

RAD

Frühling 2025

im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

Unendliche
Geschichte des RS 1

Chaos Rüttenscheider Straße



Als ADFC-Mitglied
finden Sie hier Ihren
Adressaufkleber

adfc

Allgemeiner Deutsche
Fahrrad-Club
Duisburg, Essen,
Mülheim,
Oberhausen



RONJA

RESTAURANT | VINOTHEK CAFÉ
IM RINGLOKSCHUPPEN

*Pflanzlich schlemmen,
königlich genießen*



Website



Spielplan Ringlokschuppen

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

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



Liebe Leserinnen und Leser,

das neue Jahr ist gerade einmal ein paar Wochen alt, und bereits jetzt werden Radlerinnen und Radler wieder vermehrt mit negativen Gegebenheiten konfrontiert. Angesichts des Klimawandels zwingend notwendige Maßnahmen für eine Verkehrswende zugunsten des ÖPNV, des Fußverkehrs und nicht zuletzt des Radverkehrs scheinen von Politik und Medien immer mehr ignoriert zu werden. Man könnte dies in einem Satz zusammenfassen: Die Autolobby schlägt zurück! Und das leider recht erfolgreich, wie man in dieser Ausgabe der RAD im Pott lesen kann. Zum wiederholten Mal sieht sich die Redaktion veranlasst, sich zum einen mit den Dauerthemen Radschnellweg 1 und zum anderen mit der Rüttenscheider Straße in Essen zu befassen. Bei Letzterer sehen sich Radelnde einer regelrechten Kampagne ausgesetzt, maßgeblich befeuert durch die beiden Printorgane der Funke Mediengruppe. Das in Essen bestehende schwarzgrüne Bündnis hat dem offenbar nichts entgegenzusetzen – im Gegenteil: Der CDU-Bündnispartner hat

jüngst noch einmal betont, an der gerichtlich verfügten Rücknahme der jeweiligen Maßnahmen nichts mehr ändern zu wollen. Mehr dazu ab S. 33.

Und beim RS1? Hier tut sich so gut wie nichts, trotz wiederholt erfolgter Ankündigungen. Reinen Symbolwert hat beispielsweise der alljährlich durchgeführte Grünschnitt auf dem Abschnitt zwischen Essen-Kray und Wattenscheid. Wirkliches Engagement der Revierstädte, um dem vom Land nur äußerst verhalten betriebenen Weiterbau des RS1 endlich verstärkt auf die Sprünge zu helfen, ist ebenfalls nicht zu verspüren. Ebenso oft angekündigt wurde in der Vergangenheit der Ausbau des zum Teil als Schlamm- und Schotterweg bestehenden Abschnitts zwischen Essen-Schönebeck und dem Universitätsviertel. Mehr zum Weiterbau, vor allem in Richtung Westen, findet sich ab S. 7.

Nach diesem Negativ-Auftakt gibt es auch Positives zu vermelden: In dieser RAD im Pott findet sich ab S. 40 wieder ein großes Potpourri an Radtourangeboten der ADFC-Verbände. Wir hoffen, dass für jede:n etwas dabei ist, und wünschen viel Spaß beim Radeln in 2025.

Jörg Brinkmann

Inhalt

Im Pott 4

ADFC NRW Forum 4

RS 1 7

Cyclingworld in Düsseldorf (Titelfoto) 12

Touristik 14

Schwäbische Alb 14

Duisburg 18

Fahrradstraße in Baerl 18

Zusammenarbeit mit der Polizei 19

Mängelumfrage 22

Mülheim / Oberhausen 28

Infos aus dem Kreisverband 28

Verkehrssicherheit 30

Essen 32

Radstation geschlossen 32

Rüttenscheider Straße 33

Gladbeck 37

Buersche Straße 37

Radvorrangroute 39

Termine/Touren 40

Impressum 46

Kontaktadressen 46



ADFC NRW Forum in Duisburg

Nach mehreren Jahren Corona bedingter Zwangspause fand das ADFC NRW Forum das erste Mal wieder in Präsenz in Duisburg statt. Ende November 2024 trafen sich über 100 Aktive, um sich in Vorträgen und Workshops zu Themen wie „Verbandentwicklung“, „Junger ADFC“ oder „externe und interne Kommunikation“ auszutauschen. Eine gemeinsame Fahrradtour durch Duisburg rundete das zweitägige Forum ab.

ADFC will jünger und diverser werden

„Ist der ADFC in der Midlife-Crisis?“, lautete eine der Diskussionsfragen, die vor dem Hintergrund der Mitgliederstatistik des Landesverbandes NRW von den Aktiven diskutiert wurde. Tatsächlich wird der ADFC älter; jüngere Menschen, die die Kreisverbände modernisieren und perspektivisch tragen, fehlen in vielen Kreisverbänden. Gut also, dass sich neben dem „Jungen ADFC“ auf Bundes-

Foto: Alike Schwarz



ebene auch eine tatkräftige Gruppe für einen Jungen ADFC in NRW einsetzt.

In mehreren Workshops machten die jungen Aktiven dann auch Werbung für Angebote für Menschen im Alter von 16 bis 35 Jahren, die richtige Zielgruppenansprache und Beteiligungsstrukturen, die es jungen Menschen ermöglichen, sich im ADFC zu entfalten und einzubringen. Auch die Fragestellung, wie Kinder von langjährigen Mitgliedern, die einen eigenen Haushalt gründen, zu einer eigenen Mitgliedschaft ermuntert werden können, stand zur Diskussion.

Ebenso wurde deutlich, dass sich der ADFC diverser aufstellen sollte. Zwar mangelt es an einer Statistik, wie viele Menschen mit Migrationsgeschichte im ADFC aktiv sind, dass der Anteil aber unterdurchschnittlich gering ist, daran bestand kein Zweifel unter den Anwesenden.

Neben der beabsichtigten Verjüngung der Mitgliederstruktur wurden auch die Potenziale verschiedener technischer Systeme vorgestellt, die die Vereinsarbeit vereinfachen sollen. Während Cloud- und Chatsysteme die Kommunikation und den Datenaustausch unter den Mitgliedern erleichtern soll, stand in einem Workshop zu ChatGPT die Nutzung textgenerierender Künstlicher Intelligenz zur Vereinfachung von Aufgaben, Recherche, Textformulierung und Korrektur im Vordergrund.

Mit der Langwierigkeit in der Verkehrsplanung umgehen

Für viele Aktive erhellend war der Vortrag der NRW-Vorstände Rebecca Heinz und Verena Reuter, beide beruflich in der Radwegeplanung tätig. In ihrem Vortrag stellen sie ausführlich die Stufen der Planung im Straßenbau und deren langwierige Verfahrensweise vor. Wie entsteht eigentlich ein Bebauungsplan? Zu welchen Zeitpunkten gibt es Mitwirkungsmöglichkeiten durch Bürger:innen und

Interessenvertreter:innen? Ab wann ist eine Planung rechtssicher?

