

RAD

Herbst/Winter 2025/26

im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

Balkantrasse

Kommunalwahl

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





RONJA

RESTAURANT | VINOTHEK CAFÉ
IM RINGLOKSCHUPPEN

*Pflanzlich schlemmen,
königlich genießen*



Website



Spielplan Ringlokschuppen

Am Schloss Broich 38
45479 Mülheim an der Ruhr
Tel: 0208 444 69 344

Frühstück
Di.-Fr. 10:00- 11:30 Uhr
Sa.-So. 09:00- 11:30 Uhr
Reguläre Öffnungszeiten
Di.-So. 12:00- 22:00 Uhr

Jugendforum ADFC NRW

Am 22. und 23. November in
Duisburg

Am 22. und 23. November 2025 findet das erste Jugendforum ADFC NRW für fahrradbegeisterte junge Menschen zwischen 16 und 27 Jahren statt. Auf der Veranstaltung wird es verschiedene Workshops rund um Fahrrad-Aktivismus und die geplante Gründung des Jungen ADFC NRW geben. Der ADFC Landesverband NRW freut sich sehr, wenn junge Menschen aus ganz NRW in Duisburg vertreten sind. Die Teilnahme ist kostenfrei. Die Anmeldefrist endet am



31. Oktober 2025. Es sind nur noch ein paar wenige Restplätze mit Übernachtung verfügbar. Eine Anmeldung als Tagesbesucher:in ist auch dann noch möglich, wenn die Übernachtungsplätze ausgebucht sind.

Das Jugendforum findet in der Jugendherberge Duisburg Sportpark statt. Das Programm und die Möglichkeit zur Anmeldung sind zu finden unter

nrw.adfc.de/junger-adfc-nrw

Foto: Bundesjugendforum © ADFC/Tim Roeber

Inhalt

Im Pott

Rheinische Bahn 3

Touristik

Balkantrasse 8

Duisburg

Konferenz für nachhaltige Mobilität 12

Sittardsberger Allee 14

Fahrradklimatest 16

Mülheim / Oberhausen 16

Radverkehrspolitik 18

Kommunalwahl 20

Radfahrstreifen Bebelstraße 24

Gladbeck 26

Fahrradklimatest 26

Radkongress 27

Termine/Touren 30

Impressum 34

Kontaktadressen 34



www.pd-f.de / Luka Gorjup | Lux Fotowerk

Blender nerven

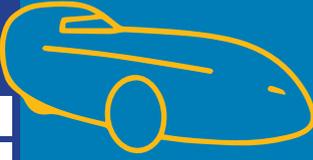
Morgens um halb sieben auf der unbeleuchteten, stockdusteren Jacobi-Trasse.

Gerade noch einem kaum sichtbaren Hundehalter im dunklen Tarn-Fleck ausgewichen und dann kommt mir ein krasses, mies eingestelltes 100 Lux E-Bike-Flutlicht entgegen. Für mich heißt das, 100 m im Blindflug, hoffentlich ohne Aufprall auf den nächsten Hund.

Und hinter mir leuchtet der Flutlicht-Biker die Baumkronen aus.

Liegezweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten









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

Okay, die Zeit der Halogen-Funzeln ist gottseidank vorbei und ich liebe meine neuen LED-Scheinwerfer. Aber wie schreibt Gunnar Fehlau vom pd-f so passend:

„Es ist nicht damit getan, sein Rad mit tollem Licht auszustatten. Mehr Lichtleistung bedeutet auch mehr Verantwortung. Schließlich sind die Scheinwerfer keine rollende persönliche Lichtshow. Falsch eingestellte Scheinwerfer mit 100 oder mehr Lux sind kein Kavaliersdelikt, sondern

für andere Verkehrsteilnehmer:innen mindestens ärgerlich, mitunter gefährlich und obendrein verboten.“

Mein Scheinwerfer leuchtet nur die Fahrbahn aus. Und weil er richtig eingestellt ist, brennt er nicht dem Gegenverkehr die Netzhaut weg. Denn die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO §67,3 Absatz 2) sagt ganz klar: „Der Scheinwerfer muss so eingestellt sein, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet.“

Ich kann mich Gunnar Fehlau nur anschließen.

„Mit der tollen neuen Fahrrad(beleuchtungs-)technik am Rad geht auch die Verantwortung zur korrekten Nutzung einher. Es ist an der Zeit, dass wir uns nicht nur selbst, sondern auch unsere Mitmenschen respektieren. Kontrolliere dein Licht, bevor du auf die Straße gehst. Mach Schluss mit dem Blenden, damit deine Sicht nicht auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmenden geht. Und falls du eines der neuen E-Bikes mit Fernlicht hast – super! Aber denk daran: Abblenden beim Gegenverkehr. Sonst bist du schnell der Blender, den niemand auf der Straße sehen will.“

Weitere Infos www.pd-f.de/modernes-fahrradlicht-richtig-einstellen_15238/

B.Schmidt

Fahrradsternfahrt. Ruhr

Die Ruhrgebietssternfahrt kommt 2026 nach Duisburg

Duisburg – das Tor zum Ruhrgebiet, zum Rheinland und zum Niederrhein. Hier, wo die Ruhr in den Rhein mündet, schlägt das Herz einer vielfältigen Stadtgesellschaft, geprägt von Menschen, oft mit beeindruckenden Migrationsgeschichten, und globalen Verbindungen. Radfahren ist mehr als Fortbewegung – es schafft Verbindungen. Es verbindet Menschen miteinander und mit ihrer Umwelt. Wer sich aufs Rad schwingt, kommt schnell ans Ziel und ins Gespräch.

Save the date: Die Fahrradsternfahrt. Ruhr findet voraussichtlich am 4. Juli 2026 statt.

Gemeinsam fordern wir den konsequenten Ausbau von Radinfrastruktur

in unseren Gemeinden und die Schaffung von Radschnell- und Radleitwegen zwischen unseren Städten und Gemeinden. Nur so können wir eine nachhaltige, gesunde und soziale Mobilität leben. Wichtig sind dabei auch die Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern – Fahrrad, Bus, Bahn und Zug. Ein nachhaltiger Mobilitätsmix gelingt nur, wenn alles Hand in Hand geht. Unser Motto für die Fahrradsternfahrt.Ruhr 2026 in Duisburg lautet: „Verbindungen schaffen!“ Seid dabei und gestaltet mit uns die Mobilität von morgen!



ARBEITSRECHT, SOZIALRECHT, FAMILIENRECHT, MIETRECHT

PowerPack²

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE

Dagmar Vogel Fachanwältin Arbeitsrecht,
Fachanwältin Familienrecht, Fachanwältin Sozialrecht
Cordula Haggenev Fachanwältin Familienrecht,
Rechtsanwältin





Asphaltierung der Rheinischen Bahn in Essen

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat im September das letzte, nicht asphaltierte Teilstück des Rad- und Wanderweges Rheinische Bahn zwischen Essen und Mülheim an der Ruhr auf einer Länge von rund 1,5 km an den in den übrigen Streckenabschnitten größtenteils bereits vorhandenen Qualitäts-



Übergang RS1 nach Mülheim

Foto: Birgit Gardener

standard anpassen lassen. Das bedeutet eine Asphaltierung der derzeitigen Wegebreite, jedoch noch kein Upgrade auf die höheren Standards des zukünftigen RS 1. Dies wird voraussichtlich erst nach der Internationalen Gartenausstellung 2027 geschehen. Während der Bauarbeiten musste der Abschnitt zwischen dem Abzweig Borbeck



Baustelle auf der Umleitungsstrecke

Foto: Axel Hercher

(Knotenpunkt 81) und der Brücke Böhmerstraße (Knotenpunkt 56) aus Sicherheitsgründen und zur Verkürzung der Bauzeit voll gesperrt werden. Die Umleitung verlief südlich der Rheinischen Bahn größtenteils über Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Straßen. Leider gab es mitten auf der Umleitungsstrecke im Bereich der Fahrradstraße Heinrich-Strunk-Straße eine Baustelle mit Vollsperrung (Fußwege frei) und vereinzelt fehlten Wegweiser oder waren sehr gut versteckt ...

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten steht den Radfahrenden nun eine durchgehend asphaltierte Fahrradtrasse zwischen der Universität Essen und der Hochschule Ruhr West in Mülheim zur Verfügung.

Axel Hercher

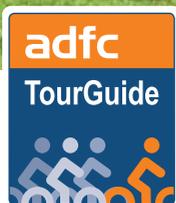
Abzweig Borbeck

Foto: Birgit Gardener



Entdecke mit uns deine Umgebung!

ADFC-TourGuide



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



Sorglos und entspannt mit dem Rad unterwegs – geführt von den zertifizierten TourGuides des ADFC. Eine Auswahl von Touren gibt es auf: [touren-termine.adfc.de](https://www.adfc.de/touren-termine)



Balkantrasse

Von der Hügellandschaft des Bergischen zur Tiefebene des Rheins

Die ehemalige Bahnlinie zwischen Remscheid-Lennep und Leverkusen-Opladen wurde im Volksmund „Balkanexpress“ genannt und genau auf dieser Spur verläuft die Balkantrasse. Abseits des Autoverkehrs führt der Radweg durch viel Grün rechts und links unterbrochen von Aussichten auf Felder, Hügel und Wälder und nicht zu vergessen die typisch bergischen Schieferhäuser mit ihren grünen Fensterläden.

