

RAD

Herbst/Winter 2022/23

im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

Radreise Mönchsgut

Fahrradklimatest



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



adfc

Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen

RONJA

RESTAURANT

im Ringlokschuppen



Aktuelle
Wochenkarte

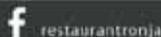
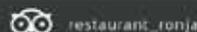


Reguläre
Speisekarte



Direkt an der RS1 Ausfahrt
Camera Obscura

Ungehinderte Weiterfahrt mit Restaurant Ronja. Nicht nur leckere Speisen, sondern auch zur Verfügung gestellte Materialien, wie eine Luftpumpe, Werkzeug oder eine E-Bike Station in der Nähe. Alles finden Sie bei uns, wir helfen gerne!





Liebe Leserinnen und Leser,

alle Zeichen für mehr Radverkehr stehen seit Jahren auf Grün. Das Rad ist allerorten Teil zur Lösung der Klimakrise. Nur so recht im Alltag ist von dieser Lösung noch nicht wirklich was angekommen.

Der Radschnellweg Ruhr ist in den letzten zwei Jahren gerade mal 7 Kilometer gewachsen. Von einer geplanten Netzqualität sind wir bei der Geschwindigkeit noch Jahrzehnte entfernt.

In den Niederlanden wurde erst seit Mitte der 70er begonnen, sich um einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu kümmern und ist damit sehr erfolgreich. Allerdings wurde dort auch gleichzeitig massiv die Fläche vor allem für parkende Fahrzeuge verringert. Davon ist die Politik in Deutschland noch weit entfernt. Darüber berichten wir in diesem Heft. In den Niederlanden begann der

Umschwung mit der Aktion „Stop de Kindermoord“ angesichts von jährlich 500 getöteten Kindern im Straßenverkehr.

Die Klimakrise ist leider nicht so plakativ berechenbar. Allerdings ist längst klar, die Auswirkungen des Klimawandels sind weit größer. Entsprechend schneller müssen wir endlich auch eine gute Infrastruktur für die Nahmobilität schaffen.

Der ADFC setzt sich mit der Stärke von inzwischen über 220.000 Mitgliedern an vielen Stellen für diese Verkehrswende ein. Die Demonstrationen von Fridays for Future, Kidical Mass und Critical Mass helfen dabei, den notwendigen politischen Druck zu schaffen. Aktuell läuft noch der ADFC-Fahrradklima-Test. Hier kann jede:r mitmachen und die eigene Stadt bewerten. Auch dabei sind viele Teilnehmer:innen ein Zeichen für die notwendige Verkehrswende. Also bitte teilnehmen und die Menschen in Ihrer Nähe gleich zum Mitmachen auffordern.

Michael Kleine-Möllhoff

Inhalt

Im Pott	4	Oberhausen	24
Fahrradklima-Test.....	4	Veto gegen Radverkehr.....	24
Lebenswerte Städte.....	4	Bessere Straßenquerungsstellen.....	26
Ergebnisse Stadtradeln.....	7	Essen	27
Unfallstatistik.....	7	Radverkehr in den Medien.....	27
Touristik	9	Gesperrter Weidkamp.....	30
Ostseetour Mönchgut.....	9	Demo für mehr Radwege.....	32
Duisburg	12	Gladbeck	40
Demo nach Unfällen.....	12	Fahrradstraße Wittringen.....	40
Ablehnung von Fahrradstraßen.....	13	Fortschritt am Radschnellweg.....	42
Neuer Mängelmelder.....	18	Termine/Touren	44
Mülheim	22	Impressum	46
Reparaturstele am RS1.....	22	Kontaktadressen.....	46
Essener Straße.....	22		



Fahrradklima-Test

Endspurt

Noch bis Ende November können Sie die Fahrrad-Infrastruktur vor Ihrer Haustür mit Schulnoten bewerten. Die weltweit größte Befragung zur Zufriedenheit der Radfahrenden stellt eine wichtige Frage: "Ist Radfahren in Deiner Stadt Spaß oder Stress?" Wir rufen alle Menschen auf, an der Abstimmung teilzunehmen. Wir wollen einen nachhaltigen und klimafreundlichen Straßenverkehr, von dem alle profitieren. Dabei ist das Fahrrad unbedingter Bestandteil. Um weitere Maßnahmen anzustoßen, brauchen wir die Rückmeldung der Bürger:innen, denn sie wissen am besten, was sie brauchen, um im Alltag mehr mit dem Rad unterwegs zu sein. Wir bitten daher alle, sich ein paar Minuten Zeit für die Befragung zu nehmen, denn das Ergebnis der Umfrage ist ein Zufriedenheits-Index der Radfahrenden.

Egal, ob Sie viel mit dem Rad fahren oder wenig, ob in der Freizeit oder im Alltag. Oder auch ob Sie sich wegen der Gegebenheiten gar nicht aufs Rad trauen: Nehmen Sie

sich die fünf bis zehn Minuten und machen Sie bei der Online-Befragung unbedingt mit. Denn Ihre Antworten sind wichtige Hinweise für Ihre Stadtverwaltung und die Politik. Damit Radfahren sicherer und attraktiver wird. Für Leute ohne Internet hält der ADFC in seinen Infoläden auch Vordrucke bereit.

www.fahrradklima-test.de

Herbert Fürmann

Initiative Lebenswerte Städte

Duisburg, Gladbeck und Oberhausen sind dabei

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Stadt leben. Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr - auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Aber: Bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten sind den Städten und Kommunen viel zu enge Grenzen gesetzt.

Die im Juli 2021 von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründete Initiative setzt sich deshalb gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen.

Mit dem Beitritt zur Initiative wollen die Städte und Gemeinden ein deutliches Zeichen für



Die Fahrradpartner in Ihrer Region

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



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage*

Radstation Duisburg Hbf *

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: rs-duisburg@stadtdienste.de

Web: www.radstation-duisburg.de

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

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

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: rs-muelheim@stadtdienste.de

Web: www.radstation-muelheim.de

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: radstation@zaq-oberhausen.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Radstation Bottrop Hbf *

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: rs-bottrop@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop.de

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

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

Web: www.radstation-bottrop-zob.de

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Wir freuen uns auf Sie!



mehr Handlungsmöglichkeiten und kommunale Eigenverantwortung beim Thema Geschwindigkeitsreduzierung an sinnvollen Verkehrspunkten setzen.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung ist die innerörtliche Regelgeschwindigkeit auf Tempo 50 festgelegt und das Abweichen hiervon ist nur in ganz bestimmten Ausnahmefällen möglich, etwa vor schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Altenheimen usw., an Unfall Schwerpunkten oder aus Schallschutz-Gründen.

Die Initiative wurde bereits von über 276 Städten und Gemeinden deutschlandweit unterzeichnet. Duisburg, Gladbeck und Oberhausen sind dem Bündnis kürzlich beigetreten. In Essen sind entsprechende Initiativen bisher nicht umgesetzt worden.

Ein geändertes Geschwindigkeitsniveau auf Hauptverkehrsstraßen bringt unter anderem Herausforderungen in den Bereichen des ÖPNV oder bei den Anpassungen von Lichtsignalanlagen mit sich. Dem gegenüber steht aber ein Zugewinn an Sicherheit, insbesondere für zu Fuß gehende und Rad fahrende sowie mobilitätseingeschränkte Personen, die Aufwertung des öffentlichen Raumes und damit eine Steigerung der Lebensqualität.

Sicher wünschen sich viele Bürger:innen, dass gerade ihre Straße ruhiger wird und sie sich sicher als Fußgänger:in oder Radfahrer:in bewegen können.

Herbert Fürmann

Infos zu der Initiative:

www.lebenswerte-staedte.de

Stadtradeln

Leider gab es in diesem Jahr keinen einheitlichen Aktions-Zeitraum für die Städte und Kreise in der Metropole Ruhr, damit wird ein direkter Vergleich schwierig. Nach drei Wochen fleißigen Kilometersammelns sind nun die Kilometerbücher geschlossen und das Endergebnis vom STADTRADELN 2022 steht fest. Bundesweit beteiligten sich über 2500 Kreise und Kommunen und über 915.000 Radfahrer:innen. Darunter waren auch 15.000 Politiker:innen. Gemeinsam wurden über 177 Millionen Kilometer zurückgelegt und dadurch mehr als 27.000 Tonnen CO₂ vermieden. Das ist eine weitere Steigerung gegenüber dem letzten Jahr.

In der näheren Umgebung hat der Kreis Wesel bundesweit den 9. Rang erreicht, gefolgt von Düsseldorf (18.) und Dortmund (35.). Dass der Niederrhein und das Münsterland wieder vorne zu finden sind, überrascht wohl niemanden.

Im Verbreitungsgebiet der RAD im Pott liegt Essen mit Rang 67 und 726.502 km vor dem fast gleichgroßen Duisburg mit nur gut der halben Km-Leistung (387.130 km, Rang 138). Auch Oberhausen und Mülheim sind von der Größe fast vergleichbar. Hier behauptet sich aber Oberhausen mit 245.547 km (222.) deutlich vor Mülheim mit nur 128.575 km (448.). Gladbeck liegt mit 83.142 km bundesweit auf Rang 691.

Wenn man die Kilometer in Relation zur Einwohnerzahl setzt, liegt Essen mit 1,23 km/Ew. Vor Oberhausen mit 1,17 km/Ew. Die Gladbecker:innen erreichen 1,07 km. Abgeschlagen hier Duisburg und Mülheim (0,77 bzw. 0,74 km/Ew.). Das sind bundesweit allesamt keine Glanzeleistungen, keine Stadt kommt unter die besten 2000!

Die hohen Unterschiede zwischen den Kommunen sind vielleicht auch darauf zurückzuführen, wie intensiv in den Städten die Aktion

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder



tri-mobil

Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
Verenigd Koninkrijk van Nederland

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICLETTA
Technische Dienstverlening

LFPVELOTECHNIK

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

beworben wird. Eine einzelne Presseankündigung zum Auftakt reicht hier offenbar nicht aus. Während In Essen, Oberhausen und Gladbeck die Teilnehmendenzahlen deutlich gesteigert werden konnten, dümpeln sie in Duisburg und Mülheim auf dem Niveau der Vorjahre.

Herbert Fürmann

Verkehrswacht, Polizei und natürlich dem örtlichen ADFC - aber sonderbarerweise blieb es an der Bierzapfanlage und den vorbereiteten Biergarten-Garnituren ganz leer... Die nächste Sternfahrt.Ruhr ist 2023 nach Essen geplant.

Gudrun Fürtges und Herbert Fürmann

Sternfahrt Ruhr

Die diesjährige Fahrrad-Sternfahrt Ruhr am 18. September stand wettertechnisch unter keinem guten Stern. Neun Stunden kalte Dauerduche stand für diejenigen an, die es dennoch gewagt hatten und sich einer der fast 50 Zubringer-Touren angeschlossen hatten.



Und so wurde sogar manche Motorrad-Regenmontur angelegt: Wie vorhergesagt waren wir, ein Häuflein Allwetter-Radler, während der Anfahrt aus Essen, Mülheim, Oberhausen und Duisburg mal mehr mal weniger Starkregen ausgesetzt, und auch die Runde durch Gladbeck nicht ganz ohne

Niederschlag. Erst ab Bottrop wurde die Fahrradgruppe deutlich größer.

Mit Bettina Weist, der Bürgermeisterin von Gladbeck radelten dann etwa 150 unverdrossene Radler:innen u.a. ein kurzes Stück über die sonst so starke Barriere für den nachhaltigen Verkehr, die B 224 nahe dem Schlosspark Wittringen. Hier ging es zuvor auch über die längste Fahrradstraße der Stadt, die aber dort angelegt worden ist, wo es niemandem wehtut. Am Rathaus waren vorsorglich Pkw-Parkplätze mit Radabstellanlagen umfunktionierte, es gab Infostände der Touristik-Info,

Unfallstatistik 2021

Die Zahl der Todesfälle auf deutschen Straßen war im Pandemiejahr 2020 stark gesunken – sogar der boomende Fahrradverkehr wurde sicherer. In 2021 gab es nochmals 150 Verkehrstote weniger als im Vorjahr, die Zahl der Verletzten ist um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken. Im vergangenen Jahr sind so wenige Menschen im Straßenverkehr gestorben wie noch nie seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Im Jahr 2021 sind insgesamt 372 Radfahrende im Straßenverkehr in Deutschland gestorben. Damit ging die Zahl der verstorbe-



Freier Trauerredner

Dirk R. Schuchardt

*Jedes Leben ist es wert,
erzählt zu werden.*

Trauerreden, in welchen der verstorbene Mensch im Mittelpunkt steht.

Neue Trauerrituale, die Abschiedsfeiern zu Lebensfeiern machen.



Telefon (0203) 9 30 98 12
www.trauerredner-schuchardt.de

Trauerredner Schuchardt



nen Fahrradfahrer:innen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zurück. Die Betrachtung der Altersgruppen zeigt aber, dass vor allem Ältere tödlich verunglücken. Zu den Gründen zählt unter anderem die gestiegene Nutzung von Pedelecs und damit verbunden die höhere Mobilität der älteren Menschen.

Mehr Verkehr erhöht das Unfallrisiko

Die langfristige Betrachtung des Unfallrisikos für Radfahrende zeigt hingegen über viele Jahre eine fallende Tendenz. Die Gefahr für Radfahrende im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken konnte gesenkt werden: Starben 1979 verkehrsbedingt noch mehr als 1.300 Radfahrende in Deutschland, reduzierte sich die Zahl der tödlich Verunglückten im Jahr 2013 auf 354, den geringsten Wert im betrachteten Zeitraum. Diese Entwicklung trat trotz einer Verdichtung des Straßenverkehrs im gleichen Zeitraum ein.

