

# RAD **im Pott**

Herbst/Winter 2021/22

*Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen*

**Spreewald**

**Fahrradgesetz**

**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](mailto:rs-duisburg@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-duisburg.de](http://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](mailto:rs-muelheim@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-muelheim.de](http://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](mailto:rs-styrum@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-styrum.de](http://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](mailto: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](mailto:rs-bottrop@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-bottrop.de](http://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](mailto:rs-bottrop-zob@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-bottrop-zob.de](http://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,

Vor wenigen Tagen hat der Landtag endlich das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz verabschiedet. Die Landesregierung feiert das Gesetz als Erfolg. Aber es ist unpräzise, unverbindlich und mutlos und wird daher nicht die Wirkung entfalten, die der ADFC damit erreichen wollte: Sicherheit im Straßenverkehr, Klimaschutz und Lebensqualität.

Der ADFC kritisiert, die Landesregierung habe sich trotz dutzender Kritikpunkte und konstruktiver Verbesserungsvorschläge von Sachverständigen keinen Millimeter bewegt. Bleibt also der weitere Auftrag, in Zukunft für deutliche Verbesserungen durch Gesetzesänderungen zu kämpfen.

Alltäglich erfahren wir die Dominanz des PKW-Verkehrs in unseren Städten. Die Not, private PKW auf öffentlichen Flächen abstellen zu wollen, führt wegen des hohen Parkdrucks zum Erhalt von Parkflächen zu Ungunsten der Nahmobilität oder der Lebensqualität der Anwohner\*innen. Der Raum muss neu aufgeteilt werden, das hat sogar

die Autobranche erkannt. „In überfüllten urbanen Zentren“, twitterte kürzlich der VW-Chef Herbert Diess, „wird das Auto – auch das emissionsfreie E-Auto – zukünftig nur dann akzeptiert, wenn das Rad genug Raum im Mobilitätsmix hat.“

Leider haben wohl weder die Politik im Land wie auch in der Stadt die Notwendigkeiten der Verkehrspolitik im Zeichen der Klimakrise erkannt. Erst kürzlich wurde in Wuppertal der Bau eines Autoparkplatzes als Klimage winn gepriesen. Damit entfielen ja schließlich Emissionen des Parksuchverkehrs.

Die notwendigen Änderungen werden nicht ohne Verzicht auf Bequemlichkeiten gelingen. Genau dieser Verzicht kann aber einen Gewinn an Lebensqualität bewirken.

Positiv zu vermelden ist das Inkrafttreten der neuen Tarife im Bußgeldkatalog. Die Beträge für die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer\*innen sind deutlich erhöht worden. Dazu zählt auch die Behinderung durch falsches Parken. Hoffentlich ändert sich damit auch die Unsitte, nur mal eben auf dem Radweg zu parken.

Michael Kleine-Möllhoff

### Inhalt

#### Im Pott 4

Neues Gesetz zur Nahmobilität 4

Stadtradelstar 5

Tour de Natur 7

Neues vom RS1? 10

#### Touristik 14

Spreeradweg 14

#### Duisburg 22

Klimaentscheid 22

Neue Stellplatzsatzung 22

#### Mülheim 26

Kidical Mass 26

Prinzeß-Louise-Straße 28

#### Oberhausen 30

Fahrraddemo 30

Neues Mobilitätskonzept 36

#### Essen 38

30 Jahre „Rostige Speiche“ 38

Tödlicher Radverkehrsunfall 44

#### Gladbeck 46

Öffnung der Fußgängerzone 48

#### Termine/Touren 50

#### Impressum 54

Kontaktadressen 54



# 25 % bis 2025!

Meterhoch und knallrot wird die Forderung der Initiative Aufbruch Fahrrad vor dem Düsseldorf Landtag präsentiert. Das Land gesetzlich und finanziell so aufzustellen, dass bis 2025 ein Radverkehrsanteil von 25 % erreicht werden kann, ist das Anliegen des Volksbegehrens, das 2018 mit der landesweiten Sammlung von mehr als 200.000 Unterstützerunterschriften begann und dem Landtag erfolgreich den Beschluss zur Verabschiedung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes abrang. Dennoch: „Dem Gesetz fehlt der Wums“. So formuliert es Ute Szymanski, Sprecherin des Kölner Vereins Radkomm, der das Aktionsbündnis zusammen mit dem ADFC NRW hinter Aufbruch Fahrrad mobilisiert hat. Insbesondere fehlen den Kritikern des Gesetzentwurfes weiterhin konkrete Zeitziele für die Umsetzung. Zu nahe liegt daher die Befürchtung, dass das Gesetz nicht mit Leben gefüllt wird. Welche Lücken zwischen selbstformulierten Ansprüchen und praktischer Umsetzung klaffen, ist in den meisten Städten und Gemeinden deutlich spürbar. Es gibt kaum eine Stadt, die nicht mit einem Klimaschutzkonzept glänzt

oder sich zu Fahrradfreundlichkeit bekennt. Und erst recht kaum eine, die diese in mutiges und konsequentes Handeln umsetzt.

Am 27. Oktober 2021 und damit pünktlich zur Wahl des bisherigen NRW-Verkehrsministers zum Landeschef mahnte daher eine Gruppe von Vertretern des damaligen Aktionsbündnisses, darunter auch der ADFC Duisburg, Hendrik Wüst und die Parlamentarier, die den Kontakt suchten, zu mehr Ehrgeiz und Verbindlichkeit. Doch leider kam es wie befürchtet: Ohne Berücksichtigung der zahlreichen Kritikpunkte und konstruktiven Vorschläge, die in der Expertenanhörung des Verkehrsausschusses am 25. August vorgetragen wurden, passierte der unveränderte Gesetzentwurf die Lesung. Dass die Verkehrswende in der späteren Regierungserklärung mit keinem Wort auftauchte, passt leider in das Bild. Ob das „Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz“ nun zum 1. Januar 2022 trotzdem noch irgendeinen Wums mitbringt und für einen in den Städten und Kommunen, in deren Verantwortung schließlich ein wesentlicher Teil der Umsetzung liegt, vernehmbaren Knall sorgt? Hoffen wir, dass unsere kommunalen Verwaltungen und Politikbetriebe den Schuss hören – und ambitioniert mit den Forderungen des Volksentscheides umgehen.

Jörg Walther-Wystrychowski

Foto: P. Meixner



# Stadtradeln

## Drei Wochen ohne Auto

„Können wir Dich für den Mülheimer Stadtradelnstar nominieren?“ - Diese Frage an mich kam bei einem ADFC-Onlinetreffen so ganz gegen Ende. Stadtradeln? Klar, da mache ich mit. Dass es beim Stadtradelnstar aber darum geht, in den gesamten drei Wochen der Aktion überhaupt kein Auto zu nutzen, wurde mir erst später klar.

Aber gut, zugesagt ist zugesagt. Diese Herausforderung erscheint mir zumindest sinnvoller als Challenges, bei denen wir bislang mitgemacht haben. Irgendwie geht immer alles, man muss es nur mal ausprobieren! Für viele Strecken nehme ich sowieso das Rad: zum Kindergarten bzw. jetzt neu zur Schule mit dem Jüngsten, ins Büro nach Essen und für einige Kinder-Touren in die nähere Umgebung. Die Herausforderung war jetzt aber, auch die letzten 30 % der Fahrten ohne Auto zu bewältigen, da, wo sonst immer die Bequemlichkeit siegt.

Die Startbedingungen sind bei uns gut, der Fahrrad-Fuhrpark in unserem kleinen Vorgarten ist beachtlich und vor allem schnell verfügbar. Seit zwei Jahren macht außerdem ein Lastenrad mit verlängertem Gepäckträger das Radler-Familienleben mit drei Kindern (12, 9 und 6 Jahre) um einiges einfacher. Dieses Rad steht aber nicht im Vorgarten, sondern hochkant im Flur, da wo früher der Kinderwagen seinen Platz hatte. Umgekippt ist es erstaunlicherweise bislang noch nicht.

## Einkaufen mit Kind

Auf das Lastenrad passen entweder ein oder zwei Kinder hinten drauf ODER ein Großeinkauf. Das dachte ich bislang. Aber was ist, wenn der Sechsjährige nicht alleine zu Hause bleiben will bzw. soll, sondern mit zum Ein-



Foto: Valerie Renken

kaufen fahren möchte? Das wäre unter normalen Umständen ein guter Einsatzbereich für unser Auto. Nun aber muss eine andere Lösung her. Die Diskussion geht direkt los: "Nö, ich fahre nicht selbst mit dem Rad. Ich fahre hinten auf dem Flitzerad und damit basta!" Muss man sich von einem Sechsjährigen vorschreiben lassen, wie es zu laufen hat? Darüber kann man streiten. Man kann es aber auch einfach lassen, weil man selbst schon vom gesamten Tag so genervt ist, dass man sich im Zweifel eh im Ton vergreift.

Liegezweiräder  
Liegedreiräder  
Lastenräder

**tri-mobil**  
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL  
Verkeersmiddelen voor Senioren

Bakfiets.nl

HASE BIKES

ICILETTA  
THE ORIGINAL

HPVELOTECHNIK

Tel: 0234-51 1419 [www.tri-mobil.de](http://www.tri-mobil.de)



Also kommt das Kind hinten drauf und ich sage mir, dass ich dann einfach nur das Nötigste kaufe. Wie immer klappt das ... nicht so ganz. Ich habe über 80 Euro beim Discounter ausgegeben, ohne auf der Sonderverkaufsfläche Dinge zu erbeuten, von denen ich bis vor einer Minute nicht wusste, dass wir sie jemals brauchen würden. Wir stehen also mit einem vollen Einkaufswagen am Lastenrad. Und nun? Einkäufe in die dicken Seitentaschen gepackt, Kind oben drauf gesetzt. Zu Hause angekommen merke ich, dass unser Sohn so breitbeinig hinten auf dem Rad sitzen musste, dass die Hose im Schritt gerissen ist. Hoppla. Dafür sind die Bananen nicht zermatscht und auch sonst ist alles prima angekommen. Erster Stresstest bestanden!

## Kinder inklusive Ausrüstung

Als unsere Tochter anfing, Cello zu spielen, war das Instrument noch relativ handlich. Ein Kinderinstrument eben. Mittlerweile ist sie bei einem 3/4-Cello angekommen, das ich zwar irgendwie mit dem Rad transportieren kann, aber ideal ist es nicht. Geradeaus zu fahren geht, aber absteigen muss man verdreht, damit das Cello sich nicht in den Sattel bohrt (der Stachel unten am Instrument schaut ein kleines bisschen aus der Hülle, das reicht, um dicke Macken in den Sattel zu hauen). Nach diesen Erfahrungen ist klar, dass das nächste Kind Blockflöte spielen wird.

Aber wieso konnten wir nicht verhindern, dass unser Mittlerer auf einmal Hockeytorwart werden will? Der Übergang vom Feldspieler kommt schleichend, zuerst hat er nur mal ersatzweise im Tor gestanden, dann soll er auf einmal die riesige Tasche mit der muffeligen Ausrüstung mit nach Hause nehmen. Eigentlich kann man dieses Monster nur mit dem Auto transportieren - dachte ich. Aber jetzt ist ja Stadtradeln... Und siehe da: Es geht!

Zufällig passt die Tasche genau hinten ins

Lastenrad rein. Da wackelt nichts! Leider kann man, wenn man daneben steht, nicht mehr übers Rad schauen. Das Schöne ist allerdings, dass man von Autos relativ sicher überholt wird. Damit übersehen zu werden, ist nahezu ausgeschlossen. Wer will schon so ein Monster bei sich auf der Motorhaube hängen haben? Zweiter Test bestanden!

## Abends unterwegs

Ich bin bei einer Freundin in Essen-Kupferdreh zur Geburtstagsfeier eingeladen. Normalerweise hätte ich das Auto genommen, denn so ganz alleine nachts unterwegs... Ich finde es eigentlich nicht so richtig schlimm, im Dunkeln über Fahrradtrassen zu fahren, aber alle anderen auf der Party finden die Idee, alleine zurück zu radeln, relativ verrückt.

Foto: Johnson Eguntola



Ich bekomme ganz nette Angebote: „Lass das Rad hier stehen, wir fahren Dich“ oder: „Das Rad kommt in den Kofferraum und wir nehmen Dich mit.“ Am Ende fährt der Mann meiner Freundin ein Stück mit, bis ich auf der Fahrradtrasse mit dem Rennrad (Gravel Bike) ordentlich Gas geben kann. Stresstest Nummer drei: bestanden! Sogar mit dem tollen Nebeneffekt, dass ich ohne schlechtes Gewissen noch ein zweites Glas Sekt trinken konnte und daheim gefühlt auch der letzte Restalkohol verstoffwechselt ist. Praktisch!

## Nach drei Wochen ohne Auto

Insgesamt bin ich mit dem Lastenrad in den drei Wochen 193 km gefahren, dazu kommen 337 km mit normalen Fahrrädern. Insgesamt sind das 530 km nur für „Alltagsfahrten“, zu Radtouren sind wir in dieser Zeit nicht gekommen.

Für fast alle Fahrten innerhalb Mülheims braucht's kein Auto. Nur wenn z.B. die Kinder am Wochenende zu ihren Spieltagen vom Sportverein in die Städte der näheren Umgebung wollen, ist es schon praktisch. Wir wollen uns ja nicht immer nur bei anderen Familien einladen, wie wir es während der drei Wochen gemacht haben, sondern uns auch mal beim Fahren revanchieren. Bei Ausflügen oder abends, wenn ich zu einer Veranstaltung fahre, freue ich mich, dass das Auto vor der Tür auf mich wartet. Aber dieses Auto steht eben auch erstaunlich oft einfach in der Gegend herum und ist damit Teil des Parkplatzproblems. Mir würde ehrlich gesagt ein Auto aus einem Carsharing-Pool reichen. Mittlerweile brauchen wir schließlich keine drei Kindersitze mehr. Nur, wieso gibt es in Mülheim kein brauchbares Modell?

Fazit: Wir machen seit dem Stadtradeln-Versuch mehr innerstädtische Strecken mit dem Rad als vorher und überlegen öfter, wie wir Fahrten mit dem Auto umgehen können. Hoffentlich bleibt es auch im Winter dabei!

Valerie Renken

## Tour de Natur

### 30. Auflage der Fahrrad-Demo führte durch NRW

Die »Tour de Natur« ist Umweltengagement und entspanntes Radfahren, Bildungsurlaub und Festival in einem. Einmal im Jahr vernetzt sie sich entlang der Route mit lokalen



Initiativen und unterstützt sie aktiv. Entlang der Tourstrecke sollen Alternativen kennen gelernt werden, über die Zukunft diskutiert und Vernetzungen stattfinden, damit Projekte und Ideen auch an anderen Orten Früchte tragen!

In diesem Jahr ging es (natürlich coronagerecht!) von Münster über Ahaus und Kleve mit einem Abstecher nach Nijmegen und weiter über Duisburg und Essen ins Rheinische Braunkohlerevier. Eigentlich sollte die Tour durch NRW bereits 2020 stattfinden, musste jedoch coronabedingt ausfallen. Im zweiten Anlauf konnte sie nun doch auf die Beine gestellt werden – trotz aller Unwägbarkeiten. Die Organisator\*innen kamen aus NRW und anderen Bundesländern sowie aus den Niederlanden. Der rote Faden für 2021 war gesetzt durch die Klimakrise und umfasste ein breites Spektrum von Themen aus Verkehr, Energie sowie nachhaltigem Wirtschaften und Leben. Nach 2014 war es die zweite »Tour de Natur« durch den äußeren Westen der Republik. Neben neuen Themen wurden auch alte aufgegriffen vor dem Hintergrund, was sich in den vergangenen 7 Jahren getan hat.



Am Startpunkt Münster zeigten örtliche Aktivisten bei einer „kritischen Stadtrundfahrt“, dass auch in der Fahrradstadt nicht alles Gold ist. Viele Radwege sind in die Jahre gekommen, Investitionen in den immer noch wachsenden Radverkehr lassen auf sich warten. Thematisiert wurde auch der umstrittene vierspurige Ausbau der B51 nach Telgte und Warendorf, gegen den eine große Fahrraddemo gemeinsam mit 500 Aktiven aus örtlichen Initiativen stattfand.

Richtig los ging es dann am darauffolgenden Tag mit einer Etappe nach Ahaus, verbunden mit einer Kundgebung vor dem dortigen Atommüll-Zwischenlager. Nächstes Etappenziel war Bocholt, wo es um die schlechte Bahnanbindung der Kreisstadt im westlichen Münsterland ging. Weiter ging es zur Doppelgemeinde Dinxperloh-Suderwick, die nur durch die deutsch-niederländische Grenzlinie getrennt sind, ehe die Teilnehmer\*innen kurz vor Anholt zum ersten Mal mit dem hochbrisanten Thema Kiesabbau konfrontiert wurden (dazu später mehr). In Emmerich erläuterte Lothar Ebbers vom Fahrgastverband „Pro Bahn“ den Teilnehmer\*innen die Probleme beim Ausbau der Betuwe-Linie, anschließend erfolgte eine offizielle Begrüßung an der Rheinpromenade durch den Bürgermeister der Stadt.