Geburtshaus von Wilhelm Conrad Röntgen, heute Museum



Doch bevor es aufs Rad geht, lohnt ein Besuch der Lenneper Altstadt. Der Stadtkern ist ein historisches Kleinod mit gepflasterten Gassen und denkmalgeschützten Fachwerkhäusern mit grün lackierten Fensterläden. Inmitten des „Bergischen Barock“ steht das Geburtshaus des Nobelpreisträgers für

Physik 1901 Wilhelm Conrad Röntgen. Heute beherbergt das Geburtshaus ein Museum, das dem Leben des berühmten Einwohners von Remscheid-Lennep gewidmet ist und die Auswirkungen seiner Forschungen bis in die heutige Zeit erleben lässt. Wer noch mehr über Remscheid erfahren möchte, besucht das Deutsche Werkzeugmuseum. Vom Faustkeil bis zur computergesteuerten Maschine reichen die Exponate im Museum. Vieles wurde in Remscheid hergestellt und von piffigen Kaufleuten in die ganze Welt exportiert. Wer sich für Museen und Altstadt viel Zeit lässt, für den lohnt eine Übernachtung in Remscheid-Lennep.

Gut ausgeschlafen startet die Tour dann am nächsten Morgen am Bahnhof Remscheid-Lennep, er liegt am Rande des historischen Stadtkerns. Nun geht es ohne Steigungen und verkehrsfrei durch die Landschaft auf

Lennep: Bergischer Barock



Bett+Bike Qualitätsauszeichnung

Hier schlafen Radreisende gut!

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf.
Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Finden Sie bequem Ihre
Unterkunft mit Bett+Bike bei
über 5.900 fahrradfreundlichen
Übernachtungsmöglichkeiten



www.bettundbike.de

Ein Service des ADFC in Deutschland, Österreich, Dänemark, Italien, Luxemburg und Belgien.



Lambertsmühle

einer gut ausgebauten Radwegtrasse. Nur in Wermelskirchen führt die Strecke auf verkehrssamen Straßen durch den Ortskern. Für Hungrige gibt es passend zum Namen ein Balkan-Restaurant. Ein Stopp sollte auf je-



den Fall im Café Wild gemacht werden. Seit 1830 wird die Konditorei bereits in der sechsten Generation geführt. Die fünf Meter lange Kuchentheke ist üppig bestückt und lässt keine Wünsche offen, auch Veganer müssen nicht darben.

Nach Wermelskirchen eröffnen sich wieder reizvolle Blicke auf ländliches Idyll. Unterwegs auf der Strecke erinnern Meilensteine an die Bahn-Vergangenheit. Auch Rastplätze gibt es an vielen Orten. Wer noch einen Stopp einlegen möchte, dem sei Gut Landscheid bei Burscheid empfohlen. Das Hotel liegt etwas abseits der Balkantrasse und blickt auf eine mehr als 700jährige Geschichte zurück. Nicht weit auf einem schö-



Kunst am Radweg

nen Waldpfad kann die Lambertsmühle eradelt werden. Seit 1983 steht die Mühle unter Denkmalschutz. Sie ist ein Ensemble, zu dem neben der Mühle, ein Stall, eine Remise und eine Scheune gehören. Eine funktionstüchtige Schmiede, eine Holzwerkstatt, eine Schusterei, ein Kellergewölbe und ein ökologisch angelegter Bauerngarten runden das Bild ab. Das Außengelände und der Bauerngarten sind jederzeit zugänglich, Besichtigungen der Gebäude und Führungen gibt es nach Vereinbarung. Gut informiert und ausgeruht geht es am nächsten Morgen wieder zurück auf die Balkantrasse. Die verspricht nun ein besonderes Erlebnis, denn ab Burscheid geht es stetig bergab. Bei gu-



Kreuzungsfrei

freie Veranstaltungen. Weiter geht es berg-ab. Kurz vor dem Ziel bietet sich ein Stopp beim NaturGut Ophoven an. Nach dem Motto, was wir schätzen, das schützen wir, hat sich das NaturGut zum Ziel gesetzt, Kinder und Erwachsene für Natur und Umwelt zu begeistern. Auf dem großen Gelände mit Teichen, Wiesen, dem KlimaErlebnisPark und dem Kinder- und Jugendmuseum Energiestadt gibt es viel zu entdecken und auszuprobieren. Am Bahnhof in Leverkusen-Op-laden endet die Balkantrasse, die auf gut 50 Kilometer Länge zum Staunen und Verweilen einlädt, also ideal für Familien und Genussradler ist. Wilfried Kochner

Information:

www.einfach-bergisch-radeln.de

Unverbindliche Hotелеmpfehlung:

Remscheid: Hotel Wuppertaler Hof

Burscheid: Hotel Gut Landscheid

tem Wetter reicht an einigen Stellen der Blick sogar bis Köln. Doch zwei High-lights warten noch. Die historische Ziegelmauer am ehemaligen Pattscheider Bahnhof hat der Graffiti-Künstler Andreas Nigge aus Langenfeld (Rhld.) gestaltet. In rund 30 Stunden integrierte der Künstler verschiedene Elemente der Eisenbahngeschichte in seine Arbeit. Er wählte wartende Passanten, eine Bahnhofsuhr, den historischen Streckenplan und die Frontansicht des Balkanexpresses, der scheinbar aus einem Tunnel fährt. Die Gestaltung erinnert an die Geschichte der Bahn und ist auch eine Hemmschwelle gegen sinn-

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

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



Das war die erste DuiNaMo

Ergebnisse der Duisburger Konferenz für nachhaltige Mobilität

Die erste Duisburger Konferenz für nachhaltige Mobilität befasste sich mit der Frage, wie die Menschen in Duisburg in Zukunft leben und mobil sein wollen. Die Mitmach-Konferenz brachte über hundert Bürger:innen zusammen, die Duisburg nachhaltiger, sicherer und lebenswerter machen wollen.

Der ADFC und die Duisburger Ortsgruppe des VCD organisierten eine Podiumsdiskussion zur Kommunalwahl, einen Impulsvortrag aus der Wissenschaft, drei Workshops und eine kritische Fahrradtour. Bei den drei Workshops ging es um die Entwicklung eines Wunschradschulnetzes für Duisburg (s. Artikel in dieser Ausgabe), sichere Schulwege sowie

komfortable und barrierefreie Fußwege und Haltestellen.

Die Konferenz zeigte den dringenden Handlungsdruck für eine andere Verkehrspolitik in Duisburg auf. Die Themen zu nachhaltiger Mobilität liegen in Duisburg praktisch auf der Straße. Notwendig ist eine Vision zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie Mut und Entschlossenheit, diese Wirklichkeit werden zu lassen.

Es wurde deutlich, dass die Menschen Lust und Interesse haben, ihre Stadt mitzugestalten. Die Bürger:innen haben auch eine Menge zu sagen: Ihr praktisches Fachwissen sollte die Stadt als Expertise nutzen. Die Menschen in Duisburg dürfen nicht lockerlassen, um Politik und Verwaltung zu Veränderungen zu bewegen und neue Arbeitsformen mit der Stadt zu entwickeln.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse der DuiNaMo wurden von dem Projektteam in einer Publikation zusammengefasst, abzurufen unter duinamo.de/ergebnisse. Dieser Tagungsbericht wurde auch Politik und Verwaltung zugesandt. Als nächstes wollen die Aktiven nun zusammen mit allen Interessier-

Foto: „Podiumsdiskussion der DuiNaMo“ © ADFC Duisburg



ten darauf hinarbeiten, dass viele Vorschläge Realität werden.

Mit Blick auf den Radverkehr geht die Forderung einher, dass eine visionäre und einflussreiche Stadtspitze mit Mut, Engagement und echten Beteiligungsformaten die Verkehrswende in Fahrt bringen muss. Als Expert:innen für ihr eigenes Viertel sollen die Menschen, die in Duisburg Fahrrad, Fußwege oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen, in echten Mitgestaltungsmöglichkeiten zu Wort kommen.

Die Konzeption und Umsetzung eines leistungsstarken und attraktiven Radverkehrsnetzes unter Beteiligung der Menschen vor Ort ist essenziell. Gelingen kann ein solches Radverkehrsnetz nur mit klaren, transparenten Konzepten und Planungen mit einem definierten Zeitplan und messbaren Zwischenergebnissen – und wenn wir uns ehrlich machen: Wir brauchen deutlich mehr Budget und Personal für den Radverkehr wie auch dem nachhaltigen Verkehr im Allgemeinen. Die erste DuiNaMo wird daher bestimmt nicht die letzte gewesen sein.

Lara Schartau-Engelking und das DuiNaMo-Team

Mit Mapathon zum Wunschradnetz

Zwischenstand & wie es weitergeht

Bei dem Mapathon im Rahmen der DuiNaMo arbeiteten 45 engagierte Bürger:innen in lebendiger und konstruktiver Atmosphäre an der Zukunft des Radverkehrs in Duisburg. Gemeinsam wurde intensiv diskutiert und ein Wunschradnetz für Duisburg kartiert.

Für acht Stadtteile lagen Stadtpläne im Format DIN A0 bereit. In Gruppen von sechs bis acht Engagierten trugen die Teilnehmenden mit unterschiedlichen Farben ein, wo sie im Alltag mit dem Rad unterwegs sind, welche Wege sie gerne nutzen würden, wenn sie sicher wären, und wo es kritische oder gefährliche Stellen gibt. Wichtige Orte wie Schulen, Behörden oder Einkaufszentren





wurden zusätzlich mit Klebepunkten markiert.

Es entstand für jeden Stadtteil ein Wunschradnetz der Menschen, die dort leben und täglich unterwegs sind. Anschließend wurde das von der Stadt geplante Haupttroutennetz aus dem „Abschlussbericht Mobilitätskonzept“ darübergelegt und beide Netze miteinander verglichen.