Trotz der insgesamt erfreulichen Entwicklung muss auch weiterhin alles unternommen werden, um die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr zu reduzieren. So gilt es, angesichts der gestiegenen Zahl der Radfahrenden die Anstrengungen für deren Schutz zu erhöhen und etwa die Radverkehrsinfrastruktur spürbar zu verbessern. Grundlage

Unfallmarkierungen



für sicheren Straßenverkehr bleiben gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer.

NRW

Noch nie starben weniger Menschen auf Nordrhein-Westfalens Straßen als im vergangenen Jahr – und das, obwohl es 2021 wieder mehr Unfälle und mehr Verkehr gab als im Vorjahr. Auch die Zahl der Schwerverletzten erreichte den niedrigsten Stand seit 1953. „Gemessen an diesen Zahlen ist das die beste Verkehrsunfallstatistik, die wir je hatten“, sagte Innenminister Herbert Reul. Insgesamt ereigneten sich 580.907 Unfälle, ein Plus von 4,3 Prozent im Vergleich zu 2020. 425 Menschen starben (-1,2 Prozent), 11.872 wurden schwerverletzt (-2,2 Prozent), 55.033 leichtverletzt (+0,8 Prozent).

Bei den verunglückten Pedelec-Fahrer:innen setzt sich aber der negative Trend aus dem Vorjahr fort. Insgesamt verunglückten 4.758 Menschen mit einem Pedelec (+ 22,1 Prozent). Das sind mehr als dreimal so viele wie 2015 und doppelt so viele wie 2016. 32 Menschen starben bei einem Pedelec-Unfall, zwei mehr als im Vorjahr. Von diesen 32 Toten waren 24 über 65 Jahre. Gemessen am Bevölkerungsanteil ist das überproportional. Auch bei den Unfällen mit E-Scootern gibt es einen erneuten Anstieg. 2021 zählte die Polizei 1.101 E-Scooter-Unfälle, keiner endete tödlich. Das sind 713 Unfälle mehr als 2020 (+ 183,8 Prozent). 967 Menschen verletzten sich bei einem E-Scooter-Unfall, fast drei Mal so viele wie im Jahr zuvor. In jedem fünften Fall war Alkohol die Hauptunfallursache. Laut einer Studie der Universitätsklinik Essen verunglückten alle betrunkenen Fahrer am Wochenende oder an Feiertagen. Die meisten Verunglückten waren zwischen 16 und 28 Jahre alt. Reul: „Auf gut Deutsch: ein junges Problem, bei dem viel Leichtsinn im Spiel ist und was um ein Leichtes zu verhindern ist.“

Herbert Fürmann

Zeit zum Durchatmen

Mönchgut mit dem Fahrrad erobern

„Das Reizvolle an Mönchgut ist seine Vielfalt: idyllische Dörfer, abwechslungsreiche Landschaften und überall die Ostsee“, sagt die Tourismusmanagerin Franziska Gustävel über die Halbinsel im Südosten von Rügen. Die Halbinsel mit dem Fahrrad zu erkunden, ist auf jeden Fall eine gute Idee, zumal die Radwege auf Mönchgut top sind. Mit zwei Touren ist Mönchgut individuell zu entdecken. Doch aufgepasst, nicht denken, dass

Ruhe am Bodden



Warten auf Fräulein Lehrerin

es an der Küste immer flach ist, aber das Rauf und Runter lässt sich mit einem Pedelec prima radeln. Die längere Tour (20 km) beginnt in Middelhagen. Das kleine Fischerdorf hat seinen ländlichen Charme behalten und bietet einige Sehenswürdigkeiten. Hier steht die älteste Schule Rügens, heute ein Museum, und wer will, kann eine Unterrichtsstunde aus dem 19. Jahrhundert bei Fräulein Leh-





rerin miterleben. Der historische Rundgang führt an einem alten Gutshof und der St. Katharinen Kirche von 1450 vorbei. Sehenswert ist auch das letzte Windschöpfwerk der Insel. Auf einem guten Radweg geht es weiter nach Alt Redditz mit seinen alten Bauern- und Fischerhäusern. Nach einem Stopp im Café Moccavino mit außergewöhnlichen Torten, wartet am Ende der schmalen Landzunge Reddevitzer Höft die malerische Steilküste und ein spektakulärer Sonnenuntergang. Zurück auf der Landzunge führt der Radweg ins Ostseebad Baabe. Bei einer Baumführung ist das Bad von seiner natürlichsten Seite zu entdecken. Für Kunstliebhaber:innen gibt es die Baabe-Radtour, „Lyonel Feininger auf Rügen – eine Spurensuche per Rad“.

Von Baabe ist es nicht weit bis Göhren. Das Rad bleibt stehen und auf kleinen Pfaden wird das „Nordpferd“, der östlichste Punkt

Rügens durchstreift. Auch ein amüsanter Ortsspaziergang zur Göhrener Bäderarchitektur unter fachkundiger Leitung lohnt sich. Der nächste Stopp ist Lobbe. Der Ort liegt am nördlichen Beginn des „Großen Strandes“, also nichts wie hinein in die kühlende Ostsee. Von Lobbe radelt es sich dann bequem am Windschöpfwerk vorbei zurück nach Middehagen.

Die zweite Tour ist mit rund 12 km kürzer, aber nicht minder interessant. Der Start ist in Groß Zicker, einem der schönsten Fischerorte auf Rügen. Das bekannteste Bauwerk, denkmalgeschützt, ist das Pfarrwitwenhaus von 1720. Ebenfalls einen Besuch wert ist die gotische Backsteinkirche aus dem 14. Jahrhundert mit den bunten Glasfenstern und einem idyllischen Friedhof. Vor der kleinen Wanderung in die Zicker Berge schmeckt das Fischbrötchen von der Fischräucherei Dumrath. Von Groß Zicker führt der Radweg zum Bodden und dann durch einen wunderschönen und kühlenden Küstenwald nach Thiesow. Der gemütliche Ort wird von drei Seiten von der Ostsee umschlossen. Dienstag und Donnerstag lädt der Rügenmarkt mit regionalen Produkten ein und der Lotsenturm auf dem 36 Meter hohen Lotsenberg bietet einen grandiosen Fernblick.

Ein Katzensprung ist es bis Klein Zicker. Nach einer kleinen Wanderung auf die höchste Er-





finden sich die beiden höchsten Erhebungen auf Mönchgut, der Bakenberg und der Zicker Berg mit jeweils 66 m Höhe. Fahrräder sind hier allerdings verboten.

Wer die idyllische Mönchguter Landschaft nicht alleine mit dem Rad erobern will, kann an einer der geführten Radtouren teilnehmen. Die Touren werden immer individuell an die Streckenwünsche der Teilnehmer:innen angepasst und dauern ca. vier Stunden.

Information und Buchung:

www.mein-moenchgut.de

www.ostseebad-moenchgut.de

Wilfried Kochner

hebung, 38 m, hat man einen wunderschönen Blick auf die Steilküste von Gager und nach Thiessow. Zurück geht es wieder auf dem Radweg durch den Küstenwald, hier sind am kilometerlangen Sandstrand Badestopps jederzeit möglich und überall gibt es frische Fischbrötchen und Räucherfisch. Vor Groß Zicker lohnt ein Abstecher nach Gager.

Zur Mittagszeit kommt meist Fischer Koldewitz in den Hafen gefahren und verkauft den Fisch direkt vom Kutter, frischer geht nicht. Der Hafen an sich hat den gemütlichen Fischereicharme. Von Gager aus bietet sich eine Wanderung in die Zicker Berge an. In dem hügeligen Naturschutzgebiet be-



stadtmobil CarSharing
Mein Mobilitäts-Backup

ADFC-Mitglieder
sparen 50% der
Anmeldegebühr





Fahrraddemo nach schweren Unfällen

Radfahren im Alltag ist ein unverzichtbarer Teil der dringend erforderlichen Verkehrswende. Ein wichtiger Grund, dass in Duisburg so wenig das Rad im Alltag benutzt wird, ist fehlende Sicherheit. Am 10. August haben der ADFC und der KlimaEntscheid Duisburg eine Fahrraddemo, eine Gedenk- und Mahnfahrt zum Thema Sicherheit veranstaltet. Trotz der sehr kurzfristigen Organisation sind knapp 50 Menschen gekommen. Der Anlass war ein Unfall am 4. August mit einem schwerverletzten Radfahrer, ein sogenannter „Toter-Winkel-Unfall“.

Die Demo ging vom Lifesaver-Brunnen zu der Unfallstelle Obere Kaiserswerther Straße/ Neuenhofstraße. Auf dem Weg lag ein Stopp in der Eschenstraße, wo am 21. Februar 2019 ein Radfahrer getötet wurde, weil eine Autofahrerin ihre Tür geöffnet hat, ohne zu schauen - ein sogenannter Dooring-Unfall.

Wir wollten ursprünglich ein paar Meter weiter nochmals halten an einer Stelle, an der es am 5. Mai, ebenfalls einen schweren sogenannten Toter-Winkel-Unfall gab. Vor der Fahrraddemo erfuhren wir von der Polizei, dass der erste Unfall exakt an derselben Stelle war, mit exakt demselben Ablauf wie bei dem Unfall am 4. August.

Bedrückend beeindruckend waren die Markierungen der Polizei zu dem Unfall, die noch sehr deutlich zu sehen waren. Dort stand „Tretkurbel“, „Schutzblech“ und gleich mehrfach „Blut“ auf dem Asphalt. Es ist einfach nur grauenvoll, sich den Unfall vorzustellen.

Der Lkw ist aus der Oberen Kaiserswerther Straße nach rechts in die Neuenhofstraße abgebogen. Es gibt keinerlei bauliche Sichthindernisse, aber einen Radweg. Ob der lebensgefährlich verletzte Radfahrer diesen benutzt hat, erwähnt die Polizei nicht, es ist aber anzunehmen, denn wäre er auf der Fahrbahn geradelt, hätten die Beamten dies mit hoher Wahrscheinlichkeit als mitursächlich angeführt. Dabei wäre der Radfahrer auf der Fahrbahn eher nicht „übersehen“ worden. Dass tatsächlich der Radweg aus dem Kraftfahrzeug heraus nicht bewusst wahrgenommen wird, darf nicht nur nach behördlicher Auffassung eigentlich nicht sein. Doch das dürfte eine wesentliche Ursache gewesen sein.

Die Unfallmarkierungen auf der Fahrbahn lassen darauf schließen, dass hier die nach StVO vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen für LKW und Busse über 3,5 t deutlich überschritten worden ist. Daher muss der LKW den Radfahrer zuvor überholt haben und dabei hat sich der Radfahrer im Sichtfeld des LKW-Fahrers befunden. Der tote Winkel, wenn es ihn bei der heutigen Spiegelausstattung überhaupt noch gibt, erklärt nicht, weshalb der Radler, als er sich noch schräg vor dem Lkw befand, nicht hätte gesehen werden können. Und das dürfte nach



unserer Einschätzung für einen großen Teil der angeblichen Toter-Winkel-Unfälle gelten, nicht nur bei Lastkraftwagen.

Bei der Fahrraddemo forderten die Teilnehmer mehr Sicherheit

Als letzten Stopp fuhren wir das Geisterrad in Huckingen an, das aufgestellt werden musste aufgrund eines sogenannten Toter-Winkel-Unfall. Hier hatte vor vier Jahren ebenfalls ein rechtsabbiegender Betonmischer eine Frau getötet, die besonders vorsichtig sogar den Fußgängerüberweg genutzt hatte. Wir haben in einer Gedenkminute weiße Rosen niedergelegt. Inzwischen hat man diese Kreuzung durch markierte Radfurten sicherer gemacht. Es war eine Gedenk- und Mahnfahrt. Wir haben mit ihr unser Mitgefühl mit den Opfern ausgedrückt. Und wir, alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Fahrraddemo, mahnen und fordern mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Natürlich mahnen wir alle Radfahrerinnen und Radfahrer, auf sich aufzupassen.

- Aufpassen, bei diesen riesigen LKW neben uns, die gleich rechts abbiegen könnten.

- Aufpassen, bei diesen endlosen Reihen von parkenden Autos, neben denen wir ganz dicht auf dem holperigen schmalen Radweg fahren.

Wir wollen in erster Linie alle Verantwortlichen in der Politik, in der Verwaltung, in der Planung und in sonstigen relevanten Organisationen mahnen. Und zwar im Sinne von fordern, den §1 der VwV-STVO endlich ernst zu nehmen. Dort steht: **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.** Im Klartext heißt das: Sicherheit ist wichtiger als Verkehrsfluss, Sicherheit ist wichtiger als Verhinderung des Parkdrucks. Sicherheit steht an erster Stelle. Für alle! Immer!

Wolfgang Dewald und Herbert Fürmann

Fahrradstraßen

Seit über einem Jahr haben sich umweltbewusste Bürgerinnen und Bürger, verschiedene Initiativen und Verbände (darunter auch der ADFC) zum Bündnis KlimaEntscheid zusammengefunden. Obwohl der Rat der Stadt dem eigentlichen Bürger-Klimaentscheid mit einem Beschluss zuvorkam, sind die Aktivistinnen zusammengeblieben und arbeiten in unterschiedlichen Gruppen weiter für eine bessere Umwelt in Duisburg.