Durch den anschaulichen Vortrag bekamen die Zuhörenden eine Vorstellung des Prozesses von der ersten Idee über Konkretisierungen, Aushandlungsprozessen und Genehmigungsverfahren bis zum endgültigen Ziel. Die Aktiven erhielten somit Impulse, an welchen Stellen und zu welchen Zeitpunkten sie sich als Interessenvertretung erfolgsversprechend(er) einsetzen können.

Nur gemeinsam sind wir stark

Viele Radinfrastrukturprojekte werden – im Pott im Spezifischen und in NRW im Allgemeinen – auf regionaler Ebene wie dem Regionalverband Ruhr entschieden. Weil die Kreisverbände sich bereits auf kommunaler Ebene für eine Verbesserung des Radverkehrs abmühen, fehlt häufig der Blick und die

Energie für die Entscheidungen, die „von weiter oben“ kommen. Projekte wie der RS 1 zeigen aber die Notwendigkeit, regional vernetzt zu arbeiten.

Daher wurde auch die regionale Vernetzung in einem Workshop gezielt besprochen. Es fanden sich etliche Projekte und Gremien, bei denen sich eine Zusammenarbeit lohnen würde. Der NRW-Verband machte deutlich, dass er die regionale Vernetzung als Kernaufgabe des Landesverbandes begreift und hierbei unterstützen will.

Zusammenarbeit im Pott

Mit der „Rad im Pott“ zeigen die Städte Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen bereits, wie Kooperation gelingen kann. Die Zusammenarbeit in unserer Region hat dabei schon Tradition: Im Jahr 2024 feierten die Kreisverbände Essen und Oberhau-

ARBEITSRECHT, SOZIALRECHT, FAMILIENRECHT, MIETRECHT

PowerPack²

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE

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





Stopp am geplanten RS 1 im Nachtigallental

Foto: Heribert Adamsky

sen/Mülheim wieder gemeinsam ihr Jubiläum – wie schon vor zehn Jahren. Auch gibt es eingespielte Kooperationen wie den seit 2010 bestehenden „Zweig“ aus dem (westlichen) Ruhrgebiet, der zur NRW-Fahrradsternfahrt nach Düsseldorf führt. Aber auch bei uns im Pott geht noch mehr und so verabschiedeten sich viele Aktive mit dem Versprechen: „Auf bald!“

Tour durch Duisburg: Gemeinsam leiden und lachen

Zum Ende des ADFC NRW Forum bot der

Kreisverband Duisburg etwa 40 Aktiven eine verkehrspolitische Fahrradtour durch Duisburg an. Zu erkunden waren die Licht- und Schattenseiten der Radinfrastruktur der gastgebenden Stadt. Mit „Leidensgenoss:innen“ die Schwachstellen einer anderen Stadt zu „bestaunen“, war erstaunlich erheiternd. So hieß es nicht nur einmal: „Gut zu sehen, dass es nicht nur bei uns sch... ist!“ – eine Wahrnehmung, die die eigenen Frustrationen im Kampf gegen die verkehrspolitischen Windmühlen bei allen etwas zu mildern schien. Die Tour verdeutlichte zudem die Sinnhaftigkeit regionaler Vernetzung. Während der Fahrt konnten sich die Mitfahrenden über Erfolge in ihrer Arbeit oder zu rechtlichen Fragestellungen austauschen, die einen Informationsgewinn für alle darstellten.

Engagement im Jahr 2025

So schön das ADFC NRW Forum im Jahr 2024 war: Das nächste Forum wird erst wieder im Jahr 2026 stattfinden. In diesem Jahr will der Landesverband die Energien auf die Gründung des Jungen ADFC ausrichten. Wer sich beim Jungen ADFC oder bei einer regionalen Vernetzung einbringen möchte, ist herzlich eingeladen, auf den Landesverband oder den Kreisverband vor Ort zuzugehen.

Lara Schartau-Engelking und andere

Heinrich Praß
Heinrichstr. 38
45964 Gladbeck
Tel.: 02043-67052
www.radreisen-
gladbeck.de



über **40** Jahre
Anders Reisen...
RADREISEN

29.05. - 1.06.2025 Zu Schlössern und Burgen
im Sefkant / 26.06. - 3.07.2025 Holsteinische
Schweiz mit Lübeck / 3.10. - 5.10. 2025 Radeln

am Rhein / 17.05. Radexkursion Kunst am Kasten / 21.06. 50er Jahre Museum in Datteln

RS 1: Die unendliche Geschichte

bewegt sich seit Jahren nichts. Nicht mal "nicht viel", nein einfach nichts.

Was ist fertig?

Trotz großer Versprechen bleibt der Ausbau des Radschnellweges Ruhr (RS 1) in Mülheim an der Ruhr ein Symbol verschleppter Infrastrukturprojekte. Zwischen Denkmalschutz, bahnrrechtlichen Hürden und vor allem Planungschaos stockt die Umsetzung.

Der Radschnellweg Ruhr zwischen der Hochschule Ruhr West (HRW) und der Stadtgrenze Essen ist bereits seit mehreren Jahren durchgängig befahrbar. Dieser Abschnitt verläuft auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn und bietet eine kreuzungsfreie und komfortable Verbindung für Radfahrende. Der Bau wurde in mehreren Bauabschnitten durchgeführt, ist aber nicht durchgehend im Radschnellweg-Standard umgesetzt:

Chronologie der Ereignisse

Der größte Schritt und echtes Vorzeigestück ist die Pilotstrecke (nicht 100 % nach heutigen Radschnellweg-Standard gebaut) zwischen der Stadtgrenze Essen und dem Mülheimer Hauptbahnhof: Dieses Teilstück wurde am 27. November 2015 freigegeben. In Essen angeschlossen ist das Stück an den kombinierten Radweg und Fußweg Rheinischen Bahn, der zwar breit aber inzwischen aufgrund der wassergebundenen Wegedecke in schlechtem Zustand ist. Trotzdem ist es eine wichtige Verbindung nicht nur für den Berufsverkehr zwischen beiden Städten.

Es ist eine unendlich lange Geschichte der Ankündigungen und der Werbung für eine Idee: Bereits im Kulturhauptstadtjahr 2010 hat der Regionalverband Ruhr mit der Eröffnung des Radwegs Rheinische Bahn zwischen Essen Mitte und Stadtgrenze Mülheim die Idee des RS 1 in die Welt gebracht. Vier Jahre später im September 2014 wurde dann die erste Machbarkeitsstudie für einen durchgehenden Radweg im Pott vorgestellt. In allen Ankündigungen zum RS 1 wird von dem tollen Potenzial einer durchgehenden Radverbindung zwischen Hamm und Moers geträumt. Bis auf einzelne Kurzstrecken ist seitdem aber nicht viel passiert und auch in der Stadt Mülheim, die immer noch die meisten Schnellweg-Kilometer verbuchen kann,

Der kombinierte Rad- und Fußweg auf der Hochpromenade durch die Mülheimer Innenstadt wurde am 25. Oktober 2017 auf den Viadukten der ehemaligen Bahnstrecke der Rheinischen Bahn durch die Mülheimer Innenstadt eröffnet. Dieser Abschnitt verbindet den östlichen Schnellweg nach Essen mit dem anschließend gebauten westlichen Abschnitt zur Hochschule, ist allerdings kein Radschnellweg sondern eine kreuzungsfreie Durchquerung der Innenstadt bis zur Ruhr.