Infoveranstaltung in Rheinberg  
zum Thema Auskiesung am Niederrhein

Fotos: Tour de Natur

Im Kleve wurde die Tour schließlich von den Cheerleadern vom VFL Merkur begrüßt. Hier gab es auch einen Ruhetag, an dem unterschiedliche Exkursionen und Workshops angeboten wurden. Geplant war eigentlich ein Abstecher in die Niederlande, um die dortige Rad-Infrastruktur kennen zu lernen, allen allem den RijnWaalPad zwischen Arnhem und Nijmegen. Aufgrund der zu dieser Zeit hohen Corona-Inzidenzwerte im Nachbarland (nahe 800) musste jedoch schweren Herzens darauf verzichtet werden. Ein wenig entschädigt wurden die Teilnehmer\*innen mit einer Fahrt über die „Europa Radbahn“, ein Bahntrassen-Radweg mit Vorrang für den Radverkehr und Ampeln, die ankommende Radfahrer erkennen und rechtzeitig auf grün schalten, wenn man die Straße erreicht.

Über Kalkar und Xanten erreichte die Tour Rheinberg, wo es eine tolle Veranstaltung mit dem Bürgermeister und mehreren Bürgerinitiativen gegen den Kiesabbau gab. Nirgends erfolgte eine so gute Betreuung seitens der Stadt wie hier in Rheinberg. Das Thema Kies war auch Schwerpunkt der nächsten Etappe. Zu sehen waren Kiesgruben in unterschiedlichen Stadien, angefangen von ehemaligen inzwischen umgestalteten Anlagen über in Betrieb befindlichen Kiesgruben bis hin zu neu geplanten Betrieben, wobei es detaillierte Informationen durch sachkundige Menschen



gab. Anschließend erfolgte ein Besuch in der Lohmannsheide am Stadtrand von Moers. Hier wurde verdeutlicht, dass man Bauschutt besser recyceln sollte, was auch den Bedarf an Kies drastisch senken würde.

In Duisburg erfolgte die Unterbringung für gleich zwei Nächte an der Wasserskianlage am Toeppersee. Der Aufenthalt umfasste eine große Exkursion über teils grüne Wege durch die Stadt Montan. Thematisiert wurden dabei das Binsheimer Feld, das Kraftwerk Walsum, die Renaturierung der Emischer, die Walsumbahn, der Ausbau der A59 und das neue „Gateway-Terminal“ im Hafen. Abends erläuterte dann der Umweltbeauftragte von „thyssenkrupp“ die Pläne für eine Umstellung der für die Stahlerzeugung erforderlichen Energie auf Wasserstoff.

Bei der am Folgetag anstehenden Weiterfahrt nach Essen erfolgten unterwegs Stopps an der Osttangente sowie an der A 40 Baustelle. Hauptthema dieses Tages war aber vor allem der geplante Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen und die dafür angeblich notwendigen Rodungen im Sterkrader Wald. Für den Aufenthalt in der Essener Bezirkssportanlage West in Frohnhausen waren wiederum zwei Übernachtungen eingeplant, die mit verschiedenen Radexkursionen gefüllt wurden. Zwei davon wurden jeweils von den beiden ADFC-Aktivist\*innen Jörg Brinkmann und Thomas Riechmann geführt, die dritte Tour leitete EFI-Aktivist Hilmar von dem Bussche.

Während die beiden Touren von Thomas und Hilmar hinsichtlich der Themen relativ breit aufgestellt waren, befasste sich Jörgs Tour schwerpunktmäßig mit der Essener Radverkehrspolitik. Auf seiner insgesamt 30 Kilometer langen Fahrt wurde an insgesamt 25 Orten anschaulich aufgezeigt, was in Essen beim Radverkehr gut läuft und was eben nicht. Am Abend stellten dann Thomas und Hilmar in einem Vortrag den Werdegang und die Ziele des „RadEntscheid Essen“ (REE) vor, wobei als bislang einziges konkretes Ergebnis die Übernahme des aus 7 Punkten bestehenden Forderungskatalogs des REE durch

den (bis Ende 2020 amtierenden) Rat der Stadt Essen gemeldet werden konnte. Abschließend gab es noch einen Gedankenaustausch mit Teilnehmer\*innen aus anderen Städten bzw. Regionen, in denen entsprechende Radentscheide durchgeführt werden oder in Vorbereitung sind.

Von Essen aus erfolgte dann die längste Etappe, weil ausgerechnet in der Landeshauptstadt Düsseldorf kein Quartier organisiert werden konnte. Zunächst ging es bei dieser Etappe zügig über den geplanten RS1 nach Mülheim, Ziel an diesem Tag war Kerpen. Ab hier beherrschte das Thema Braunkohletagebau den Ablauf der Tour. Besuch wurde der Hambacher Forst und die nach wie vor vom Abriss bedrohten Dörfer. Den Abschluss bildete die Teilnahme an der für alle



Auftakt zur Radexkursion durch Essen

besonders bewegenden Menschenkette von Keyenberg nach Lützerath.

Herbert Fürmann & Jörg Brinkmann

Weitere Infos: [www.tourdenatur.net](http://www.tourdenatur.net)

Die Tour de Natur ist ein soziales und zivilgesellschaftliches Experiment, das sich seit 1991 jedes Jahr quasi neu erfindet. Die Tour wird zu 100 % ehrenamtlich organisiert und auch während der Tour braucht es Unterstützung durch alle Teilnehmer\*innen.

Im Frühjahr wird es beim RadlerTreff in Duisburg-Homburg einen Bildervortrag über die Tour geben.



# Radschnellweg 1

## Wie ist der aktuelle Sachstand?

Er ist wieder in aller Munde, der Radschnellweg 1. Seien es die neuen Oberleitungsmasten mitten auf der geplanten Trasse in Essen Kray, die Salamitaktik und Verzögerung bei der Erstellung oder die Verlängerung nach Moers.

Doch viele fragen sich:

Wo soll es überhaupt konkret langgehen?

Wo sind die Probleme?

Und warum geht es eigentlich so schleppend voran?

## Auf den Spuren des RS1

Am 24. September gab es einen langen Artikel in der WAZ Duisburg über die Streckenführung und einige neuralgische Punkte. Grundlagen-Ermittlung, Vorentwurfs- und Entwurfsplanung sind demnach abgeschlossen. Und nun?

Insgesamt geht es sehr schleppend voran. Als 2014 die Machbarkeitsstudie vorgestellt wurde, sollte der RS1 Ende 2021 durchgehend befahrbar sein. Bis heute sind in einzelnen Städten jeweils einige hundert Meter fertiggestellt, weitere größere Teilstücke wie vom Mülheimer Hauptbahnhof bis zum Uni-Campus in Essen sind bereits in unterschiedlicher Qualität befahrbar, sind aber noch lange kein Radschnellweg. Begründet wird die Verzögerung damit, dass die Machbarkeitsstudie noch keine Ausführungsplanung war. Dann hat man zunächst gefragt, wer das Projekt denn planen sollte und hat es dem Landesstraßenbaubetrieb Straßen.NRW aufgedrückt. Die sind bisher eher durch Bau und Planung von Autobahnen und Bundes- und Landstraßen aufgefallen denn mit guter Radweginfrastruktur, was man gut an einigen Autobahnanschlussstellen sehen kann. Radver-

kehrsplaner hatten sie nicht in ihren Reihen. Dann kam die Umstrukturierung durch die Autobahn GmbH, die nochmal Personal abgezogen hat. Straßen.NRW hat daher versucht, über die Planungen Verträge mit den einzelnen Städten abzuschließen, sodass der Landesbetrieb eigentlich nur noch für relativ kurze Abschnitte in Mülheim, zwischen Essen und Gelsenkirchen und im Raum Kamen verantwortlich ist. Für den Ausbau des Radwegs Rheinische Bahn auf Essener Stadtgebiet ist der Regionalverband Ruhr verantwortlich.

Den Sachstand stellte Straßen.NRW auf der Sitzung des Ausschusses für Mobilität des Regionalverbands Ruhr (RVR) vor. Straßen.NRW sagte auch, es läge weder an mangelndem Geld noch an fehlenden Planern. Und in der Tat: Fördergeld gibt es mehr als abgerufen werden kann. Aber außerhalb des Landesbetriebs gibt es sehr wohl einen Mangel an Radverkehrsplanern. In Duisburg hat man dann mangels eigener Planer-Kapazitäten wiederum einen Vertrag mit der Landesplanungsgesellschaft NRW.URBAN geschlossen.

## Was ist nun der Grund für die Verzögerungen?

Die offizielle Aussage von Straßen NRW ist, es sei alles sooo kompliziert. Die Machbarkeitsstudie hat zwar grob festgelegt, wo der Weg entlangführen soll, hat aber z.B. keine Eigentumsverhältnisse berücksichtigt. Auch nicht, ob eine Bahntrasse noch gebraucht wird oder nicht. So hat man z.B. die Trasse der Rheinischen Bahn von Mülheim nach Duisburg vorgesehen, darüber läuft aber der einzige Bahnanschluss, der zum Hafen in Mülheim führt. Auf Mülheimer Stadtgebiet ist dennoch Platz für den RS1, aber im Duisburger Wald muss man sich einen Weg neben dem Bahndamm durch den Stadtwald suchen. Hier ist das kein großes Problem, man kann auch heute schon von der Koloniestraße aus rechts und links der Bahn nach Mülheim radeln. Der Weg ist

inzwischen sogar ausgeschildert. Das wird auch das erste Stück sein, dass in Duisburg ausgebaut werden wird. Nur die zu schmalen Brücken über Auto- und Eisenbahn dürften größere Baumaßnahmen erfordern. Unsere Prognose: Ende 2023 wird man bis zum heutigen Anfang des RS1 an der Hochschule Ruhr-West fahren können.

## Und wie soll es dann in Duisburg weitergehen?

Zunächst fehlt eine Brücke über die Koloniestraße, dann muss man irgendwie einen Bahndamm queren und hinter der Strauß-Siedlung und dem alten Friedhof soll der Weg bis zum Sternbuschweg führen. Alternativen sehen als Provisorium auch die Kruppstraße vor, wie das gehen soll, bleibt aber noch ein Rätsel. Um weiter nach Westen zu kommen, steht gleich ein ganzer Eisenbahnknoten und die A 59 im Weg. Zunächst muss der Sternbuschweg gequert werden. Hier gibt es zwar eine nicht mehr von der Bahn genutzte Brücke, aber die kann angeblich nicht genutzt

werden. Es wird wohl so sein, dass hier eine ebenerdige Querung mit Ampel entstehen muss. Weiter soll es dann über den Sternbuschweg durch die engen Bahnunterführungen gehen. Dazu muss dann ein Fahrstreifen für Autos entfallen. Das ist relativ problemlos, da es auch heute nur jeweils eine Geradeausspur gibt und die Abbiegespuren können erhalten bleiben.

Unter der Grunewaldbrücke der A 59 soll der Radschnellweg dann rechts abknicken und eine weitere Bahnstrecke unterqueren. Die ursprüngliche Planung sollte danach über Bahngelände bis zum Rheinpark und über die Eisenbahnbrücke nach Rheinhausen führen. Inzwischen hat sich aber herausgestellt, dass der Fußweg an der alten Rheinbrücke sich nicht für den RS1 ertüchtigen lässt. Aber da ADFC und die Städte Duisburg und Moers an einem Strang gezogen haben und einen breiten Radweg an der neuen A 40-Rheinbrücke durchsetzen konnten, kann der RS1 künftig entlang dieser Brücke geführt werden. Die alte Trasse soll aber zur IGA 2027 bis zum Rheinpark als städtischer Radweg ausgebaut werden.

Foto: Straßen.NRW





## RS1 Radschnellweg Ruhr

### Verlängerung nach Moers

Es ist zwar in Duisburg noch nicht ein Meter RS1 gebaut, aber seit 1 ½ Jahren gibt es Pläne für eine Verlängerung. Diese Verlängerung Richtung Moers soll am südlichen Ende des alten Güterbahnhof-Areals beginnen. Nachdem die dortigen Bahnlinien von Süden kommend unterquert sind, soll es durch das Neubaugebiet „Duisburger Dünen“ zur Koloniestraße weitergehen. Zu befürchten ist leider, dass es in diesem Bereich trotz ausreichendem Platz kein richtiger Radschnellweg werden könnte. Ähnlich wie am Niederfeldsee in Essen-Altendorf oder auf dem Stadtbalkon in der Mülheimer Innenstadt sehe ich auch in den Dünen die Gefahr, dass die Funktion des Schnellwegs bei der Planung zweitrangig sein könnte und der RS1 in der Parklandschaft eher zu einem verkehrsberuhigten Bereich mutieren könnte. Äußerungen im Beirat für Stadtgestaltung verstärken diese Befürchtungen.

Die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Nordende der „Dünen“ über die A 59 kann leider nicht für den RS1 genutzt werden, denn diese Brücke ist dafür zu schmal. Wie genau können wir noch nicht sagen, aber der RS1 soll entlang von Mercator-, Kremer- und Plessingstraße zum Marientor führen. Spätestens im Gewusel des Verkehrsknotens am Marientor mit Steinscher Gasse, Heerstraße und dem Autobahnzubringer sieht der ADFC noch keine Lösung, solange nicht der ganze Bereich umgebaut wird. Und das ist leider noch nicht in Sicht. Auch die weitere Wegführung von der Marientor-Brücke über oder entlang der Essenberger Straße erschließt sich uns noch nicht, denn hier ist sehr viel Schwerlastverkehr zwischen Auto-

bahnanschluss und Außen- bzw. Parallelhafen. Durch Neuenkamp hat man sich wohl noch nicht auf eine Trasse verständigt, hier sind sowohl die Essenberger- wie auch die Paul-Rücker-Straße im Gespräch. Über den Rhein geht es dann auch erst, wenn der zweite Brückenschlag der A 40 fertig ist, denn der neue Radweg wird 4 Meter breit entlang der Brücken-Nordseite geführt.

Und dann soll es noch weiter nach Moers gehen. Zunächst soll der RS1 nach Süden abknicken, um dann nördlich des Business-Park Niederrhein bis zur Bahnlinie zu führen. Danach ist ein neuer Weg quer übers Feld bis zur Bruchstraße in Asberg geplant. Von der ehemaligen B 60 soll es dann über die Asberger- und Xantener Straße in die Moerser City gehen.

Das klingt noch sehr vage, denn es gibt bisher noch keine ausgereiften Pläne. Hier verhandelt Straßen.NRW noch mit den Kommunen darüber wer überhaupt die Ausbaupläne erstellen soll. Während diese Pläne der Moerser Politik bereits im Frühjahr 2020 vorgestellt worden sind, kennen die Parteien diese Machbarkeitsstudie auch 1 ½ Jahre später noch nicht. In der Duisburger Kommunalpolitik wurde dies noch gar nicht vorgestellt. Bürgerbeteiligung – und auch die des ADFC – scheinen beim RS1 nicht gerade erwünscht. Das, was wir an Informationen haben, stammt aus dem Mobilitätsausschuss des RVR.

### Auch außerhalb Duisburgs gibt es offenbar Probleme und Verzögerungen

In Mülheim - Speldorf gibt es zwei ebenerdige Bahnübergänge. Da kann ein Radschnellweg nicht so einfach parallel über die Heer- und Friedhofstraße geführt werden, außerdem steht ein altes Stellwerk im Weg. Es sind dafür umfangreiche Planungen und ein besonderes Genehmigungsverfahren erforderlich. Es wird hier wohl auf viele Jahre eine recht

verwinkelte Umleitung geben müssen.

In Essen kollidieren kurz nach dem heutigen Ende des Weges an der Uni die Planungen für das Eltingviertel mit der Weiterführung der Trasse. Wann hier gebaut werden kann, ist noch offen. Das gleiche gilt etwas weiter östlich am Stoppenberger Bach. Hier kann der RS1 ebenfalls vorerst nicht auf dem Bahndamm geführt werden, es müssen zuvor Anschlussgleise für Evonik verlegt werden und es wird auch hier für Jahre eine provisorische Umfahrung geben.

Ein Stück weiter kommen noch die mitten auf der geplanten Trasse aufgestellten neuen Strommasten der DB in Kray. Hier hat es im Vorfeld wohl an Absprachen gemangelt, obwohl die Bahn von den RS-Plänen wusste. Nach dem Vortrag von Straßen.NRW beim RVR ist nur klar, dass der Bau des RS1 trotz des Baus der Oberleitungsmasten möglich ist, indem der Bau der Trasse im Bereich der alten Oberleitungsmasten ausgeführt werden soll. Die Umstände aber, wie es zu diesem Planungsdefizit kommen konnte und wie man dies zukünftig vermeiden kann, bleiben weiterhin unklar. Ebenso, ob die Breitenstandards für Radschnellwege noch eingehalten werden können.