In vielen übergeordneten Verbindungen gab es große Übereinstimmungen zwischen den Planungen der Teilnehmer:innen und dem Konzept der Stadt, gerade in lokalen Verbindungen - aber auch Unterschiede. Hier zeigt sich der Mehrwert der Erfahrungen Lokaler. Die Ergebnisse wurden inzwischen in einer öffentlich zugänglichen Karte online dargestellt, inklusive der identifizierten Gefahrenstellen. Die Karte soll nicht nur informieren, sondern der Verwaltung auch als konstruktiver Impuls dienen.

Weitere Projektschritte

Die Ergebnisse des Mapathons sollen mit der Stadtplanung besprochen werden und, so denn Offenheit in der Stadtverwaltung für die Wünsche und Forderungen der Teilnehmer:innen besteht, bestenfalls in die alltägliche Praxis der weiteren Netzplanung einfließen. Aus Sicht des ADFC sollte mit der laufenden Konzeption des Radwegenetzes im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nun der richtige Anlass gegeben sein.

Der ADFC ist verhalten optimistisch: Das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement war bereits in Persona mehrerer Vertreter der Einladung zur DuiNaMo gefolgt und hatte bei dem Mapathon mitgewirkt. Auch soll ein erstes Gespräch zwischen Stadtplanung und ADFC zu den Ergebnissen des Mapathons bei Erscheinen dieser Ausgabe der Rad im Pott bereits stattgefunden haben.

Der Mapathon bei der DuiNaMo war von Anfang an als Auftaktveranstaltung geplant. Weitere Workshops sollen folgen, um das

Wunschradnetz weiterzuentwickeln. Wer seine Ideen einbringen möchte, ist herzlich eingeladen, sich im Herbst mit dem Bezirk Mitte und dem Duisburger Süden zu befassen. Informationen sind unter adfc-duisburg.de/mapathon sowie info@adfc-duisburg.de zu erhalten.

Wolfgang Dewald

Ortstermin an der Sittardsberger Allee

Der Radweg an der Sittardsberger Allee zwischen S-Bahnhof Buchholz und Sittardsberg ist bei Radfahrenden im Duisburger Süden berüchtigt und dürfte zu den schlimmsten Radwegen in ganz Duisburg gehören. Er ist in beiden Richtungen benutzungspflichtig und die Fahrt auf der verkehrsreichen Straße ist hier tatsächlich keine Alternative. Es ist eigentlich unbegreiflich, dass hier seit Jahren nichts passiert – zumal hier sehr viele Schüler:innen zum Schulzentrum Biegerhof mit Gymnasium, Berufskolleg und Sekundarschule unterwegs sind. Auf Anregung des ADFC fand deshalb am



29. August ein gemeinsamer Ortstermin von zwei ADFC-Mitgliedern gemeinsam mit der Radverkehrsplanerin und dem Fahrradbeauftragten der Stadt statt.

Stadtverwaltung und ADFC waren sich sofort einig, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht. Wurzelaufrüche und Schlaglöcher machen den benutzungspflichtigen Radweg stellenweise fast unbefahrbar. Ein Ausweichen auf die Straße kommt aufgrund der Verkehrssituation nicht in Frage. Radfahrende umrunden deshalb die schlimmsten Stellen meist auf dem Gehweg - dies wiederum wird durch eine trennende Kante erschwert. In konstruktiver Atmosphäre diskutierten Stadt und ADFC über Abhilfemaßnahmen. Die Rahmenbedingungen machen es hier nicht leicht, eine gute Lösung zu finden: Die Breite von Rad- und Fußweg ist durch die Bäume der geschützten Allee und die angrenzenden Grundstücke, bei denen die

Bebauung oft bis an den Gehweg reicht, begrenzt. Zwischen den Bäumen parken zudem legal Autos. Die stark befahrene Straße weist nur eine Fahrspur je Richtung auf, so dass hier kein Radfahrstreifen möglich ist. Parallelstraßen, auf die man den Radverkehr alternativ leiten könnte, bieten sich hier ebenfalls nicht an.

Verschiedene Varianten wurden andiskutiert – von einer bloßen Deckensanierung bis zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Die Stadtverwaltung nahm die Ideen mit und wird die Machbarkeit prüfen. Der ADFC wird sich ebenfalls in größerer Runde mit der Situation auseinandersetzen und Empfehlungen erarbeiten. ADFC und Stadt vereinbarten, miteinander im Austausch zur Sittardsberger Allee zu bleiben. Wichtig ist, dass eine Sanierung nicht weiter verschleppt wird, sondern zügig etwas passiert – der ADFC bleibt am Ball!

Heide Bergschmidt

**mobile
Fahrrad
Werkstatt** 

Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

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



Duisburgs Fahrradklima

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests sind ernüchternd: Duisburg belegt den letzten Platz unter 15 Großstädten und Platz 968 von 1047 teilnehmenden Städten. Über 1100 Duisburger:innen haben teilgenommen und ein vernichtendes Urteil gefällt.

Die größten Kritikpunkte sind die mangelnde Sicherheit auf den Straßen, Hindernisse auf Radwegen und Konflikte mit Autofahrenden. Über 70 % der Befragten fühlen sich unsicher beim Radfahren, und mehr als 80 % bewerten die Qualität der Radwege als mangelhaft. Besonders die Oberfläche und Breite der Wege werden kritisiert. Auch die Kontrolle von Falschparker:innen und die Baustellensicherheit erhalten richtig schlechte Noten. Einziger Lichtblick: Das Leihradsystem und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung werden mit „befriedigend“ bewertet. Die Selbstauskunft der Stadt zeigt wenig Ambitionen. Als „herausragende Projekte“ des Jahres 2024 werden der Radschnellweg 1, Fahrradstellplätze und die Sanierung von Alltagsradwegen genannt. Dabei wurde der Bau des RS 1 in Duisburg noch nicht einmal begonnen und die Strecke wird voraussichtlich erst 2040 fertig sein.

Für Ambitionen braucht es mehr Investitionen und Personal. Derzeit stehen der Verwal-

Foto: Baustellensicherung der Stadt Duisburg © ADFC Duisburg



terung nur 4 € pro Einwohner:in und drei Personalstellen spezifisch für die Radinfrastruktur zur Verfügung – weit weniger als die vom Bund empfohlenen 30 € pro Einwohner:in (inkl. Bundes- und Landesmittel). Auch besondere Infrastrukturprojekte für 2025/2026 wie die neue Fuß- und Radbrücke „Hochfelder Bogen“ erhöhen zusammengerechnet die derzeitigen Ausgaben nur auf etwa 10 € (inkl. Bundes- und Landesmittel). Für eine Verbesserung im nächsten Fahrradklimatest wird das wohl kaum reichen.

Lara Schartau-Engelking

Neues für Mülheims Radfahrer:innen

Einbahnstraßen frei

Weitere Einbahnstraßen sind (oder werden in nächster Zeit) lt. Auskunft der Verwaltung durch entsprechender Beschilderung für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben: Pfälzer Weg, Malmedyweg, Metzger Straße, Wallstraße (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Löhberg), Saargemünder Straße (Ausdehnung des Abschnittes). Hermannstraße (nur Ersatz für heutigen Geh- und Radweg im oberen Straßenabschnitt). Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, alle hierfür geeigneten Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen.

Rad- und Gehwege Oberhausener Straße werden saniert

Zwischen dem Bahnhof Mülheim-West und der Thyssenbrücke heißt die Bundesstraße 223 bereits Oberhausener Straße. Die alte Asphaltdecke der beidseitigen Bordsteinrad-

wege stammt noch aus den 1960iger Jahren. Da die weniger als 1,50 m breiten Wege direkt neben der Fahrbahn, d.h. ohne Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn verlaufen, sollen sie nicht mehr in bisheriger Form wiederhergestellt werden. Die bauliche Trennung zu den Gehwegen wird deshalb im Rahmen der Deckeninstandsetzung aufgenommen. Es entsteht ein ausreichend breiter gemeinsamer Geh- und Radweg, wobei eigentlich innerorts gemeinsame Wege entlang von Straßen zu vermeiden sind. Die Straße erschließt in Dammlage allerdings keine direkten Anlieger und das Fußgängeraufkommen ist auch sonst entlang dieses Straßenabschnittes sehr gering.

Bülowstraße wird Fahrradstraße

Parallel zur Duisburger Straße soll die Bülowstraße als zentrale Achse in Broich für den Radverkehr attraktiver werden. Anlässlich eines Prüfauftrages der Bezirksvertretung 3 kam heraus, dass zwischen Haagerfeld und Graf-Wirich-Straße hierzu kurzfristig eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann. Zwischen Haagerfeld und Prinzeß-Luise-Straße lässt die Anzahl der Busse die Einrichtung einer Fahrradstraße nach gesetzlichen Vorgaben aber nicht zu. Auf diesem Straßenabschnitt innerhalb der bestehenden Tempo 30-Zone sollen Fahrradpiktogramme den Radverkehr auf der Fahrbahn mehr Präsenz verleihen.

Radfahrstreifen statt Schutzstreifen

Die Straße Am Schloß Broich soll nun kurzfristig auch stadteinwärts einen breiteren Radfahrstreifen anstatt des bisherigen Schutzstreifens erhalten. Bereits älter ist die Planung, stadtauswärts einen Knackpunkt durch die Anlage eines Radfahrstreifens zu entschärfen. Beide Maßnahmen sollen nun gemeinsam umgesetzt werden.