Am 15. Mai 2019 wurde dann ein 1,2 Kilometer langes Teilstück eröffnet, das von der Ruhrbrücke bis zur Hochschule Ruhr West führt. Dieser Abschnitt ist erstmals im aktuellen Radschnellweg-Standard umgesetzt und verläuft über die wunderschöne Eisenbahnbrücke, ist gut beleuchtet und in guter

Mülheim RS1 Ausbauende Foto: Axel Hercher





Wegequalität. Angeschlossen werden damit die Hochschule Ruhr-West und die Stadtteile Broich und Speldorf.

Welche Ankündigungen und Maßnahmen wurden für den Abschnitt nach Duisburg unternommen?

Mai 2019: Im Zuge der Eröffnung des Abschnitts bis HRW wird in der Lokalpresse von 2021 als Baustart für den nächsten Abschnitt gesprochen. Der RVR prognostiziert eine Fertigstellung des gesamten RS1 bis 2027 zur IGA. Sommer 2020 ließ Straßen.NRW rund 80 Bäume an der Bahntrasse Steinbruchstraße in Speldorf roden, um den weiteren Verlauf des Radschnellwegs vermessen zu können. "Der Ärger der Anwohner war groß, doch Straßen.NRW beharrte auf der Notwendigkeit, denn der projektierte Baubeginn sei angeblich 2021" schreibt die WAZ.

November 2021: Der Rat der Stadt beschließt den Bebauungsplan "Liebigstraße/Wissollstraße Y 12a", der den Verlauf des Radschnellweges zwischen HRW und Bahnübergang Heerstraße entlang der Bahnanlagen (u.a. dem denkmalgeschützten Ablaufberg) festschreibt.

Dezember 2021: Im November und Dezember 2021 findet die "frühe" Öffentlichkeitsbeteiligung von Straßen.NRW statt, in der beispielsweise Fragen zum Naturschutz, zur Beleuchtung und zu den Anschlussstellen erörtert und dokumentiert wurden. Zu diesem Zeitpunkt schrieb Straßen.NRW: "Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant, den Bau im Jahr 2022 zu beginnen."

November 2023: In der Bezirksvertretung 3 der Stadt Mülheim wird von Straßen.NRW angekündigt: Der Weiterbau werde „noch 2024 angestrebt“.

November 2024: Straßen.NRW meldet, das NRW-Umweltministerium habe der geplanten Linienführung des Abschnittes bis zur Heerstraße zugestimmt. Jetzt kann man endlich richtig planen...

Wo soll es wie weitergehen?

Der Plan ist, von der Hochschule aus weiter an der Bahnlinie entlang bis in den Duisburger Stadtwald (Nachtigallental) den Radschnellweg zu bauen. Diese Strecke führt durch den Stadtteil Speldorf und wird dann, sobald irgendwann (aber das erörtern wir jetzt hier nicht) in Duisburg mal weiter gebaut wird, Wedau und die Duisburger Innenstadt anschließen. Die Länge des Abschnitts bis

zur Stadtgrenze beträgt ca. 3,1 km. Das Projekt liegt in der Hand des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW). Die Linienführung ist umfangreich und detailliert im Projektatlas von Straßen.NRW veröffentlicht worden. Dabei ist der Weiterbau durch die zwei Bahnübergänge und den Bereich des Stellwerks in Speldorf dreigeteilt und wird wohl kaum in einem Zuge weitergebaut. Vielmehr ist zu erwarten, dass erst mal nur bis zur Heerstraße gebaut wird, irgendwann dann von der Hundsbuschstraße nach Duisburg und nie der Lückenschluss zwischen den Bahnübergängen erfolgt.

Hochschule bis Bahnübergang Heerstraße

Ende 2024 hat Straßen.NRW angekündigt,

„die Details für diesen Abschnitt weiter ausarbeiten“ und eine „Entwurfsplanung“ zu erstellen, zu der anscheinend Detailfragen wie Rampensteigungen oder Umweltfragen gehören. Basis ist die im November 2024 genehmigte Linienführung. Eine Aussage zum Baustart sucht man aber vergeblich und natürlich bleiben Anfragen bei Straßen.NRW wie gewohnt unbeantwortet.

Der Weg bis zur genehmigten Linienführung war zu Beginn durch Denkmalschutzfragen verzögert: Der „Ablaufberg der ehemaligen Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, ein Baudenkmal aus dem 19. Jahrhundert, stand im Zentrum dieser Diskussionen. Anstatt pragmatisch Lösungen zu finden, zog sich die Planung aufgrund eines notwendigen Denkmalschutzkonzepts in die Länge. Betroffen vom Bau des Radschnellweges sind lediglich die (ebenfalls denkmalgeschützten) Umfahrgleise des Abrollberges, der ne-

Trends.Technik.Touren.

20.–23.02.2025



MESSE
ESSEN

www.fahrrad-essen.de

Fahrräder – Radtouristik & Radsport – Zubehör



ben der Strecke auf einem Privatgrundstück liegt. Hier ist nun klar, dass diese Gleise für den Bau des Radschnellweges zurückgebaut werden müssen wozu es einer denkmalrechtlichen Befreiung bedarf. Weitere Herausforderung auf der Gesamtstrecke bis Duisburg ist das mechanische Stellwerk von 1910 und seine Verbindungstechnik zu Signalanlagen, Weichen und Schranken. Der Betrieb dieser Anlagen zwischen den Bahnübergängen Heerstraße und Friedhofstraße ist notwendig für den Betrieb der Bahnlinie.

Zwar ist es wichtig, kulturelles Erbe zu bewahren und die Bahnstrecke zu erhalten,



Bahnübergang Heerstraße

doch die scheinbar endlosen Abstimmungen zwischen Denkmalschutzbehörden, Bahn, Planern und anderen Akteuren zeigen, wie wenig effizient solche Prozesse ablaufen. Oftmals hatte man den Eindruck, dass man erst mal abwartet, was das eine Amt sagt bis man überhaupt wieder das Projekt angeht.



Könnte ja auch sein, dass es man es aussitzen kann.

Bahnübergang Heerstraße bis Bahnübergang Friedhofstraße

Straßen.NRW hat auch den Auftrag, den Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Heerstraße einschließlich der Bahnübergänge und des Stellwerks zu planen und umzusetzen. "Hierfür werden umfangreiche bahntechnische Planungen und bahnrrechtliche Genehmigungsverfahren erforderlich, die einen entsprechenden Zeitaufwand nach sich ziehen." Heißt: Die vorhandenen und genutzten Bahnanlagen sind unwiederbringlich im Weg und eine Umgestaltung zugunsten des Radschnellweges nicht absehbar, zumal dies die Bahn selbst machen müsste. Da hier aktuell keine Lösung in Sicht ist, wird man Planung und Bau dieses kurzen Abschnittes erst angehen, wenn die anderen Abschnitte erstellt sind. Wenn überhaupt.