In Bochum sind zwar auch schon kurze Streckenabschnitte fertiggestellt, aber hier macht wohl die erforderliche Querung der A 40 Probleme: Radschnellweg kreuzt Ruhrschnellweg. Laut Straßen.NRW erfordert die Brücke einen sehr hohen Aufwand und auch hier wird es zunächst eine Umfahrung über bestehende Stadtstraße geben.

Ob wir in Dortmund wirklich RS-Standards erreichen, wird teilweise bezweifelt. Den Plänen nach sieht das eher nach Fahrradstraßen aus, wo die eine oder andere größere Querstraße überbrückt werden soll. Aber immerhin wird hier schon gebaut. Das ist im Kreis Unna für die dortigen knapp 20 km erst ab 2026 geplant.

Im Mobilitätsausschuss des RVR wollte man keinen Fertigstellungstermin nennen, das sei seriös noch nicht möglich. Erinnerung sei da-

ran, dass es zunächst hieß: Fertigstellung Ende 2021. Und das haben wir bald!

Für alle Interessierten, die sich einen Eindruck vor Ort machen möchten, plant der ADFC Duisburg eine „Tour entlang der geplanten Strecke des RS1“. Gehalten wird an Orten, wo eine RS1 Streckenführung schwierig werden könnte oder alternative Routenführungen zu überlegen sind. Diese Radtour wird aber vermutlich erst im Frühjahr stattfinden wenn das Wetter es wieder zulässt und einige weitere Details feststehen. Sobald der Termin feststeht, ist er im ADFC Tourenportal zu finden.

Herbert Fürmann



stadtmobil CarSharing  
**Mein Mobilitäts-Backup**

ADFC-Mitglieder  
sparen 50% der  
Anmeldegebühr



# Immer der radelnden Gurke nach

## Mit dem Rad durch den Spreewald

Spreewald – da ist doch was, richtig, die Gurke und wenn sie aufs Rad steigt, dann nichts wie hinterher. Folgt man der radelnden Gurke, erlebt man eine der schönsten Radrouten in Deutschland. Sie führt durch unberührte Teichlandschaften, unter dem Baumkronendach des Spreewaldes entlang, des weltweit einzigartigen Fließlabirynths der Spree. Man radelt auf gut ausgebauten Wegen mit einer durchgängigen Beschilderung, Steigungen sind Mangelware, also gemütlich zu fahren. Der Gurkenradweg lässt sich sehr gut in Tagesetappen unterteilen, so dass man neben der Landschaft auch die kulinarische Seite



entdeckt. Und noch etwas bietet der Spreewald – Schlösser.

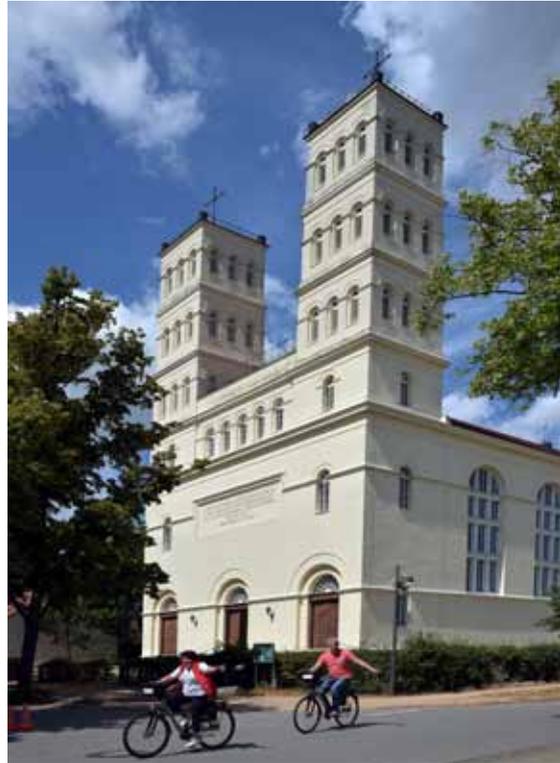
Gleich zu Beginn der Tour in Cottbus lädt Fürst Pückler (1785 – 1871) auf sein Schloss Branitz ein. Der Fürst, Genießer alles Schönen, Namensgeber einer Eispezialität, verrückter Selbstinszenator und abenteuerhungriger Reisender ist gleichzeitig einer der bedeutendsten Landschaftsgestalter des 19. Jahrhunderts. Der Park mit seinen beiden Pyramiden um



das Schloss sind ein Meisterwerk grüner Landschaftsgestaltung.

Die erste Etappe führt von Cottbus nach Burg. Man radelt durch den ehemaligen Braunkohletagebau, wo der größte künstliche See Deutschlands, „der Ostsee“, entstehen soll und erreicht das Storchendorf Dissen.

Unbedingt empfehlenswert ist ein Besuch des Heimatmuseums Dissen. Unter fachkundiger Führung erfährt man alles über Störche, die Besiedlung der Niederlausitz und die Sorben. Nach ca. 15 Kilometern er-



reicht man dann Burg. Hier begegnet man einem deutschen Dichter, der vom 6. bis 8. August 1859 den Spreewald bereist und in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ verewigt. Die Rede ist von Theodor Fontane, dem ein rund 11 Kilometer langer Radweg rund um Burg gewidmet ist. Es lohnt sich, ihn zu erradeln. Anschließend besteigt man den 27 m hohen Bismarckturm und genießt in der Abendsonne einen weiten Blick auf die Spreewaldlandschaft.

Am nächsten Tag warten rund 30 Kilometer bis nach Lübben, allerdings mit einem Zwischenhalt in Straupitz. Sehenswert ist die Schinkelkirche, ein Meisterwerk des Klassizismus, 1828 bis 1832 im Stil einer alt-römischen Basilika vom preußischen Baumeister Schinkel erbaut. Außerdem steht hier die letzte produzierende Dreifachwind-

mühle Europas, wo u.a. das „Spreewaldgold“ Leinöl hergestellt wird. Von Straupitz sind es noch 20 Kilometer bis Lübben. Nach dem Besuch des Schlosses lädt die angrenzende Schlossinsel mit fantasievoll angelegten Erlebnisbereichen zum Verweilen ein. In der Paul-Gerhardt-Kirche begegnet man dem bekannten Liederdichter und Theologen, der hier bis zu seinem Tode als Pfarrer tätig war.

Am folgenden Tag radelt man erst durch eine herrliche Teichlandschaft nach Schlepzig.

Beim Bummel durch die Gemeinde hat man die Wahl zwischen leckeren Bieren oder ausgezeichnetem Whisky, bevor es durch den märkischen Kiefernwald zurück über Lübben nach Lübbenau geht.

Nach so viel Fahrrad tut ein Ruhetag in Lübbenau gut. In der Stadt der Kahnfahrt



verzaubert ein Kahnausflug durch die märchenhafte Wasserlandschaft ins Innere des Spreewaldes, den Hochwald.

Wer dennoch etwas radeln möchte, besucht das Freilandmuseum in Lehde, jener Ort, der von Fontane als „Lagunenstadt in Taschenformat“ bezeichnet wird. Hier taucht man ein in das Leben der Sorben im 19. Jahrhundert. Schon mal in Lehde, kann man sich im Gurkenmuseum nicht nur satt sehen, sondern auch satt essen. Weil es, wie Fontane sagt, in der „heimlichen Hauptstadt des Spreewaldes“ so pittoresk ist, übernachtet man zweimal und natürlich im Schloss Lübbenau. Die historischen Gebäude wie Schloss, Marstall, Orangerie und Kanzlei bieten ein Ambiente aus Kultur und Natur und das Schlossrestaurant eine kulinarische Palette Spreewälder Köstlichkeiten.

Die letzte Etappe beträgt rund 50 Kilometer zurück nach Cottbus. Auf dem Weg Richtung Raddusch radelt man auf einem



der schönsten Wegabschnitte entlang von Fließen durch den schattigen Hochwald. In Raddusch lohnt ein Abstecher zu einer originalgetreuen Nachbildung einer slawischen Fliehbürg, bevor man dann in Vetschau im Renaissanceschloss aus dem 16. Jahrhundert den Rittersaal und das Wapenzimmer besichtigen kann. In Vetschau kann man entscheiden, entweder mit der Bahn nach Cottbus oder über Burg zurück mit dem Rad.

Die radelnde Gurke lädt zu einer Radrunde durch ein feines Netz aus hundert Kanälen ein, das Biosphärenreservat Spreewald. Wer den Weg in die Natur mit dem Rad sucht, ist hier genau richtig.

Wilfried Kochner

Info:

Komplette Organisation, Unterkunft, Reiseunterlagen, Gepäcktransfer  
[www.mecklenburger-radtour.de](http://www.mecklenburger-radtour.de)  
[info@mecklenburger-radtour.de](mailto:info@mecklenburger-radtour.de)

# Fahrradlicht richtig einstellen

Aktuelle Fahrradscheinwerfer leuchten mit sehr leistungsfähigen LEDs und ermöglichen so eine viel bessere und weitere Sicht als frühere Modelle mit Halogen-Leuchtmittel. Doch damit der Scheinwerfer seine volle Kraft entfalten kann und nicht etwa andere blendet, muss er korrekt eingestellt sein. Der pressedienst-fahrrad zeigt, wie das geht und erklärt, warum eine jahrelang angewandte Regel heute nicht mehr gültig ist.

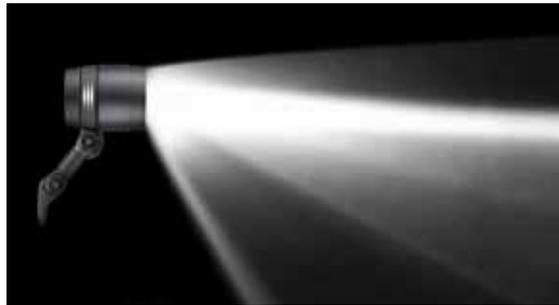
Wie stelle ich den Fahrradscheinwerfer richtig ein? Diese Frage beantwortet die Straßenverkehrsverordnung (StVZO §67,3 Absatz 2) seit 2017 wie folgt: „Der Scheinwerfer muss so eingestellt sein, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet.“ Klingt einfach, ist aber dann doch kompliziert.

In der früheren Fassung des Gesetzestextes war die Vorgehensweise deutlich präziser benannt: „Der Lichtkegel muss mindestens so geneigt sein, dass seine Mitte in fünf Meter Entfernung vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer“, hieß es bis zur Reform 2017. „Diese Regelung bezog sich allerdings auf Halogen-Scheinwerfer. Für moderne LED-Strahler ist sie veraltet. Das wurde vor drei

Jahren mit der Gesetzesanpassung klargestellt“, sagt Sebastian Göttling vom Lichtexperten Busch & Müller.

## Lichteinstellung ist individuell

Der bekannte Tipp, das Fahrrad mit dem Vorderrad an eine Mauer zu rollen und dann die Oberkante des Lichtkegels knapp unter der Anbauhöhe des Scheinwerfers zu justieren, gilt zwar weiterhin als grobe Orientierung. Aber: „Radfahrende rufen damit nicht das volle Potenzial ihrer Lampen ab. Sie konzentrieren sich bei der Einstellung nur auf einen Punkt, dabei liefern viele Scheinwerfer einen breiten Lichtteppich über viel größere Strecken“, erklärt Göttling. Moderne LED-Scheinwerfer haben eine deutlich höhere Leuchtweite als die früheren Fahrradlampen. Topmodelle können, richtig eingestellt, rund 100 Meter weit die komplette Fahrbahnbreite sehr gut ausleuchten. „Für die meisten



Fotos dieser Seite: [www.bumm.de](http://www.bumm.de) | pd-f



Radfahrer\*innen ist eine Ausleuchtung bis ca. 50 Meter aber am angenehmsten“, weiß Sebastian Göttling. Das bringt den Radfahrenden den Vorteil einer besseren Sicht – selbst bei höheren Geschwindigkeiten. Deshalb ist die richtige Einstellung auch abhängig von der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit, wie Göttling erläutert: „Es ist wichtig, den Scheinwerfer so einzustellen, dass man die Helligkeit optimal nutzen kann. Das ist gerade bei höheren Geschwindigkeiten um 25

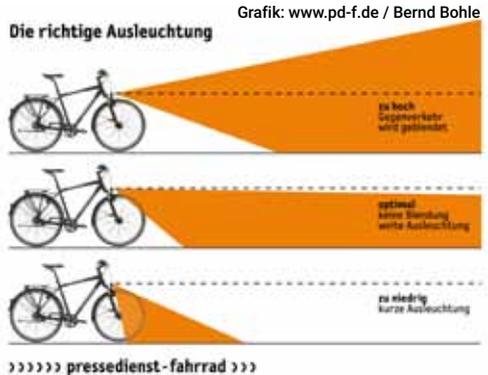


bis 30 km/h, wie sie beispielsweise sportliche oder E-Biker leicht erzielen, wichtig, um sicher vorausschauend fahren zu können.“ Sein Tipp deshalb: Testfahrten abseits des Verkehrs, z. B. auf einem dunklen Parkplatz, um die individuelle, der Fahrgeschwindigkeit angepasste Einstellung zu finden.

## Hell-Dunkel-Grenze als Orientierung

Als Orientierung für die richtige Einstellung gilt nämlich die Hell-Dunkel-Grenze, die jeder moderne Scheinwerfer, egal ob mit Akku oder Dynamo betrieben, aufweisen muss. Wie beim Auto optimiert sie die Lichtverteilung zwischen einem unteren hellen und einem oberen dunklen Bereich. Oberhalb dieser Grenze dürfen Fahrradscheinwerfer maximal mit zwei Lux im Tagfahrmodus leuchten, unterhalb sind keine Grenzen gesetzt. Spitzenmodelle wie der Akku-Scheinwerfer „Ixon Space“ von Busch & Müller (199 Euro) kommen mittlerweile auf 150 Lux. Die Einstellung der Hell-Dunkel-Grenze unterliegt jedoch subjektiven Schwankungen, z.

Foto: [www.pd-f.de](http://www.pd-f.de) / Arne Bischoff



B. der erwähnten Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Deshalb sollte man unbedingt vor Fahrtantritt testen, ob das Licht den Gegenverkehr blendet. Wenn auf einer geraden Strecke die Hell-Dunkel-Grenze auf der Fahrbahn, selbst in weiter Ferne, noch erkennbar ist, ist der Scheinwerfer passend eingestellt. „Es gibt kein Patentrezept mehr. Aber der helle Teil des Lichts hat in Bäumen oder Gesichtern nichts verloren“, so Lichtexperte Göttling.

## Echtes Fernlicht auch am Rad

Eine Besonderheit gibt es aber noch: An immer mehr hochpreisigen E-Bikes finden sich heutzutage Scheinwerfer mit vollwertigem Fernlicht, was ebenfalls seit 2017 erlaubt ist. Das funktioniert exakt so, wie man es vom Auto kennt: Der Ablendmodus hat eine klare Hell-Dunkel-Grenze und leuchtet die Fahrbahn aus. Mit einem Klick auf den Lenkerschalter leuchtet das Fernlicht deutlich über diese Grenze hinaus – heller, höher und viel weiter. Wie beim Kfz muss man darum auch hier innerorts und bei Gegenverkehr abblenden, bekommt aber das nötige Licht, um in kompletter Finsternis mit ausreichend Sicht unterwegs zu sein. Bisher macht der große Akku des E-Bike-Antriebs das Fernlicht möglich; für herkömmliche Fahrräder bräuhete man einen extra Stromspeicher für diese Funktion. (pd-f/tg)

# Straßenkampf

## Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen

Das Buch „Straßenkampf“ geht auf ca. 156 Textseiten aus der Sicht der Radfahrenden ausführlich auf die aktuelle Situation im Straßenverkehr ein. Es liest sich flüssig und schnell. Zur Verdeutlichung ihrer Thesen zieht die Autorin eine Vielzahl an Vergleichen und Beispielen heran: Inner- wie außerstädtische, deutschland- und europaweite, rechtliche sowie bauliche. Darüber hinaus finden die Leser diverse erläuterte Good-Practice-Beispiele.

Nicht alles mag für gut informierte und aktive Alltagsradler neu sein. Aber selbst diese finden reichlich Perlen im Text. In der Gesamtheit und Dichte ist es eine nützliche und fundierte Handreichung, die in einigen Verwaltungen ein guter Augenöffner sein könnte. Die Autorin gibt Initiativen Hinweise, wo Landgemeinden, Klein-, Mittel- oder Großstädte sich erfolgreich für den Radverkehr einsetzen und wie man zähe Hindernisse aus dem Weg räumt. Damit wäre dann eine Vernetzung auch auf Verwaltungsebene möglich, wenn sie denn gewollt ist.