Erneuerung des Fossilienweges gestartet

Bis Sommer nächsten Jahres soll der Fossilienweg nun mit einer hellen Asphaltdecke und einer Breite von 3,50 m ausgebaut werden. Unter anderem im Bereich des Spielplatzes am Schloßberg wird der Radweg vom Spielbereich baulich separiert. Im Bereich des Steinbruch Rauens sind verschiedene Maßnahmen für erhöhte Rücksichtnahme zum Schutz seltener Amphibien geplant.

Stadtradeln

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat vom 30. August bis 19. September am Stadtradeln teilgenommen. Insgesamt haben 870 Radfahrende verteilt auf 49 Teams teilgenommen. Sie sind zusammen 165.389 km gefahren. Dabei haben sie rund 27 Tonnen CO₂ eingespart. Im letzten Jahr waren es 893 Radfahrende in 50 Teams und 169.584 km (28 t CO₂).

Die meisten Kilometer hat das Team von Siemens Energy unter der Leitung unseres Mitgliedes Markus Lachner gesammelt: 16.842 km. Das Team umfasste 71 Radelnde, die im Schnitt 237 km gefahren sind.

Foto: Auftaktveranstaltung Stadtradeln 30.8., v.l.n.r. Bürgermeisterin Ann-Kathrin Allekotte, Radelnstar Melanie Klemm, Klimaschutzmanager Simon Temmesfeld





Unser Team „ADFC & friends“ (33 Personen) hat mit 11.127 km den 5. Platz belegt.

Hervorzuheben ist, dass sich in diesem Jahr vier Grundschulen und zwölf weiterführende Schulen beteiligt haben. Die Gustav-Heinemann-Schule (16.475 km, Platz 2) und das Gymnasium Heißen (15.929 km, Platz 3) haben sich dabei ein Kopf-an-Kopf-Rennen geliefert.

Besonders viel Mühe hat sich dieses Jahr der Stadtradelnstar gegeben. Unser Mitglied Melanie Klemm hat nicht nur fleißig Kilometer gesammelt, sondern auch darüber im Stadtradeln-Blog berichtet. Besondere Herausforderungen waren die Kombination von Bus, Bahn und Rad, insbesondere auf dem Weg zur Arbeit mit Zug und Klapprad sowie mit dem Kinderanhänger auf dem ständig zugeparkten Radweg an der Straßburger Allee zu fahren.

ah

Rückblick auf fünf Jahre Radverkehrspolitik

Die Kommunalwahl 2025 ist gelaufen. Entweder übernimmt eine Große Koalition aus CDU und SPD das Ruder oder es gibt wechselnde Mehrheiten im Stadtrat. Beides bedeutet: Der Radverkehr wird es auch in Zukunft schwer haben, wenn nicht kontinuierlich Druck aus der Zivilgesellschaft kommt.

Dabei war der politische Anspruch in den letzten fünf Jahren durchaus da: CDU und Grüne hatten sich im Stadtrat auf ein gemeinsames Arbeitsprogramm geeinigt, das an vielen Stellen auch den Umweltverbund stärken sollte. Die Grünen sorgten dafür, dass

Themen wie der RS 1, Tempo 30 km/h wo nur möglich oder die Beteiligung des ADFC bei Planungsprozessen überhaupt auf die Tagesordnung kamen. Und doch bleibt am Ende der Legislatur das Gefühl: Vieles wurde diskutiert, aber wenig wurde umgesetzt.

Fahrradklimatest 2024: Die Quittung kam im Wahlkampf

Kein Wunder also, dass die Bürgerinnen und Bürger keinen Fortschritt wahrnehmen: Passend mitten im Kommunalwahlkampf wurden die neuen Zahlen des ADFC-Fahrradklimatest 2024 veröffentlicht. Und die Mülheimer Politik bekam erneut die Quittung für jahrelanges Zögern: Note 4,2 – zum dritten Mal in den letzten vier Umfragen. Platz 34 von 42 in der eigenen Ortsgrößenklasse. Bei allen Bewertungen Stagnation oder sogar Abstieg. Von Fortschritt keine Spur.

Und die Teilnehmenden haben ihre Meinung sehr klar formuliert: „Die Fahrradwege und auch Straßen sind lebensgefährlich. Man muss immer konzentriert zum Boden schauen, um den Schlaglöchern auszuweichen.“ „Die Stadt Mülheim tut absolut gar nichts gegen Falschparker auf Gehwegen und Radwegen. Radfahrer sind vergessene Verkehrsteilnehmer und abgesehen vom RS 1 in MH ist das Radwegenetz ein Flickenteppich.“ „Wäre Fahrradfahren sicherer, würde ich es mehr tun.“

Die Ergebnisse sprechen eine deutliche Sprache:

- Kontrolle Falschparkende: Note 5,0 - Tiefpunkt der Umfrage – hier sehen die Bürger:innen keine Fortschritte.
- Breite der Radwege: Note 4,8 - Radfahrende fühlen sich eingengt und an Kreuzungen gefährdet.
- Winterdienst: Note 4,7 - Radfahren in der kalten Jahreszeit bleibt ein Glücksspiel und das, obwohl auf Haupttrouten und RS 1 einiges besser wurde.

- Führung an Baustellen: Note 4,7 - Fehlende oder unlogische Umleitungen gefährden den Radverkehr zusätzlich.

- Wegweisung: Note 4,4 - Viele Wege führen nach Mülheim, aber nicht sicher oder nachvollziehbar

Über 60 % der 557 Umfrage-Teilnehmenden sind keine ADFC-Mitglieder, sondern Menschen zwischen 30 und 60 Jahren, die im Berufs- und Familien-Alltag mit der Realität des Mülheimer Autowahnsinns konfrontiert werden oder schlicht keine Lust mehr auf den täglichen Ärger haben: „Meine Kinder fahren hier bei uns überhaupt kein Fahrrad, weil sie Angst haben, sich im fließenden Autoverkehr zu bewegen.“ oder „Radfahrer werden von der Politik gefühlt immer noch als 'Genussradler' und nicht als z.B. Berufspendler wahrgenommen.“

Der einzige kleine Hoffnungsschimmer: Die Wahrnehmung, dass es überhaupt Fahrradförderung gab, hat sich leicht verbessert (Note 3,9 statt 4,1 in 2022). Das dürfte auch an Initiativen wie dem Mapathon, den ersten beiden Mobilstationen oder neuen Planungen liegen. Aber die Menschen warten auf Taten, nicht auf Präsentationen.

Es gab Lichtblicke in den letzten Jahren

Wir als ADFC erkennen aber auch an: Einige Projekte wurden durch die nun abgewählte Koalition angestoßen. Die Grünpfeile für Radfahrende in Mülheim sind im Ruhrgebiet vorbildlich, Planungen für Achsen wie die Kaiserstraße, die Styrumer Tangente oder die Prinzeß-Luise-Straße wurden auch mit ADFC-Beteiligung vorgebracht. Auch unsere Idee eines Fahrrad-Innenstadtrings wurde durch die Stadtspitze aufgenommen – immerhin. Aber: Die Umsetzung stockt oder ist aus finanziellen Gründen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Der RS 1? Ein Symbol für verlorene Jahre.

Keine neuen Abschnitte, keine Beschleunigung, kein politischer Druck aus Mülheim Richtung Düsseldorf.

Ein Aufzug, der inzwischen gefühlt verschrottet ist, viele Ideen für eine Rampe in die Innenstadt verschwinden in den Schubladen.

Was die neue Ratsmehrheit jetzt liefern muss

Die neue Stadtregierung – egal ob CDU/SPD oder wechselnde Mehrheiten – muss sich an ihren Wahlversprechen messen lassen. In ihren Programmen haben beide Parteien den Radverkehr erwähnt, teils mit konkreten Zusagen. Aber die Spitzenkandidat:innen haben sich selbst keinesfalls als Radfahrende profiliert. Deswegen erinnern wir nochmal an die Programme und die letzten Jahre:

- Die SPD versprach mehr Radabstellanlagen, eine fahrradfreundliche Verwaltung und mehr Personal. Viele konkrete Verbesserungsvorschläge in den Stadtteilen sind protokolliert, die Duisburger Straße wurde mehrfach in Diskussionsrunden erörtert.

- Die CDU bekannte sich im Programm zur Förderung von Infrastruktur „wo möglich“. Aber man hat ja sicherlich auch einiges gelernt im Diskurs mit dem Koalitionspartner der letzten Jahre und kann nun mit Fachwissen bessere Konzepte anschieben und die beschlossenen Konzepte umsetzen...

Jetzt wird sich zeigen, ob das ernst gemeint war – oder nur Floskeln fürs Wahlprogramm. Wir werden die nächsten fünf Jahre nicht abwarten, sondern weiter begleiten, kommentieren und öffentlich machen, wo Radverkehr weiterhin stiefmütterlich behandelt wird. Gleichzeitig bieten wir allen demokratischen Fraktionen und der Verwaltung erneut an: Unsere Expertise liegt auf dem Tisch, wir unterstützen gerne.

Denn eins steht fest: Die Verkehrswende passiert nicht auf dem Papier, sondern auf der Straße. gf/pb



Kommunalwahl 2025: Verkehrswende nach Kassenlage?