Daher wird nach aktueller Idee der Stadt Mülheim sowohl die Umleitung über die beiden Kreisverkehre nördlich der Bahnlinie, die Umleitung über den Hepperleweg und neuerdings auch der Bau eines Provisoriums (kleiner Rad- und Fußweg) auf städtischen Flächen an der Nordseite der Rheinischen

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
Wegweiser zum besten Fahrrad

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICILETTA
THE CYCLE STORE

LPVELOTECHNIK

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

Bahn diskutiert. Um einen solchen Weg an die Heerstr. anbinden zu können, müsste allerdings zunächst die Rampe der Personenunterführung zugeschüttet werden. "Die Aufgabe des völlig unzulänglichen Fußgängertunnels setzt aber die Zustimmung der Bahn für eine Führung der Fußverkehrs auf einem Gehweg neben der Fahrbahn des Bahnüberganges voraus". Also auch kaum mehr in diesem Jahrhundert, weder das Provisorium noch der eigentliche Bau.

Friedhofstraße bis Duisburg

Dieser Abschnitt ist zwar der Längste, sollte aber eigentlich am Wenigsten problematisch sein. Ist doch auf dem gesamten Teilstück neben den Schienen genug Platz für den Radschnellweg. Natürlich ist der Planungsaufwand aufgrund der Länge der Strecke und der notwendigen Zufahrten substanzial, allerdings sind weder umfangreiche bahnrrechtliche Aspekte noch der Denkmalschutz Showstopper. Ob die nun genehmigte Linienführung auch bereits für diesen Abschnitt fertig ist, ist nicht transparent, auch hierzu gibt es keine Informationen von Straßen.NRW.

Problematisch wird sicherlich das östliche Ende des Abschnittes. Wegen des Bahnüberganges Friedhofstraße könnte der Bau vielleicht erst ab Hundsbuschstraße starten, was noch einmal einen zusätzlichen Umweg durch diese kleine Nebenstraße bedeuten würde.

Fazit

So richtig glauben, dass es irgendwann wenigstens mal bis zur Heerstraße nach Speldorf weiter geht, können wir nicht. Hinter den Bahnübergängen bis Duisburg bleibt es auch weiter unklar. Bis zur Stadtgrenze gibt es inzwischen aber wunderbare graphische Darstellungen im Projektatlas, aber zu einem Baustart und Perspektiven will niemand et-

was sagen. Anfragen bei Straßen.NRW bleiben gerne unbeantwortet. Das ist über fünf Jahre nach Eröffnung des Abschnitts bis zur HRW unbefriedigend.

Wie es irgendwann in Duisburg weiter gehen mag, ist auch kaum absehbar. Pläne zum Beispiel für die Führung im Nachtigallental sind nicht verfügbar, Ideen für die Anbindung von Wedau und dem Neubaugebiet Duisburger Dünen tauchen immer wieder in der Lokalpresse auf. Kaum wird aber bis zur Internationalen Gartenbauausstellung IGA 2027 mit substanzialen Fertigstellungen zu rechnen sein.

Peter Beckhaus

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

Ideal für:
MTB • Rennrad
Citybike • E-Bike

...auch als
Gleitsichtbrille...

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

5 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)

Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

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





Cyclingworld

Vom 28. bis 30. März 2025 tritt die Cyclingworld Europe zum siebten Mal in die Pedale: Mehr Aussteller denn je präsentieren sich auf dem Areal Böhler in Düsseldorf, um die neuesten Trends rund um das Thema Fahrrad zu zeigen, die auch vor Ort ausprobiert werden können. Mit einem umfangreichen Rahmenprogramm lädt die Cyclingworld sowohl Sport- als auch Freizeitradler und Familien ein, in die vielfältige Welt der Fahrräder einzutauchen.

Auf über 18.000 m² in und um die imposanten Industriehallen des Areals Böhler erwartet die Besucher eine faszinierende Vielfalt: Von spannenden Neuheiten der kommenden Saison über Kult-Fahrräder, Bike-Fashion und -Kunst bis hin zu Kuriositäten. Ergänzt wird das Angebot durch Sonder-Areas sowie Aus- und Testfahrten, die Spannendes für Familien und Radfahrer jeder Couleur verspricht.

„Obgleich oder vielleicht auch gerade wegen der angespannten ökonomischen Lage sind Fahrräder und E-Bikes extrem zukunftssträftig. Das Fahrrad ist und bleibt ein günstiges und aus vielen anderen Gründen auch attraktives Fortbewegungsmittel und Lifestyleprodukt“, so Messe-Chef Stefan Maly. Mit rund 325 Ausstellern im Innenbereich, rund 450 Marken und dem großzügigen Festivalgelände im Außenbereich mit rund 80 zusätzlichen Messeständen in der Test-Area war die Messe auch in diesem Jahr wieder frühzeitig fast vollständig ausgebucht.

Mit sechs Messehallen nimmt die Cyclingworld Europe das gesamte Raumangebot des Areals Böhler ein und repräsentiert im Industrie-Ambiente ein wahres Universum mit allem, was das Fahrradfahren braucht und schön macht.

Von den zahlreichen Neuheiten, angefangen von Fahrrädern bis hin zur schicken Bekleidung nebst Accessoires, werden die Bes-

ten am Eröffnungstag mit den Cyclingworld Awards ausgezeichnet.

Wer es eher praktisch mag, kann die Cyclingworld im wahrsten Sinne des Wortes auch mit dem Fahrrad „erfahren“. Neben der Demoworld werden zahlreiche Rides und Rennen geboten, bei denen Fahrradbegeisterte jeder Couleur sogar die Möglichkeit haben, das Umland zu erkunden. Angefangen von Rennrad- oder Gravel-Ausfahrten, Sternfahrten zur Cyclingworld, Fixedgear Crit und der sich gerade in Planung befindende Cyclocross Race bis hin zum legendären Rrrrrring-adingdoooooong-Opening-Ride kurz vor Eröffnung der Messe, direkt durch die heiligen Hallen im Areal Böhler.

Mitmachen heißt es auch beim Virtual Hero, einer neuen Form mit der Kombination aus Sport, Wettbewerb, Technologie und Spaß. Mit dieser offenen Rennserie bekommen Antrittswillige die Chance, sich in kurze, spannende virtuelle Radrennen zu werfen und sich so für die Teilnahme am Finale zum Virtual Hero bei der Eurobike in Frankfurt zu qualifizieren.

Für die kleinsten Besucher ist ebenfalls bestens gesorgt, denn eine neu strukturierte Kids World ist ebenso in Planung, wie ein Erlebnisparcours, wo die Jüngsten spielerisch ihre Fähigkeiten trainieren und sich für den Straßenverkehr fit machen können. Last but not least organisiert die Landeshauptstadt Düsseldorf als Teil der Mobilitätspartnerschaft Düsseldorf am Freitag nachmittags ein Cargo-Special. Bei Vorträgen zu den Themen Vorteile und Leasing von Lastenrädern werden speziell Unternehmen angesprochen, die auch die Möglichkeit erhalten, Modelle Probe zu fahren.