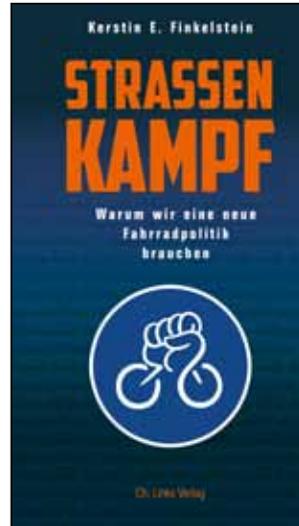
Einziger Kritikpunkt wäre vielleicht, dass die Autorin den Rad- und Autoverkehr immer auf getrennten Verkehrsflächen führen will. Sie fordert dies unter der Einschränkung, die Ampelphasen zu trennen, um Abbiegeunfälle zu vermeiden. Aber auch bei einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerstädtisch sollen Rad- und Kfz-Wege noch getrennt werden. Da aus Gründen des Knotendurchsatzes beampelte Kreuzungen meist kein Rundumgrün für nichtmotorisierten Verkehr erhalten, wird so nach wie vor indirektes Linksabbiegen den Radverkehr benachteiligen. Und getrennte Ampelphasen werden wegen der Reduzie-

rung des Durchsatzes nur minimal eingesetzt werden. Bei gleichen Ampelphasen für Rad- und Kfz-Verkehr wird es weiterhin zu den häufig fatalen Knotenpunkunfällen kommen.

Die ausführlichen Endnoten und Literaturhinweise erstrecken sich auf über 20 Seiten. Damit ist auch eine weiterführende Lektüre möglich. Allein dies ist eine gute Argumentationshilfe gegenüber eingerosteten Verwaltungen.

Kerstin E. Finkelstein: Straßenkampf - Warum wir eine neue Fahrradpolitik brauchen  
Christoph Links Verlag, 2020, 184 Seiten, 9,99 €. ISBN: 978-3-96289-081-0

Herbert Fürmann



---

## Schokofahrt- schokolade

### Ab sofort wieder erhältlich

Wenn man bedenkt, dass die Discounter schon im September ihr Naschwerkangebot weihnachtlich ausrichten, sind wir natürlich spät dran. Aber die Schokofahrtsschokolade nimmt sich sowieso mehr Zeit als der übliche, Verzeihung, Industriekram. 6 Monate war der Transatlantiksegler Tres Hombres unterwegs, bevor er im April die Amsterdamer Chocolatemakers-Manufaktur mit einer weiteren Ladung Fairtrade-Bio-Kakao ansteuerte. Die Löschung der Fracht durch rei-



ne Muskelkraft ist Tradition. Der klimafreundliche Transport der aus diesem Rohstoff entstandenen Schokolade zu den Duisburger Händlern per Lastenrad inzwischen ebenfalls. Das alles dauert nun mal etwas länger - Slowfood im Wortsinne. Unser Leihlastenrad ALEXA war Teil der 10. Schokofahrt. Wer einmal probieren möchte, wie (nochmal Verzeihung) richtige Schokolade schmeckt, findet sie bei den im Internet unter [www.schokofahrt.de](http://www.schokofahrt.de) aufgeführten Geschäften. Werbung ist hier nicht erlaubt. Wer aber die Weinhandlungen auf der Duisserner Moltkestraße oder Buchholzer Münchener Straße kennt, in Neudorf am Weltladen oder dem Bioladen auf der Gneisenastraße vorbeikommt, kann auch ohne Internet fündig werden. Die Verkaufsstellen haben sich erneut bereit erklärt, je Tafel 50 Cent zu spenden – wieder an das Lastenradprojekt DuisBock oder diesmal auch das Aktionsbündnis Klimaentscheid Duisburg.

## KIDICAL MASS

Am 19.09.2021, dem Weltkindertag, trafensich 350 junge, sehr junge und ältere Menschen am Duisburger Hauptbahnhof mit Hollandrädern,

Foto: Christian Hartmann



Lausrädchen, Lastenrädern, Kinderrädern, E-Bikes, Kinderanhängern, um gemeinsam die zweite KIDICAL MASS in Duisburg zu fahren. Bundesweit führen an diesem Wochenende etwa 25.000 Menschen in 150 KIDICAL MASS im ganzen Bundesgebiet. Eine Stunde dauerte die Runde durch die Innenstadt, knapp 4 Kilometer, geschützt durch die Polizei.

Nach der Runde sprachen im Kantpark Kerstin Ciesla vom BUND und Heinrich Jahn von den FFF stellvertretend für die vielen Organisationen, die die KIDICAL MASS unterstützen. Bei allen Unterschieden in vielen Dingen sind wir uns einig: Kinder aufs Rad!

Die Verkehrsunfallprävention der Polizei, der BUND und natürlich der ADFC hatten Infostände aufgebaut, sogar Rad-Codierungen waren möglich, da das Steinbart-Gymnasium Strom lieferte. Es war eine rundum gelungene Veranstaltung, zum Glück auch bei bestem Wetter.

Jetzt denken wir schon weiter:

Die Situation gerade für Kinder und Jugendliche ist fürs Radfahren fürchterlich in Duisburg. Ich habe meinen Blick sehr geschärft, indem ich mich immer wieder frage, wenn ich durch die Stadt mit dem Rad fahre: Würde ich hier meine (in diesem Fall:) Enkel selbständig mit dem Rad fahren lassen? Diese Frage und die Antwort darauf aus unserer praktischen Erfahrung beim Radfahren reicht aus, um selbstbewusst „Experte“ zu sein und unsere Forderungen an die Planerinnen und Planer zu stellen. Deshalb laufen schon die Vorbereitungen fürs nächste Jahr. Vielleicht werden wir mehrere KIDICAL MASS in den Stadtteilen zeitgleich starten. Mit Sicherheit werden wir mehr Organisationen haben, die uns unterstützen. Vielleicht schließen wir uns mit Nachbarstädten zusammen. Schön wäre am Ende mehr Feststimmung, ich träume von Kaffee und Kuchen. Wir freuen uns über alle, die aktiv werden wollen, die mithelfen wollen, die Ideen haben, damit wir unser gemeinsames Ziel erreichen: Angstfreies Radfahren für alle Generationen, auch in Duisburg.

Wolfgang Dewald

# Fahrradfreundlicher Einzelhandel



Die Kriminalpolizei rät: Schließen Sie Ihr Fahrrad stets an einen festen Gegenstand an! So steht es aus gutem Grund im offiziellen Flyer der Polizei zum Thema Fahrrad-Diebstahl. Durch einen ADFC-Kollegen auf die Nutzerunfreundlichkeit des dortigen Angebotes vor dem Präsidium Düsseldorfer Straße angesprochen – gerade mit Blick auf Diebstahlprävention – kam von dortiger, nun ja, verantwortlicher (?) Stelle die Antwort, es handele sich ja nur um Empfehlungen. Wir nehmen das offenbar ernster. Der Wettbewerb läuft. Der ADFC Duisburg hat auch 2021 dazu aufgerufen, vorbildliche und preiswürdi-

ge 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 Ihre Bäckerei, Ihre Bank sein, eine Behörde oder ein Museum. Sagen

**mobile  
Fahrrad  
Werkstatt**



**Die Werkstatt,**



**die zum Fahrrad kommt.**

Mobile Fahrradwerkstatt R. Wißdorf UG (haftungsbeschränkt)

Geschäftsführer Ralf Wißdorf

Zweiradmechaniker Meister

Tel.: 0203 - 24032



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 Foto per E-Mail an [fahrradfreundlich@adfc-duisburg.de](mailto:fahrradfreundlich@adfc-duisburg.de) oder per Brief (Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg). Eine Jury wird aus den Einsendungen den „Fahrradfreundlichen Handel“ auswählen und den Preisträger mit einer Urkunde ehren. Falls Geschäfte sich ganz ungeniert selbst bewerben, weil sie vom eigenen Angebot überzeugt sind, werden wir sie nicht aussortieren, denn dann sind wir unserem Ziel sogar noch näher gekommen. Was bestimmt kein Fehler sein kann: Sprechen Sie gezielt Marktleitungen an, und fragen Sie, ob es keine Alternative zu Felgenkneifern, Dekospiralen oder anderen weitverbreiteten Zumutungen gibt. Sie werden sicher oft zu hören bekommen, dass sich da ja noch nie jemand beschwert hat. Aber ob das stimmt? Und es gibt nicht nur im-

Preisträger 2020 - toom, Kassarlerfeld



mer ein erstes Mal sondern tatsächlich auch erfreulich viele Menschen in verantwortlicher Position, die den Willen haben, erkannte Mängel anzugehen. Die Hoffnung besteht durchaus auch gegenüber der Polizei Duisburg.

Jörg Walther-Wystrychowski

## Klimaentscheid

Die Entscheidung für die Nutzung des Fahrrades als Alternative zur Nutzung eines Autos, sei es (hybrid)elektrisch oder mit Verbrennungsmotor betrieben, ist eine Entscheidung für Umwelt- und Klimaschutz. Noch kürzer: Fahrradfahren ist aktiver Umweltschutz. Selbst der für ein E-Bike benötigte Strom lässt diese Aussage vorbehaltlos zu. Die Stadt Duisburg verfolgt ausweislich ihres von 2015 - 2017 erarbeiteten Klimaschutzkonzeptes ebenfalls einen strikten Weg Richtung Klima- und Umweltschutz. Wer sich aufmerksam durch die Medienwelt bewegt, weiß jedoch, dass die dringend erforderliche Einhaltung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens – die ja auch eher einen Kompromiss zwischen dringendst Notwendigem und als zumutbar Empfundenerem abbilden - mit bisher beschlossenen Maßnahmen nicht einzuhalten sind. Hinzu kommt, dass das Duisburger Konzept vornehmlich durchaus konkrete Handlungsideen beinhaltet, aber weniger mit Zeitzielen arbeitet. Kurz gesagt: Die Aufgabe wurde verstanden, an der Umsetzung hapert es aus vielfältigen Gründen. Oder für Duisburger: Die Kacke dampft. Wir brauchen Druck, genau wie ein ordentlicher Fahrradreifen. Als Reaktion hat sich in den letzten Monaten das Aktionsbündnis Klimaentscheid Duisburg formiert, das aber erst nach RiP-Redaktionsschluss an die Öffentlichkeit treten wird. Dem Bündnis gehören u.a. der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., BUND und Fridays For Future sowie Grüne

und Linke an. Aus rechtlich-formalen Gründen kann das Begehren nur die Erarbeitung eines Klimaschutzplans einfordern, in dem Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität aufgeführt werden. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen kann ein solches Begehren nicht verlangen. Voraussichtlich werden in Duisburg wahlberechtigte EU-Bürger ab 16 Jahren daher aufgerufen, über die Frage "Stimmen Sie dafür, dass die Stadt Duisburg externe Sachverständige beauftragt, welche innerhalb eines Jahres einen konkreten Plan zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 für die Stadt Duisburg, Stadt-Töchter und städtische Unternehmen erstellen?" abzustimmen. Um die Zulässigkeit dieses Entscheides zu bewirken, müssen im Vorfeld genügend Unterstützungsunterschriften über den Weg des Bürgerbegehrens gesammelt werden. Der eigentliche Entscheid wird dann im Mai 2022 angestrebt. Ziel des Entscheides ist es, die Stadt Duisburg dazu zu verpflichten, der Sache eine ihrer Dringlichkeit angemessene Beschleunigung zukommen zu lassen. In seinem Selbstverständnis als Umwelt- und Klimaschutzorganisation ist der ADFC Duisburg Teil des Aktionsbündnisses. Wir rufen daher insbesondere alle Mitglieder auf, sich mit dem Anliegen des Klimaentscheides Duisburg auseinanderzusetzen und empfehlen im Sinne des Anliegens zu stimmen. Verbreiten und diskutieren Sie das Thema im Freundeskreis, in der Familie und am Arbeitsplatz – unterschreiben Sie für die Zulässigkeit des Begehrens und stimmen dann dafür.

Steuerlich abzugsfähige Spenden nimmt das Bündnis auf dem Konto der Duisburg

## Radfahren ist aktiver Klimaschutz

Duisburg muss attraktiven und sicheren Radverkehr ermöglichen. Das ist nur mit einer echten Verkehrswende statt einer Antriebswende möglich! Auch in Duisburg entfällt ein gutes Drittel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf den motorisierten Verkehr. Die Infrastruktur bestimmt besonders stark die Entscheidung, welches Verkehrsmittel gewählt wird. Vom Klimaentscheid versprechen wir uns die beschleunigte Umsetzung kostengünstiger und schnell wirksamer Maßnahmen, die viele Menschen in Duisburg ermutigen, auf die Nutzung ihres Autos zu verzichten und so ihre Umwelt zu schonen - heute und nicht erst in 20 Jahren. Daher unterstützt der ADFC Duisburg den Klimaentscheid.

## FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus  
**hardacker**   
*seit 1933 - Tradition in Bewegung*

Wanheimer Str. 625 | 47249 Duisburg | Tel: 0203/701477  
[www.fahrradhaus-hardacker.de](http://www.fahrradhaus-hardacker.de)



# KlimaEntscheid D u i s b u r g

ger Stiftung für Umwelt, Gesundheit und Soziales DE86 3505 0000 0200 0128 96 entgegen. Verwendungszweck: KlimaE Duisburg. Update vom 11.11.2021: Stand Redaktionschluss der RiP ist die Stadtverwaltung ihrer Verpflichtung, eine Kostenschätzung für die zu entscheidende Maßnahme vorzulegen nicht nachgekommen. Das darf man durchaus als skandalös bezeichnen.

Überraschend hat die SPD einen Antrag mit dem Text des Klimaentscheids vorgelegt. Damit kann der Rat mit Mehrheit darüber entscheiden und der Druck durch das Bürgerbegehren ist nicht erforderlich. Das Klimabündnis wird aber sicher die Umsetzung aufmerksam beobachten.

Jörg Walther-Wystrychowski

## Duisburger Jahrbuch 2022

Bereits seit einigen Jahren beteiligen sich Autoren des ADFC Duisburg an dem Buch. In diesem Jahr gibt es einen Bericht über ehemalige Bahntrassen in unserer Stadt, die sich wunderbar zum Radeln eignen. Nebenbei erfährt der Leser auch Wissenswertes über die ehemaligen Bahnlinien: Wie sie heißen, wer sie genutzt hat und wann der Bahnbetrieb eingestellt worden ist.

Wir berichten über die großen und bekannten Trassen wie HOAG-Trasse oder den Grünen

Pfad, aber auch über viele kleine, manchmal nur wenige hundert Meter lange Abschnitte. Alles übersichtlich sortiert nach Himmelsrichtung.

Dazu blicken die Autoren auch in die Zukunft, denn einige Wege wie den Radschnellweg Ruhr oder den geplanten Radweg auf der Lohbergbahn gibt es noch gar nicht. Manchmal geht es auch nicht auf, sondern entlang einer Bahntrasse, die sogar noch wiederbelebt werden soll wie die Verbindung über Ratingen nach Düsseldorf.



Grafik: media team Duisburg

Das Jahrbuch erscheint Ende November. Neben dem Bahntrassen-Radeln gibt es im Jahrbuch weitere Beiträge wie z.B.:

- Wildbienen in unserer Stadt von Jürgen Hinke vom Naturschutzbund
- Das Wohnzimmer als Fitness-Studio von Hermann Kewitz, Stadtsportbund
- Die Mercator-Methode – ein Kurzkrimi von Kai Magnus Sting
- Porträt der Firma Lehnkering von Thorsten Fischer und M. Voith
- 50 Jahre Int. Kinder- und Jugendbuchausstellung von Jan-Pieter Barbian

Das Jahrbuch wird voraussichtlich einen Umfang von 176 Seiten haben und 18 Euro kosten. Es ist im lokalen Buchhandel erhältlich.

Herbert Fürmann

# Neue Stellplatz- Satzung

Alle reden von der Verkehrswende. Und das jetzt auch beim ruhenden Verkehr. Fünf Jahre nach Änderung der Landesbauordnung wird auch bei uns eine neue Stellplatzsatzung eingeführt, falls der Rat am 25. November zustimmt. Künftig werden nicht nur Parkplätze für Autos vorgeschrieben, sondern auch Abstellplätze für Fahrräder.

Bessere Abstellmöglichkeiten zu Hause, aber auch an den täglichen Zielorten sind dringend erforderlich, wenn wir möchten, dass mehr Leute ihre Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Nur wer sein Rad quasi griffbereit stehen hat, wird es auch schnell mal nutzen. Wer diese Möglichkeit nicht hat und das Rad über Treppen aus dem Keller oder gar aus seiner Wohnung schleppen muss, überlegt eher, ob er nicht doch einfach und bequem ins Auto steigt. Und ein hochwertiges Rad will keiner an der nächsten Laterne parken...

Schon immer, seit Einführung der Reichs-Garagenordnung in unsäglichen braunen Zeiten, gibt es Vorschriften über Anzahl und Ausstattung von Abstellanlagen für das Auto. Hintergrund war auch damals weniger die Knappheit von Parkplätzen als vielmehr eine Förderung der geplanten Massenmotorisierung.