Am 14. September wurden u. a. der Rat der Stadt und die Bezirksvertretungen neu gewählt und damit auch über die Frage entschieden, wie sich unsere Stadt in den nächsten fünf Jahren verkehrlich entwickeln wird. Der ADFC Mülheim hat im August die Wahlprogramme der Parteien analysiert: Wer macht sich stark für Radverkehr, wer redet nur darüber und wer klammert sich ans Blech? Was können wir also von unserem Rat erwarten? Denn so viel steht fest: Die Verkehrswende beginnt nicht mit Verboten – sondern mit der Entscheidung für Sicherheit, Lebensqualität und zukunftsfähige Mobilität.

Was wir erwarten dürfen – und fordern

Wir als ADFC Mülheim fordern seit Jahren: Sichere, durchgängige Radinfrastruktur, mehr Platz für Menschen, weniger Dominanz des Autos. Warum? Weil Mobilität auf zwei Rädern effizienter, leiser, gesünder, umweltfreundlicher ist. Die Wahlprogramme zeigen: Es gibt Parteien, die bereit sind, diese Transformation mitzugestalten – und Andere, die sich damit schwer tun oder sie sogar aktiv blockieren.

Nach fünf Jahren Schwarz-Grünem Bündnis mit vielen beschlossenen, aber noch wenig umgesetzten Maßnahmen, gibt es im neuen Stadtrat keine klare Mehrheit für eine konsequente Förderung des Radverkehrs. Es droht

eine Verkehrswende nach Kassenlage und die wird ohne eine bessere Finanzausstattung durch Land und Bund nicht besser werden.

Der neue Rat besteht wie bisher aus 54 Stadtverordneten plus Oberbürgermeister:in. Bei Redaktionsschluss war noch offen, ob das korrigierte Wahlergebnis mit Marc Buchholz als Sieger Bestand hat. Nadia Khalaf hat nach eigenen Angaben im Wahlkampf 959 km auf dem Fahrrad zurückgelegt und dabei erkannt, dass es noch viel zu verbessern gibt, Buchholz fährt nach eigenem Bekunden in der Freizeit gerne Rad, wird aber als Duisburger in Mülheim eher selten dabei gesehen.

Wir beschreiben im Folgenden die (rad)verkehrspolitischen Ziele der Parteien und Wählergemeinschaften, die es in den Rat geschafft haben.

1. Die Gestalter:innen – Verkehrswende und Radverkehr als Programm

Bündnis 90/Die Grünen

Das Programm der Grünen ist das Konsequente im Bereich nachhaltiger Mobilität. Hier nimmt das Rad genauso wie Fußverkehr und ÖPNV eine wichtige Rolle ein:

- Vision Zero (Keine Verkehrstoten), flächendeckend Tempo 30, baulich getrennte Radwege
- Weiterbau des RS1 und Anbindung an die Innenstadt über eine Rampe, Mobilitätsstationen, Quartiersboxen
- Rückbau von Kfz-Flächen zugunsten des Umweltverbundes

• Ein wichtiges Zitat, das die Richtung vorgibt: "In den nächsten Jahren müssen wir durch die Verkehrswende Lärmbelastung, Stau und Luftverschmutzung minimieren."

Das Auto hat seinen Platz – aber nicht mehr das Monopol.

Die Linke

Auch die Linke bietet ein eindeutiges Bekenntnis zur sozialen Verkehrswende:

- Radverkehr mit eigenem Kapitel und umfassenden Forderungen
- autofreie Quartiere, Ausbau von Fahrradstraßen, RS1-Rampe, Schutzinfrastruktur

- Kritik an der autogerechten Stadt, sozial gerechter Zugang zur Mobilität
- Verkehr als Teil gesellschaftlicher Gerechtigkeit – konsequent gedacht.

SPD

Pragmatisch, aber mit Substanz:

- Detaillierte Maßnahmen für Radverkehr (Abstellanlagen, Winterdienst, Mobilstationen) werden konkret auf die Stadtteile bezogen

• Radverkehr als Element der Stadtentwicklung, z.B. durch bessere Anbindung des RS1

- Kein klares Zurückdrängen des Autoverkehrs – aber viele realistische Ansatzpunkte
- Wenn aus Wahlversprechen Politik wird, kann hier was bewegt werden.

2. Die Zögerlichen – Verkehrswende ja, aber bitte nicht unbequem

CDU

- Radverkehr wird erwähnt, aber ohne klare Maßnahmen

• Fokus auf Verkehrsfluss, Erreichbarkeit mit dem Auto

- Keine Aussage zu Flächenverteilung, Parkraummanagement oder Rückbau
- Status quo statt Aufbruch. Radverkehr bleibt Randnotiz.

FDP

- Setzt auf „freie Wahl“ – aber meint vor allem das Auto, Radverkehr nur unter dem Vorbehalt, „nicht zu Lasten anderer“

• Gegen Einschränkungen für Pkw, gegen Umwidmung von Flächen

- Für mehr Autoverkehr in und durch die Innenstadt

Liberaler Anstrich, aber in der Praxis: Rückwärtsgewandte Mobilitätspolitik mit Rückbau zurück zu mehr Autoverkehr.

3. Die Verhinderer – Wenn das Fahrrad als Feindbild taugt

AfD

- Lehnt Radverkehrsförderung explizit ab
- Will „freie Fahrt für freie Bürger“ und mehr Autoinfrastruktur

• Verkehrswende gilt als „ideologische Gängelung“

Keine Konzepte, keine Fakten – nur Angst vor

Veränderung.

BAMH

- Mobilität kaum thematisiert
- Kritik an Fahrradprojekten, wenig Offenheit für moderne Verkehrspolitik
- Fokus auf Erhalt von Fahrspuren und Parkplätzen

Ein Programm wie ein Parkplatz: leer und ohne Bewegung.

4. Die Programmlosen

Die PARTEI, WIR aus Mülheim und MBI haben keine expliziten Wahlprogramme auf ihrer Homepage...

(Disclaimer: Diese Analyse wurde am 22. August auf Grundlage öffentlich zugänglicher Wahlprogramme mit Unterstützung von KI erstellt. Die Quellen sind auf der Homepage des ADFC verlinkt.) pb

Überholabstandmessung

Open-Bike-Sensor Projekt in Oberhausen läuft an

In/um Oberhausen können sich bald technikaffine Radfahrende an Abstandsmessungen bei Überholvorgängen von KFZ beteiligen.

Interessierte werden sowohl für den Bau des Sensors und für das “Fahren” sprich, sammeln von Daten gesucht.

Im Supermarkt der Ideen können, Lötkenntnisse vorausgesetzt, Bausätze des Open-Bike-Sensors montiert werden.

Wer möchte, kann sich dazu zum Kurs Nr. BA7210R der VHS-Oberhausen anmelden.

[www.vhs-oberhausen.de/kurssuche/liste?knradd=BA7210R]

Der Kurs läuft am 4.11. / 6.11.2025 ab 17:30 Uhr.



Die Anbringung des Sensormoduls am Fahrrad und Betrieb samt Datenübermittlung, ist etwas komplex aber machbar. Und wird im/ vom Team im "Supermarkt der Ideen" unterstützt.

Wer Interesse an Messfahrten & Co hat, kann sich gern per Mail an oberhausen@adfc-ob-mh.de wenden.

B. Schmidt

Oberhausen zuerst: Halloween-Demo für die Verkehrs- wende!

Dozent ist Patrick Klüber (Kreativlabor Oberhausen e. V.)

Wahrscheinlich Ende Januar, Anfang Februar können die fertigen Sensoren an Fahrräder angebracht werden, um Messungen in und um Oberhausen durchzuführen.

(Infos: www.openbikesensor.org)

Am 31.10.2025 ist es wieder soweit: Zum fünften Mal ziehen wir – furchtlos, entschlossen und selbstverständlich gruselig verkleidet – durch die Oberhausener Innenstadt.

Start: 16:66 Uhr (17:06 Uhr) am Hauptbahnhof.

Wir stellen uns quer. Wir sagen: Schluss mit Rücksichtslosigkeit im Verkehr!

Foto: J.Briese

B. u. J. HESSE

GmbH & Co. KG

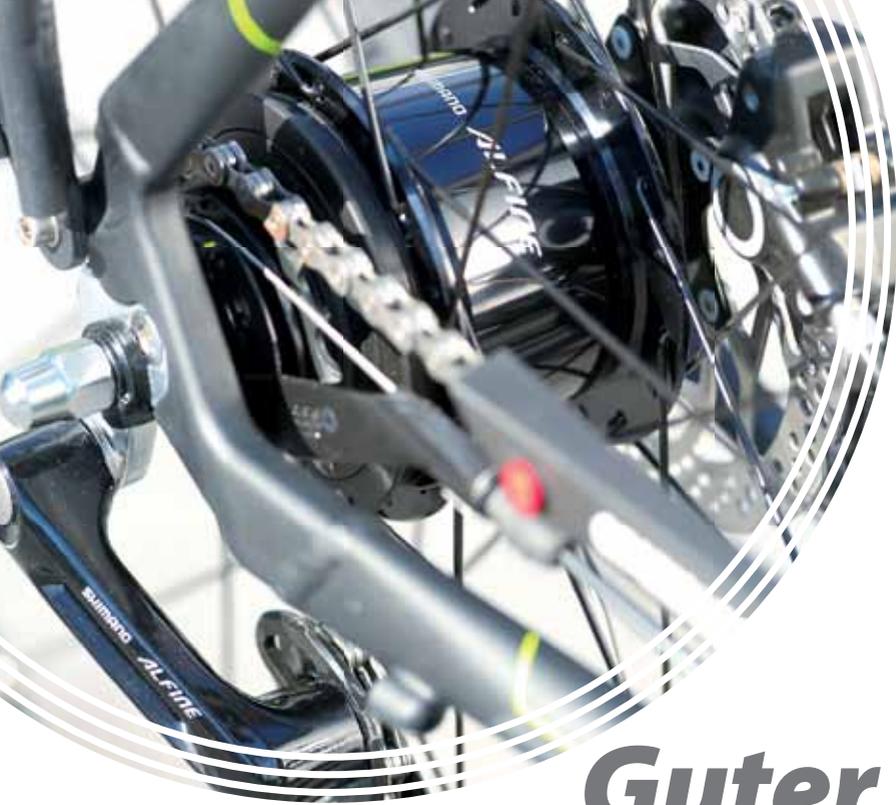
Gegründet 1899



Schrott - Metalle - Absetzmulden - Abroller

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





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



Wir fordern:

- Tempo runter – Sicherheit rauf! Auf allen Straßen, nicht nur den Nebenstrecken.
- Radverkehr zuerst! Schluss mit Verdrängung und Schikanierung.
- Fahrradstellplätze, die passen! Für unsere Räder und für uns.
- Verkehrswege für Menschen statt Motoren! In jedem Quartier, ohne Ausnahme.