Vor allem die Verkehrsgruppe hat seit dem Frühjahr mit dem ADFC gemeinsam zehn Radtouren zu verkehrs- und umweltpolitischen Themen durchgeführt. Dabei ging es um Themen wie Radwegsanierungen oder das Radeln entlang von Hauptverkehrsstraßen, den geplanten Radschnellweg durch Duisburg, den touristischen Rheinradweg oder auch um Umweltthemen wie dem Kiesabbau oder einer Bauschutt-Deponie auf einer ehemaligen Müllkippe. Zwei Touren befassten sich auch mit Vorschlägen zu Fahrradstraßen in Neudorf und von Hochfeld bis in die Innenstadt. Daraus entstanden zwei Anträge von Grünen, Linken und Die Partei in der Bezirksvertretung Mitte.





Wozu Fahrradstraßen?

Wer häufig mit dem Fahrrad in Duisburg unterwegs ist, kennt die Problematik: Marode oder zu enge Radwege, gefährliche Situationen mit parkenden oder fahrenden Autos, Einschränkungen durch Baustellen zulasten des Radverkehrs und so weiter. Abhilfe könnten in einigen Fällen Fahrradstraßen schaffen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass die Fahrbahnen dem Rad vorbehalten sind, allerdings kann man Ausnahmen für Anliegerverkehr oder Rollschuhe etc. erlauben. Dadurch werden die Wohngebiete ruhiger, weil kein Durchgangs- oder Schleichverkehr gestattet ist. Zusätzliche Maßnahmen wie Einbahnregelungen können zudem die Zahl der Anwoh-

nerparkplätze erhöhen. Es passieren in Fahrradstraßen viel seltener Unfälle und wenn, dann verlaufen sie weniger schwer.

In Neudorf handelt es sich bei dem Fahrradstraßenvorschlag von ADFC und KlimaEntscheid um die gesamte Grabenstraße, beginnend an der Mülheimer Straße bis hinunter zur Karl-Lehr-Straße. An der Strecke liegen viele Kindergärten und Grundschulen, eine weiterführende Schule sowie ein Seniorenheim, sodass auch die schwachen Verkehrsteilnehmer:innen von der Fahrradstraße profitieren würden.

Auch für die sichere Durchquerung Hochfelds ist eine gute Strecke bei Erkundungstouren mit dem „KlimaEntscheid Duisburg“ gefunden worden: Von der Wallstraße könnte die Fahrradstraße bis zur Grunewaldstraße



reichen oder sogar bis zur Paul-Esch-Straße. Dr. Gabriele Siegert, stellvertretende Bezirksbürgermeisterin von den GRÜNEN in der Bezirksvertretung Mitte wird deutlich: „Eine Verkehrswende hin zu emissionsfreiem Verkehr, also Rad- und Fußverkehr, muss endlich in Duisburg stattfinden. Sie ist ein wichtiger Beitrag, um den Klimawandel aufzuhalten. Straßen zu Fahrradstraßen zu machen, erhöht die Sicherheit für den Radverkehr. Das macht den Umstieg aufs Rad für viele Menschen erst möglich.“

Der verkehrspolitische Sprecher der Ratsfraktion DIE LINKE: „Unsere beiden Fahrradstraßen sind gute Beispiele, wie auch die Schulwege sicherer gemacht werden können, denn mit ihnen werden viele Schulen und Kitas in Neudorf bzw. Hochfeld und Dellviertel erschlossen. Durch die sicheren und attraktiven Radrouten würde sich die Anzahl der Elterntaxis verringern, was weiter zur Sicherheit der Schulwege beiträgt. Außerdem ist das Fahrrad das sozialste aller Verkehrsmittel, es ist preiswert und kann von (fast) jedem einfach und ohne aufwändige Vorbereitung genutzt werden.“

Leider wurde der Antrag mit den Stimmen von SPD, CDU und Junges Duisburg kommentarlos abgelehnt, obwohl sie in anderen Duisburger Bezirksvertretungen selbst Fahrradstraßen beantragt hatten. Wir bedauern zusammen mit Grünen und Linken, dass Parteipolitik offenbar wichtiger als Sachpolitik zu sein scheint: Schade, hier hätten wir gemeinsam die Straßen in Duisburg-Mitte sicherer machen können. Wir werden uns aber weiterhin für einen klima- und menschenfreundlichen Stadtverkehr einsetzen.

Der ADFC fordert schon lange Fahrradstraßen in Duisburg

Zum Vergleich: Bei uns gibt es eine, in Essen über 80 solcher Straßen, auf denen das Fahrrad tonangebend ist.

„Ich wollte es erst nicht glauben. Wir reden über Klima, Reduktion von Emissionen und Verkehrswende. Aber am 18. August hat es in der Bezirksvertretung Mitte einen Antrag auf zwei Fahrradstraßen, in Neudorf und Hochfeld, gegeben. SPD und CDU haben abgelehnt, auch nur über dieses Thema zu diskutieren. Ich frage mich: Ist die Diskussion über ein fahrradfreundliches Duisburg im Parteienstreit untergegangen?“ fragt ratlos Thorsten Meyer, Vorstandssprecher des ADFC Duisburg.

Der Standpunkt des ADFC ist klar. „Die Verkehrswende braucht das Fahrrad! Die Nachteile einer Stadtplanung und Verkehrspolitik, die 60 Jahre lang vom Autoverkehr dominiert war, sind inzwischen unübersehbar. Diese Verkehrspolitik hat unsere gewachsenen Städte, die Natur und das Klima zerstört. Schadstoffausstoß, Lärm und Unfälle haben seit der Einführung des massenhaften Autoverkehrs Hunderttausenden das Leben gekostet und schädigen die Gesundheit von Millionen“, steht dazu in der Broschüre des ADFC-Bundesverbands.

„Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen, wenn sie den Radverkehr als komfortabel und stressarm empfinden und sich als Radfahrende voll akzeptiert erleben“, ist im Positionspapier des ADFC Duisburg nachzulesen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist ein Element, eine Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten.

Die Antragsteller haben mit Unterstützung des ADFC einen Plan vorgelegt, der auch für Schulen und Kindergärten das Einmünden in eine Fahrradstraße ermöglicht. Eine gute Grundlage zur Diskussion. Und ein weiterer Schritt, mehr Kindern einen sicheren Radweg zur Schule zu ermöglichen und weg vom Elterntaxi zu bringen.

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen gibt es Erfahrungen in anderen Städten und Einschätzungen des ADFC-Bundesverbandes in seiner Broschüre „So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“.



Fotos: Kerstin Ciesla

Die Position des ADFC dazu ist: Fahrradstraßen sind dann sinnvoll, wenn sie als spezifische Führungsform des Radverkehrs klar und eindeutig erkennbar sind und möglichst einheitlich gestaltet werden. Ferner ist es von zentraler Bedeutung, dass in Fahrradstraßen kein durchgehender Autoverkehr ermöglicht wird und sie gegenüber den einmündenden Straßen und an Kreuzungen Vorrang erhalten. Ähnlich dem niederländischen Vorbild muss die Fahrradstraße als eigentlicher Radweg erkennbar sein, in dem Autos nur ausnahmsweise „zu Gast“ sein können. Um Kfz-Durchgangsverkehre in Fahrradstraßen zu unterbinden, sind bauliche Sperren („Modale Filter“) gut geeignet.

Die Forderung des ADFC

Die Stadt braucht einen Neustart und großen Elan, damit Duisburg eine echt fahrradfreundliche Stadt wird und alle Menschen in Duisburg gerne mit dem Rad fahren. Der ADFC Duisburg fordert von der Politik und der Stadtverwaltung ein aktives überzeugendes Vorgehen zur Umsetzung. Fahrradstraßen sind ein Baustein dafür.

Die beiden Anträge sind von den anderen Fraktionen kommentar- und debattenlos niedergestimmt worden. Dabei haben diese Parteien in anderen Bezirken selbst Fahrradstraßen angeregt. Die Verwaltung hat auch eine Liste mit 23 möglichen Fahrradstraßen, die überprüft und abgearbeitet werden sollen. Die Grabenstraße und die Gitschiner-/Musfeldstraße sind nun nicht dabei ...

Zu Ablehnung der Fahrradstraßen hier noch ein Kommentar eines Fahrrad-Aktivisten: „Die für Neudorf und Hochfeld beschriebenen Trassen dienten mir schon in den Achtzigern des vergangenen Jahrhunderts als lohnenswerte Alternativen zu Sternbuschweg sowie Düsseldorf und Wanheimer Straße. Überdies war in den Neunzigern ein annähernd stadtweites Netz an fahrradgerecht herzurichtenden Routen (das müssen nicht zwangsläufig durchgehend Fahrradstraßen sein) in die Debatte eingebracht worden, welches auf gegebenen Voraussetzungen aufbaute, die Stadt (Verwaltung und Politik) indes geflissentlich an sich abperlen ließ - drei Jahrzehnte verlorener, nein: weggeworfener Zeit!“

Herbert Fürmann

„Fahrradfreundliches Duisburg“

Liebe Leser:innen, sicherlich ist Ihnen auch schon aufgefallen: Duisburg ist eine „fahrradfreundliche Stadt“. Überall findet man die entsprechenden Schilder. Duisburg ist spitze! Zwar muss man die Tabelle aus dem letzten Fahrradklima-Test von 2020 umdrehen, damit Duisburg oben steht – dann aber ganz, ganz oben! Beim „Pannenflicken“ hat Duisburg jetzt sogar zum dritten Mal in Folge den Sonderpreis fürs Baustellenmanagement errungen. Das

war sicherlich nicht leicht, denn die Konkurrenz ist groß.

Daher macht Duisburg auch etwas für die Radfahrer:innen, gerade an Baustellen. Es gibt einen Punkt in der Stadt, da bündeln sich Alltags- und Freizeitrouten so, wie an keinem anderen: Am Schwanentor. Hier treffen die Deutschlandrouten D 7 (Pilgerroute) und D 8 (internationaler Rheinradweg, Euro-Velo-Route EV 15), der Erlebnisweg Rheinschiene und die Niederrhein-Route auf das Radverkehrsnetz NRW und das neue Knotenpunktnetz im Regionalverband. Und genau hier hat sich die Stadt vor etwa einem halben Jahr einen ganz besonderen Service für die Radfahrer:innen und Radtourist:innen einfallen lassen!

Wie oft waren Sie schon auf dem Rad unterwegs und es überkam Sie ein ganz dringendes Bedürfnis – und weit und breit gab es keine Lösung dafür. Direkt vor dem Schwanentor, am Knotenpunkt 30

und gegenüber einer der vielen Fahrrad-Leihstationen (metropolrad), gibt es dafür die Lösung: ein frei zugängliches Toilettenhäuschen. So nah dürfte es keine zweite Bedürfnisanstalt am über 1200 km langen Rheinradweg in ganz Europa geben! Hier wird endlich einmal an die drängendsten Bedürfnisse der Radfahrer:innen gedacht. Mit etwas Glück stand die Tür sogar offen und man konnte direkt bis aufs Klo fahren. Wo gibt es sonst so einen Drive-In Service?

Okay, dafür sieht man hier täglich Radfahrer:innen, die durch die zusätzliche Baustelle in der eigentlichen Rad-Umleitung nicht mehr wissen, wo und wie es weitergehen soll. Aber man kann halt nicht alles haben!

Da können wir doch dem aktuell laufenden Fahrradklimatest 2022 entspannt entgegensehen – oder?

Seit Juni gibt es am Schwanentor eine weitere Baustelle. Seit diesem Zeitpunkt gibt es keine Umleitung mehr für den Radverkehr. Es gibt einen Umleitungsvorwegweiser nach STVO. Das ist keine Umleitung und er steht auch nicht an der richtigen Stelle für eine Umleitung. Verschärfend kommt hinzu, dass die auf dem Vorwegweiser angekündigte Umleitung nicht nur nicht existiert, sondern nicht existieren kann, da eine Baugrube, zeitweise plus Dixi-Klo, dort ist. Jetzt ist Oktober und es ist absehbar, dass bis zum Ende des Jahres alles so bleibt. Also gut ein halbes Jahr lang definitiv keine Umleitung für Alltagsrouten und touristische Strecken. Rheinroute, Route der Industriekultur per Rad, Fahrradroute, NRW-Radnetz, alles wird ignoriert.

Herbert Fürmann

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 – Tradition in Bewegung

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



Mängel-Melder des ADFC

Wo kann ich eigentlich melden, wenn ich als Radfahrer:in eine mich gefährdende Stelle entdecke? Straßenbauamt? Wirtschaftsbetriebe? Polizei? Stadt?

Der ADFC Duisburg ist es leid und hat ein eigenes Instrument entwickelt – den Mängel-Melder. Auf der Mitgliederversammlung im Juni wurde dem Vorstand dazu ein eindeutiger Auftrag erteilt.

Es geht um Baustellen und schlechte Radwege, an denen Radfahrende bewusst gefährdet werden. Und es ist wichtig, dass der Mängel-Melder leicht zu bedienen ist. Hier ist er: duisburg.radwegmangel.de

Wie funktioniert der Mängel-Melder?

Es gibt sieben Punkte, die einen Mangel be-

Mangel: Verblasste bzw. fehlende Radwegmarkierung



Optimiert für die Nutzung per Handy mit Standorterkennung und direktem Fotoupload

schreiben können und die jeweils einfach nur angeklickt werden müssen:

- Baustelle
- Beschilderung
- Falschparker
- Grünschnitt
- Hindernis auf Radweg
- Schlechter Radweg
- Verkehrsführung
- Sonstiges (mit Textfeld)

Ein Foto sollte hinzugefügt werden (Achtung: aus datenschutzrechtlichen Gründen: keine Menschen von vorne und keine erkennbaren Nummernschilder).

Den Ort der Gefährdung kann man händisch eingeben oder die Koordinaten in der App automatisiert freigeben.

„Interessierte Bürger:innen geben die Gefahrenstellen ein. Wir haben bewusst ein schnelles Verfahren gewählt. Über unseren Mängel-Melder dokumentieren wir dann diese Stellen“, beschreibt Thorsten Meyer, ADFC-Vorstandssprecher, die Idee.