Nun hat die Verwaltung eine neue Stellplatzsatzung erarbeitet, die auch Plätze für Fahrräder vorschreibt. Und dies betrifft nicht nur Wohnhäuser, sondern alle Bauvorhaben: Wohnheime, Verwaltungsgebäude, Versammlungs- und Sportstätten, Kirchen, Gaststätten, Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Gewerbe und Industrie.

In der Begründung der neuen Stellplatzsatzung heißt es: „Gänzlich neu ist, dass es

eine Pflicht zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen gibt, gekoppelt mit Vorgaben zur Größe und Beschaffenheit. Hiermit werden bei neuen Bauvorhaben Barrieren zur Nutzung des Fahrrads abgebaut und die Nutzung des Fahrrades wird attraktiver. Denn nur wenn Fahrräder leicht zugänglich sind, werden sie auch gerne für kurze alltägliche Wege genutzt.“

In Duisburg ist nach Angaben der Stadt die Zahl der Autos von 2007 bis 2019 um 30.000 gestiegen, also etwa 2000 bis 3000 pro Jahr. Der steigende Stellplatzbedarf soll vermehrt dort kompensiert werden, wo die Besitzer wohnen. Zumindest bei Neubaugebieten kann so der öffentliche Raum besser genutzt werden, nicht nur als kostenloser Parkraum zu Lasten der Allgemeinheit.

Neu ist auch, dass man auf einen Teil der Autostellplätze verzichten kann, wenn man nachweist, dass man besondere Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Stellplatzbedarfes verfolgt.

Und die Stellplätze für Fahrräder müssen von öffentlichen Flächen ebenerdig, über Rampen oder über Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar, also barrierefrei sein. Sie sollen einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen, einzeln leicht zugänglich sein und eine Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern je Stellplatz aufweisen. Dazu kommt eine „notwendige Manövrierfläche“ mit einer Fahrgassenbreite von mindestens 1,80 Metern. Bei Ein- und Zweifamilienhäusern müssen 1,5 Autostellplätze und zwei Fahrradstellplätze je Wohneinheit angelegt werden.

Mehrfamilienhäuser ab drei Wohnungen müssen 1,2 Autostellplätze und zwei Stellplätze für jeweils 100 Quadratmeter Bruttogeschossfläche aufweisen. Ähnliche Regelungen gelten auch für öffentlich geförderten Wohnungsbau.

Besonders wichtig: Bei Schulen müssen bis zu einem Fahrradstellplatz je 2 Schüler angelegt werden. Herbert Fürmann



## 2. Kidical Mass

Bei der 2. Kidical Mass in Mülheim waren 130 Kinder und Erwachsene dabei, auf Laufrädern, Fahrrädern, Lastenrädern oder einfach nur im Kindersitz oder im Anhänger. Es war ein Riesenspaß für Klein und Groß!

Gut eine Stunde bzw. acht km ging es durch die Stadt vorbei an Kindergärten und mehreren Schulen, um auf die teilweise schwierige Fahrradsituation gerade um diese Einrichtungen herum aufmerksam zu machen. Ziel der Initiator\*innen (Parents for Future Mülheim und ADFC Ortsgruppe Mülheim) ist es, mehr Kinder aufs Rad zu bekommen. Oft sind aber gerade die Schulwege und die Verkehrssituation an den Schulen für viele Eltern nicht sicher genug, um ihre Kinder alleine mit dem Rad dorthin zu schicken.

In mehr als 130 Städten in Deutschland und den Nachbarländern haben Kinder, Jugendliche und Familien am Wochenende 18./19. September 2021 auf Fahrrädern eine riesige Kidical Mass veranstaltet. Zum Weltkinder-

tag und im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche fordern sie ein Umdenken in der Verkehrspolitik: Wir wollen, dass sich Kinder sicher und selbständig mit dem Fahrrad in unseren Städten bewegen können.

Das gemeinsame Aktionswochenende wurde 2020 von der Kidical Mass Köln ins Leben gerufen. Unterstützt und organisiert wird es von ADFC, Campact, Changing Cities, Deutsches Kinderhilfswerk, Greenpeace, Radkomm, VCD sowie vielen lokalen und regionalen Vereinen, Organisationen und Initiativen.

### Wir wollen eine #FahrradGeneration

In unseren Städten sind die Bedingungen für Radfahrende, insbesondere für Kinder und Jugendliche immer noch sehr schlecht. Es fehlt vor allem an Platz: zu schmale, ungeschützte oder oft gar keine Radwege. Viele Eltern haben Angst um ihre Kinder und fahren sie lieber mit dem Auto zur Schule.

Die Kidical Mass will die Menschen für eine





# **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



nachhaltige Mobilität begeistern. Fahrradfahren muss auch abseits vom Radschnellweg sicherer und bequem werden, damit alle Generation aufsatteln können.

Peter Beckhaus

## Prinzeß-Luise-Straße erhält Radfahrstreifen

Die Ende September im Mobilitätsausschuss beschlossene Planung sieht zwischen Thüringer Straße und Saarer Straße beidseitig rund 2,00 m breite Radfahrstreifen vor. Abgesehen von kleineren Umbauten kann die Maßnahme überwiegend markierungstechnisch auf der bestehenden Fahrbahn erfolgen. Auch der ADFC begrüßt dieses Vorhaben, welches mit finanzieller Hilfe des Sonderprogramms „Stadt und Land“ des Bundes in Höhe von rund 114.000 € möglichst schon in 2022 finanziert und realisiert werden soll. Allerdings beinhaltet die Planung mit den signalisierten Knoten der Holzstraße und der Saarer Straße auch Knackpunkte, da dort die komfortablen Radfahrstreifen

jeweils in Schutzstreifen überführt werden. Dies ergibt sich aus dem Flächenbedarf für dortige Linksabbiegestreifen sowie stadtauswärts aus der Fortführung des Parkstreifens. Die im Rahmen der Anhörung beteiligte Bezirksvertretung 3 hatte zumindest die Verbreiterung der Schutzstreifen von Mindestmaß (1,25 m) auf Regelmaß (1,50 m) gefordert, was von der Verwaltung bis zur Sitzung des Mobilitätsausschusses bereits in den Plänen eingearbeitet wurde. Offenbar wurden aber die Ausschussmitglieder darüber nicht informiert und kritisierten als Folge die



Plan: Stadt Mülheim an der Ruhr

Fachverwaltung für ihr Handeln. Ein weiterer, wohl nicht zu lösender Knackpunkt ergibt sich auf einer Länge von 60 m auf der Seite des Broicher Friedhofs, da dort ein altes, im Privatbesitz befindliches Wohngebäude in der Straßenflucht steht. Das Gebäude lässt den Gehweg der Prinzeß-Luise-Straße bis an das Straßenbahngleis heranrücken. Der zukünftige, zwischen Gehweg und Gleis geführte Radfahrstreifen läuft somit unweigerlich auf diesen Gehweg zu, der zu diesem Zweck als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebaut, aber nicht wesentlich verbreitert werden kann.

Eine Weiterführung der Radfahrstreifen über die Großenbaumer Straße bis zum Uhlenhorstweg ist im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen, kann aber erst nach Sanierung der Straße bzw. der Gleiszone erfolgen. Zwischen der Thüringer und Duisburger Straße bleibt die Prinzeß-Luise-Straße für den Radverkehr in beiden Richtungen hingegen ein Nadelöhr. Die Benutzung der Fahrbahn ist

wegen der Gleise dort sehr unangenehm und die zum Radfahren frei gegebenen, ursprünglich als gemeinsame Geh- und Radwege erstellten Gehwege sind ebenfalls unattraktiv und werden dort, wo es keine Parkstreifen gibt, zugeparkt.

## Lückenschluss auf der Saarlandstraße

Noch im Jahr 2021 wollte die Stadt den auf der Unteren Saarlandstraße Richtung Holt hausen vorhandenen Radfahrstreifen bis auf Höhe der Bismarckstraße verlängern. Ab dort soll ein zwischen einer Baumallee verlaufender, asphaltierter Weg als gemeinsamer Fuß-/Radweg ausgewiesen werden, wie es auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereits der Fall ist. Auf Höhe der Signalanlage Reichspräsidentenstraße (vor Kopf der „Aral“-Tankstelle) kann die Obere Saarlandstraße mit Hilfe der Ampel sicher gequert werden. Der linksseitige, zur Kreuzung Oppspring weiterführende Zweirichtungsradweg soll in diesem Zusammenhang eine neue Decke erhalten. Sollte die Straßenbahnlinie 104 auf dem Kahlenbergast stillgelegt werden, würde sich die Weiterführung des Radweges auf der rechten Straßenseite anbieten. Ein Radweg aus Richtung Bismarckstraße in Mülheim Saarlandstraße. Hier wäre noch eine Absenkung von der Saarlandstraße zur Pettenkofferstraße sinnvoll.

Foto: Rolf Schroers-Canzler



Richtung Ruhr ist mit der aktuellen Maßnahme leider nicht verbunden, da man hierzu zunächst den Knoten Bismarckstraße/Untere Saarlandstraße nach Aufgabe der Straßenbahn umbauen möchte.

# 1. Müllsammelaktion auf dem RS1

Die Idee: Einen Tag vor der Bundestagswahl den RS1 nochmal ordentlich sauber machen! Am 25. September sind wir dem Müll auf dem Teilstück zwischen Tourainer Ring und der Rampe Bergstraße "auf den Leib gerückt".



Dem Aufruf in der Tageszeitung sind sowohl ein Teil unserer Aktiven als auch engagierte Bürgerinnen und Bürger gefolgt. Mit Handschuhen, Müllbeuteln und Sammelzangen von der Mülheimer Entsorgungsgesellschaft ausgerüstet ging die Arbeit in der Gruppe nicht nur relativ schnell, sondern hat tatsächlich auch Spaß gemacht. So waren die Müllbeutel schnell voll, vor allem mit unendlich vielen Zigarettenskippen sowie mit Kronkorken und Glasscherben von achtlos ins Gebüsch geworfenen Bierflaschen.



Wir wollten mit der Aktion zeigen, dass Radelnde und zu-Fuß-Gehende auch ihre Wege sauber halten sollen, damit Menschen sich hier gerne begegnen und verweilen, zum Schutz von Tieren sowie als Visitenkarte für Touristen der Stadt Mülheim an der Ruhr, die über diesen Weg die Stadt besuchen.

Die einhellige Meinung aller Teilnehmenden am Schluss war, mit der nächsten Aktion nicht bis zur nächsten Wahl zu warten, sondern schon im Frühling wieder loszulegen, wenn die Brombeersträucher noch nicht so hoch gewachsen sind. Mitsammelnde sind dann wieder herzlich willkommen!

Valerie Renken

---

## Jetzt über 1.000

Die erste Mitgliederversammlung nach 2019 wurde als Präsenzveranstaltung durchgeführt, bei der eine Teilnahme nur durch einen 2G-Nachweis möglich war. Die Versammlung hat sich auf das Notwendige beschränkt und konnte zügiger als sonst üblich durchgeführt werden. Trotz der schwierigen Umstände war das Treffen deutlich besser besucht als in den Vorjahren. Der alte Vorstand wurde nach seiner Entlastung in Gänze wiedergewählt. Als Sprecherin hinzugekommen ist Gudrun Fürtges, die schwerpunktmäßig für den Bereich Mülheim zuständig ist. Erstmals gibt es mit Rolf Schroer-Canzler einen Mitgliederbetreuer und mit Peter Beckhaus einen Betreuer für die Webseite des Vereins.

Burkhard Schmidt, wiedergewählter Sprecher, brachte den Teilnehmenden die erfreuliche Nachricht mit, dass die magische Mitgliederzahl von 1.000 in diesem Jahr überschritten wurde. Der ADFC Oberhausen/Mülheim kann weiter, wie der ADFC bundesweit, auf ein enormes Mitgliederwachstum verweisen.

Norbert Marißen

## Fahrraddemo

**Wir wenden für's Klima!  
Sterki bleibt!**

Mit einer Fahrraddemo protestierte das Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“ am 10. Juli 2021 für eine Verkehrswende, die ange-



Foto: Jana Schneeloch

sichts der Klimakrise dringend notwendig ist, und gegen den Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen. Anstatt Wald für den Autobahnausbau zu zerstören, müssen wir weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum klimaverträglichen ÖPNV und Radverkehr.

Die Fahrraddemo startete auf dem Osterfelder Markt. Die ca. 100 Demonstrierenden begrüßte Andrea-Cora Walther, vom Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“, während Burkhard Schmidt, (ADFC) beschrieb wie in Osterfeld Radfahrende unnötig durch einen Irrgarten an Einbahnstraßen behindert werden. Die meist überbreiten Fahrbahnen würden die legale Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr gefahrlos zulassen.

Über die Teutoburger Straße, als ein Beispiel für einen guten Ausbau eines Radweges, führen die Teilnehmer\*innen gut gesichert durch die Polizei nach Sterkrade, wo ein Zwischenstopp eingelegt wurde. Hier ging es darum, wie die permanente Forderung nach mehr

Parkplätzen den Ausbau komfortabler und sicherer Radwege verhindert.

Dabei stehen 20 % der Unfälle mit Fußgängern und Radfahren im direkten oder indirekten Zusammenhang mit geparkten Fahrzeugen zum Beispiel durch "Dooring" und Sichtbehinderungen.

Und obwohl in den Haushalt der Stadt keine Gelder z.B. aus Mineralölsteuer oder KFZ-Steuer fließen, werden teuer gebaute Parkplätze kostenlos zur Verfügung gestellt.

Während der „Autoverkehr“ hoch subventioniert wird, ist der Radverkehr chronisch unterfinanziert. Instandhaltung oder Reinigung der Radinfrastruktur wird nur mangelhaft durchgeführt. Und die Forderung nach 25 EUR pro Kopf und pro Jahr für die Radverkehrsinfrastruktur in Oberhausen wurde im Rat abgelehnt. Die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens kann aber ohne eine angemessene Finanzierung nicht gelingen.

Auf angenehm schattigen Waldwegen ging

es anschließend durch den Sterkrader Wald. Bei einem Zwischenstopp auf dem Oberförster-Hoffmann-Weg wurde gefordert, das "grüne Kleinod" Sterkrader Wald zu erhalten und Cornelia Schiemanowski, BUND Oberhausen, erläuterte die Folgen des geplanten Ausbaus des Autobahnkreuzes: „11 ha Wald – das sind mindestens 5000 Bäume – und ca. 22 ha Grünland- und Gehölzstrukturen, die für ein fragwürdiges Großprojekt mit jahrelanger Bauzeit und hohen finanziellen Kosten geopfert werden sollen – mitten in der Klimakrise wäre das eine unverantwortliche Naturzerstörung und kontraproduktiv zur dringend notwendigen Verkehrswende.“

Die Fahrraddemo endete im Klimacamp, wo in einem anschließenden Workshop mit Teilnehmer\*innen der Demo und des FFF-Klimacamps ein fruchtbarer Erfahrungsaustausch über Fahrradroutes im Ruhrgebiet stattfand.

Cornelia Schiemanowski / Burkhard Schmidt

Foto: Andrea Cora Walther





# Fiasko für Radfahrende

Enttäuscht über die fahrradfeindliche Planung an der Kreuzung Kewer-, Bebel- und Behrensstraße zeigt sich das Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“! Die Stadt hat es aus Sicht des Bündnisses versäumt, auch für Radfahrende einen sicheren Verkehrsweg an der neuralgischen Stelle in Alstaden einzuplanen. Dabei verbindet die Kreuzung viele Wohngebiete des Oberhausener Südens mit Sport- und Freizeiteinrichtungen wie dem Ruhrpark oder dem Naturbad Styrum, entsprechend stark wird die Kreuzung von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern genutzt. Laut Stadtverwaltung sei keine andere Kreuzungsplanung möglich, weil die Fahrbahnen breit genug für den ÖPNV sein müssten. „Dass hierdurch eine neue Autorennstrecke entsteht, wird in Kauf genommen,“ beschwert sich Tim Heinzen vom Aktionsbündnis, dabei sei für Schutzstreifen genug Platz. „Es hätten auch Fördermittel aus dem Sonderprogramm Stadt und Land in die Finanzierung fließen können, dann würde vernünftige Radwegplanung sogar den Stadthaushalt entlasten,“ regt Heinzen an.

„Seit Monaten sind die Fahrradgeschäfte leergekauft und trotz miserablen Wetters beim Stadtradeln sind so viele Kilometer zusammengekommen wie noch nie zuvor“ hält

Stefanie de Saint Genoise von „Oberhausen sattelt um“ fest. „In Oberhausen wollen die Menschen Rad fahren! Wann begreifen Verwaltung und Politik das endlich?“

Das Aktionsbündnis fordert die Verwaltung auf, künftig kritischer mit Planungsentwürfen umzugehen, die bestimmte Verkehrsträger von vornherein ausklammern. Das Fiasko an der Kewerstraße muss auf jeden Fall korrigiert werden.