Radfahren ist kein Luxus, sondern Pflichtprogramm für die Mobilitätswende. Wer Oberhausen liebt, fährt Rad.

Kommt alle! Zeigen wir am 31.10., dass die Straße uns gehört – nicht nur den Autos.

SPD fordert Abschaffung der Radfahrstreifen Bebelstraße

Stadtplanung schlägt Verbesserung vor

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

Das war ein echtes Novum. Die SPD stellte den Antrag alle „neuen Radwege“ auf der Fahrbahn der ehemals 4-spurigen Bebelstraße und Concordiastraße zu entfernen.

Ohne darzulegen, wie eine regelkonforme, alternative Radverkehrsführung zu den Radfahrstreifen aussehen könnte. Denn die alten, grottschlechten Gehweg-Radwege ließen sich nur unter hohen Kosten und unter Wegfall von Parkplätzen sanieren.

Sollten die Markierungen verschwinden, müssten zudem Fördergelder von 1,39 Mio € allein für die Bebelstr. zurückgezahlt werden. Die SPD berief sich u.a. auf die angebliche Unfallgefahr im Kreuzungsbereich Bebel-/Concordiastraße. Dort kam es u.a. durch Baustellen-Sperrungen in umliegenden Straßen zu Rückstau vor der Einmündung.

Einige Autofahrende befahren dann regelwidrig den Radstreifen, um rechts abzubiegen. Dieses verbotene Verhalten führt zu einer Gefährdung von Radfahrenden. Daher will die SPD den kompletten Radstreifen abschaffen. Mit der gleichen Argumentation müsste man rote Ampeln abschaffen, da es dort immer wieder zu Rotlichtverstößen kommt.

Die Stadtplanung lieferte nun eine Lösung gegen das illegale Befahren.

Es soll eine „bauliche Trennung“ mit Leit-schwellen und Leitfüßen erfolgen. Somit

könnte der Einmündungsbereich erheblich entschärft werden.

Leider fand der Lösungsansatz der Stadtplaner bisher keine Mehrheit in den politischen Gremien. Stattdessen heizte sich die Debatte um die Concordia-/Bebelstraße weiter auf. Und auch der ADFC formulierte bereits Kritik an einem kleinen Teil der Markierungen auf der Concordiastraße. (s. RiP Frühjahr-2024 www.radimpott.de/archiv)

Der (abgelehnte) Antrag der SPD fand sogar den Weg ins WDR-Fernsehen. Im WDR-Lokalzeitbericht wird die Situation sehr passend beschrieben. Sogar das entspannte Einfädeln einer Radfahlerin über die Abbiegespur lässt sich beobachten.

(Link: <http://bit.ly/48Od1Xk>)

Wir hoffen auf statt vom Kommunalwahlkampf getriebene, substanzlose Anträge, dass nach der Kommunalwahl der Vorschlag der Stadtplanung zur Entschärfung der Einmündung beschlossen wird. B. Schmidt



Foto: horizont group gmbh

Lantermann

Wir, gemeinsam

Zweirad Lantermann
Holger Lantermann
Königshardt Straße 63 - 65
46145 Oberhausen-Königshardt
Telefon 02 08 / 67 60 12

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag
10.00 bis 13.00 Uhr
15.00 bis 19.00 Uhr
Samstag
09.00 bis 14.00 Uhr
Mittwochs geschlossen!





Fahrradklimatest 2024 – Gladbecks schlechtestes Ergebnis

Mit einer 4,1 hat Gladbeck gegen den allgemeinen Trend sein schlechtestes Ergebnis seit Beginn des Fahrradklimatests 2012 eingefahren und ist über eine halbe Note von 3,5 als bestem Resultat abgesackt. Gab es beim letzten Mal noch eine Stagnation auf niedrigem Niveau, so ist diesmal der Frust der Radfahrenden offensichtlich noch größer.

Mit diesem städtischen Negativrekord liegt Gladbeck im Kreis Recklinghausen allerdings auf Platz 5 im Mittelfeld. Am besten schnitten Haltern mit 3,8 und Dorsten mit 3,9 ab; Schlusslichter sind Datteln mit 4,5 und Castrop-Rauxel mit 4,4. Von den Städten der Rad im Pott ist Gladbeck trotz seines schlechtesten Resultats sogar „Sieger“, denn Mülheim erreicht nur eine 4,2; Oberhausen eine 4,3 und Duisburg eine 4,5.

Von den 27 Themenfeldern gab es in 18 die schlechtesten Noten bisher überhaupt, in 8 gleichbleibende und nur in 1 eine leichte

Verbesserung (weniger Konflikte mit Fußgängern), Die Oberfläche der Radwege und ihre Breite wurden beide mit einer glatten 5 bewertet, so schlecht wie noch nie. Das für die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel so wichtige Sicherheitsgefühl sackte auf eine 4,3 und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer auf eine 4,1. Dazu passt, dass das Fahren auf Schutz- und Radstreifen mit einer ebenfalls noch nie so schlechten 4,6 und das Fahren im Mischverkehr mit KFZ mit einer einmalig miserablen 4,5 bewertet wurden. So wundert es auch nicht, dass die Fahrradförderung mit einer historisch schlechten 4,6, bewertet wurde.

Ganz anders bewertet die Stadtverwaltung sich selbst in der 2024 erstmals stattgefundenen Kommunalbefragung. Darin bescheinigt sie sich selbst, alle Punkte der Befragung erfüllt zu haben und zählt selbst die Rückabwicklung des Verkehrsversuchs Buersche Straße als „herausragendes Projekt der Radverkehrsförderung“ auf. Ähnlich absurde Selbstbewertungen gibt es häufiger und daher verwundert die Diskrepanz zur Bewertung der Radfahrenden nicht wirklich.

In deren schlechten Ergebnissen spiegelt sich die wachsende Unzufriedenheit der Radfahrenden, die die Stagnation oder sogar Rückschritte in der Radverkehrspolitik sehen. Auffälligstes Beispiel dafür war die Rückabwicklung des Verkehrsversuchs an der Buerschen Straße und die Einführung des

Mischverkehrs dort. Die nun beschlossene Rückabwicklung der Rückabwicklung mit dem Kompromiss eines durchgängigen Radstreifens auf 1,5 km Länge mit Parkstreifen auf dem Mittelstreifen lag beim Fahrradklimatest noch nicht vor. Es bleibt zu hoffen, dass damit der Knoten der Stagnation durchschlagen wurde und schon beschlossene und durchgeplante Radverkehrsmaßnahmen auch umgesetzt werden können. Vera Bucker



Radkongress mit Bürgermeister- kandidatInnen zur Kommunalwahl

In Gladbeck haben ADFC und BUND erstmals gemeinsam zum Rad- und Umweltkongress mit BürgermeisterkandidatInnen am 10.7.25 im Bürgerhaus Ost eingeladen und damit den Kommunalwahlkampf eröffnet. Knapp 70 Personen folgten der Einladung im überfüllten Raum. Die BürgermeisterkandidatInnen von SPD (Bettina Weist); CDU (Peter Rademacher), FDP (Sebastian Steinzen), Linken (Rüdiger Jurkosek) und BIG (Markus Kellermann) erhielten die Gelegenheit, auf ihnen im Vorfeld zugesandte Fragen in jeweils 10 Minuten zu antworten. Die Grünen fehlten leider, denn sie haben keinen Bürgermeisterkandidaten aufgestellt.

Im folgenden werden die Antworten auf die Fragen dargelegt und mit einem Kommentar von ADFC versehen.

- Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den Radverkehr fördern? Und was ist Ihr primäres Ziel?

Bürgermeisterin Weist (SPD) begann mit einer Aufzählung von Maßnahmen der letzten Jahre und berichtete des Weiteren über weitere, allerdings schon in Planung befindliche Maßnahmen wie die Verwandlung von Teilen der Ringeldorfer Straße und der Arenbergstraße zur Fahrradstraße, die sogar Rotasphalt erhalten soll. Im übrigen sollen Radwege nur bei Neubauten bzw. Umbauten von Straßen mit berücksichtigt werden. Den Radverkehrsanteil will sie durch Radvorrangrouten erhöhen, allerdings nannte sie keine Beispiele.