Was passiert mit den Meldungen?

Die Eingaben werden regelmäßig ausgewertet, veröffentlicht und in Gesprächen mit der

Verwaltung thematisiert. Der ADFC will Veränderungen. Da wir nicht die Fachexperten mit Ingenieurwissen sind, muss eine Lösung zur Reduzierung der Gefahr von Seiten der Verwaltung erarbeitet und umgesetzt werden.

Das Ziel des ADFC ist, die Radinfrastruktur in Duisburg zu verbessern und den Radfahrenden ein größeres Gefühl der Sicherheit geben.

Ihre Unterstützung zählt.

Aktuell und recht kurzfristig

Auch für das Jahr 2023 werden Finanzmittel bei der Stadt Duisburg für Sanierungen von Radinfrastruktur vorhanden sein.

Daher hat die Stadt Duisburg den ADFC Duisburg um Unterstützung zur Identifizierung

sanierungsbedürftiger Stellen (schlechter Belag, Markierungen abgenutzt, Wurzeln usw.) gebeten. Diese werden wir dann kurzfristig melden, damit sie in eine Sanierungsliste aufgenommen werden.

Achtung: NICHT gemeint sind komplette Um- oder Neubauten von Radverkehrsanlagen. Genannt werden sollen an dieser Stelle nur sanierungsbedürftige vorhandene Radverkehrsanlagen.

Übrigens, wenn Sie einen wirklich akut zu behebenden Mangel entdecken, z. B. Unmengen von Glasscherben liegen auf dem Radweg:

Rufen Sie bei Call Duisburg unter (0203 94000) an.

Auch die Wirtschaftsbetriebe nehmen unter (0203) 283-6000 in der Bürozeit (7-16 Uhr) telefonische Hinweise entgegen.

Barbara Aldag

**mobile
Fahrrad
Werkstatt**



Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

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



Straßen sind für alle da

Kidical Mass Fahrraddemo

Bei strahlendem Sonnenschein starteten am Sonntag, 25. September, in Duisburg Stadtmitte 230 kleine und große Menschen auf dem Bahnhofsvorplatz, um für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu demonstrieren. Mit großen und kleinen Fahrrädern, Laufgeräten, Tretrollern oder auf Lastenrädern und in Anhängern. „Kinder auf's Rad“ hieß das Motto der Kidical Mass.

Die Kinder eroberten sich die Straßen zurück und fuhren eine Stunde lang mitten auf der Straße durch die Stadt. „Gerade Kinder, aber auch Erwachsene waren glücklich, dass sie entspannt und ohne Angst und Stress mit dem Rad in der Stadt fahren können - während der Demo geschützt von der Polizei“, findet Wolfgang Dewald, der Hauptorganisator. Und dann noch auf glatten, guten Straßen. „Das ist ein Traum.“

Nach einer kurzen Begrüßung setzte sich der Tross über Friedrich-Wilhelm-Straße und Steinsche Gasse in Bewegung. In diesem Jahr gab es eine Zwischenkundgebung. Dabei malten Kinder und Eltern ihre Forderungen nach einer auch für Kinder sicheren und



lebenswerten Stadt auf den Asphalt und die Rathausstreppe.

So konnte Oberbürgermeister Sören Link, der seine Teilnahme leider abgesagt hatte, am Montag auf dem Weg ins Büro die Botschaft der Kinder noch ausführlich lesen.

Weiter ging es dann über den König-Heinrich-Platz, wo das Highlight der Tour anstand: Als die Radfahrenden die Königstraße querten, waren viele Besucher:innen der Automesse Lack und Chrom doch ein wenig überrascht, dass für viele Familien anscheinend das Fahrrad mindestens so wichtig ist wie ein Auto.

„Meine persönliche Heldin dieses Tages“, sagt Barbara Aldag vom ADFC, „heißt Elisabeth. Sie ist zweieinhalb Jahre alt und ist die ganze Strecke zügig auf ihrem Laufgerät mitgefahren. Mit einem strahlenden Lächeln im Gesicht.“ So sieht die Zukunft der Verkehrswende aus. Am Ende gab es noch einen entspannten Ausklang im Kant-Park – für die Kinder natürlich auf dem Spielplatz.

Und auch in Duisburg Walsum hatte sich eine Gruppe zum Protest formiert.

Im Frühjahr wird es in Duisburg die nächste Kidical Mass geben, in der Innenstadt und in mehreren Stadtteilen.

kinderaufsrad.org





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



Wilhelminenstraße geöffnet

Im Rahmen einer Beratung in der Bezirksvertretung 3 teilte die Verwaltung mit, dass die Wilhelminenstraße für Radfahrende demnächst von der Bülowstraße in Richtung Schloßberg befahren werden kann. Die Öffnung der Wilhelminenstraße von der Bülowstraße in Richtung Holzstraße musste hingegen abgelehnt werden, da eine sinnvolle Fortführung als Radroute über den engen Einbahnstraßenabschnitt der Holzstraße nicht gegeben sei. Dies ist aber nur ein kleiner Nachteil, da die parallele Lederstraße durchgängig in südlicher Richtung zur Verfügung steht. Mit der nun durchgängig in nördlicher Richtung befahrbaren Wilhelminenstraße steht für das Quartier nun auch eine Radverbindung in nördlicher Richtung zur Verfügung. KLR



Umfallen des Rades bei der Reparatur sind somit passee. Der Standort befindet sich an der Rampe zur Fährstraße (Stadthallenparkplatz). Eine zweite Stele ist am Styrumer Aquarius (Ruhrtalradweg) vorgesehen. In den ersten Tagen wurde eines der Stahlseile, an denen die Werkzeuge befestigt sind, leider schon zum ersten mal durchtrennt. Die PIA behob den Schaden erfreulicherweise bereits am nächsten Tag. Helmut Voß

Reparaturstele am RS1

Einen für Mülheim neuen Service bei unerwarteten Problemen am Fahrrad bietet die PIA in Kooperation mit der Stadt Mülheim; sie stehen schon in vielen Orten, bevorzugt an Radfernwegen oder Bahnhöfen: Reparaturstelen. An der grünen Stele sind die wichtigsten Werkzeuge sowie eine Luftpumpe angebracht. Auch für die, welche sich lieber auf das eigene Werkzeug verlassen, bietet die Stele einen entscheidenden Vorteil: Das Fahrrad kann dort eingehangen werden und dient somit als Montierständer. Bücken und

Radweg entlang der Essener Straße

Vor einigen Jahren forderte die Bezirksvertretung 1 den Lückenschluss zwischen der Kreuzung Kattowitzer Straße/Walkmühle und der B1 (Rumbachbrücke), wie er auch im Radwegezielkonzept vorgesehen ist. Nach Abschluss der Entwurfsplanung wurde vom Mobilitätsausschuss nun der Baubeschluss gefasst. Die Stadt Mülheim realisiert den Radweg im Auftrag des Landesbetriebes Straßen NRW, dem dieser kurze Straßenabschnitt gehört. Zentrales Element wird ein bituminöser, 3m breiter Weg für den Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen auf der

nördlichen Straßenseite zwischen der dortigen Platanenreihe sein. Zusätzlich wird auf der Südseite ein Radfahrstreifen abmarkiert, was vor allem für Radfahrende in Richtung Oppring angedacht ist. In östlicher Richtung schließt der Radweg an den Radweg der B1 an, der vom Oppspring (Holthausen) kommend allerdings an der Einmündung Mühlenfeld zur Zeit endet. Vom Mühlenfeld (unechte Sackgasse) gelangt man bereits recht ruhig nach Heißen, wenn auch Radfahrende dort ein kurzes Schiebestück haben. Mittelfristig ist die Weiterführung des Radweges entlang der B1 bis zur Paul-Kosmalla- bzw. Velauer Straße angedacht. Die landschaftlich nicht reizlose Route hätte den Vorteil, dass es von Mühlenfeld bis Heißen keinerlei Konflikte mit ein- und abbiegenden Kfz sowie parkenden Autos gibt. Heftig diskutiert wurde in den politischen Beratungen die signalisierte Führung des Radverkehrs über die Dreiecksinsel an der Walkmühle. Die Verwaltung verspricht

sich hiervon die Vermeidung von Unfällen mit rechtsabbiegenden Kfz. Andere befürchten lange Wartezeiten an den drei aufeinanderfolgenden Fahrradampeln. Zumindest die erste Ampel konnte durch eine Planänderung in Form eines Fahrradbypasses ersetzt werden.

Erster Nahmobilitätsmanager

Seit dem 4. Oktober arbeitet Matthew Norman im Amt für Verkehrswesen und Tiefbau als Nahmobilitätsmanager. Er soll maßgeblich dazu beitragen, den eingeschlagenen Weg zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu beschleunigen. KLR

Lantermann
Wir, gemeinsam

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

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



„Große Koalition“ legt Veto gegen Radverkehrsför- derung ein

SPD und CDU haben gemeinsam im März 2022 im Rat der Stadt einen Vorschlag zur Abstimmung gebracht, mit dem die effektive Förderung des Radverkehrs behindert werden kann.

In einem von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachten hat ein Verkehrsplanungsbüro die Verkehrssituation in Alt-Oberhausen bewertet und konkrete Verbesserungen für die Nahmobilität (Fuß und Rad) vorgeschlagen. Darauf beschlossen SPD und CDU, dass „die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr zu bewerten“ ist.

Im Klartext bedeutet das, dass weiter der Grundsatz gelten soll, den die SPD bereits in den 90er Jahren gegenüber dem ADFC geäußert hat, demzufolge der Radverkehr nur



dann gefördert wird, wenn es dadurch zu keinen Einschränkungen des Autoverkehrs kommt. Diese Position, die die CDU heute scheinbar mitträgt, ist ausgesprochen rückwärtsgewandt und wird von immer weniger Wählenden verstanden.

Die ADFC-Kampagne „Mehr Platz für Fahrrad“, die für eine gerechtere Verteilung des Verkehrsraums an alle Verkehrsteilnehmer:innen eintritt, stehen CDU und SPD offensichtlich noch immer distanziert gegenüber. Folgerichtig ist aus Sicht der beiden großen Parteien dann auch ihr Beschluss, dass der „Wegfall von PKW-Stellplätzen durch eine bedarfsgerechte und gleichwertige Kompensation von Stellplätzen auszugleichen“ ist. Der öffentliche Raum soll damit weiter vorrangig für das Abstellen von Autos gesichert werden.

Mit der Aktion „Parking Day“ weist der ADFC schon seit Jahren auf die Ungleichbehandlung der Nichtmotorisierten hin. Der knappe öffentliche Raum gehört auch Zufußgehenden und Radfahrenden, Kindern und Gehbehinderten. Das Anspruchsdenken der Autofahrenden muss immer wieder sichtbar gemacht und zurückgewiesen werden.

Norbert Marißen

B. u. J. HESSE

GmbH & Co. KG

Gegründet 1899



Schrott - Metalle - Absetzmulden - Abroller

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

Parkboxen im Bismarckviertel

Es ist vorgesehen, im Bismarckviertel sichere und schnell verfügbare Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zu errichten (RIP berichtete bereits). Dieses in der Region einmalige Projekt wird immer konkreter. Noch steht eine Bürgerbeteiligung an, wofür ein Prototyp der zukünftigen Fahrradabstellanlage zu Demonstrationszwecken aufgebaut wird. Diese besitzt eine Dachbegrünung und ist mit Rombusleisten verkleidet. Eine seitlich angebrachte Sitzbank schafft Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum für jeden. Die kleinteilig aufgestellten Boxen befinden sich an 30 Standorten im Viertel, 6 Standorte sind mit einem Lastenradverleih ausgestattet.



tet. Anwohner:innen können ihre Wunschbox über das Internet von zuhause aus über das Buchungsportal des DeinRadschloss-Systems vormerken lassen, welches schon an den Bahnhöfen Sterkrade und Osterfeld im Einsatz ist.

Für Mülltonnen, die bisher dauerhaft im Straßenraum abgestellt sind, werden Boxen in gleicher Gestaltung aufgestellt, die die Anwohner kostenlos nutzen können und somit das Straßenbild verschönern.

Norbert Marißen

ebike oberhausen
ELEKTROFAHRRÄDER · ZUBEHÖR · SERVICE
ebike-Oberhausen e.K.



Steinbrinkstraße 205
46145 Oberhausen

☎ 0208 307 632 83

@ info@ebike-ob.de

🏠 www.ebike-ob.de

Parkmöglichkeiten Gartenstraße -
direkter Zuweg zum Ladenlokal

Fahrkomfort neu erleben



Umbau an Radtrassen steht bevor

Die Stadtverwaltung wird den Radverkehr auf Radtrassen an einigen Querungsstellen zum KFZ-Verkehr bevorzugen (RIP berichte te bereits). Jetzt liegen die Baupläne für 14 Querungsstellen vor, die ein deutsches Planungsbüro in enger Zusammenarbeit mit



Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

...auch als
Gleitsichtbrille...

Ideal für:
MTB • Rennrad
Citybike • E-Bike

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

6 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)

Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

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

holländischen Planern erstellt hat. Die Handschrift der Niederländer ist durchaus zu erkennen.

Die Querungen werden nach einem festen Muster gestaltet, bei dem die Sicherheit des Radverkehrs absoluten Vorrang hat. Alle Querungen werden von Sichthindernissen freigehalten, die Radfurten rot markiert und der KFZ-Verkehr ist wartepflichtig (Vorfahrt gewähren). Die Straße erhält eine leichte Anrampung, um die Vorfahrt des Radverkehrs zu betonen.