Tim Heinzen

# Kanaluferweg demnächst mit Asphalt-Decke

Auf vielen ehemaligen Bahntrassen, die zu Radwegen umgebaut wurden, hat der RVR die wassergebundenen Oberflächen durch Asphalt ersetzt. Zu groß waren die Schäden an den Sandböden, die von Fahrzeugen bei der Instandhaltung verursacht wurden. Die gleichen Schäden sieht man auch am Kanaluferweg des Rhein-Herne-Kanals in Oberhausen. Auf der nördlichen Seite wurde die wassergebundene Decke erst vor acht Jahren im Abschnitt von der Stadtgrenze Bottrop bis zur B 223 neu aufgebracht, heute ist der Abschnitt erneut sanierungsbedürftig. Die Absicht der Stadt, auf dem gesamten zu Oberhausen gehörenden Abschnitt den nördlichen Uferweg auf einer Länge von sechs Kilometern zu asphaltieren, findet die Zustimmung des ADFC. Keine Seenlandschaft mit versteckten Löchern; weniger Konflikte mit Fußgänger\*innen wegen Engstellen durch unpassierbare Abschnitte; keine Staubfahnen nach längerer Trockenheit als Zumutung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Da auch bei wassergebundenen Decken Re-





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**



genwasser seitlich abläuft, bedeutet die Asphaltoberfläche hier keine Verschlechterung. Die CDU hat sich für eine Asphaltierung eingesetzt. Das Vorhaben erhält damit eine höhere Dringlichkeit und beschleunigt hoffentlich die Umsetzung. Nach Ansicht der Stadtverwaltung können über das Wasser- und Schifffahrtsamt, welches das „Sagen“ hat zu allem, was am Kanal passiert, Fördermittel beantragt werden. Hieran wird gerade gearbeitet. Wenn der Förderantrag gestellt und bewilligt ist, kann es bei der Ausführung ganz schnell gehen. Norbert Marißen

# Parking Day 2021

## Lebensraum statt Parkplatz

Am 17.09.2021 fand der 17. Internationale Parking Day statt. Nach dem Motto „Straßen einmal anders erleben“ widmete das Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“ Parkbuchten auf der Schenkendorfstraße um. Mit Gartenstühlen, Tischen und kühlen Getränken entstand für kurze Zeit ein Ort zum Spielen, Entspannen, zum Austausch mit den Nachbarn etc.

Die Resonanz der Anwohner war durchweg positiv. Man war sich einig, dass der Flächen-



## 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

verbrauch durch Autos in der Innenstadt bei weitem zu groß ist.

Das in der Regel 23 Stunden am Tag geparkte Auto macht Spielen auf der Straße, die Anlage von Grünflächen und Radwegen, Sitzgelegenheiten und ganz allgemein das Leben auf der Straße in der Regel unmöglich. Jedes Jahr werden in Oberhausen 1500 Autos zusätzlich zugelassen, die an irgendeinem Ort abgestellt werden müssen.

Die Stadt ist öffentlicher Raum, der uns allen gehört – es ist Zeit, diesen Raum neu zu verteilen und unsere Innenstadt wieder lebenswert zu gestalten. Stefanie de Saint Genois

# Kein Platz für Fußgänger\*innen

Während der Fahrbahnsanierung der Buschhausener Straße wurde der Verkehr auch über die Katharinenstraße umgeleitet. Um für den zusätzlichen Verkehr Platz auf der Fahrbahn zu schaffen, hat die Verwaltung kurz mal Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr auf dem Bordstein eingerichtet. Dabei traut man seinen Augen nicht. Die Bewegungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende ist extrem stark eingeschränkt, Gehbehinderte mit Rollator und Personen mit Kinderwagen können einige Stellen gar nicht passieren und müssen auf die Straße ausweichen. Dem ruhenden Verkehr wird ein Vorrang eingeräumt, der im völligen Gegensatz zu den

verbalen Zielen der Stadtverwaltung steht. Denn danach sollen die Belange von Fußgänger\*innen immer berücksichtigt werden. Dafür gibt es sogar einen Nahmobilitätsmanager. Die städtische Regelung verdient in diesem Fall nicht einmal die Note mangelhaft. Norbert Marißen



# ebike

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





# Neues Mobilitätskonzept

## Eine Chronologie des Scheiterns

### Verheißungsvoller Anfang

Mit einem neuen Mobilitätskonzept wollte die Verwaltung im Jahr 2017 allgemeine Vorarbeiten für ein umweltfreundliches Nebeneinander von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, Busfahrenden und PKW-Fahrenden erstellen lassen. Gemeinsam mit einem Fachinstitut sollten Grundsätze gefunden werden als Ausgangspunkt für einen Maßnahmenplan zur Gestaltung des Verkehrs der Zukunft. Für den Radverkehr war ein eigenständiges Konzept vorgesehen. Ein „Arbeitskreis zum Kommunalen Mobilitätskonzept“ wurde ins Leben gerufen, der erstmalig kurz vor der Bundestagswahl am 11.9.2017 tagte und dem die Beigeordnete Frau Lauxen vorsah. Ebenfalls aus dem Verwaltungsvorstand mit dabei war Herr Güldenpopf als Leiter des Dezernates 0.

Rathaus Oberhausen



Das neue Mobilitätskonzept hat das Ziel, den umweltfreundlichen Verkehr (Bus, Rad, Fuß) voranzubringen; ein Grund, warum auch der ADFC an den Beratungen teilnehmen durfte. Beim ersten Treffen wurde die Zielsetzung erläutert, Erwartungen der Teilnehmenden abgefragt, eine öffentlichkeitswirksame Auftaktveranstaltung angekündigt und sehr viel Bürgerbeteiligung versprochen. Die Vorstellung des fertigen Gutachtens wurde für 2019 anvisiert. In der zweiten Sitzung im Juni 2018 wurden die Verkehrsdaten zum Ist-Zustand und erste Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens vorgestellt und ein Verkehrsmodell für den Herbst des Jahres angekündigt. Dazu gab es am 13.2.2019 (3. Sitzung) aber nur erste Ergebnisse. In dieser Sitzung wurden weitgehende Unterschiede bei den Teilnehmenden des AK deutlich, als um ein verkehrspolitisches Leitbild gerungen wurde. Daran anknüpfend wurden vom Gutachter drei sogenannte Planfälle vorgestellt. Erster Planfall: Der bisherige Verkehr soll optimiert werden (=weiter wie bisher). Zweiter Planfall: Der Verkehr soll auf umweltfreundliche Verkehrer verlagert werden (=weniger PKW). Dritter Planfall: Der Verkehr soll emissionsneutral umgebaut werden (=Autofahren bewusst unattraktiv machen). Obwohl der Gutachter die Notwendigkeit für den dritten Planfall einschließlich seiner Umsetzung bis 2035 deutlich machte, war die „Deutschlandkoalition“ aus SPD, CDU und FDP maximal für den Planfall 2 zu haben. Grüne, Linke und der ADFC plädierten für die am weitesten umweltfreundliche Variante 3.

### Keine Einigung bei der Leitbildsuche

Zu Beginn der 4. Sitzung des Ak berichtete der Gutachter am 2.7.2019 zum erstaunten Unwil-

len der Deutschlandkoalitionäre (SPD, CDU, FDP), dass sich die an dem Beteiligungsverfahren teilnehmenden Erwachsenen, Jugendlichen und Kinder eine umweltfreundliche Mobilität wünschen und „die eingriffsintensiven Maßnahmen des dritten Planfalls“ bevorzugen. Anschließend stellte der Gutachter einen Vorschlag für ein Leitbild vor, über das dann 60 Minuten diskutiert wurde. Das Protokoll vermerkt dazu: „Aufgrund der vielfältigen Positionen wurde kein Konsens erzielt“. Um das Problem schnell zu lösen, bot die Verwaltung den Diskutanten für den Herbst Einigungsgespräche an, die sich auch an den ADFC richteten und von uns auch wahrgenommen wurde.

## Schiffbruch bahnt sich an

Nach drei Jahren gutachterlicher Tätigkeit kam das Projekt am Jahresbeginn 2020 zum Stillstand. Zunächst spielten die pandemiebedingten Auswirkungen eine Rolle, eine Sitzung des AK fand 2020 nicht statt. Außerdem musste 2020 Frau Lauxen als zuständige Dezernentin den Verwaltungsvorstand verlassen (und arbeitet heute als Beigeordnete in Krefeld), während Herr Güldenzipf als weiterer Vertreter des Verwaltungsvorstandes es offensichtlich nicht vermochte, das Gutachterbüro zu Arbeitsfortschritten anzuhalten und den Arbeitskreis zu führen. Knapp zwei Jahre nach der 4. Sitzung wurde die 5. AK-Sitzung am 14.4.2021 als Videokonferenz abgehalten, in der den stauenden Teilnehmenden mitgeteilt wurde, dass das immer noch unvollständige Leitbild „auf der Grundlage der Hinweise und Vorschläge aus dem Arbeitskreis überarbeitet“ wird. Das Protokoll dieser Sitzung wurde auch nicht mehr vom Gutachter angefertigt und unterzeichnet, sondern von einem Mitarbeiter der Verwaltung. Ein solcher Schiffbruch bei der Erstellung eines Gutachtens ist durchaus ungewöhnlich und die Strategie der Verwaltungsführung

ist noch völlig unklar. Wäre die Sache Oberbürgermeister Schranz wichtig, müsste er den Vorgang zur Chefsache machen. Wahrscheinlicher aber ist, dass man wartet, bis die bis heute unbesetzte Stelle von Frau Lauxen neu besetzt ist und der/die neue Beigeordnete sich eingearbeitet hat. Dann sind mindestens 5 Jahre seit der Auftaktveranstaltung 2017 vergangen und man sollte von vorne anfangen, um einerseits nicht mit veraltetem Material zu planen und andererseits die neuesten Vorstellungen zur Verkehrswende zu berücksichtigen. Norbert Marißen

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](http://www.augenoptik-hallen.de)



# 30 Jahre „Rostige Speiche“ für Essen

Anfang Dezember ist es 30 Jahre her, dass die Stadt Essen mit der „Rostigen Speiche“ als fahrradunfreundlichste Großstadt Deutschlands ausgezeichnet wurde. Es war das Ergebnis der zweiten bundesweiten Umfrage des ADFC unter Radlerinnen und Radlern zum Fahrradklima in Deutschlands Städten. Letztlich war es aber vor allem die Folge einer bis in die 1990er Jahre andauernden extrem einseitigen Verkehrspolitik, mit welcher der Radverkehr in Essen oftmals ganz bewusst zurückgedrängt wurde, um mehr Platz für fahrende wie stehende Autos zu schaffen.

Symptomatisch für Essen bis heute: Riesige Verkehrsflächen für Autos, wenig Platz für Radfahrende (Ostfeldstraße 1996)



Das Ziel war die „autogerechte“ Stadt, in der Menschen nur eine untergeordnete Rolle zugestanden wurde.

In der Nachkriegszeit verschwanden in Essen viele der damaligen Radwege zugunsten eines mehrspurigen Ausbaus ganzer Straßenzüge. Als Beispiel seien die Radwege im Bereich der Bahnunterführung zwischen der Freiheit und dem heutigen Willy-Brandt-Platz genannt. Entstanden in den 1930er Jahren überlebten sie sogar die Bombardierungen im 2. Weltkrieg und verschwanden erst im Laufe der 1950er Jahre. Andernorts lassen sich dagegen noch heute rudimentäre Reste alter Radwege besichtigen, so an Teilen der Richard-Wagner-Straße im Südviertel, wo man Radwege kurzerhand zu Parkstreifen umwidmete. Radwege gab es sogar parallel zum Ruhrschnellweg, der heutigen A 40. Zwischen Huttrop und Kray fielen diese erst in den 1980er Jahren der sechsspurigen Erweiterung der Autobahn zum Opfer. Einen rudimentären Radweg entlang der A 40 gibt es noch zwischen Essen und Mülheim-Heißen, aber auch dessen Tage könnten angesichts des momentan dort diskutierten sechsspurigen Ausbaus gezählt sein.

Seit 1988 wird der Fahrradklimatest vom ADFC in mehr oder minder regelmäßigen Abständen durchgeführt. Anhand eines vielschichtigen Fragenkatalogs können Radler\*innen seither die Radverkehrsverhältnisse ihrer Städte mit Zensuren von 1 bis 6 benoten. Bereits bei dieser ersten Umfrage wurden Essen derart schlecht beurteilt, dass man auf dem vorletzten Platz landete, getoppt im negativen Sinn nur durch Saarbrücken. Drei Jahre später bewerteten Essens Radler\*innen ihre Stadt mit der Gesamtnote 5,1 dann derartig schlecht, dass Essen zum bundesweiten Schlusslicht wurde und die „Rostige Speiche“ verliehen bekam. Als beste und damit fahrradfreundlichste Stadt wurde damals Münster bewertet und mit dem „Goldenen Rad“ geehrt. Diesen Titel erhielt die Stadt quasi im Abonnement bis 2018. Offenbar hat man sich dann aber doch zu lange auf seinen Lorbeer-



Bundesumweltminister Klaus Töpfer (rechts) überreicht Essens Oberstadtdirektor Kurt Busch (links) die „Rostige Speiche“ (Foto Stadt Essen)

ren ausgeruht, denn seither steht Karlsruhe in punkto Radfahrfreundlichkeit bundesweit an erster Stelle.

Wurde der allererste Fahrradklimatest seinerzeit hauptsächlich in Fach- und Insiderkreisen und nur wenig in der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen, sah dies 1991 ganz anders aus. Der ADFC konnte niemand geringeren als den damals durchaus populären Bundesumweltminister Klaus Töpfer für die Durchführung der Anfang Dezember stattfindenden Verleihung gewinnen. Diesen Umstand konnte man in Essen kaum ignorieren und schickte die damalige Nr. 2 der Stadt, Oberstadtdirektor und Verwaltungschef Kurt Busch (dieser Posten war seinerzeit noch nicht mit der des Oberbürgermeisters verschmolzen), ins Bundesumweltministerium nach Bonn. Und Busch machte dort gute Miene zum bösen Spiel.

In seiner „Verteidigungsrede“ erwähnte er u.a. die seit 1989 bestehenden Bestrebungen um Aufnahme Essens ins NRW-Landesprogramm „Fahrradfreundliche Stadt“, der Vorläuferorganisation der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte“ (AGfS). Dass etliche Jahre später Essen tatsächlich Mitglied in besagter AGfS wurde, sei nur am Rande erwähnt. Busch berichtete noch von der Beauftragung eines externen Ingenieur-

büros zur Konzipierung eines Radroutennetzes, wobei es fünf Jahre brauchte, bis dieses offiziell vom Rat der Stadt Essen beschlossen wurde. Immerhin haben ADFC und EFI durch enge Zusammenarbeit mit besagtem Ingenieurbüro die Konzeption des Hauptroutennetzes maßgeblich mit beeinflussen können. Nicht unerwähnt bleiben sollte die viel-sagende Bemerkung Buschs zum Abschluss, dass „Essens Radler auch in Zukunft lieber im Münsterland radeln werden als in der eigenen Stadt“.

Die Zeit nach dem 1995 beschlossenen Hauptroutennetz ist seitdem geprägt von ständigen Auf's und Abs. Bei dessen bis heute nicht abgeschlossenen Realisierung hat man sich an besagten Ratsbeschluss eigentlich auch nur dann gehalten, wenn der Autoverkehr nicht nennenswert tangiert wurde. Das zeigte sich bereits 1996, also nur ein Jahr später, als es um den Ausbau der Altenessener Straße nach Stilllegung der Straßenbahn ging. Vor allem die im Umfeld des Altenessener Bahnhofs erfolgte Nichtberücksichtigung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Süden bildet bis heute einen der gravierendsten Gefahrenpunkte im Essener Radroutennetz. „Radfahrer müssen auch mal verlieren können“, hieß es damals wortwörtlich aus Politik und Verwaltung gegenüber den Interventionen von ADFC und EFI.

Dennoch hat es seit der Mitarbeit bei der Erstellung des Hauptroutennetzes 1991/92 immer wieder euphorische Phasen beim Radverkehr gegeben, beginnend mit der ebenfalls in den 1990er Jahren durchgeführten „Internationalen Bauausstellung Emscherpark“, in welcher maßgebliche Impulse für die Umwandlung alter Industriebahnen zu Radwegen gesetzt wurden. Nachdem die Stadt nach der Jahrtausendwende beim Ausbau des Radroutennetzes in weitgehender Lethargie verfallen war und sogar auf politischem Geheiß damit begann, nagelneue Radwege und Fahrradstraßen zurückzubauen, erfolgte beinahe der Ausschluss aus der AGfS. Mit dem 2005 unter dem Motto „Essener Fahrradfrüh-



Symptomatisch für Essen bis heute: Riesige Verkehrsflächen für Autos, wenig Platz für Radfahrende (AK Essen-Nord 1987)

ling“ konzipierten Aktionsprogramm konnte dann aber erneut eine Wende hin zur verstärkten Förderung des Radverkehrs vollzogen werden. Auch die Jahre 2010 und 2017, als Essen den Status als „Europäische Kulturhauptstadt“ beziehungsweise als „Grüne Hauptstadt Europas“ erhielt, waren geprägt von wichtigen Impulsen für den Radverkehr. Waren jedoch alle diese herausragenden Events vorbei, kehrte man vor allem bei der Förderung des Alltagsradverkehrs relativ schnell zum mühseligen Kleinklein zurück. So lassen sich die im vergangenen Jahr im Zuge der LeadCity-Maßnahmen umgesetzten drei Fahrradstraßenachsen sowie die Umweltspur in der City zwar grundsätzlich positiv bewerten, in der Art der Ausführung weisen jedoch alle Projekte zum Teil gravierende Mängel auf. Insofern dürfte es in den kommenden Jahren spannend werden, wie mit dem Forderungskatalog des „RadEntscheids Essen“, welcher 2020 offiziell vom Rat der Stadt Essen ohne nennenswerte Änderungen übernommen wurde, in der Praxis umgegangen werden wird. 30 Jahre nach der „Rostigen Speiche“ muss endlich die Wende hin zur einer wirklich radfahrfreundlichen Verkehrspolitik vollzogen werden.