Herr Rademacher (CDU) und Herr Steinzen

(FDP) wünschen ein überarbeitetes Radverkehrskonzept mit Bürgerbeteiligung (Steinzen), ohne weitere Präzisierung. Allerdings sind sie beide, wie auch Herr Kellermann, starke Befürworter von Bordsteinradwegen aller Art. Herr Rademacher plädiert dafür, vorhandene Bordsteinradwege zu ertüchtigen, differenziert aber nicht zwischen aufgehobenen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen, unterscheidet nicht von gemeinsamen Geh- und Radweg und „Gehweg Radfahren frei“. Die Ertüchtigung soll auch für zu schmale, dem Regelwerk nicht mehr entsprechende Bordsteinradwege gelten, wie er auf Nachfrage ausführte.

Frau Weist wies dagegen darauf hin, dass zu Fuß Gehende einen sicheren Raum haben müssen.

Herr Jurkosek (Linke) erwähnte Bordsteinradwege überhaupt nicht. Er ist der Meinung, dass der Rad- und Fußverkehr seit den 60er Jahren systematisch vom Autoverkehr verdrängt worden ist. Hier sei eine Umkehr nötig. Verkehrswende bedeute nicht, 30 Mio. Verbrenner durch 30 Mio. E-Autos zu ersetzen, denn das löse das Platzproblem nicht. Auch müsse das Parken in Wohnstraßen reduziert werden. Anders als die drei anderen Männer ist er der Meinung, dass die Verkehrsplanung von den Schwächsten zu den Stärksten gehen müsse und versteht unter „Gleichberechtigung“, die Privilegien des Autoverkehrs zu beseitigen.

- Häufig werden in Gladbeck die Radfahrenden im Mischverkehr geführt und dort meist entgegen den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand überholt, was ihre Sicherheit gefährdet. Was wollen Sie dagegen tun? Kontrollen des Mindestabstands konnte sich nur Herr Kellermann vorstellen. Frau Weist, Herr Jurkosek und Herr Steinzen äußerten sich dazu nicht. Herr Rademacher kann sich die Befolgung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands beim Überholen von Fahrrädern nur auf freiwilliger Basis und durch Appelle vorstellen.



• Wie stehen Sie zu (fast) flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt, wie es vor kurzem in Dortmund eingeführt wurde? Werden Sie sich dafür in Gladbeck einsetzen?

Tempo 30 als Regel wie in Dortmund lehnen alle ab – als Behinderung des Autoverkehrs. Herr Jurkosek jedoch möchte Tempo 30 an möglichst vielen Stellen und mehr als jetzt vorhanden, und auch Frau Weist lässt seine Einführung an weiteren Stellen von der Verwaltung prüfen. Für die übrigen gibt es genug Tempo 30 oder sogar zu viel.

Unsere Meinung: Bei leichten Unterschieden sind sich Herr Rademacher (CDU), Herr Steinzen (FDP) und Herr Kellermann (BIG) weitgehend einig, den Radverkehr wieder auf den Bordstein zurückzudrängen, ohne dabei ein Problembewusstsein für vorgeschriebene Mindestbreiten, Zunahme und Veränderung des Radverkehrs durch Pedelecs, überbreite Räder wie Lastenräder etc., E-Roller oder für die Gefährdung der Zufußgehenden dadurch zu zeigen. Sie erwecken den Eindruck, dass für sie die Straße wie in früheren Jahrzehnten möglichst allein den Autos gehören soll, und dass für sie bei Verkehrsregeln, die Radfahrende schützen, keine Kontrollen - wie bei allen anderen Verkehrsregeln üblich - notwendig sind, sondern Appelle ausreichen – eine merkwürdige Rechtsauffassung.

Ziel der Kandidaten von CDU, FDP und BIG ist es offensichtlich, die Radfahrenden möglichst von der Straße weg zu bekommen, da auch der Mischverkehr weitgehend abgelehnt wird. Auf den Einwand aus der Frage-

runde, wie sie damit umgehen wollen, dass alle Interessenvertretungen von Fußgängern unisono gemeinsame Geh- und Radwege vehement ablehnen, gingen sie außer Frau Weist, die für FußgängerInnen einen sicheren Raum fordert, nicht ein.

Zwar ist eine Ausbesserung alter bzw. ehemaliger Radwege nicht grundsätzlich schlecht und kann an manchen Stellen sicherlich auch Probleme entschärfen, aber eine zukunftsweisende Radverkehrsförderung im Sinne der Verkehrswende ist sie ganz gewiss nicht, besonders dann nicht, wenn sie das einzige Mittel des Radverkehrs sein soll. Auch ist ihre Finanzierung völlig unsicher, da man für eine Orientierung an den Radwegen der 1970er Jahre heute keine Fördermittel mehr erhalten dürfte. Wo dann das notwendige Geld für die Instandsetzung von Bordsteinradwegen herkommen soll, bleibt schleierhaft – und ist auch unwahrscheinlich.

Allein der Linkenkandidat und mit Einschränkung die Bürgermeisterin zeigen Verständnis für die Notwendigkeit, dem Radverkehr mehr und nicht weniger Platz im Straßenraum einzuräumen. Es bleibt zu hoffen, dass beide sich nach der Wahl daran noch erinnern, ihre Parteien die jetzt geäußerten Überzeugungen auch durchsetzen können und die Radverkehrspolitik keine Rolle rückwärts und Stillstand erleben wird.

Ergebnisse der Kommunalwahl

Die Stichwahl am 28. September hat Bettina Weist (SPD) mit 55,3 % gegenüber Peter Rademacher (CDU) mit 44,7 % gewonnen.

Wegen der großen Stimmenverluste der Grünen (6 %) und dem mäßigen Ergebnis der Linken (4 %), die, anders als im Landestrend, nicht zulegen konnten, sind SPD (31 %) und CDU (26 %) jetzt faktisch aufeinander angewiesen. Die kleinen Parteien werden somit wohl zum Zuschauen verurteilt sein und noch weniger Einfluss als bisher haben. Damit steht zu befürchten, dass die Radver-



kehrsförderung in Gladbeck erst einmal weitgehend abgemeldet sein wird. Auch Klimaschutz und Umwelt werden als Themen keine Rolle spielen. Vera Bücker

Neues von der Buerschen Straße

In der letzten RIP berichteten wir von der erwarteten neuen Entwicklung an der Buerschen Straße. Nachdem die Kommunaufsicht Recklinghausen den Beschluss des Planungsausschusses zur Aufhebung des Verkehrsversuchs mit Herstellung des Mischverkehrs in Teilen für rechtswidrig erklärt hatte, hatten Verwaltung und Bürgermeisterin eine überraschende Kehrwende vollzogen: sie hielten nicht mehr am Mischverkehr mit der Gefährdung der Radfahrenenden durch zu enges Überholen fest, sondern hatten einen Kompromiss präsentiert, der den breiten Radstreifen beidseits auf der gesamten Länge der Buerschen Straße und Parkplätze im grünen Mittelstreifen vorsieht. Dieser Lösung hat in der Zwischenzeit der Planungsausschuss mit den Stimmen von SPD, Linken, BIG und FDP zugestimmt.

Die Verwaltung beeilt sich nun mit der Umsetzung, da die Unterlegenen nicht richtig Ruhe geben, obwohl sie ihre Parkplätze nun bekommen. Aber ein komfortabler Radstreifen ist anscheinend für viele nur schwer verkraftbar.

Das Bild zeigt Ausschnitte des Flyers, mit dem die Verwaltung nun über die Gestaltung der Buerschen Straße und ihren ehrgeizigen Zeitplan informiert. Nach den Herbstferien soll die Umgestaltung abgeschlossen sein. Nur die Neugestaltung des Grüns auf dem Mittelstreifen soll erst im Frühjahr 2026 erfolgen. Hoffen wir, dass nun nichts mehr dazwischenkommt. Vera Bücker



Sprecher:innen-Neuwahl

Die Ortsgruppe Gladbeck lädt am Mittwoch, 19.11.2025, 18:30 Uhr zur Wahl der Sprecherin oder des Sprechers und der Stellvertretung ein. Die Veranstaltung findet statt im Restaurant La Grappa, Barbarastr. 8, 45964 Gladbeck.

Wegen der Platzreservierung wird um eine Anmeldung gebeten bei adfcgla@email.de.





Regelmäßige Termine

Oberhausen/Mülheim

- Offenes ADFC-Treffen in geselliger Runde in Oberhausen für Mitglieder und Interessierte nach Info i.d.R. am 3. Dienstag im Monat ab 18 Uhr im Restaurant am Gasometer, OTHC Vereinsgelände Arenastraße 3 (neben der Arena in der Nähe des Gasometers). Bitte bei Interesse anfragen/anmelden unter oberhausen@adfc-ob-mh.de
- Radler-Treff Mülheim: i.d.R. am 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr in der Alten Dreherei oder online.