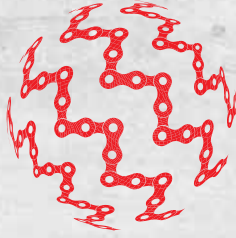
Öffnungszeiten Cyclingworld Europe 2025
28. März 2025 – 17 Uhr: Pre-Opening 2024 mit Cyclingworld Award-Verleihung

28. März 2025: 18 Uhr - 22 Uhr (keine Testfahrten)

29. + 30. März 2025: 10 Uhr -18 Uhr

Eintritt: 15 € (ermäßigt 10 €)

www.cyclingworld.de



CYCLINGWORLD

— EUROPE —

28.–30.
MÄRZ 2025

EUROPAS

AUSSTELLUNG

FÜR FEINSTE

RADKULTUR



SEID IHR
DABEI?



FAHRRÄDER

E-BIKES

AMBIENTE

& MORE

AREAL BÖHLER Hansaallee 321 • 40549 Düsseldorf

CYCLINGWORLD.DE



Mit dem Rad durch die Eiszeit

Der Eiszeittäler-Radweg auf der Schwäbischen Alb

Bereits vor 43 000 Jahren, also während der letzten Eiszeit, haben Menschen in den Höhlen auf der Schwäbischen Alb gelebt. Und sie haben Kunstwerke hinterlassen, die für das Verständnis der damaligen Menschheitsgeschichte einzigartig sind. Deshalb wurden die „Höhlen und Eiszeitkunst der Schwäbischen Alb“ 2017 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen.

Mitten durch dieses Welterbe führt der Eiszeittäler-Radweg. Er schlängelt sich durch unberührte Natur und malerische Landschaften des Ach- und Lonetals. Hier schufen vor über 40.000 Jahren Eiszeitkünstler die ersten figürlichen Kunstwerke und Musikinstrumente der Menschheit. Nirgendwo auf der Welt wurden bisher ältere Belege der Eiszeitkunst gefunden. Auf einer rund 75 km langen Strecke können die einzigartigen Höhlen und Spuren unserer Vorfahren entdeckt werden. Der Eiszeittäler-Radweg verbindet Radvergnügen und Erlebnis pur.

Höhle Geißenklösterle



Der offizielle Einstieg erfolgt in Schelklingen, der Ort ist auch mit der Bahn gut zu erreichen. Zunächst führt der Radweg durch das wunderschöne Achtal mit einem ersten Stopp an der



Bocksteinhöhle

Höhle „Hohle Fels“. Sie liegt direkt am Radweg. Die Höhle beeindruckt nicht nur durch ihre Größe von rund 500 qm, sondern vor allen Dingen durch ihre spektakulären Funde von fast 300 Schmuckstücken aus Mammultelfenbein, Tierzähnen und Knochen. Darunter befindet sich auch die „Venus vom Hohle Fels“, die bislang älteste bekannte, von Menschenhand geschaffene Frauenfigur, etwa 40.000 Jahre alt. Kurz dahinter liegen die Höhlen „Geißenklösterle“ und „Sirgenstein“. In beiden wurden ebenfalls spektakuläre Funde gemacht, z. B. Steinwerkzeuge und Flöten, die zu den ältesten Musikinstrumenten überhaupt gehören. Auf dem idyllischen Radweg geht es weiter bis Blaubeuren. Hier lohnt ein geführter Rundgang u. a. zum Blautopf, der Karstquelle der Blau, der je nach Lichteinfall eine mehr oder weniger intensive blaue Färbung seines Wassers hat und ins urgeschichtliche Museum, „URMU“, wo all die Kostbarkeiten und originalen Funde zu sehen sind. Im Museumscafé lässt sich der Tag gut ausklingen.

Entlang der Blau geht es am nächsten Tag schön flach bis Blaustein. Ein Stopp im Steinzeitdorf Ehrenstein macht die Zeit vor 6000 Jahren sichtbar und erlebbar. Nicht weit entfernt wartet bereits Ulm. Hier fließt die Blau gleich hinterm Fischerviertel in die Donau. Der Radweg führt direkt zum Museum, wo

ein berühmtes Figürchen hinter Glas steht. 31 cm hoch genießt es als „Löwenmensch“ weltweite Bekanntheit. Dieses Mischwesen wurde vor rund 40.000 Jahren kunstvoll aus Mammut-Elfenbein geschnitzt und ist wohl die älteste menschliche Darstellung überhaupt. Der Fundort dieses Sensationsfundes wird erst gegen Ende der gesamten Tour erreicht.

Ist die Strecke bislang flach und gut zu bewältigen, kommt jetzt eine sportliche Herausforderung oder stärkere E-Bike Unterstützung. Der Radweg wechselt vom Ach-

Blaubeuren



tal und das geht nur über einen Berg. Landschaftlich mit schönen Abschnitten durch Laubwälder geht es ab Beimerstetten wieder bergab Richtung Lonetal. An der häufig kaum sichtbaren Lone zieht sich der Rad-



Blautopf mit Wassermühle

weg idyllisch und flach entlang. Straßen und Autos sind nicht zu sehen.

Wer es gemütlich angehen will, macht noch einen Übernachtungsstopp in Bernstadt. Am nächsten Tag wartet dann einer der Höhepunkte. Die Höhlen Bockstein und Höhlenstein. Bereits die Neandertaler genossen von hier den Ausblick auf das unter ihnen liegende Tal und die durchziehenden Tierherden. Die Funde von zahlreichen Tierknochen zeugen von erfolgreichen Jagden. Dieser Höhlenkomplex gehört zu den bedeutendsten Fundstellen aus der Zeit der Neandertaler. Ein paar Radminuten weiter wird das Fels-

Besuchen Sie das Lächeln im Münsterland!!!

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

Für Sie vor Ort:

HOTEL ZUR ALTEN POST

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



Löwenmensch im Ulmer Museum

massiv Hohlenstein mit der Stadel-Höhle und der Bärenhöhle erreicht. Hier in der Stadel-Höhle wurde neben vielen Werkzeugen der Neandertaler das weltbekannte Kunstwerk „Löwenmensch“ gefunden. Den Abschluss der Radtour bildet die Vogelherd-

höhle. Die Höhle ist die Fundstelle mit der größten Anzahl an eiszeitlichen Figuren. Am bekanntesten sind die Figuren eines Wildpferdes und eines kleinen Mammuts aus Mammutfelßen.

Der Eiszeit-Radweg führt von Schelklingen über Ulm nach Niederstotzingen, alle Orte mit der Bahn bequem erreichbar und wegen der vielen Entdeckungen empfiehlt sich eine Mehrtages-Tour.

Ein Hinweis: Das Innere einiger Höhlen kann nicht bzw. nur mit Führung betreten werden, um den Welterbestatus nicht zu gefährden.