P.S.: Wer mehr Details zum Werdegang des

Radverkehrs in Essen vor bzw. nach der Verleihung der „Rostigen Speiche“ erfahren möchte, dem sei die 2009 erschienene Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum des ADFC-Essen nahegelegt. Die über 100 Seiten starke Printausgabe ist zwar längst vergriffen, ist aber auf der Homepage des ADFC Essen nach wie vor unter [www.essen.adfc.de/veroeffentlichung/adfc-jubilaeums-festschrift-2009](http://www.essen.adfc.de/veroeffentlichung/adfc-jubilaeums-festschrift-2009) zu finden. Jörg Brinkmann

## Neue Selbsthilfeworkstatt in Katernberg

Weil im Essener Bezirk VI-Zollverein ein Reparatur-Angebot für Radler fehlte, entschloss sich der PACT Arbeitskreis Kunst & Soziales, die Initiative für Nachhaltigkeit (mit Aktiven aus ADFC Essen und RadEntscheid Essen) sowie das Radteam des Leibniz-Gymnasiums selbst tätig zu werden und Fahrrad-Begeisterte mit Know How und Tipps zu un-

terstützen. Dabei half dankenswerterweise auch eine Start-Ausstattung mit Verbrauchsmaterial von der zuständigen Bezirksvertretung Zollverein.

Schon der Auftakt in Katernberg am 3. und 4. September war sehr gut besucht.

Eine gute zweistellige Zahl an Reparatur-Willigen fand sich am Samstag an der WerkStadt Katernberg (corona-konform) ein, um sich zeigen zu lassen, wie man fix am Fahrrad was selber machen kann. Platten wurden geflickt, Tretkurbeln fixiert, Körbe gerichtet und Licht repariert!

Eines der Highlights war die fahrradbetriebene Carrera-Bahn. Man musste schon ein wenig probieren, bis man den richtigen Flow hatte: War man zu langsam, blieb das Auto stehen, war man zu schnell, flog man aus der Kurve.

Schon am Freitag gab es einen Filmabend mit Kurzfilmen zu Verkehr und urbanem Raum, der ebenfalls gut besucht war.



Die Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt findet ab sofort an jedem 1. und 3. Samstag von 11-15 Uhr in der WerkStadt, Viktoriastraße 5, 45327 Essen-Katernberg statt. (In den Wintermonaten allerdings nur an jedem 1. Samstag)

Die Termine für diese und weitere Fahrrad-selbsthilfewerkstätten sind über [www.adfc-essen.de](http://www.adfc-essen.de) zu finden.

Unterstützende Hände sind auch immer willkommen und können sich gerne unter [werkstadt@pact-zollverein.de](mailto:werkstadt@pact-zollverein.de) melden. Marc Zietan

## Tour de Verkehrswende

Essen war die erste Station der „Tour de Verkehrswende“. Unter dem Motto „Wir bringen Paris nach Berlin“ fuhren die Radler\*innen symbolisch von Paris und praktisch von Essen los, um nach 13 Tages-Etappen und 600 km in Berlin anzukommen. Denn die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo zeigt seit 2014: Die klima- und menschenfreundliche Verkehrswende ist politisch möglich und praktisch umsetzbar. Auch für deutsche Städte und Gemeinden fordern wir einen solchen Strukturwandel in der Mobilitätspolitik. Als Wahrzeichen fuhr ein Eiffelturm mit, den die Leipziger Parents for Future gebaut hatten.

Die Gruppe war untergebracht im Handballleistungszentrum in Frohnhausen. Nachdem die meisten Teilnehmer am Samstag eingetroffen waren und sich eingerichtet hatten, ging es dort um 19 Uhr mit RadEntscheid-, ADFC- und Polizei-Unterstützung los. Allerdings hatte das Ordnungsamt kurzfristig den angemeldeten Verlauf (mit geplanter Zwischenkundgebung am Hauptbahnhof) geändert, sodass uns die Polizei-Eskorte zu einem abgelegenen Platz vor der Uni geleitete, in weitem Bogen um die Innenstadt und vorbei an jeder möglichen Aufmerksam-





keit von unbeteiligter "Laufkundschaft". Das war natürlich etwas frustrierend für die 50 Teilnehmer\*innen, weil die Tour so bereits nach einer Stunde beendet war. Trotzdem liebten wir uns die Stimmung nicht verderben, sondern den Abend gemütlich mit Essen aus der wunderbaren mobilen Fläming Kitchen und dem einen oder anderen Bierchen ausklingen. In angeregten Gesprächen gab es Gelegenheit, die aus verschiedenen Städten angereisten Mitradler\*innen kennenzulernen: Nicht nur aus Berlin, Köln oder Bielefeld, sondern sogar ein Vertreter vom Radentscheid Lüneburg war dabei.

Der Start der eigentlichen Tour war am Sonntag, 22.08.2021 um 10 Uhr, ebenfalls vorm Handballeistungszentrum. Der WDR machte eine kurze Aufnahme vom Probelauf zum Start, wofür sich Organisator Floki extra in sein „Maskottchen“-Kostüm warf, den Berliner Bären. Eine Herausforderung bei dem dann doch erstaunlich sonnigen Wetter! "Allez le Bär!" Von Polizei und einigen Essener ADFC-Aktiven und RadEntscheider\*innen begleitet setzte sich der Zug in Bewegung Richtung Marl nach Haltern.

Die Tour war als einer der sechs "Finger" Teil der bundesweiten Protestaktion "Ohne Kerosin nach Berlin", mit der insgesamt etwa hundert Radfahrer\*innen in Deutschland unterwegs waren bis zur gemeinsamen Schlusskundgebung vor dem Bundes-Verkehrsministerium am 2. September. Unterwegs haben sie mit Bürgermeister\*innen gesprochen, mit Bundestagsabgeordneten diskutiert und sich mit anderen Radaktivist\*innen ausgetauscht. Außerdem haben sie verschiedene Infrastruktur hautnah erlebt – mal zukunftstauglich, mal gefährlich für Radfahrende. Immer interessiert verfolgt und freundlich winkend begrüßt von Menschen am Straßenrand, oft auch Autofahrenden. Wer noch mehr Details über die Tour lesen möchte, dem sei Ragnhilds Blog empfohlen:

<https://changing-cities.org/tour-de-verkehrswende-ragnhilds-tourbericht/>

Claudia Harfst

## Klimawette-Sommertour

Allein auf großer Klimawette-Tour kreuz und quer durch Deutschland kam Michael Bilharz am 26. August auch durch Essen. Mit Fahrradanhänger und Lastenrad transportierte er mehrere sperrige Requisiten für seine Auftritte, sodass sich für die Strecke von Mülheim nach Essen eigentlich nur der RS1 anbot. Um die Mittagszeit an einem Donnerstag (keine günstige Zeit für Arbeitnehmer\*innen) empfing Claudia ihn dort schon jenseits der Stadtgrenze, als er in Begleitung von zwei Mülheimer ADFC-Aktiven auftauchte – wie versprochen "erkennbar an der Tonne". Bis zur City blieb noch Zeit für Gespräche über den RS1, den RadEntscheid und die "Sehenswürdigkeiten" am Wege.

Seinen Auftritt vor der Marktkirche hatte er gut vorbereitet mit Presse-Ankündigung. Radio Essen, einige KlimaEntscheider\*innen und weitere Essener ADFC-Aktive und RadEntscheider\*innen kamen dazu. Kai Lipsius hielt eine Rede als Leiter der Grüne Hauptstadt Agentur und Klimaschutzbeauftragter der Stadt Essen und Michael stellte die Idee der Klimawette sehr kurzweilig vor mit Schautafel und der CO<sub>2</sub>-Tonne, die schließlich gemeinsam "umgekickt" wurde. Gegen 15 Uhr ging's weiter Richtung Bochum. Spontan übernahmen Joerg bis zum



Gruga-Radweg und Gotlind sogar bis weit hinter Steele die Eskorte. In Bochum sollte es dann noch etwas Programm mit Theatergruppe geben.

Am 23. Juni war Michaels Sommertour der Klimawette in Dessau gestartet. Er ist bis zum 3. Oktober 100 Tage lang quer durch Deutschland und wieder zurück nach Dessau geradelt. In vielen Städten hat er Menschen zum Mitmachen motiviert. Aus den Beiträgen von vielen Einzelnen formiert sich ein gemeinsamer Appell für die Weltklimakonferenz am 01. November in Glasgow.

Claudia Harfst

---

## OB-Radtour mit großer Resonanz

Unter dem Motto „Licht und Schatten“ fand Mitte August die traditionell einmal im Jahr durchgeführte Fahrradtour kreuz und quer durch Essen mit Oberbürgermeister Thomas Kufen und dem städtischen Radverkehrsbeauftragten Christian Wagener mit einem Teilnahmerecord statt. Gut 140 Radlerinnen und Radler nahmen an der alljährlich stattfindenden Radtour teil. Gestartet wurde die Veranstaltungsreihe zu Beginn der 2000er Jahre mit dem damaligen OB Wolfgang Reiniger (CDU). Nachfolger Reinhard Paß (SPD) ließ besagte Touren leider sang und klanglos auslaufen, wohingehend der heutige OB Thomas Kufen (CDU) diese gleich zu Beginn seiner Amtszeit wieder aufleben ließ.

Ausgearbeitet werden die Touren vom städtischen Radverkehrsbeauftragten Christian Wagener, der auch einen großen Teil der tourbegleitenden Erläuterungen durchführt. Die ca. 25 Kilometer lange Route führte zunächst von der City über Rüttenscheid, Breddeney und Stadtwald nach Bergerhausen.

Weiter ging es abermals über Rüttenscheid und danach durchs Südviertel zurück in die City. Unterwegs wurden dabei einige der in jüngster Zeit neu eingerichteten Objekte wie beispielsweise die Fahrradstraßenachse A und die Protected Bike Lane erläutert. Erwähnung fanden aber auch konkret geplante Vorhaben. Zwar überwogen die lobenden Worte, der eine oder andere negative Aspekt blieb aber auch nicht unerwähnt.

Angesichts der großen Teilnehmer\*innenzahl verlief die in überwiegendem Maße auf innerstädtischen Autostraßen durchgeführte Tour nicht ganz unproblematisch, zumal diese freitagnachmittags während der Hauptverkehrszeit stattfand. Größtes Manko war wieder einmal die Unkenntnis von Autofahrer\*innen über die Regelung, dass Radfahrgruppen in dieser Größenordnung als geschlossener Verband gelten und somit auch große

Die OB-Tour am Messeplatz in Rüttenscheid



Kreuzungsbereiche gemeinsam ohne Unterbrechung queren können, selbst wenn zwischendurch eine Ampel auf Rot springt. Nur durch das beherrzte „Korlen“ etlicher teilnehmender Aktivist\*innen aus den Radfahrverbänden konnte diese Regelung auch tatsächlich vor Ort durchgesetzt werden. Daher wäre zukünftig unter solchen Umständen eine Absicherung durch die Polizei wünschenswert.

Jörg Brinkmann



# Protected Bike Lane in der City

Im September richteten Aktive vom ADFC Essen und dem RadEntscheid Essen (REE) auf der Schützenbahn am nördlichen Rand der Essener City für ca. 2 Stunden eine geschützte Radspur, auch als Protected Bike Lane (PBL) bezeichnet, ein. Dazu wurde die Hälfte der doppelspurigen Fahrbahn stadtauswärts auf einer Länge von gut 360 Metern mit Pollern abgetrennt. Die offiziell angemeldete Aktion wurde von der Polizei abgesichert, da es

Temporäre Protected Bike Lane auf der Schützenbahn



sich vor allem am Anfang besagter PBL am Viehofer Platz um eine sehr komplexe Führung der Fahrbahn handelt. Durchgeführt wurde die Veranstaltung am späten Nachmittag während der Hauptverkehrszeit, wobei sich die Behinderung des Autoverkehrs in einem durchaus erträglichen Rahmen bewegte. Erwartungsgemäß gab es negative Reaktionen durch Autofahrende, welche sich jedoch in vertretbaren Grenzen hielten. Umso positiver war das Echo von Radlerinnen und Radlern. Viele von ihnen nutzten die Gelegenheit, ihren tagtäglichen Weg in diesem Abschnitt einmal völlig entspannt auf der Fahrbahn zurücklegen zu können. Es gibt zwar einen

uralten parallel verlaufenden Radweg, der aber wie früher in Essen üblich viel zu schmal und unübersichtlich angelegt ist und eher eine Gefahrenquelle darstellt als dass er Radfahrende schützt. Für die Radfahrverbände jedenfalls lässt sich einmal mehr bilanzieren, dass sich bei mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen durchaus Flächen für Radfahrende in ausreichender Breite abtrennen lassen, ohne dass dabei gleich der Autoverkehr komplett zusammenbricht.

Jörg Brinkmann

## Tödlicher Radverkehrsunfall

Mitte September ereignete sich auf der vierspurigen äußeren Westumgehung der Essener City, der Hans-Böckler-Straße (B224), ein Radverkehrsunfall der besonders schrecklichen Art. Ein 85-jähriger Radfahrer wurde in Höhe der Einmündung Schwanenkampstraße von einem Sattelzug erfasst und gut 300 Meter weit bis über die Eisenbahnbrücke hinaus mitgeschleift. Er hatte keine Chance.

Bis zum Redaktionsschluss ist weiterhin ungeklärt, wie dieser Unfall zustande gekommen ist. Und das, obwohl die Hans-Böckler-Straße wegen der Unfallaufnahme etliche Stunden komplett gesperrt blieb und wenige Tage später ein sehr aufwändiger Rekonstruktionsversuch des Unfallhergangs erfolgte. Es zeugt aber von der Dimension, die diesem tragischen Unglück von offizieller Seite beigemessen wurde. Zum Unfallhergang gibt es zwei Theorien: Der Radfahrer geriet vom parallel geführten Radweg, der genau an dieser Stelle endet und in einen für Radfahrende freigegeben Gehweg übergeht, auf ungeklärte Weise auf die Fahrbahn. Dazu muss festgehalten werden, dass sich der Belag von Rad- und Gehweg in einem katastrophal-

len Zustand befinden und besagter Übergang von zwei großen Masten einer Ampel und einer Straßenleuchte stark eingengt wird.

Die andere Theorie, die inzwischen von offiziellen Stellen favorisiert wird, besagt, dass der Radfahrer aus Richtung Schwanenkampstraße kommend die Fahrbahn der Hans-Böckler-Straße wie auch immer queren wollte. Ganz gleich, ob dies nun in unzulässiger Weise geschehen ist oder auch nicht, der von rechts kommende Lkw-Fahrer hätte den Radfahrer dann aber eigentlich im Blickfeld haben müssen. Zudem stellt sich hierbei die Frage, warum er diesen so weit mitgeschleift hat?

Aktive von ADFC, Radentscheid und Velo-City Ruhr organisierten drei Tage nach dem Unfall zum Gedenken an den getöteten Radfahrer die Aufstellung eines Ghost-Bikes. An dieser Veranstaltung, die mit einer Schweigeminute und einer gemeinsamen vorbeifahrt am Unglücksort endete, nahmen etwa 40 Radlerinnen und Radler teil. Auch die Polizei war zugegen, da die Gedenkveranstaltung offiziell angemeldet war, zeigte sich zunächst allerdings sehr unkooperativ. So wurde den Teilnehmer\*innen der unmittelbare Zugang zum Unfallort bzw. zum Ghost-Bike verwehrt, sie mussten auf der gegenüberliegenden Straßenseite verbleiben. Erst nach langwierigen Diskussionen durfte ein

Teil von ihnen den eigentlichen Unfallort aufsuchen.