Die Fahrbahn für KFZ wird so verengt, dass nur ein Fahrzeug die Querungsstelle passieren kann, d.h. dass sich die Autofahrenden per Zeichen darüber verständigen müssen, wer zuerst durchfährt. Die Gestaltung der Furten erzwingt insgesamt eine niedrige Fahrgeschwindigkeit und erhöht damit die Reaktionszeiten sowohl für Radfahrende als auch für Autofahrende.

An allen Querungen an der Styrumer Allee und der Richard-Wagner-Allee werden auch die Zufußgehenden bevorzugt. Sie können separat neben dem Radverkehr queren und erhalten Zebrastreifen.

Nach Aussagen der Stadtverwaltung ist bei drei Querungen wegen hohen Verkehrsaufkommens eine Abweichung vom Standard vorgesehen. Hier kann der KFZ-Verkehr wei-

ter 2-streifig die Radfurt queren und bleibt auch vorfahrtsberechtigigt. Parkplätze sind von den Umbauten nicht betroffen.

Die Arbeiten werden zu 100 % vom Bund finanziert. Sobald die Zustimmung aus der Politik erfolgt ist, werden die Umbauten beginnen.

Die Stadt Oberhausen übernimmt damit eine Vorreiterrolle in der Metropole Ruhr. Bei allen Fahrradtrassen mit Straßenquerung sind bisher Radfahrende wartepflichtig (z.B. Grüner Pfad in Duisburg, Allee des Wandels in Herten, Zollvereinstrasse in Essen). Lediglich die Stadt Dorsten räumt dem Radverkehr auf ihrer Fahrradtrasse nach Schermbeck Vorrang ein. Die Vorfahrtsberechtigung ist aber mitunter problematisch, da die oben genannten Sicherheitsaspekte nicht ausreichend vorhanden sind (freie Sichtbeziehung, Markierungen, Ausschilderung für Radfahrende oder Anrampung).
Norbert Marißen



Humboldtstraße: Künstlich heraufbeschworener Konflikt um potentielle Baumfällungen wegen Radwegeplanung

Medialer Umgang mit Radverkehrsprojekten

Wer sich in jüngster Zeit etwas intensiver und dabei speziell aus Radlersicht mit der Essener Printmedienlandschaft beschäftigt hat, wird festgestellt haben, dass die Anzahl von eher negativ ausgelegten Berichten zu verschiedenen Radverkehrsprojekten spürbar zugenommen hat. Selbst die wichtigsten Anlässe sind mitunter groß herausgestellt worden. Zum Teil wurde immerhin auch dem ADFC Essen die Gelegenheit gegeben, seine jeweilige Sichtweise darzustellen. Hier die markantesten Beispiele:

1. Humboldtstraße: Die Stadt hatte für diese wichtige Verbindungsstraße zwischen den

Stadtteilen Haarzopf in Essen und Heimat-erde mitsamt dem Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim vier Planungsvarianten für Radverkehrsanlagen präsentiert. In einer dieser Varianten hätte tatsächlich der straßenbegleitende Baumbestand gefällt werden sollen. Die SPD nutzte die Gelegenheit, um speziell diese Variante über die Medien besonders groß herauszustellen, was heftige Anwohnerproteste und die Gründung einer Bürgerinitiative auslöste. Dass es noch weitere Varianten ohne Eingriffe in den Baumbestand gab, ging in dem initiierten Hype völlig unter, ebenso wie der Umstand, dass die Verwaltung besagte Variante ganz schnell wieder zurückzog. Immerhin wurde der Alternativvorschlag des RadEntscheidung Essen auch von den Medien aufgegriffen.

2. Kettwig vor der Brücke: Hier legte die Stadt eine Planung für die schon lange überfällige Radverbindung zwischen dem äußerst stark frequentierten RuhrtalRadweg und dem Panorama-Radweg vor. Neben einer radfahrgerechten Umgestaltung der Ringstraße waren auch die Volckmarstraße, Arndtstraße, Landsberger Straße und der Mintarder Weg in die Planungen eingebunden – alle seit über 16 Jahren Bestandteil des RuhrtalRadwegs. Analog zu den Kommunen, die bei einer Füh-



rung des RuhrtalRadwegs durch bebautes Gebiet die entsprechenden Straßen zu Fahrradstraßen umgewidmet hatten, sollten logischerweise auch in Kettwig die genannten Straßen entsprechend umdeklariert werden. Die in diesem Stadtbezirk beinahe schon traditionell praktizierte Ablehnung zeitgemäßer Radverkehrsanlagen durch CDU und SPD trat auch dieses Mal zuverlässig zutage. Hauptkritikpunkt war vor allem die angeblich viel zu starke Beeinträchtigung des Autoverkehrs. Vor allem der Wegfall von 69 Parkplätzen wurde diesbezüglich instrumentalisiert und stieß bei vielen Anwohnern schnell auf fruchtbaren Boden. So gründete sich auch hier eine Bürgerinitiative, eine Unterschriftenaktion wurde initiiert. Dass etliche der 69 Parkplätze illegal sind (deren Duldung in Essen leider immer noch gängige Praxis ist) interessierte selbstverständlich nicht weiter. Durch die gleich mehrfach groß aufgemachte mediale Begleitung wurde suggeriert, dass in Kettwig ausschließlich die Interessen der autofahrenden Bevölkerung von Belang seien (und das im Jahr 2022!), die Planungen der Stadt für den Radverkehr dagegen überflüssig wie ein Kropf.

Mit dem vermeintlich wohlklingenden Namen „Schloßroute“ schlug die CDU zynischerweise als „Alternative“ eine Führung des Radverkehrs über die vielbefahrene August-Thyssen-Straße sowie über die Zufahrt zum

Besichtigung der Rommenhöller Gleistrasse bei der Baustellen-Radtour im August



Schloss Hugenpoet vor, was für die Nutzer des Ruhrtal-Radwegs einen nicht unbeträchtlichen Umweg bedeutet hätte. Da spielte es auch keine Rolle, dass die Stadt Essen gar keinen Einfluss auf die Routenführung des RuhrtalRadwegs hat (die liegt bei der zum RVR gehörenden RuhrTourismus GmbH). Warum es im Übrigen seitens der Kettwiger Gastronomie, die ja im besonders großen Maße vom Erfolg des Ruhrtalradwegs profitiert, keinen Gegenprotest gab, wird wohl ihr Geheimnis bleiben.

3. Rommenhöller Gleis: Die medial besonders groß herausgestellte Kritik an dieser Radverbindung zwischen den Stadtteilen Rütterscheid (Gruga-Radweg!) und Bergerhausen hat sich maßgeblich an den in der Tat stark steigenden Kosten entzündet. Dass für besagte Kostensteigerung vor allem die derzeit vorherrschenden Krisensituationen (Corona sowie Ukrainekrieg mit all seinen Folgeerscheinungen) ursächlich sind, wurde zwar nicht unterschlagen, dennoch suggeriert man unterschwellig, dass gerade jetzt Maßnahmen für den Radverkehr völlig unzeitgemäß und damit überflüssig seien. Außerdem wurde Asbest im Anstrich/Belag der Brücke entdeckt, der entsprechend fachgerecht und umweltschonend entsorgt werden muss. Kaum ein Wort dazu, dass vor allem das fast 30-jährige Hickhack um diese wichtige Radverbindung und die damit einhergehende Verzögerung maßgeblich dazu beigetragen hat, dass dieses Bauprojekt jetzt deutlich teurer ist.

4. Radweg Zangenstraße: Der Kostenaspekt wurde medial auch bei dieser Maßnahme zu einem besonders groß herausgestellten Kritikpunkt hochgejazzt. Wie bei dem zuvor angeführten Radverkehrsprojekt wird auch hier vermittelt, dass man in Krisenzeiten wie diesen von so etwas doch besser die Finger lassen sollte. Dass ein solcher Radweg auf einer ehemaligen Bahntrasse vor allem deshalb so teuer wird, weil die ehemalige Bahnbrücke über die Bottroper Straße in den 1980er Jahren nach Stilllegung der Bahnstrecke für



Durch Abbruch der Bahnbrücke potentielle Überführung des Radwegs Zangenstraße wegen Verbreiterung des Berthold-Beitz Boulevards zunichte gemacht

den vierspurigen Ausbau besagter Autostraße abgerissen worden ist, bleibt unerwähnt. Ohnehin scheint man daraus nichts gelernt zu haben, denn Ende des vergangenen Jahres wurde die ebenso für diese Radverbindung wichtige Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard (ex Bamlerstraße) abgebrochen – und auch hier war der völlig überflüssige vierspurige Ausbau dieser Autostraße der Grund. Besagte Brücke wird also ebenfalls irgendwann für teures Geld neu gebaut werden müssen. Das gilt auch für die nur wenige Meter entfernte ehemalige Überführung der früheren Krupp-Werksbahn über die Bottroper Straße, die im Jahr 2019 nur deshalb abgerissen wurde, damit die Autofahrbahn hier sechsspurig (!) ausgebaut werden kann. Eigentlich soll(te) exakt hierüber die derzeit in Planung befindliche Trasse des Radschnellwegs Mittleres Ruhrgebiet verlaufen. Somit wird man wohl auch hier demnächst sehr viel Geld in die Hand nehmen müssen. In der Presse findet dies bezeichnenderweise keine Erwähnung.

5. Fahrradparkhaus Rüttenscheid: Reichlich befremdlich wirkte auch die Berichterstattung über den Protest eines einzelnen Bürgers, welcher sich darüber mokierte, dass man auf dem sehr breiten Bürgersteig vor seinem Haus eines der beiden neuen Fahr-

radparkhäuser aufgestellt hatte. Ein Anlass für den großen Umfang des Berichts dürfte wohl das Aufgreifen dieses Falls seitens der CDU gewesen sein, welche wohl auch durch diesen Fall hoffte, ihre skeptische Haltung gegenüber dem Radverkehr wiederholt untermauern zu können. Im Rahmen der Berichterstattung wurde allerdings auch dem ADFC, welcher im Auftrag der Stadt die Fahrradparkhäuser in Essen betreut, ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Jörg Brinkmann



ADFC-Pannenhilfe Schieben war gestern!

Panne? Hilfe ist unterwegs! ADFC-Mitglieder erhalten im Pannen- oder Notfall schnell und unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrt zügig fortsetzen können. Die Service-Hotline ist 24 Stunden für Sie da!

Wie Sie ADFC-Mitglied werden können und welche Vorteile Sie dadurch genießen, erfahren Sie auf www.adfc.de/mitgliedschaft.



Dauerhafte Sperrung einer Stadtstraße für den Radverkehr

Ist dies eine neue Form im Umgang mit dem Radverkehr, wie sie bisher und selbst in den radfahrfeindlichsten Zeiten der 1960er und 1970er Jahre in Essen undenkbar schien? Es geht um die Anfang August vollzogene Sperrung der Straße Weidkamp im Norden des Borbecker Ortskerns und damit einer ganz normalen kleinen innerstädtischen Straße für den Radverkehr.

Unding für eine radfahrfreundliche Stadt: Sperrung des Weidkamps in Borbeck für den Radverkehr



Seit gut 5 Jahren registriert man dort an der Kreuzung mit der Hülsmannstraße und der Straße Am Ellenbogen in Fahrtrichtung Norden eine Häufung von Radfahrnfällen. Ursache sind die hier dicht am Bordsteinrand liegenden Straßenbahnschienen, in denen immer wieder mal Radfahrende stecken bleiben. 5 Jahre lang hatte die Stadt Zeit, die Unfallquelle zu entschärfen. Leider blieb sie aber weitgehend untätig und richtete stattdessen eine Umleitungsstrecke ein, die immerhin mit einer adäquaten Querung der Hülsmannstraße ausgestattet wurde.

Knackpunkt dieser Umleitung war jedoch die extrem schlechte Ausschilderung sowie das im Vergleich zu besagter Kreuzung nicht minder gefährliche Ende, an welchem der Radverkehr im 90°-Winkel in den Autoverkehr geleitet wird – und das auch noch ohne Bordsteinabsenkung! Zusätzlich hat hier die Stadt den Gehweg bis zur nächsten großen Kreuzung mit der Straße Leimgardsfeld für Radfahrende freigegeben, obgleich dieser dafür viel zu schmal und angesichts eines nicht unbedeutlichen Fußgängeraufkommens faktisch ungeeignet ist. Und so zeigte man sich seitens der Verantwortlichen darüber verwundert, dass besagte Umleitung von Radfahrenden nicht nur nicht angenommen wurde, sondern die Zahl der verunglückten Radfahrenden noch weiter angestiegen ist.

Unfallkommission erwirkt Sperrung

Mitte Juli traf sich die aus den zuständigen Fachämtern der Stadt sowie der Polizeibehörde bestehende Unfallkommission mit der Zielsetzung, besagten Streckenabschnitt des Weidkamps für den Radverkehr zu sperren. Immerhin wurde dem ADFC Essen die Möglichkeit eingeräumt, Stellung zu beziehen. Er sprach sich wie auch einige Vertreter anderer Institutionen deutlich gegen die Sperrung aus! Wie der ADFC haben sie allerdings allesamt kein Stimmrecht, so dass ihr Votum letztlich

unberücksichtigt blieb. Bezeichnenderweise wurde in der städtischen Pressemitteilung, in welcher man die Sperrung des Weidkamps bekannt gab, zwar die Beteiligung des ADFC erwähnt, nicht aber dessen ablehnendes Votum. Ebenso keine Berücksichtigung fanden auch die vom ADFC eingebrachten Verbesserungsvorschläge für den Gleisbereich wie auch für die Umleitungsstrecke.