Wilfried Kochner

Information, Buchung und Unterlagen:

www.weltkultursprung.de

Unverbindliche Hotelpfehlung:

Ulm: Hotel Goldenes Rad

Ehingen: Hotel Adler

Blaubeuren: Hotel Ochsen

Bernstadt: Landgasthof Waldhorn

Niederstotzingen: Lonetalhotel Zum Mohren

RadlerTreff in Homberg

Den Jakobsweg mit dem Fahrrad erleben

Am 11. März 2025 wird Hans-Gerd Bosch auf dem RadlerTreff West des ADFC Duisburg über seine Erlebnisse, den Jakobsweg mit dem Fahrrad zu befahren, berichten.

Die Fahrradtour startete am Wohnort in Duisburg Baerl und endete in Santiago de Compostela. Die Gesamtstrecke von fast 2.600 km und einigen Höhenmetern wurde schon aus zeitlichen Gründen auf drei Teiletappen aufgeteilt.

Herr Bosch berichtet, dass Fahrradfahren und gerade so eine Fahrradtour immer Teamwork ist. Diese Touren fährt man nicht allein. Dieses ist schon aus organisatorischen Gründen nicht möglich, solche Touren führen immer auf einer sorgfältigen und umfangrei-

Kathedrale in Compostela

Foto: HG Bosch



Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
Winkelmann & Partner

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICLETTA
THE CYCLE STORE

HPVELOTECHNIK

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

FAHRRAD FRÜHLING UND 71. VOLKSRADFAHREN

MÜLHEIM AN DER RUHR

29.5.25
MÜGA-PARK

muelheim-events.de

Mit Fahrradcodierung
durch den ADFC

Foto: Tom Sagg - www.shutterstock.com

Veranstaltet von:



In Kooperation mit:



Der Fahrradfrühling wird gesponsert von:





chen Planung. Auch diese Planungen waren immer Teamsache.

Bei dem Vortrag wird auf die Navigationssoftware Komoot zurückgegriffen. Somit ist die Streckenführung, die Höhenprofile wie auch Highlights der Touren erkennbar. Damit es nicht zu technisch wird, werden die Erlebnisse mit eigenen Fotos eingerahmt. Es werden aber auch Fragen, welche Ausrüstung brauche ich für eine solche Tour, wie wird der Fahrradtransport für jede Etappe organisiert, Buchung der Unterkünfte und welche Navigationssoftware ist notwendig, besprochen. Aber im Mittelpunkt steht immer der Mensch, so dass die Schilderung der Erlebnisse und der Erfahrungen immer im Vordergrund des Vortrages stehen wird.

Den Jakobsweg mit dem Fahrrad vom Wohnort bis nach Spanien zu befahren ist immer ein Erlebnis und mehr als die Schilderung von Streckenführungen und Höhenprofilen.

Der Vortrag beginnt um 19:30 Uhr im Ev. Gemeindehaus an der Kirchstraße 109 in Homberg – Hochheide.

H. Fürmann

Reparatursäule am Rheinradweg

Seit dem 24. September 2024 bietet die beliebte Fahrradstrecke am Rhein entlang in Duisburg-Mündelheim eine Fahrradservice-Station.

Am Gelände der TuS Mündelheim 1970 e.V. (Rheinheimer Weg 62- 47259 Duisburg) steht nun das notwendige Material zur Verfügung, falls unterwegs eine Fahrrad-Reparatur notwendig sein sollte.

Zum Einweihungstermin begrüßte der Vorstand des Bürgervereins Mündelheim zahlreiche Bürgerinnen und Bürger sowie Herrn Andreas Vanek, Leiter der Abteilung Pres-



se- und Öffentlichkeitsarbeit der Sparkasse Duisburg.

Das Projekt wurde von der Sparkasse gesponsort. Geplant und organisiert wurde es von Natalia Kabot, der 2. Vorsitzenden des Bürgervereins Duisburg-Mündelheim.

Neue Fahrradstraße in Baerl

Für den Radverkehr leider nicht der Rede wert

In Duisburg-Baerl wurde auf der Geststraße eine zweite Fahrradstraße eingerichtet. Während sich der ADFC Duisburg für die Anwohner:innen in Baerl freut, bewertet der Fahrradverband die wenige hundert Meter lange Fahrradstraße als nicht der Rede wert für den Duisburger Radverkehr. Denn der 500.000 Euro teure Umbau im nordwestlichen Zipfel Duisburgs hat keinen Einfluss auf das Radwegenetz der Stadt.

Natürlich befürwortet der ADFC jeden Versuch der Stadt, das Thema Fahrradstraßen auch in Duisburg voranzubringen und sich an diesem Konzept auszuprobieren. Gleichzeitig sieht der Fahrradverein nach zwei Projekten in Baerl und einer Fahrradstraße in



Zusammenarbeit mit der Polizei zum Überholabstand

Im April 2024 traf sich der Kreisverband Duisburg mit Polizeipräsident Alexander Dierselhuis und dem Leiter der Direktion Verkehr Alexander Paffrath (s. Ausgabe 2/2024). Der konstruktive Austausch zeigte Wirkung: Zusammen mit der Verkehrsunfallprävention und der Mountainbikestaffel der Polizei führte der ADFC im Herbst zwei Aktionen zum gesetzlichen Mindestabstand von 1,5 Meter innerorts beim Überholen von Radfahrenden

Fotorechte: ADFC Duisburg

Ruhrort dringenden Nachholbedarf auf zentralen Alltagswegen. Statt teurer Kleinstprojekte braucht es ein durchdachtes und sicheres Netz an viel befahrenen Alltagsrouten in und zwischen den Stadtteilen und für Pendelverkehr. Für den ADFC ist es nachrangig, ob in Form von Fahrradstraßen oder anders verkehrsberuhigten Wegen: Entscheidend ist, dass diese Routen ein flüssiges und sicheres Radfahren ermöglichen. Dabei stehen besonders auch die Bezirkspolitiker:innen in der Pflicht. Dass Baerl bereits auf zwei Fahrradstraßen verweisen kann, ist sicherlich dem Engagement von lokalen Politiker:innen zuzuschreiben. Im Jahr der Kommunalwahl stellt sich also besonders die Frage: Wer wirbt für bessere Wege für Fahrradfahrende?

Lara Schartau-Engelking & Christian Engelking

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

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



durch. Autofahrende mit zu geringem Überholabstand wurden mit einem gemeinsam entwickelten Informationsblatt auf die gesetzliche Vorschrift hingewiesen.

Für Polizei und ADFC war dies ein gelungener Auftakt für weitere Zusammenarbeit in diesem und andere Themenbereichen. „Ich finde diese Kombiaktionen mit der Mountainbikestaffel und dem ADFC Duisburg als externem Kooperationspartner gut“, bewertete Markus Merten von der Verkehrsunfallprävention den ersten Durchgang. „Das Phänomen des zu dichten Überholens gibt es im gesamten Stadtgebiet, und wird oft auch durch die Autofahrer falsch eingeschätzt.“

Durch die Zusammenarbeit von Fahrradverein und Polizei erfuhr die Problematik des Mindestüberholabstandes eine wichtige öffentlichkeitswirksame Anerkennung. Zudem diente sie als vertrauensstiftende Maßnahme zwischen Polizei und ADFC, die beiden Partnern Lust auf mehr gemacht hat. Für dieses Jahr sind daher weitere gemeinsame Aktionstage zum 1,5 Meter Mindestabstand angedacht. Auch andere Möglichkeiten der Zusammenarbeit wurden bereits ausgelotet. So freut sich der ADFC sehr darüber, dass sich die Polizei an den diesjährigen Veranstaltungen auf dem Verkehrsübungsplatz Goerdeler Park beteiligen möchte.

