenen Städten ergaben, dass Rad-Kunden einen deutlich höheren Anteil an der Kundschaft ausmachen, als viele Händler annehmen. Außerdem sind Rad-Kunden „treu“ und kommen öfter als Auto-Kunden.“

Auch in den anderen Städten befürwortete die Mehrheit der Kaufleute die endgültige Öffnung und ebenso lagen Unbedenklichkeitserklärungen der Polizeibehörden vor. Die ADFC-Vertreterinnen legten dar, dass die befürchtete Gefährdung von Fußgänger*innen und Kindern sich in den Beispielstädten nicht bewahrheitet hätten, sondern es sich gezeigt



hatte, dass bei hoher Fußgängerfrequenz auch viele Räder geschoben werden, wie im Hertener Beschluss ausdrücklich betont wurde. Weiter verwies der ADFC Gladbeck auf die belebte Zone am Kennedyplatz in Essen, wo ein friedliches Miteinander von Radfahrenden und Gastronomie funktioniert, was in Gladbeck laut Verwaltung ein Hindernisgrund fürs Radfahren sein soll. Die Verwaltung versteifte sich auf das (nicht sehr überzeugende) Argument, bei der vor kurzem erfolgten Umgestaltung der Fußgängerzone hätte man bewusst auf die Öffnung für den Radverkehr verzichtet, und weigerte sich strikt, eine Komplettöffnung auch nur auszuprobieren.

Daher schlug der ADFC als Kompromiss zumindest eine dauerhafte Erweiterung der bisherigen Zufahrten sowie eine Ausdehnung der Öffnungszeiten für den Radverkehr vor. In längeren Überlegungen listete man gemeinsam eine Reihe von kleineren Maßnahmen auf, mit denen die Querungs- und

Benutzungsmöglichkeiten der Gladbecker Innenstadt für Radfahrende verbessert werden könnten. Das wichtigste aber ist, die Fahrzeiten in der Fußgängerzone von der jetzigen restriktiven Regelung wochentags von 19.00-9.00 Uhr den LKW-Lieferzeiten anzupassen und von 17.00 oder 18.00 Uhr bis 11.00 Uhr zu verlängern. Auch eine bessere Kennzeichnung der bestehenden Ost-West-Querungsmöglichkeiten ist auf Anregung der Bürgermeisterin angedacht.

Allerdings wird es dauern, bis eine solche Lösung umgesetzt werden kann, denn sie muss noch durch diverse Gremien der Politik gehen. Der ADFC hofft aber, dass die angedachten Erweiterungen nicht dadurch im Sande verlaufen, sondern in nicht allzu ferner Zukunft umgesetzt werden. Dabei hofft er auf Unterstützung aus der Politik, denn zumindest die Grünen haben sich hinter den ADFC-Antrag gestellt und bringen ihn in die politischen Gremien ein.

Vera Bücken



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

Wir
beraten
Sie gerne!

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



**Zweirad
HAPPE**

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

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



Regelmäßige Termine

(unter Corona-Vorbehalt)

Essen

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

Oberhausen/Mülheim

- Radler-Treff in den Starthilfe-Räumen im Bürgerzentrum Altenberg: Aktivtreff 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 Restaurant am Gasometer, OTHC Vereinsgelände Arenastraße 3 (neben der Arena in der Nähe des Gasometers).
- Radler-Treff Mülheim: in der Regel jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr Info unter ob-mh.adfc.de/aktuelles

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
- AG Verkehr an jedem 1. Montag eines Monats, 19 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Aktivtreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC Jetzt 2x monatlich, immer am 2. und 4. Mittwoch im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auf UKW 92,2 MHz, im Kabel 101,75 MHz oder im Web www.radioduisburg.de/der-sender/radioplayer.html?radiochannel=live#

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. Kommen Sie bitte pünktlich zum Startpunkt. Bei schlechten Wetterverhältnissen kann eine Tour auch einmal ausfallen.

Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Regelungen und haften für Schäden gegenüber Dritten oder anderen Teilnehmern nach gesetzlichen Vorschriften. Eine Haftung für Personen- oder Sachschäden durch den ADFC wird insoweit ausgeschlossen. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den ersten Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines/r 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*innen 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 verkehrersarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



Aktuelle Tourentermine und weitere Informationen zu den Touren unter touren-termine.adfc.de

Bitte immer vorher die aktuelle Situation klären und bei der Tourenleitung anmelden

Liebe Leserinnen und Leser,

coronabedingt haben wir auf die Veröffentlichung unserer Tourenangebote verzichtet. Welche Touren tatsächlich stattfinden können oder leider ausfallen, ist für ein Magazin mit längeren Druck- und Veröffentlichungszeiten nicht darstellbar.

Auch die regelmäßigen Termine und Touren sind selbstverständlich von den Einschränkungen betroffen, genau wie die Öffnungszeiten unserer Infoläden.

Bitte informieren Sie sich über unser Internetangebot, die Newsletter oder rufen uns einfach an.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

<p>donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg-Süd</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 Michael Wilczoch 0163 / 14 45 84 8 ➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimmstadion, 14 Uhr</p>
<p>mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ➔ Start: Duisburg-Neumühl, Parkplatz vom Baumarkt Hornbach, Radweg „Grüner Pfad“, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Montag im Monat im Sommerhalbjahr Feierabendtour</p>	<p>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</p>
<p>Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen</p>	<p>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</p>





ADFC Duisburg

Infoladen

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11

Geöffnet:

Di 17:30 – 19 Uhr
Do 16:30 – 18 Uhr
Sa 11 – 13 Uhr
(Dienstag Besetzung
durch Pro Bahn)

www.duisburg.adfc.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-ob-mh.de
oberhausen@adfc-ob-mh.de
muelheim@adfc-ob-mh.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: Donnerstag
und Freitag 16 bis 18 Uhr

nicht in den Schulferien

www.essen.adfc.de
www.facebook.com/ADFC.Essen
info@adfc-essen.de

Vorsitzende:

Marc Zietan
(0173) 2 88 84 71
Mirko Sehnke
(0151) 67 62 61 59

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 Bücker

Gosepathweg 23
45968 Gladbeck
☎ (02043) 3 99 39
📠 (0160) 94 95 92 98

Radfahrer-Telefone

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@amt66.essen.de
☎ (0201) 88-66 62 0,
📠 (0201) 88-91 66 62 0

Mülheim

Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

Oberhausen

Reinigung: Herr Da Rold
(0208) 8578-4715
Stadt: Herr Dr.-Ing. Marcel Knauff (0208) 825-3157

bei Landes- und Bundesstraßen:

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

Impressum

RAD im Pott – Sommer 2021 (gegr. 1992, 29. Jahrgang, Nr. 2); 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: 8.000 Exemplare

Druck:

printed by:



WirmachenDruk.de

Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Peter Beckhaus, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Wolfgang Dewald, Herbert Fürmann, Birgit Gardener, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Burkhard Schmidt, Anna Laura Schnieber, Mirko Sehnke, Heinz Stadie, Carsten Voß, Wolfgang Voßkamp, Jörg Walter.
Titelfoto: RVR / Wiciok

Fotos: Wenn nicht anders angegeben, stammen die Fo-

tos von den jeweiligen Autoren.

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 04.09.2021.

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. 12.

GROSSE AUSWAHL, BESTER SERVICE!

- ✓ Viele starke Marken
- ✓ Für komfortables oder sportliches Radfahren
- ✓ Beste Beratung durch unser kompetentes Verkaufs-Team
- ✓ Leasing-Service
- ✓ Sorgfältige Inspektionen, fachmännische Reparaturen
- ✓ TÜV-zertifiziertes Werkstatt-Team



*Wir sind ausgezeichnet!
Meint auch der TÜV...*

Zweirad-Center
VOGEL



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz



Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57

Öffnungszeiten:

Mo-Fr: 10:00 - 19:00 Uhr

Sa: 10:00 - 16:00 Uhr

In Duisburg

Kasinostraße 13-15

Öffnungszeiten:

Mo-Fr: 10:00 - 19:00 Uhr

Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