Eine Verbesserung wäre womöglich eine Gleisverfüllung mit sogenannten Gummilippen gewesen, so wie es in diversen anderen Städten ausprobiert und z. T. auch bereits praktiziert wird. Schon vor etlichen Jahren hatte der ADFC Essen eine solche Lösung im städtischen Arbeitskreis Radverkehr vorgeschlagen, war aber regelmäßig an der ablehnenden Haltung der Ruhrbahn (früher EVAG) gescheitert. Zu besagter Sitzung der Unfallkommission war die Ruhrbahn bezeichnenderweise gar nicht erst erschienen. Allerdings hat sie sich jüngst offenbar doch dazu bewegen lassen, die Gummilippen zumindest probeweise einzubauen – allerdings nicht im Bereich des Unfallbrennpunkts Weidkamp, sondern an der diesbezüglich bislang unauffälligen Haltestelle Cäcilienstraße in Rüttenscheid.

Sperrung wird vollzogen

Nach einem für städtische Institutionen bemerkenswert kurzen Zeitraum wurde am 1. August frühmorgens besagte Sperrung umgesetzt. Auch wurde die Ausschilderung der Umleitung etwas nachgebessert, allerdings sind immer noch einige Schilder extrem schlecht platziert. Außerdem fehlt nach wie vor an den entscheidenden Stellen ein Hinweis auf die Sperrung des Weidkamps für Radfahrende! Knackpunkt ist und bleibt das Ende der Umleitungsstrecke, obgleich die Fahrbahnfläche des Weidkamps an dieser Stelle ausreichend Platz für eine Einfädelungshilfe für den Radverkehr in Form einer Radfahrspur bis zur Kreuzung Leimgardsfeld bietet. Immerhin ist hier mit knapp zweimo-

natiger Verzögerung eine adäquate Absenkung der Bordsteinkante erfolgt. Und so entsteht der Eindruck, dass man seitens der Stadt eine wirklich sichere und radfahrge-

rechte Lösung von Beginn an nicht im Blick

hatte, sondern lediglich erreichen wollte, bei etwaigen weiteren Unfällen rechtlich nicht haftbar gemacht werden zu können. Davon zeugt auch der Unwille, mögliche Verbesserungen direkt vor Ort im Schienenbereich der Straßenbahn durchzuführen. Es dürfte daher nicht weiter verwundern, dass nach Beobachtung des ADFC (aber auch durch die der Medien) nicht wenige Radfahrende nach wie vor durch den für sie gesperrten Abschnitt des Weidkamps fahren, jetzt allerdings vermehrt über den an dieser Stelle ausdrücklich nicht für den Radverkehr freigegebenen schmalen Gehweg.

Eine solche Sperrung einer ganz normalen Stadtstraße für Radfahrende stellt nach Ansicht des ADFC Essen eine neue Qualität seitens der Stadt Essen im Umgang mit dem Radverkehr dar – im negativen Sinn! Sie widerspricht sämtlichen Prinzipien einer sich offiziell als „radfahrfreundlich“ bezeichnenden Stadt und zeigt einmal mehr auf, dass der vor nunmehr 27 Jahren erworbene Titel „Fahrradfreundliche Stadt“ in der Praxis eine reine Farce darstellt. In jedem Fall muss das Ziel die Beseitigung der sogenannten Unfallhäufungsstelle durch eine kurzfristig umzusetzende bauliche Lösung sein, die das Radfahren an dieser Stelle ohne Umwege wieder ermöglicht.

Jörg Brinkmann



Als „Kompensation“ erfolgte Freigabe des viel zu schmalen Gehwegs des Weidkamps für den Radverkehr



Wo bleiben die Radwege? Essen demonstrierte!

Zwei Jahre ist es her, dass über 25.000 Essenerinnen und Essener das Bürgerbegehren RadEntscheid für mehr und bessere Radinfrastruktur unterschrieben haben. Die großen Parteien nahmen das Anliegen damals engagiert auf und beschlossen im Stadtrat die Umsetzung der Ziele. Zwei Jahre später ist kaum etwas passiert. Die Umsetzung durch das Amt für Straßen und Verkehr verläuft schleppend. Dort, wo Infrastruktur entsteht, genügt sie nicht den Qualitätsstandards. Deshalb gingen am Jahrestag des Ratsbeschlusses 300 Menschen auf die Straße. Mit der Demonstration erinnerten sie die Stadtverwaltung und die Politik daran, endlich umzusetzen, was beschlossen ist.



Foto: Lutz Niemann

Route entlang zahlreicher Problemstellen

Die Demonstration startete vor der Essener Grugahalle. Dort beschloss der Stadtrat am 26. August 2020 die Ziele des RadEntscheidung zu übernehmen. Musikalisch unterstützt von der Gruppe Sambakowskis zogen die 300 Teilnehmenden zu Fuß über rund vier Kilometer zum Hirschlandplatz in der Essener Innenstadt. In den anliegenden Bürohäusern sitzt das Amt für Straßen und Verkehr, das für die Umsetzung des Ratsbeschlusses

verantwortlich ist. Die Route führte über die ausschließlich dem Auto vorbehaltene Bundesstraße 224 und weiter über die Rütenscheider #NennMichNichtFahrradstraße. Die Strecke verlief durch Straßen, wo sich Radfahrende zwischen geparkten Autos und Straßenbahnschienen bewegen müssen. Sie streifte Engstellen, wo die Hauptroute für den Radverkehr über schmale Gehwege führt. Sie erreichte am Essener Hauptbahnhof einen Ort, an dem täglich viele Radfahrende unterwegs sind, der aber dennoch kaum eine angemessene Infrastruktur bietet – weder für das Radfahren, noch für das Parken.

Trotz RadEntscheid: im Alltag kaum eine Verbesserung

Mit der Demonstration kritisierten die Radfahrenden zuvorderst die bislang unzureichende Umsetzung durch die Verwaltung. Sie adressiert darüber hinaus das fehlende Engagement aus der Politik für mehr und besseren Radverkehr. Die Analyse des Umsetzungsstandes und der bisherigen Leistungen zeigen sehr deutlich, dass die Stadtverwaltung ihrem Auftrag – wenn überhaupt – nur ungenügend nachgekommen ist. Die-

se Einschätzung deckt sich mit einer Vielzahl von Stimmen, die gegenüber den Essener Radverkehrsinitiativen feststellen: Im Alltag der Menschen, die in Essen mit dem Rad fahren, kommt auch nach zwei Jahren RadEntscheid kaum eine Verbesserung an.

Der Verwaltung fehlen Ideen, Tempo, Mut und Qualität

Die Verwaltung erklärt die verzögerte Umsetzung seit zwei Jahren mit dem Hinweis auf das fehlende Personal. Zum einen hat sich der Personalbestand längst erhöht. Zum anderen entwickelt die Leitungsebene offenbar keine Strategie, um diesem bekannten Problem zu begegnen. Darüber hinaus beweisen andere Städte, dass sich Radinfrastruktur – wie zum Beispiel Pop-Up-Bike Lanes – kurz-

fristig und flexibel errichten lässt. Warum ist das in Essen nicht möglich?

Kleinrechnen und Schönreden

Weiterhin weigert sich die Verwaltung, die beschlossenen Qualitäts- und Sicherheitsstandards einzuhalten. Das Amt für Straßen und Verkehr missachtet die definierte Breite von Radwegen und Radfahrstreifen. Es unterschlägt die Verpflichtung, diese Wege vor Befahren durch Kraftfahrzeuge zu schützen und verweigert Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Fahrradstraßen. Von daher entsprechen selbst die wenigen realisierten Infrastrukturmaßnahmen nicht im Entferntesten dem politischen Arbeitsauftrag.

Stephan Rütt

Foto: Adrian Micke





Wo bleiben die Radwege?

Eine Zwischenbilanz

Ja wo bleiben sie denn, die Radwege in Essen?

Zu Recht hat der RadEntscheid zur Demonstration durch Rüttenscheid aufgerufen, stockt und verzögert es sich doch aktuell an so ziemlich allen Stellen.

Obwohl die Verwaltung einen klaren Auftrag seitens der Politik hatte, konkrete Vorschläge zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der #nennmichnichtfahrradstrasse Rüttenscheider Straße vorzulegen, spielen Verwaltung und Oberbürgermeister Thomas Kufen hier wieder auf Zeit ... erste Ergebnisse sind erst in 2023 zu erwarten.

Für den - eigentlich für diesen Herbst/Winter angekündigten Baustart - des Radschnellweg Ruhr (RS 1) von der Stadtgrenze Gelsenkirchen bis zum Bahnhof Kray Nord fehlen noch Genehmigungen seitens der Unteren Naturschutzbehörde Essen, ein Baustart in diesem Jahr ist derzeit noch nicht sicher. Und auch im Eltingviertel tut sich bislang nichts, ein entsprechender Bebauungsplan soll erst im kommenden Jahr beschlossen werden. Wichtig für den Bau des RS1 ist zudem auch noch immer die Verlegung des Bahnanschlusses von EVONIK Goldschmidt - man ahnt es bereits - auch hier wurden bislang noch nicht mal die entsprechenden Unterlagen seitens des Landesbetrieb Straßen.



NRW beim Eisenbahnbundesamt vorgelegt. Angeblich soll dies nun in der ersten Jahreshälfte 2023 erfolgen - es gab jedoch bereits ähnlich lautende Ankündigungen zuvor, die terminlich auch nicht eingehalten wurden. Die notwendige sogenannte „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ kann jedoch unter Umständen auch noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Massiv gebremst durch die Untere Naturschutzbehörde Essen wird auch der geplante Ausbau der Grugatrasse. Ursprünglich sollte diese Maßnahme bereits Mitte dieses Jahres von den politischen Gremien beschlossen und die entsprechenden Förderanträge gestellt werden - passiert ist aufgrund der Blockade bislang nichts, geplant ist die Fertigstellung bis zur IGA 2027.

Wo wir gerade bei der IGA 2027 sind. Ein sehr wichtiges Projekt ist eine neue durchgängige Radwegeverbindung am Rhein-Herne-Kanal zwischen Essen und Bottrop. Die Absprachen dazu sollten ursprünglich im Februar 2022 starten, bislang ist es jedoch nicht dazu gekommen. Die IGA 2027 verfügte wohl nur über einen einzigen Mobilitätsplaner, welcher jedoch zwischenzeitig abgeworben wurde. Eine Neubesetzung ist für Oktober geplant, dürfte aber bei dem derzeitigen Fachkräftemangel schwierig werden.

Die Abwasserfreiheit der Berne sollte eigentlich bereits 2022 erreicht werden, dauert jedoch noch mindestens bis nächstes Jahr. Ebenfalls davon betroffen sind die - aktuell abschnittsweise gesperrten - Radwege an der Berne, die Renaturierung der Berne und die





Wiederherstellung der Radwege wird erst nach Abschluss der Kanalbauarbeiten erfolgen, erst 2024 wird eine durchgängige Befahrbarkeit erwartet.

Der Radweg „Holthuser Tal“ ist noch immer nicht im Bau – groß von Oberbürgermeister Thomas Kufen in seiner Haushaltsrede 2021 angekündigt, war zumindest für den Winter 2022/2023 die Rodung angekündigt – kann ja noch kommen, immerhin wird dieser Radweg seit ca. 20 Jahren geplant.

Die Fertigstellung der – sogar schon seit ca. 30 Jahren geplanten - Rommenhöller-Trasse und der neue Abschnitt des Grünzug Zangenstraße waren ursprünglich ebenfalls für 2022 angekündigt, beide Projekte verzögern sich nach Auskunft der Stadt jedoch und werden frühestens im Frühjahr 2023 fertig. Während es bei der Rommenhöller-Trasse zu einem Altlastenfund kam, der erst zeitaufwendig entfernt werden musste, ist beim Grünzug Zangenstraße der Grund der Verzögerung nicht ersichtlich. Nach langem Stillstand auf der Baustelle wurde jetzt zumindest mit dem Wegebau im Segerothpark begonnen. Die mit dem Bau beauftragte Firma Hofschröer gibt auf Ihrer Webseite für die Fertigstellung noch immer den Juni 2022 an ... Termin leicht verpasst.

Konkrete Planungen zum - 2020 vorgestellten - Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet (RS MR) auf Essener Stadtgebiet sowie die Anpassungen der lokalen Radinfrastruktur an die Qualitätsstandards des Regionalen Radwegenetzes des RVR lassen ebenfalls auf sich warten, zumindest soll wohl im kom-

menden Jahr mit der neuen Nord-Süd-Radverbindung in Essen begonnen werden. Zwar kein Radweg, aber auch die für 2022 angekündigte Aufstellung der 270 neuen Fahrradboxen in Essen wird erst im kommenden Jahr starten, die entsprechende Ausschreibung musste wohl wiederholt werden.

Mirko Sehne

Lesung von Katja Diehl

Schön wars! Am 25. Mai hatten wir Mobilitätsexpertin Katja Diehl zu Gast, die aus ihrem Buch Autokorrektur gelesen hat. Rund 60 Leute waren trotz des langen Wochenendes zur Uni gekommen, um von Katjas Erfahrungen, Begegnungen und Zielen rund um die Mobilitätswende zu hören. Das Buch mit seinen über 60 Interviews mit Personen, die Auto fahren müssen statt wollen, hat uns nochmal ganz neue Perspektiven auf die Bedürfnisse verschiedener Menschen rund um die Mobilitätswende eröffnet. Falls ihr also noch Herbstlektüre sucht, werdet ihr hier fündig. Bedanken wollen wir uns auch auf diesem Wege nochmal ganz herzlich beim Mobilitätsreferat des Astas der Universität Duisburg-Essen für die Organisation und bei Sebastian vom Buchladen „Insel der Bücher“, der ganz wunderbar durch den Abend geführt hat.