Lara Schartau-Engelking & Christian Engelking

Gemeinsamer Aktionstag mit Polizei

Foto: ADFC Duisburg



Mobilitätskonzept, Baustellen & kleine Schritte

Im Gespräch mit Dezernent Martin Linne

Ende Oktober 2024 traf sich der ADFC mit dem Dezernenten für Stadtentwicklung, Mobilität und Sport der Stadt Duisburg, Martin Linne.

Mit Fotodokumentationen neun jüngerer Baustellen machte der ADFC auf die aus Sicht des Fahrradverbandes häufig höchst unsichere Baustelleneinrichtung zu Lasten von Radfahrenden aufmerksam. Während Drittfirmen für die Einrichtung und Umsetzung verantwortlich sind, liegt es in der Verantwortung der Stadt, die Pläne vorab zu genehmigen und die ordnungsgemäße Einrichtung zu überprüfen.

Mit Blick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung stand das Mobilitätskonzept zur Debatte. Die 2020 erfolgte Beauftragung der Verwaltung, ein Mobilitätskonzept für Duisburg zu erarbeiten, brachte 2024 lediglich einen Abschlussbericht zustande, aus dem nun - ohne Zeitvorgabe - ein konkretes Handlungskonzept erarbeitet werden soll. Der ADFC betonte seine Bereitschaft und Erwartungshaltung, in die anstehenden Überlegungen zur zukünftigen Mobilitätsgestaltung eingebunden zu werden, wie es das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW und auch der Abschlussbericht selbst vorsehen.

In diesem Zusammenhang wies der Verein auf die an ihn herangetragene Frustration von Bürger:innen hin, die seit der Bürger:innenbeteiligung zum Mobilitätskonzept nichts mehr von der Stadt gehört haben. Eine Rückmeldung wäre auch jetzt noch

möglich und würde das ehrenamtliche Engagement honorieren. Der ADFC zeigte sich zudem besorgt, dass Fördermöglichkeiten mangels Mobilitätskonzept künftig nicht mehr abgerufen werden könnten, wie es vom Verkehrsministerium NRW zuletzt angeklingen war.

Neben der Notwendigkeit eines übergeordneten Radverkehrskonzepts und infrastruktureller Maßnahmen betonte der ADFC, dass sich die Situation für Radfahrende in Duisburg bereits durch kleine Schritte (bessere Baustellenauszeichnung, korrekte Beschilderung, Kommunikation) erheblich verbessern ließe.

Lara Schartau-Engelking & Christian Engelking

Fahrradschule

Tief durchatmen, einfach rollen lassen

Der Duisburger ADFC bietet Fahrradkurse für Anfänger:innen an. Aber wie bringt man Erwachsenen das Radfahren bei?

Yana ist erwachsen, hat die Schulzeit längst hinter sich gelassen. Trotzdem übt sie, was die meisten Kinder hierzulande spätestens im Grundschulalter beherrschen. Denn sie konnte nicht Fahrrad fahren. Für Menschen wie sie bietet der ADFC den Kurs „Radfahren für Anfänger“ an.

Anfänge mit dem Laufrad

„Die Idee haben wir von den Kindern abgeschaut. Damals kamen gerade die Laufräder in Mode“. Die Kursleiter:innen montieren für ihre Schüler:innen einfach die Pedale ab – und machen aus normalen Fahrrädern kurzerhand Laufräder für Erwachsene.

„Wir versuchen den Teilnehmenden abzutrainieren, dass Radfahren Kopfsache ist“, sagt Simone Klinner. Doch sie weiß, dass dies leichter gesagt als getan ist. Viele Anfänger:innen haben Probleme, die routinierte Radfahrende nicht nachvollziehen können: Manche springen einfach vom Fahrrad, ohne zu bremsen, andere halten den Lenker starr und verstehen nicht, dass sie ihr Körpergewicht einsetzen müssen.



„Wir vermitteln ein Stück Lebensqualität.“

Mit viel Einfühlungsvermögen und Geduld schaffen die Trainer:innen es immer wieder, die Teilnehmenden aufs Rad zu bringen. „Am Ende des Kurses fahren wir eine kurze Tour über ruhige Straßen und durch den Bürger-





Teilnehmerin Yana im Training
Fotos: Michael Neuhaus

park. Das Strahlen der Teilnehmenden ist riesig, wenn sie ihr Ziel erreicht haben, endlich Fahrrad zu fahren“. Auch Kursleiterin Simone Klinger strahlt mächtig mit. „Das ist der schönste Lohn für unsere Arbeit.“

Neue Chancen!

ADFC-Mitglieder, die gerne mit Menschen arbeiten und denen die Vermittlung von Fähigkeiten Spaß macht, sind hier bestens aufgehoben. Wie man das Fahrradfahren vermittelt, können Interessierte im März lernen. Auch wenn Kursleiter Harald Höbusch immer wieder betont: „Wir lernen mehr von den Teilnehmenden als sie von uns“. Gemeint ist, wo die Schwierigkeiten der Anfänger:innen liegen. „Aber auch hier haben wir unsere Erfahrungen gesammelt und können diese weitergeben“. Das „Train the Trainer“ findet am 22. März 2025 von 11 bis 16:30 Uhr in Duisburg-Rheinhausen statt. Wer aktiv werden möchte, meldet sich gerne unter 0152 216 31 128. Die neuen Kurse mit frisch motivierten Trainer:innen folgen auf dem Fuße: Die Kurse sind schon im Radtourenportal des ADFC unter dem Suchbegriff „Radfahrerschule“ zu finden.

H. Höbusch

<https://touren-termine.adfc.de>

„Größte Mängel“: Umfrage des ADFC

Im Herbst führte der ADFC eine Umfrage durch. Das Ziel: Über den Kreis der Aktiven hinaus einen möglichst umfassenden Eindruck zu bekommen, wo es beim alltäglichen Radfahren am meisten hapert. Jeder Rad im Pott wurde ein Fragebogen beigelegt mit der Bitte, die drei ärgerlichsten Mängel auf den alltäglichen Strecken mitzuteilen. Von 51 Personen wurden über den beigelegten Fragebogen oder online 135 Meldungen eingereicht. Die eingesandten Meldungen kamen aus allen Stadtbezirken außer Walsum.

Was wurde gemeldet?