Ganz gleich wie nun der Unfallhergang verlaufen ist, die Stadt muss so oder so besagten Geh- und Radweg mit einem sicheren Fahrbahnbelag versehen und vor allem die gefährliche Engstelle beseitigen. Erste Sofortmaßnahmen dazu wurden im Oktober von der Stadt angekündigt, welche auch bis Ende November umgesetzt werden sollen. So wurde nahezu direkt nach dem Unfall ein umfangreicher Grünschnitt vorgenommen, besagte Engstelle soll durch Versetzen eines Beleuchtungsmastes entschärft und sowohl Straßen- wie auch Gehwegbelag saniert werden. Auch ist geplant, aus der Schwanenkampstraße sowie auch aus der Hachestraße kommend den mittleren Linksabbiegestreifen zu einer Furt für den Radverkehr umzubauen und rot einzufärben. Weiterhin nicht vorhanden ist allerdings eine sichere Abbiegemöglichkeit in südlicher Richtung in die Hachestraße. Dieser Zustand soll laut Verwaltung bis zum Umbau der Hans-Böckler-Straße im Rahmen der Bahnhofstangente bestehen bleiben, welcher umfangreiche Änderungen und Verbesserungen für den Radverkehr vorsieht. - in frühestens drei bis vier Jahren!

Jörg Brinkmann

Radlerinnen und Radler gedenken an der Hans-Böckler-Straße dem getöteten Radfahrer





# Rad-Demo in Recklinghausen

## zum 30-Jährigen des ADFC Vest Recklinghausen

Der ADFC Gladbeck hat sich an der Jubiläumsfeier des KV Vest Recklinghausen anlässlich dessen 30. Geburtstags beteiligt. Mit einer Sternfahrt ging es aus Gladbeck, Dorsten, Herten, Marl und Haltern zur Berufsschule in Recklinghausen. Dort empfing der als Festredner eingeladene Bundesvorsitzende Uli Syberg die Anwesenden und machte sich mit ihnen auf eine ca. 1-stündige Fahrrad-Demonstration durch die Kreisstadt. Von 2 Polizeiwagen begleitet, radelten ca. 140 Personen auf Umwegen über die Hauptverkehrsstraßen zum Rathaus und demonstrierten so für mehr Platz fürs Rad. Vor dem Rathaus hatte der KV Vest Recklinghausen mit der Stadt Recklinghausen einen Fahrradtag organisiert mit Ständen, Kinder-Parcours, historischen Rädern und vieles mehr.



Fahrraddemo ADFC Vest 18.9. Foto: Klaus Droste

## Parking Day

Zum 2. Mal fand dieses Jahr in Gladbeck der Parking Day statt. Am Freitag, 17. September, hatten mit Beteiligung des ADFC Vereine und Parteien dazu eingeladen, an der Humboldtstraße Kaffee, Kuchen, Gespräche und Musik zu genießen und dafür mehrere Parkplätze blockiert.

Parking Day GLA 17.9.21 Foto: B. Lehmann



# Wiedereröffnetes Glückauf-Center

## Erfolgreicher Brief an REWE

Im Frühjahr 2021 hat im renovierten Glückauf-Center am Rande der Gladbecker Innenstadt ein neuer REWE eröffnet, der sich somit in einer Top-Lage befindet. Er warb in Hauswurfsendungen mit umfangreichen Parkmöglichkeiten für PKWs, die mit den kostenlosen Parkplätzen draußen und im angrenzenden Parkhaus (kostenlos für 1,5 Std.) sehr großzügig bemessen sind. Fahrradkund\*innen schien er allerdings vergessen zu haben. Völlig unzureichend stehen 10 schon gebrauchte Ständer sehr schlechter Qualität, nämlich sog. "Speichenkiller", gut positioniert im Eingangsbereich, wo sie auch hingehören. Weitere 12



Bügelständer befinden sich am und im Parkhaus, sind aber leider für die Radkund\*innen nur schwer zu finden und entsprechen mit ihrem Standort nicht ihren Bedürfnissen. Deswegen hat sich der ADFC in einem Brief an REWE gewandt und dabei darauf hingewiesen, dass nach neuen Richtlinien Nahversorger verpflichtet werden sollen, pro 40 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche 1 Radstellplatz vorzuhalten. Das wären bei den 2000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche des neuen Geschäfts 50 Radständer.

Die erbetene Antwort hat der ADFC nicht erhalten. Allerdings stehen seit Mitte Juli am Eingangsbereich 16 neue Radständer, etwas besser als die alten „Speichenkiller“, da es an diesen zusätzlich eine Stange zum Abschließen des Rahmens gibt. Der ADFC sieht darin eine indirekte Antwort auf seine Beschwerde. Leider ist damit die notwendige Anzahl noch immer nicht erreicht, und er wird auf weitere Nachbesserung dringen. Im August öffnen auch weitere Geschäfte im Untergeschoss, so dass die Situation fürs Fahrradparken am neu belebten Glückauf-Center völlig unbefriedigend ist.

Vera Bücker

---

## Ride of silence

Erstmals nahmen Gladbecker\*innen an der jährlichen internationalen Fahrraddemo teil, mit der auf öffentlichen Straßen getöteten und verletzten Radfahrerinnen und Radfahrern gedacht wird, nachdem im April auch in Gladbeck ein von einem PKW tödlich verletzter Radfahrer zu beklagen war. Die ca. 17 km lange Tour führte durch fahrradunfreundliche Straßen Gladbecks, um auf Gefahrenpunkte hinzuweisen und Verbesserungen einzufordern. Sie wurde von den Grünen, den Linken und dem ADFC unterstützt und fand unter Polizeischutz statt.

Vera Bücker

Foto: Simone Steffens





# Runder Tisch „Nahmobilität“

Am 18. August installierte sich der neue Runde Tisch Nahmobilität, der dem Runden Tisch zur Begleitung des fertig gestellten Radverkehrskonzeptes folgt. Er soll sich um die Themen Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und E-



Fahrradständer am Rathaus GLA

Mobilität kümmern. Geladen waren neben zahlreichen Vertreter\*innen der Verwaltung, Polizei, Feuerwehr auch Verbände wie der ADFC und die Verkehrswacht.

Der Arbeitskreis soll eine Beratungsfunktion für die Politik haben und auch Bereisungen per Fahrrad vornehmen. Größere Verkehrsplanungen sollen dort diskutiert werden.

Inzwischen hat der Runde Tisch im August das erste Mal getagt. Eine erweiterte Öffnung der Fußgängerzone, in welcher Form auch immer, stand allerdings entgegen der Zusage der Bürgermeisterin nicht auf der Tagesordnung. Vera Bücker

# Teil-Öffnung der Fußgängerzone

## Verwaltung stellt sich quer

Im April diesen Jahres hatte der ADFC gemeinsam mit der Bürgermeisterin und Verwaltungsvertreterinnen Möglichkeiten der Verbesserung für Radfahrende in der Fußgängerzone ausgelotet. Bisher ist dort wochentags zwischen 9 und 19 Uhr das Radfahren verboten, sonn- und feiertags erlaubt. Es ging um den ADFC-Vorschlag, die offenen Bereiche zu vergrößern sowie die Zeiten des erlaubten Radfahrens in der Gladbecker Fußgängerzone zu verlängern. Die Verwaltungsvertreterinnen wollten diese Vorschläge dem erst im Herbst wieder tagenden Arbeitskreis Nahmobilität vorlegen (s. RIP Sommer 21) Darüber hatte auch die Lokalpresse berichtet. Orientiert an den Gesprächsergebnissen des Bürgermeistergesprächs vom April hatten Grüne und Linke am 24. Juni dazu einen gemeinsamen Antrag in den Planungsaus-

Verbotsschild Fußgängerzone GLA Lambertistr.





schuss eingebracht. Dazu nahm dann von Verwaltungsseite der Leiter des Ordnungsamtes Stellung. Von dem o.g. Gespräch und seinen Ergebnissen wusste er offenbar nichts, denn er lehnte eine Öffnung der Fußgängerzone in Bausch und Bogen undifferenziert ab. Ihm schien entgangen zu sein, dass es in dem Antrag nicht um eine Öffnung einiger Straßen und nicht der gesamten Fußgängerzone ging. Auch zu dem Wunsch, bis 11 Uhr statt bis nur 9 Uhr wie bisher, fiel ihm nichts anderes ein, als die stereotyp wiederholte Behauptung einer angeblichen Gefährdung der vielen (!) Fußgänger\*innen (- vor Öffnung der Geschäfte?) - durch rasende Radfahrer\*innen. In seinem Bemühen, den Antrag abzuwehren, verstieg er sich zu der Behauptung, die Referenzstädte des ADFC für die Öffnung im Kreis, Recklinghausen und Herten, würden mit ihren Öffnungen schlechte Erfahrungen machen und überlegten, die

Probephasen (!) wieder abubrechen, wie er in Gesprächen mit ihnen erfahren habe. Dabei wusste er scheinbar nicht (oder: verschwiegen), dass die Fußgängerzone in Herten seit 2012 für den Radverkehr geöffnet ist und in Recklinghausen seit 2018, also in beiden Städten sich offensichtlich die Öffnung bewährt hat. Im April hatte der ADFC wegen des Themas Fußgängerzone noch mit der zuständigen Person im Rathaus Herten gesprochen und dabei war von anfänglichen Schwierigkeiten die Rede, die längst ausgeräumt sind, und auf keinen Fall von Überlegungen die 9-jährige Praxis aufzuheben. Es ist schon erschreckend zu sehen, zu welchen Mitteln der Desinformation von der Gladbecker Verwaltung gegriffen wird, um eine erweiterte Teil-Öffnung der Fußgängerzone und eine Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt für Radfahrende zu verhindern. Der ADFC will mit seinen Verbündeten am Ball bleiben!

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)
- Aktiventreff an jedem 1. Freitag eines Monats, 19:30 Uhr in der Geschäftsstelle

### Oberhausen/Mülheim

- Radler-Treff in den Starthilfe-Räumen im Bürgerzentrum Altenberg: Aktiventreff jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr.
- Offenes ADFC-Treffen in geselliger Runde in Oberhausen für Mitglieder und Interessierte an jedem 3. Dienstag im Monat ab 18 Uhr im Restaurant am Gasometer, OTHC Vereinsgelände Arenastraße 3 (neben der Arena in der Nähe des Gasometers).
- Radler-Treff Mülheim: jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr in der Alten Dreherei. Info unter [ob-mh.adfc.de/aktuelles](http://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](mailto: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
- Aktiventreff 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#](http://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



## 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, Margaretenstr. Schwimmbad, 14 Uhr</p>
<p>mittwochs &amp; 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 Mittwoch im Monat in den Sommer- monaten Feierabend- tour</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 - ganz-tägige 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>

## Aktuelle Tourentermine und weitere Informationen zu den Touren unter [touren-termine.adfc.de](http://touren-termine.adfc.de)

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

<p>1., 2. &amp; 3. Samstag im Monat ganzjährig Für Neu- &amp; Wiedereinsteiger *innen geeignet.</p>	<p>E-MTB Touren, zügiges Tempo 15 – 20 km/h, bis 40 km und 400 Hm. Single Trails, für jeden Geschmack, 50 bis S3.                  ● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, Nur mit schriftlicher Anmeldung: WhatsApp: 0173 735 9979 Lotharingenold@hotmail.de                  ➔ Start: OB, MH &amp; Hünxe um 10:00 h im Wechsel nach Absprache</p>
<p>Jeden ersten und zweiten Donnerstag ganzjährig</p>	<p>E-Trekking Touren, ganzjähriger Treff zügiges Tempo 15 – 20 km/h, bis 70 km und 700 Hm                  ● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, Nur mit schriftlicher Anmeldung: WhatsApp: 0173 735 9979 Lotharingenold@hotmail.de                  ➔ Start: OB &amp; MH oder PKW Anreise ins Bergische Land um 10 Uhr.</p>
<p>Jeden dritten &amp; vierten Donnerstag ganzjährig</p>	<p>E-MTB Touren, bis 90 km und 1000 Hm. Single Trails, sehr anspruchsvoll, S0 bis S3.                  ● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, Nur mit schriftlicher Anmeldung: WhatsApp: 0173 735 9979 Lotharingenold@hotmail.de                  ➔ Start: OB &amp; MH oder PKW Anreise ins Bergische Land um 10 Uhr. Über WhatsApp oder Mail kann ein wöchentlicher aktueller Infolyer angefordert werden.</p>



### So.05.12.21 Duisburg 55 km Weihnachtsmarkt (Burg Linn?)

Glühwein, Punsch, gebrannte Mandeln - Äpfel a la Paradies: Weihnachtsstimmung auch für unseren Gaumen. 17 km/h.



ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722  
DU-Homberg, Bismarckplatz 2, 9:20 Uhr  
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr

### **Sa. 18.12.21 Duisburg 60 km** **Duisburger-Wintertour II**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

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

### **So. 02.01.22 Duisburg 60 km** **Krippentour**

Krippen sprechen das Gemüt an. Kirchenkrippen sind eine alte Tradition. Aber auch nach Jahrhunderten ist diese Tradition immer noch lebendig, besonders in der Zeit um Heilige Drei Könige. Der Tourenleiter verbindet das Gefühlvolle mit Sportlichem und besucht Krippen in Dinslaken und Umgebung. Nicht bei schlechtem Wetter! 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315  
DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 11 Uhr

### **Sa. 08.01.22 Duisburg 60 km** **Duisburger-Wintertour III**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

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

### **Sa. 12.02.22 Duisburg 60 km** **Duisburger-Wintertour III**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

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

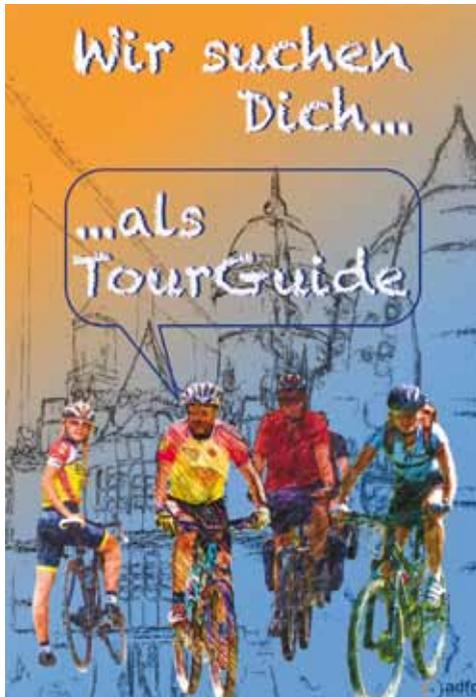
## Liebe RAD im Pott-Leser,

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

Klasse - wir setzen uns für Ihre Interessen ein: in Brüssel, in Berlin, in Düsseldorf oder in Ihrer Stadt. Dafür braucht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Ihre Unterstützung. Über 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.

Kommen Sie mit auf Feierabend- oder Wochenendtour 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. 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.







## 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](http://www.duisburg.adfc.de)  
[www.facebook.com/ADFC.Duisburg](http://www.facebook.com/ADFC.Duisburg)  
[info@adfc-duisburg.de](mailto: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](http://www.adfc-ob-mh.de)  
[oberhausen@adfc-ob-mh.de](mailto:oberhausen@adfc-ob-mh.de)  
[muelheim@adfc-ob-mh.de](mailto:muelheim@adfc-ob-mh.de)

### Sprecher\*in

Gudrun Fürtges  
(0152) 57 84 65 84  
Burkhard Schmidt  
(0208) 9 93 93 61

## 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](http://www.essen.adfc.de)  
[www.facebook.com/ADFC.Essen](http://www.facebook.com/ADFC.Essen)  
[info@adfc-essen.de](mailto:info@adfc-essen.de)

### Vorsitzende:

Marc Zietan  
(0173) 2 88 84 71  
Mirko Sehne  
(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](http://www.adfc.de)  
[kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
[mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de)

## ADFC NRW

Karlstr. 88  
40210 Düsseldorf  
☎ (0211) 68 70 80  
📠 (0211) 68 70 82 0

[www.adfc-nrw.de](http://www.adfc-nrw.de)  
[adfc-blog.de](http://adfc-blog.de)  
[www.facebook.com/ADFC.NRW](http://www.facebook.com/ADFC.NRW)  
[info@adfc-nrw.de](mailto: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](mailto:call@stadt-duisburg.de)

Essen  
Christian Wagener  
[christian.wagener@amt66.essen.de](mailto: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 – Herbst/Winter 2021/22 (gegr. 1992, 29. Jahrgang, Nr. 3); 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](mailto:redaktion@radimpott.de); [www.radimpott.de](http://www.radimpott.de)

IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33

Aktuelle Auflage: 9.000 Exemplare

### Druck:

printed by:



**Wir machen Druck.de**

Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff

Mitarbeit: Peter Beckhaus, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Stefanie de Saint Genois, Wolfgang Dewald, Herbert Fürmann, Birgit Gardener, Claudia Harfst, Tim Heinzen, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Valerie Renken, Cornelia Schimanowski, Burkhard Schmidt, Mirko Sehne, Heinz Stadie, Jörg Walter-Wystrychowski, Marc Zietan.

Titelfoto: Johnson Eguntola

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

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 16.01.2022.

Der Preis des Jahresabonnements ist im Mitgliedsbeitrag enthalten und beträgt 5 €. Leserschriften 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 Verkaufsteam
- ✓ 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](http://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