Alle Termine 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

- AG Mobilität und Verkehr an jedem 1. Montag eines Monats, 19 Uhr im Infoladen
- Radler-Treff West am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Orgatreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC

Immer am 2. 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 Teilnehmer:innen 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 von 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 Teilnehmer:innen 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 die jeweilige Tourenleitung. 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 verkehrsaarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

Donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd	Die Teilnehmer:innen bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 ➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimstadion, 14 Uhr
Mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km	Die Teilnehmer:innen bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keine Tourenleiter. ● Ansprechpartnerin: Petra Brackwinkel (0160) 95 59 03 37 ➔ Start: Duisburg-Neumühl, Parkplatz vom Baumarkt Hornbach, Radweg „Grüner Pfad“, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr
Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat von Juni bis Oktober Treffpunkt: OB-Holten	Je nach Wetter angepasste Touren zwischen 30 und 60 km auf verkehrsarmen Wald- und Wirtschaftswegen im Tempo von 14 bis 16 km/h. ● ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl (0208) 68 48 19 ➔ Start: OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



Sa.08.11.25 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour I

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 51, 11 Uhr



So.09.11.25 Duisburg 75 km

Herbst am Niederrhein

Wenn die Blätter der Bäume und Sträucher bunt werden, sinkt mit dem dunklen Wetter bei vielen Menschen im Herbst und Winter auch die Stimmung. Eine Radtour mit Gleichgesinnten kann helfen, sich gegen das jährliche Stimmungstief zu wehren und den Winterblues zu überwinden. Dazu gehört auch ein Bummel über den Martinsmarkt in Mattlerbusch. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr
DU-Baerl, Parkplatz Hegentweg, 10:30 Uhr;



Sa.15.11.25 Moers 65 km

Ein Süsspchen in Auffeld

Nicht nur Gut Heimendahl bietet Suppen. Wir fahren in der Nähe von Oedt zum Auffelder Bauerncafe und wollen die Suppe (Linsensuppe) probieren. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Gellings ☎ 0173-2133646
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr
MO, Pfannekuchenhaus Holderberg, 10:20 Uhr
Neukirchen-Vluyn, Chinarestaurant Niep, 10:45 Uhr



Sa.29.11.25 Duisburg 65 km

Weihnachtsmarkt Centro

Glühwein, Punsch, gebrannte Mandeln. Überall haben die Weihnachtsmärkte geöffnet. Wenn das Wetter es erlaubt, werden wir per Rad einige davon besuchen. Beginnen werden wir mit dem Weihnachtsmarkt am Westfield Centro in Oberhausen. Wir lassen uns treiben und stärken uns mit z.B. einer Bratwurst. Glühwein oder Punsch - in Maßen getrunken - hebt die weihnachtliche Stimmung. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr
DU, Bismarckplatz Brunnen, 10:35 Uhr



Sa. 13.12.25 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour II

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 51, 11 Uhr



So. 14.12.25 Moers 50 km

Nieburgh/Printenbuhrig

Bald ist es wieder soweit – vom 12. – 14. Dezember 2025 findet die Printenbuhrig auf der Niebuhrig in Oberhausen statt. Der Weihnachts- und Kunsthandwerkermarkt kann wieder mit einigen besonderen Überraschungen aufwarten. Neben den Marktständen, auf denen unter anderem Schmuck, Wollwaren, Liköre, Keramik und andere interessante Waren angeboten werden, gibt es auch afrikanisches Kunsthandwerk, Gemälde, Skulpturen und Holzkunst zu bestaunen. Des Weiteren öffnen in der Niebuhrig ansässige Künstler die Türen zu ihren Ateliers und heißen die Marktbesucher in ihren kreativen Schaffungsräumen Willkommen. Im Innenhof der Niebuhrig wird wie immer für das leibliche Wohl aller Gäste gesorgt. Von Bratwurst, über Flammkuchen bis hin zu Glühwein und heißem Apfelpunsch bietet sich eine vielfältige Auswahl an Speisen und Getränken. Darüber hinaus besteht für Groß und Klein auch die Möglichkeit sich am Lagerfeuer selbst Stockbrot zu backen. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Gellings ☎ 0173-2133646
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr
DU-Essen, Rheinbrücke A40, 10:30 Uhr



So. 04.01.26 Duisburg 75 km

Krippenlandschaften 2026

Die erste Radtour im Jahr führt Krippenfreundinnen und -freunde zu den beiden größten und liebevoll arrangierten Krippen „St. Johannes der Täufer“ in Kirchhellen und „St. Marien“ in Lohberg. Jede Krippe

Foto: Jörg Brinkmann



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

- ob groß oder klein, prächtig oder eher schlicht - vermittelt eine eigene Botschaft. Und irgendwo ist oft eine (neue) Überraschung „eingebaut“. Nach einem Zwischenstopp in Grafenmühle liegt das nächste Ziel in Kirchhellen.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10:30 Uhr
DU-Baerl Duisburg Hegentweg, 11 Uhr
OB-Holten, Holtener Marktplatz, 12:15 Uhr



So. 04.01.26 Duisburg 60 km

Krippentour 2026

Der Tourenleiter verbindet das Gefühlvolle mit dem sportlichen und radelt „ins neue Jahr“ zu den beiden größten und liebevoll arrangierten Krippen „St. Johannes der Täufer“ in Kirchhellen und „St. Marien“ in Lohberg. Auf dem Hinweg macht die Gruppe einen Zwischenstopp in Grafenmühle. Dann geht es weiter nach Kirchhellen, wo uns nach Besichtigung der sehenswerten Krippe eine kleine Stärkung im Kirchencafe erwartet, bevor die Fahrt weiter nach Lohberg geht. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0152-37248555
OB-Holten, Holtener Marktplatz, 12:15 Uhr



Sa. 10.01.26 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour III

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 51, 11 Uhr



Sa. 14.02.26 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour IV

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 51, 11 Uhr

Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail

Telefon (freiwillig)

Beruf (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 (66 €)

22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

Ich bin minderjährig. Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €)

18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

 Weitere Mitglieder und deren Mailadressen können unter www.adfc.de/mitgliedschaft nachgemeldet werden.

Name, Vorname

E-Mail

Geburtsjahr

Name, Vorname

E-Mail

Geburtsjahr

Name, Vorname

E-Mail

Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
 Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847
 Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber*in

D: E

IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Zahlung per Rechnung.

Datum, Unterschrift

(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)



ADFC Mülheim / Oberhausen

Geschäftsstelle
Altenberg-Gelände
in der Starthilfe e.V.
Hansastr. 20
46049 Oberhausen
☎ (0208) 80 60 50

www.adfc-ob-mh.de
oberhausen@adfc-ob-mh.de
muelheim@adfc-ob-mh.de

Sprecherin für Mülheim:
Gudrun Fürtges
(0152) 57 84 65 84
Sprecher für Oberhausen:
Burkhard Schmidt
(0208) 9 93 93 61

ADFC Duisburg

Infoladen
Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11
Geöffnet:
Di 17:30 – 19 Uhr
Mi 18 – 20 Uhr (bis Ende
2024, danach online informieren)
Sa 11 – 13 Uhr
(Dienstag Besetzung
durch Pro Bahn)

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

Vorstandssprecher:innen
Herbert Fürmann
(0179) 5 08 18 89
Lara Schartau-Engelking
(0157) 88 63 46 53

ADFC Gladbeck

Dr. Vera Bücken
Gosepathweg 23
45968 Gladbeck
☎ (02043) 3 99 39
☎ (0160) 94 95 92 98

ADFC
Bundesgeschäftsstelle
Zimmerstr. 26/27
10969 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
www.facebook.com/ADFC.NRW
info@adfc-nrw.de

Radfahrer-Telefone

Wenn Sie z. B. eine Stelle
entdecken, die für Rad-
fahrer 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 Bundes-
straßen:
Landesbetrieb Straßen, NL
Essen (0201) 72 98-1

Impressum

RAD im Pott – Herbst/Winter 2025/26 (gegr.
1992, 33. Jahrgang, Nr. 3); ISSN 0942-6272;
Herausgeber: RAD im Pott GbR im Auftrag
von ADFC Duisburg e.V. und ADFC Oberhau-
sen/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:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

Vi.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-
Möllhoff

Mitarbeit: Peter Beckhaus, Heide Berg-
schmidt, Vera Bücken, Joachim Dan-
zig, Wolfgang Dewald, Gudrun Fürtges,
Herbert Fürmann, Birgit Gardener, Axel
Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried
Kochner, Christian Martin, Lara Schartau-
Engelking, Burkhard Schmidt.

Titelfoto: Gerhard Westrich
Fotos: Wenn nicht anders angegeben,
stammen die Fotos von den jeweiligen
Autoren.

RAD im Pott erscheint im April und Sep-
tember, nächster Redaktionsschluss:
08.02.2026.

Der Preis des Jahresabonnements ist im
Mitgliedsbeitrag enthalten und beträgt 5 €.
Leserzuschriften und Beiträge bitte an den
Herausgeber senden. Namentlich gekenn-
zeichnete Beiträge entsprechen nicht un-
bedingt der Meinung der Herausgeber oder
der Redaktion. Der Nachdruck von Beiträ-
gen ist auf Nachfrage möglich.

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 13.

Stilvoll, modern, entspannt.



Zweirad-Center
 **VOGEL**

Komfort ist die Zukunft. Die Zukunft fährt elektrisch.

Überall im Pott entdecken Menschen die neue Leichtigkeit des E-Bikes.

Wer umsteigt, genießt nicht nur mehr Freiheit im Alltag, sondern auch ein entspanntes Fahrgefühl ohne Hektik und Stress.

Egal ob zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Grüne, das E-Bike verbindet mühelosen Komfort mit einem modernen Lebensstil. Es eröffnet neue Wege, macht unabhängig vom Auto und schenkt ein ganz neues Gefühl von Mobilität.

Dabei überzeugt es nicht nur durch Design und Technik, sondern auch durch ein Lebensgefühl, das einfach passt: stilvoll, flexibel, bequem.

*Wir wissen,
wo's langgeht*

- **E-Bike-Kompetenz-Center**
- **Über 3.500 Bikes von 20 Herstellern auf Lager**
- **Beste Beratung durch unser kompetentes Team**
- **Leasing und Finanzierung**
- **Große Auswahl an Bekleidung & Zubehör**
- **TÜV-zertifizierte Meisterwerkstatt**



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz

Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57
45127 Essen

In Duisburg

Kasinostraße 13-15
47051 Duisburg

... auch online:
www.unterwegs.biz