Anna Laura
Schnieber

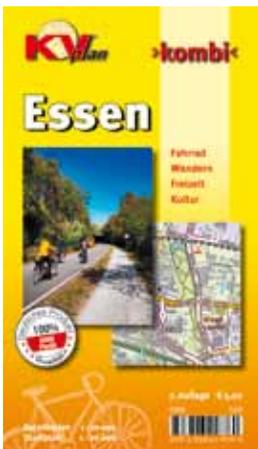




Neuer Stadtplan mit vielen Radfahrinformationen

In 7. Auflage ist jüngst der Stadtplan Essen des KV-Verlags erschienen. Es handelt sich vordergründig um einen ganz normalen Stadtplan, welcher aber auch viele Informationen zum Radfahren enthält. Die Hauptkarte ist auf Vorder- und Rückseite des Kartenblatts aufgeteilt (Nord & Süd), abgebildet ist sie im Maßstab 1:20.000, hinzu kommen 8 Stadtteilvergrößerungen im Maßstab 1:10.000. Das Straßenverzeichnis ist gegenüber den Vorauflagen jetzt separat beigefügt.

Neben vielen für einen Stadtplan selbstverständlichen Inhalten weist der KV-Plan im großen Maße Informationen für Radfahrende auf, ohne allerdings ein ausschließlicher Radfahrstadtplan zu sein. So beinhaltet er das beschilderte städtische Radroutennetz inklusive aller Radwege auf Bahntrassen sowie 12 weitere beschilderte Radrouten für die Planung eigener Touren. Abgebildet werden alle Fahrradstraßen sowie freigegebene Einbahnstraßen



und Fußgängerzonen. Hinzu kommen Fahrradhandel, Werkstätten, Rad- und Mobilstationen sowie die Metro-radverleihstationen, um nur einige Beispiele zu nennen. Das Wegenetz ist nach seiner Nutzbarkeit unterschiedlich dargestellt und beinhaltet auch Steigungspfeile. Die

Karte enthält zudem Planungsvorhaben wie den Verlauf zukünftiger Abschnitte des RS1. Viele der radfahrbezogenen Inhalte stammen übrigens auch von Aktiven des ADFC Essen. Für einen eigene Radfahrkarte sei auf den anlässlich des Umwelthauptstadtjahres 2017 erschienenen Radfahrstadtplan aus dem gleichen Verlag verwiesen, der nach wie vor erhältlich ist. Der bis 2015 von den Städten Essen und Mülheim gemeinsam herausgegebene und mittlerweile vergriffene Fahrradstadtplan ist dagegen offenbar Geschichte, eine Neuauflage ist bedauerlicherweise nicht mehr zu erwarten. Der neu aufgelegte Stadtplan des in Essen ansässigen KV-Verlages kostet unverändert 5 € und ist erhältlich in allen guten Buchhandlungen, bei etlichen Radhändlern sowie selbstverständlich auch beim ADFC im Verkehrs- und Umweltzentrum in der Kopstadtpassage. Jörg Brinkmann

Weitere Fahrradhäuser in Betrieb

Der ADFC Essen e.V. betreibt bereits seit einiger Zeit erfolgreich zwei Fahrradhäuser in Essen. Das bewährte achteckige Modell besteht aus einer drehbaren zentralen Aufhängavorrichtung, die auch gängige Pedelecs gut aufnehmen kann.

Die offene Gestaltung mit Lochblechen ermöglicht zum einen eine gute soziale Kontrolle, zum anderen aber auch die wichtige Durchlüftung, damit die abgestellten Räder gut abtrocknen können.

Ursprünglich war bereits für 2020 geplant, mit Unterstützung der Essener Verwaltung weitere Häuser in Betrieb zu nehmen. Da kamen dann aber COVID19 und Lieferschwierigkeiten beim Hersteller in die Quere. Seit Mitte 2022 sind die neuen Standorte an der

Ecke Angelikastraße/Von-Einem-Straße und Rosastraße/Hedwigstraße aber in Betrieb und ergänzen das Essener Angebot an geschützten Radabstellanlagen.

Nutzer:innen zufrieden und glücklich

Aktuell sind alle vier Fahrradhäuser komplett belegt – meist gibt es sogar eine Warteliste. Die Rückmeldungen bei den erfolgten Einweisungen und die Gespräche mit interessierten Passant:innen zeigen, wie wichtig sichere Abstellmöglichkeiten gerade in eng bebauten Wohngebieten sind.

Denn häufig sind die Abstellmöglichkeiten in den alten Mehrfamilienhäusern nur sehr umständlich zu erreichen. Es kann halt nicht jeder sein Fahrrad durch enge Flure und steile Treppen in seinen Keller hieven. Einen separaten sicheren Fahrrad-Abstellbereich gibt es in den Häusern eh kaum.

Weiterer Ausbau geplant

Der ADFC Essen hat mit der Essener Verwaltung eine Vereinbarung getroffen, jedes Jahr möglichst zwei weitere Standorte zu eröffnen und damit den Ausbaubedarf an sicheren Abstellanlagen zu unterstützen.

Viele Bürger:innen haben in den letzten Monaten bereits einen Vorschlag unterbreitet, wo es noch an sicheren Abstellanlagen fehlt und ein Essener Fahrradhaus den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten decken sollte. Aktuell laufen beim ADFC dazu die notwendigen Priorisierungen und die Abstimmungen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde. Dabei fällt auf: Wir könnten weiter ehrenamtliche Unterstützung gut gebrauchen.

Wer gerne als Fahrradhaus-Pate die Aufstellung und den Betrieb von weiteren Fahrradhäusern unterstützen möchte, ist unter fahrradhaus@adfc-essen.de herzlich willkommen.



Informationen zu den Fahrradhäusern gibt es auch unter www.essener-fahrradhaus.de

Marc Zietan

Neues für Radler:innen

Neuer Rekord beim Stadtradeln

Beim diesjährigen STADTRADELN in Essen haben im Aktionszeitraum vom 5. bis 25. Juni 2022 die Teilnehmenden 726.502 Kilometer erradelt. 2.917 aktive Radfahrende waren ein neuer Rekord beim STADTRADELN in Essen.

Neue Protected Bike Lane

An der Frohnhauser Straße im Westviertel hat die Stadt Essen im August einen neuen geschützten Radstreifen eingerichtet. Auf einer Strecke von 56 Metern von der Kreuzung Frohnhauser Straße / Hans-Böckler-Straße bis zur Einmündung auf das Gelände der anässigen Autowaschstraße wird der Radverkehr nun abgetrennt vom Autoverkehr ge-



führt. Anlass war die Situation an der Zufahrt zu der Autowaschanlage. Vor allem bei hohem Kundenaufkommen kam es regelmäßig zu der Situation, dass sich die Pkw-Warteschlange auf den Radweg ausdehnte. Leider wird jedoch auch jetzt noch die Zufahrt regelmäßig durch Rückstau blockiert. Sollte sich das System bewähren, ist es angedacht dieses auch andernorts in Essen einzusetzen.

Mit Nextbike klimaneutral bei Lidl einkaufen

Seit August gibt es an 18 Lidl- und zwei Kaufland-Filialen in NRW Nextbike-Stationen zur Ausleihe und Rückgabe von Leihrädern. In Essen sind zum Start die beiden Lidl-Filialen an der Katzenbruchstraße und an der Steeler Straße dabei. Zukünftig sollen noch weitere Filialen entsprechende Leihradstationen erhalten, die Ausleihe von Lastenrädern ist jedoch leider bislang nicht vorgesehen.

Reallabor für Fahrradstellplätze

Nachdem die Grüne Hauptstadt Agentur bislang bereits mit Parklets erste Erfahrungen sammeln konnte, steht nun der Start eines weiteren Reallabors bevor. Beschafft werden

sollen fünf Fahrradplattformen der holländischen Firma Fietsvlonder (Fahrradflunder). Diese sollen eingesetzt werden, um im Einzelfall ausgewählte Standorte für Fahrradstellplätze auf bisherigen KFZ-Stellplätzen vor der dauerhaften Einrichtung zu erproben. Die Standorte der Fahrradabstellanlagen werden mit der Fahrradplattform für jeweils fünf Monate erprobt. Werden die Standorte gut angenommen, sollen diese durch fest eingebaute Fahrradbügel ersetzt werden. Wird ein Standort nicht gut angenommen, soll die Fahrradplattform ersatzlos wieder entfernt werden. In beiden Fällen sollen die Fahrradplattformen dann an einen anderen



potenziellen Standort versetzt werden. Zu Beginn werden 3 Standorte in Holsterhausen, sowie 2 Standorte in der Innenstadt angestrebt.

Neue und rezertifizierte „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“

Die „Neue Arbeit Essen“ an der Langemarkstraße konnte erfolgreich rezertifiziert werden und sogar die bisherige Auszeichnung in Silber durch eine Auszeichnung in Gold verbessern. Neu im Kreis der erfolgreich zertifizierten Essener Unternehmen ist die RWE AG. Der Campus an der Altenessener Straße konnte sich ebenfalls über eine Zertifizierung in Gold freuen. Essen ist mit aktuell 20 zertifizierten Unternehmen – die Hälfte davon in Gold – noch immer führend in Deutschland.



Neuer „Kiosk“ an der Schurenbachhalde

In direkter Nähe zum Knotenpunkt 61 – Schurenbachhalde konnte man seit August an sonnigen Tagen immer öfter einen grünen Imbisswagen antreffen und sich dort eine Pause mit einem kühlen Getränk gönnen. Die aktuelle Saison endete zwar mittlerweile, die Essener Betreiber planen jedoch aktuell auch nächstes Jahr wieder vor Ort zu sein. Saisonstart soll der 1. Mai 2023 sein, dann soll auch das bislang noch eingeschränkte Angebot auf warme Getränke und Snacks ausgeweitet sein.

Mirko Sehnke

Erfolgreiche Mitgliederversammlung

Im August konnte der ADFC Kreisverband Essen nach coronabedingter Pause in 2021 wieder eine Mitgliederversammlung durchführen. Diese fand am 27. August im Forum Kunst & Kultur am Kopstadtplatz statt. Nach Präsentation des Tätigkeits- und des Kassenberichtes, sowie dem Bericht der Kassenprüfer wurde der Vorstand entlastet. Der vorgelegte Haushaltsplan für 2022 wurde ohne Änderungen einstimmig beschlossen. Als Beisitzer ausgeschieden aus dem Vor-

stand ist Joe Zheng-Mertes, neu in den Vorstand gewählt wurde Inge Thomas, die insbesondere den Bereich „Radfahrtraining“ in Essen stärker etablieren möchte.

Der bisherige Vorstand wurde ansonsten unverändert durch Wiederwahl im Amt bestätigt.

Als Vorsitzende sind dies Marc Zietan und Mirko Sehnke, als Schatzmeister Thomas Riechmann und als Beisitzer(innen) Sabine Maria Böhm, Claudia Harfst, Rüdiger Sang und - wie bereits erwähnt - Inge Thomas.

Auch das Kassenprüfungsteam Katrin Knur und Norbert Prang werden uns weiterhin für diese Aufgabe zur Verfügung stehen.

Auf der Landesversammlung des ADFC Nordrhein-Westfalen wird der Kreisverband Essen weiterhin durch Mirko Sehnke und Sabine Maria Böhm als stimmberechtigte Mitglieder vertreten.

Nachdem bereits der Landesverband seine Satzung angepasst hatte, stand eine solche nun auch in Essen an. Diese umfasste einige redaktionelle Änderungen zur besseren Lesbarkeit und Strukturierung sowie notwendige rechtliche Anpassungen, auch die Durchführung und Förderung von Radsportveranstaltungen wurde nun in die Satzung aufgenommen, der Vorstand wird zukünftig für 2 Jahre - statt wie bisher - für lediglich 1 Jahr gewählt. Der/die jeweilige Schatzmeister(in) ist zukünftig Teil des geschäftsführenden Vorstands. Die Satzungsänderung wird jedoch erst nach Eintrag in das Vereinsregister gültig.

Mirko Sehnke

Neu gewählter Vorstand des ADFC-Essen (v.l.n.r.: Mirko Sehnke, Sabine Maria Böhm, Thomas Riechmann, Rüdiger Sang, Inge Thomas, Claudia Harfst. Nicht im Bild: Marc Zietan)





Neu eröffneter Stewes-Baumarkt

Von Gladbecker Radfahrenden wurde der ADFC Gladbeck im Mai darauf aufmerksam gemacht, wie sich Zufahrt und Abstellmöglichkeiten am vergrößerten und nach großen Umbaumaßnahmen wieder eröffneten Stewes-Baumarkt an der Konrad-Adenauer-Allee in Gladbeck verschlechtert hatten. Zu beklagen war Folgendes:

Vom beidseitigen Fuß-Radweg ist für Radfahrende die Zufahrt nicht erlaubt (Schild nur Fußgänger) Gleiches gilt für die Ausfahrt vom Parkplatz aus. Auf der Straße ist es für Radfahrende verboten und ebenso auf dem Fußweg.

Auf dem ganzen Gelände gibt es nur 5 (!) Fahrradparkplätze der alleruntersten Qualität. Das unterschreitet selbst den vorigen, schon mangelhaften Zustand.

Deswegen hat sich der ADFC sowohl an die Stadtverwaltung als auch direkt an den Stewes-Baumarkt gewandt.

Die Verwaltung antwortete, dass die Beschilderung im Bereich der Zufahrt an der Konrad-Adenauer-Allee im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Straßenbau NRW liege und der Landesbetrieb „aus Sicherheitsgründen“ auf den Ausschluss der Radfahrenden

Die Radständer, die den Protest auslösten



von der Fahrbahn im Bereich der Ausfahrt bestanden habe. Dieser Sachverhalt wurde in der Antwort des Stewes-Geschäftsführers bestätigt. Er verwies darauf, dass an der Planung der Zufahrt etliche Ingenieurbüros nach Vorgaben der Behörden von Straßen NRW und Stadt Gladbeck beteiligt waren und zeigte sich äußerst irritiert, „dass die dabei entwickelte Lösung sich offenbar zu wenig an den Interessen und am Mobilitätsverhalten der Bürger und Kunden orientiert“.

Beide, Stadt und Stewes, sagten zu, dass die alte Zufahrt über den Krusenkamp erhalten und ertüchtigt werden solle. Allerdings wird das wegen Umbaumaßnahmen noch eine ganze Weile auf sich warten lassen.

Auch beim Thema Fahrradabstellplätze wurde Besserung gelobt. Die Stadt versprach, in einem Gespräch mit Stewes auf Bügel und eine zusätzliche Abstellanlage in Nähe des Eingangs zu dringen, wie es der Bebauungsplan vorschreibe. Und Stewes versicherte, Bügel anzuschaffen, die nach der voraussichtlichen Anlieferung am 11. Juli zügig montiert würden. Anfang September waren neben den kritisierten 5 „Felgenkillern“ weitere 20 neue Ständer aufgestellt. Proteste nutzen also doch. Vera Bückner

Neue Fahrradstraße durch Wittringen

Die Ellinghorster Straße, die durch den Wittringer Wald führt, ist seit einigen Monaten endlich Fahrradstraße. Positiv ist daran hervorzuheben, dass die Stadt Gladbeck hier ihr neues Konzept der Gestaltung von Fahrradstraßen umsetzt, nämlich in Gefahrenbereichen sie flächig rot einzufärben. Dies geschieht in Kreuzungs- und Kurvenbereichen. So ist die gesamte Kurve in der Nähe des be-



Wiesmannstraße, verfügt als einziger nicht über einen Bordsteinradweg, sondern über eine Führung im Straßenraum, wie es der ADFC viele Jahre gefordert hatte. Ursprünglich hatte die Stadtverwaltung lediglich einen Schutzstreifen geplant, obwohl hier mit ursprünglich 2 Fahrstreifen in jede Richtung genügend Platz für einen Radstreifen vorhanden ist. Nach Protesten des ADFC über diese nicht mehr zeitgemäße Lösung wurden die Pläne aber dankenswerterweise korrigiert: es gibt nun einen Radstreifen. Nicht nur das: nachdem der ADFC auf die vorbild-

lieben Ausflugslokals Bauer Willms und einem angrenzenden Minigolfplatz rot gefärbt. Mit Schildern werden die Autofahrenden am Anfang und Ende des Abschnitts an Tempo 30 und den Überholabstand von 1,50m erinnert. Wermutstropfen bleibt, dass die Verwaltung weiter alle KFZ, also auch LKW, „und Motorräder“ (sind das keine KFZ?) zulässt. Hier sieht der ADFC noch weiteren Gesprächsbedarf. Vera Bücker



Vorbildlicher Radstreifen an der Wiesmannstraße

In diesem Jahr noch wird nach ca. 20-jähriger Bauzeit mit der verlängerten Horster Straße, der Wiesmannstraße, der letzte Abschnitt der wichtigen Verkehrsachse zwischen Gladbeck Mitte und Gelsenkirchen-Horst fertig gestellt. Die ca. 6 km lange Straße hat beidseitig eine Radverkehrsanlage, die in ihrer Gestaltung auch die Entwicklung der Radverkehrspolitik der letzten 20 bis 30 Jahre spiegelt. Der nun fertig gestellte letzte Abschnitt, die

liche Gestaltung der Teutoburger Straße mit einem roten Streifen an der weißen durchgezogenen Linie in Oberhausen hingewiesen hatte, toppst die Gladbecker Verwaltung das nun noch: der gesamte Radstreifen wird nach holländischem Vorbild rot eingefärbt! Das ist viel mehr, als wir erwartet haben und wir hoffen, dass es Schule macht.

Ein solcher Wettbewerb um die fahrradfreundlichste Lösung sollte in den Ruhrgebietsstädten Schule machen! Vera Bücker



Nur Felgenkiller am Schulneubau

Mit einer erstaunlichen Fehlleistung beendete die Stadtverwaltung die Neugestaltung des Heisenberg-Gymnasiums. Obwohl es gesellschaftlicher Konsens ist, durch die Stärkung der Nahmobilität ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu fördern, verstößt die Stadtverwaltung gegen diesen Konsens und bietet den Schülerinnen und Schülern des Gymnasiums auf dem neugestalteten Schulgelände ausnahmslos untaugliche Fahrradständer an, die weder Diebstahlsicherheit noch Witterungsschutz noch Schutz vor Beschädigung bieten.

Im Schulausschuss im September erklärte der Schuldezernent auf Nachfrage der Linken, dass zwar aus Geldmangel Billigständer angeschafft worden seien, dafür aber mit 400 Ständern eine ausreichende Anzahl und zum Teil überdacht. Das ist eine merkwürdige Argumentation, denn gleichzeitig wurde mit 120 KFZ-Stellplätzen ein für ein Gymnasium unverhältnismäßig großer Autopark-

platz gebaut. Nach neuester Stellplatzsatzung der Stadt, die zwar zu dem Zeitpunkt noch nicht in Kraft war, aber ja wohl schon in der Planung der Stadtverwaltung, hätten lediglich 25 gereicht. Aber so wird für volljährige Schüler:innen ein falscher Anreiz geschaffen, mit dem Auto zur Schule zu fahren statt mit dem Bus oder dem Fahrrad.

Die schlechten Radständer führen dazu, dass für den Weg zur Schule fast nur alte Räder verwendet werden, die öfter Funktionsmängel aufweisen. Wenn aber eine Lichtanlage nicht vorhanden ist oder die Bremsen nicht voll funktionstüchtig sind, gefährden die radfahrenden Schüler:innen sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer:innen. Statt Sicherheit für die Radfahrenden zum obersten Gebot zu machen, hat der Schuldezernent mit viel Geld eine Komfortzone für autofahrende Schüler:innen geschaffen.

Geldmangel kann es bei Kosten von ca. 6000 € pro Autoparkplatz nicht gewesen sein, was den Bau guter Fahrradständer verhindert hat, wohl aber ein völlig unverständlicher Tunnelblick auf das Auto, und das in einer Stadt, die den Klimanotstand ausgerufen hat und sich ihrer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik rühmt.

Vera Bücker



Fortschritte am geplanten Radschnellweg

Endlich tut sich etwas in Gladbeck am seit Jahren geplanten Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet, der Gladbeck mit Bottrop und Essen verbinden soll und in Essen in der Nähe der Universität auf den RS1 stoßen wird. Ende August unterzeichnete die Gladbe-

cker Bürgermeisterin eine Planungsvereinbarung mit Straßen NRW. Gladbeck wird im Auftrag des Landesbetriebs den 3,5 km langen Abschnitt auf Gladbecker Stadtgebiet planen. Da der RS7 im Wesentlichen auf einer ehemaligen Bahntrasse verlaufen wird, kann er auch ohne Schwierigkeiten von einem Gehweg begleitet werden und die Norm (4m Breite für den Radverkehr und 2,50m für den Fußverkehr) für Radschnellwege einhalten.

Es ist nun zu hoffen, dass die Verwaltung Gladbeck den RS7 zügig angehen wird, für den schon vor geraumer Zeit eine Planstelle geschaffen und besetzt wurde. 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

Essen

- Radler-Stammtisch: jeweils letzter Freitag ab 18 Uhr, in der ADFC-Geschäftsstelle
- offene Vorstandssitzung an jedem 1. Freitag eines Monats, 19:30 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle

Oberhausen/Mülheim

- 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

Gladbeck

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

Duisburg

- Radler-Treff West: jeweils am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- AG Mobilität und Verkehr an jedem 1. Montag eines Monats, 19 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Orgatreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC Jetzt 2x monatlich, immer am 2. und 4. Mittwoch im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auf UKW 92,2 MHz, im Kabel 101,75 MHz oder im Web www.radioduisburg.de/der-sender/radioplayer.html?radiochannel=live#

Hinweise zu den Radtouren

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

Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Regelungen und haften für Schäden gegenüber Dritten oder anderen Teilnehmer:innen nach gesetzlichen Vorschriften. Eine Haftung für Personen- oder Sachschäden durch den ADFC wird insoweit ausgeschlossen. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den ersten Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung 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 Teilnehmer:innen ein Zusatzbeitrag bzw. eine Gebühr für die Tour verlangt, so ist dies entsprechend vermerkt. Die Teilnehmer:innen bezahlen zum Beispiel den Eintritt in ein Museum oder die Benutzung der Bahn selbst. Fragen zur Tour beantwortet die jeweilige Tourenleitung. Weitere Toureninfos finden Sie auf der Homepage der jeweiligen Kreisverbände.



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



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



kinderfreundlich, steigungs- und verkehrersarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd	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. Schwimmsstadion, 14 Uhr
mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keine 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
Jeden ersten Mittwoch im Monat in den Sommer- monaten Feierabend- tour	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km. ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 ➔ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr
Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen	Mal bergig, mal flach - ganztägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ➔ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr

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

Vormittags Mo oder Di ganzjährig	E-Trekking Touren, 15 – 20 km/h, bis 70 km & 700 Hm Tourenleiter Lothar Ingenbold Startpunkte OB & MH
Vormittags Do oder Sa ganzjährig	E-MTB Touren, nicht für Einsteiger geeignet. Startpunkte OB & MH oder Anreise ins Gelderland ● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, nur mit schriftlicher Anmeldung, WhatsApp 0173 735 9979 Lotharingenbold@hotmail.de Nähere Infos zu allen Touren im wöchentlichen Flyer: https://drive.google.com/drive/folders/1xxsrYijchvLKh62zP8bnhg2pAk-DuEdo



QR-Code Info Flyer

So. 13.11.22 Duisburg 75 km Herbsttour

Radeln zwischen den Jahreszeiten durch die Farbenvielfalt der Natur zu einem unbekanntem Ziel. Immer dem Vorderrad nach. 17 km/h.
 ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
 MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr
 DU-Ruhrort, Pegeluhr, 10:40 Uhr

Sa. 03.12.22 Duisburg 65 km Irgendwo ist Weihnachtsmarkt

...und einen werden wir besuchen. 17 km/h.
 ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
 DU-Homberg, Bismarckplatz 2, 9:20 Uhr
 MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr



ADFC Duisburg

Infoladen
Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11
Geöffnet:
Di 17:30 – 19 Uhr
Sa 11 – 13 Uhr
(Dienstag Besetzung
durch Pro Bahn)

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

Vorstandssprecher
Herbert Fürmann
(0179) 5 08 18 89
Thorsten Meyer
(0151) 14 82 41 19

ADFC Mülheim / Oberhausen

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

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

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

ADFC Essen

Geschäftsstelle
Rottstr. 5
(Kopstadt Passage)
45127 Essen
☎ (0201) 23 17 07
Geöffnet: Donnerstag
und Freitag 16 bis 18 Uhr
nicht in den Schulferien

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

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

ADFC Gladbeck

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

Radfahrer-Telefone

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

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

Essen
Christian Wagener
christian.wagener@amt66.essen.de
☎ (0201) 88-66 62 0,
☎ (0201) 88-91 66 62 0

Mülheim
Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

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

bei Landes- und Bundesstraßen:
Landesbetrieb Straßen,
NL Essen (0201) 72 98-1

Impressum

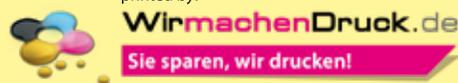
RAD im Pott – Herbst/Winter 2022/23 (gegr. 1992, 30. Jahrgang, Nr. 3); ISSN 0942-6272;
Herausgeber: RAD im Pott GbR im Auftrag von ADFC Duisburg e.V., ADFC Essen e.V. und ADFC Oberhausen/Mülheim e.V.

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

Mail: redaktion@radimpott.de; www.radimpott.de
IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33

Aktuelle Auflage: 8.000 Exemplare

Druck: printed by:



V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Wolfgang Dewald, Herbert Fürmann, Gudrun Fürtges, Birgit Gardener, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Stephan Rütt, Anna Laura Schnieper, Mirko Sehne, Helmut Voß, Marc Zietan.
Titelfoto: Jörg Brinkmann

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

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 15.01.2023.

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12.

E-CARGO-BIKES

Wir setzen auf moderne Mobilität!



DARUM SIND E-CARGO-BIKES EINE ECHTE ALTERNATIVE ZUM AUTO:

Ein (E-)Cargo-Bike erleichtert den Alltag um ein Vielfaches. Ob für den Kindertransport oder Großeinkauf – Sie können fast alles problemlos transportieren und dabei sogar die Umwelt schonen.

- ✓ Schneller und zuverlässiger Transport
- ✓ Niedrige Anschaffungs- und Betriebskosten
- ✓ Keine Fahrerlaubnis notwendig
- ✓ Förderung der Gesundheit und Fitness
- ✓ Positive Umwelt-Bilanz

UND:
Förderprämie
von
bis zu 1000€
möglich!



WIR BIETEN EINE BREITE AUSWAHL FÜR VERSCHIEDENSTE ANSPRÜCHE

Die Transportwunder unter den E-Bikes werden immer vielseitiger und flexibler.

Von Frontladern mit großer Staufläche bis hin zu Kompaktbikes mit langem Gepäckträger und Platz für zwei Kinder. Bei Zweirad Vogel finden Sie das passende E-Cargo-Bike für Ihren Einsatzzweck.



Zweirad-Center
VOGEL



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz



Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 16:00 Uhr

In Duisburg

Kasinostraße 13-15

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