Die mit Abstand meisten Meldungen betreffen den schlechten Zustand von Radwegen: Beklagt werden zum einen Buckelpisten durch Wurzelaufrüche und Schlaglöcher, zugewachsene oder ständig zugeparkte Radwege. Darüber hinaus entsprechen viele Radwege von der baulichen Anlage her nicht den heutigen Anforderungen: Sie sind zu schmal



und/oder Dooring-gefährdet, oft zusätzlich in schlechtem Zustand. Auch Unterbrechungen von Radwegen und wirkungslose Schutzstreifen wurden hier eingeordnet.

Aus Rheinhausen (Flutweg): „Eine Fahrbahn mit 7 m Breite, beidseitig ein Schutzstreifen, dazu sehr viele Kfz mit Lkw-Verkehr, obwohl für Lkw extra eine neue Straße zur Autobahn gebaut wurde. Dort sind zwei Schulen und Tempo 30, aber sehr viel Verkehr und sehr oft zu wenig Abstand beim Überholen. Die Schutzstreifen werden meist durchgängig befahren, obwohl das so nicht vorgesehen ist.“ Ein weiteres Duisburger Phänomen sind Radwege, die abrupt enden und ungesichert auf die Fahrbahn „geführt“ werden. Da vielerorts auf der Fahrbahn gefahren wird, sind schließlich auch Straßenschäden eine häufige Meldung.

Aus Meiderich (Emscherstr.) „Der Radweg läuft auf dem Gehweg aus, der zu schmal

ist für Radfahrende und Fußgänger:innen, es gibt einen abgesenkten Bordstein, der auf die Fahrbahn führt, direkt hinter einem Laternenmast und kein Schild, dass die Autofahrenden darauf aufmerksam macht, dass Radfahrende dort auf die Straße fahren.“

Etliche Einsender:innen beschrieben, dass sie stark befahrene Straßen nutzen müssen, auf denen sie sich unsicher fühlen, knapp überholt und bedrängt werden. Sie vermischen hier Radwege oder alternative Routen. Gleiches gilt für Kreuzungen und Kreisel: Fehlende Führung für den Radverkehr, schlechte Sichtbarkeit, zu hohes Tempo der Kfz z.B. durch freie Rechtsabbieger werden als persönliche Gefährdung wahrgenommen. Aus Ruhrort: „Der Kreisverkehr in Ruhrort ist lebensgefährlich. Ab Kaufland Friedrichsplatz fahre ich auf der verkehrten Seite. Warum? Ich habe Angst, auf der richtigen Seite zu fahren, weil ich da nicht lebend drüberkäme.“

mobile
Fahrrad
Werkstatt



Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

Mobile Fahrradwerkstatt R. Wißdorf UG (haftungsbeschränkt)

Geschäftsführer Ralf Wißdorf

Zweiradmechaniker Meister

Tel.: 0203 - 24032

21 x in Deutschland 1 x bei Wien

- Berlin Charlottenburg
- Berlin Prenzlauer Berg
- Bremen Hansator
- Hannover Hanomag
- Leipzig/Halle NOVA Einkaufszentrum
- Leipzig/Alte Messe
- Chemnitz
- Essen
- Düsseldorf Klein Eller
- Düsseldorf Wehrhahn
- Mönchengladbach

stadler

Deutschlands größt

**MEHR!
BESSER!
GÜNSTIGER!**



WERKSTATT-TERMIN

Bequem und
unkompliziert
online buchen



<https://shop.zweirad-stadler.de/termin>



DÜSSELDORF WEHRHAHN

Zweirad-Center Stadler Düsseldorf, GmbH & Co. KG
Am Wehrhahn 1, 40211 Düsseldorf
Mo - Sa 10:00 - 19:00 Uhr



DÜSSELDORF

Zweirad-Center Stadler Düsseldorf GmbH & Co. KG
Klein Eller, 40229 Düsseldorf
Mo - Fr 9:30 - 19:00 Uhr, Sa 9:30 - 18:00 Uhr

Entdecke unsere Social Media-Kanäle





die Rad-Auswahl

- Mülheim-Kärlich
- Frankfurt
- Mannheim
- Filderstadt Bonlanden
- Nürnberg
- Fürth
- Regensburg
- Straubing
- Hammerau
- München
- Wien
- Vösendorf



E-BIKES FAHRRÄDER ZUBEHÖR LEASING FINANZIERUNG



MÖNCHENGLADBACH

Zweirad-Center Stadler Mönchengladbach GmbH
Konstantinstraße 2-16, 41238 Mönchengladbach
Mo - Fr 9:30 - 19:00 Uhr, Sa 9:30 - 18:00 Uhr



ESSEN Zweirad-Center Stadler Essen GmbH

Strickerstr. 13-15, 45329 Essen-Vogelheim,
Nähe Metro/Media Markt
Mo - Sa 10:00 - 19:00 Uhr

shop.zweirad-stadler.de



Zu Verdruss führen auch fahrradunfreundliche Ampelschaltungen, bei denen man nur in mehreren Phasen über Straßen und Kreuzungen kommt oder eine Grünphase verpasst, weil zunächst der Knopf gedrückt werden muss. Mehrfach geäußert wird schließlich der Wunsch nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Beim Zustand der Radwege fallen die Stadtteile im Süden besonders negativ auf: Düsseldorfstraße, Sittardsberger und Großenbaumer Allee konnten mit ihren unsäglichen Radwegen mehrfach „punkten“. Bei den Beschwerden über Kreuzungen und Kreisverkehre lagen Grunewald und Ruhrorter Kreisel „vorne“. Linksrheinisch klagten Radfahrende besonders häufig darüber, auf stark befahrenen Straßen fahren zu müssen.

Wie geht es weiter?

Die schlechten Ergebnisse Duisburgs beim ADFC-Fahrradklimatest führten bei der Stadt bislang nicht zum Umdenken. Die Ergebnisse der Umfrage belegen, dass die Bewertung keine schlechtgelaunte Nörgelei ist, sondern das Ergebnis der teilweise haarsträubenden Zustände auf Duisburgs Straßen und Radwegen – quer durch alle Stadtteile.

Der ADFC will sich die gemeldeten Stellen nun vor Ort anschauen, unterstützt von den Meldenden der Stadtteile. Viele haben sehr ausführlich geantwortet und ihre Kontaktdaten hinterlassen.

Mit der konsolidierten Liste soll an Stadtverwaltung und Politik herangetreten werden – ein Lastenheft, das es in sich hat. Dabei muss man sich keine Illusionen machen: Eine Be-



Mangel	Anzahl
Radweg in schlechtem Zustand (Oberfläche), zugeparkt, zugewachsen	43
Baulich unzulängliche Radwege und Radweglücken	22
Abruptes Ende des Radwegs, ungesicherte Ableitung auf die Straße	10
Schlechter Straßenbelag (und kein Radweg)	10
Verkehrsführung: unzulänglicher Schutz der Radfahrenden an stark befahrenen Straßen, weitere Mängel	12
Gefährliche oder fahrradunfreundliche Kreuzungen und Kreisel	19
Fehlende sichere Abstellmöglichkeiten	6
Fahrradunfreundliche Ampelschaltungen	7
Sonstiges (schlechte Beschilderung, ungeöffnete Einbahnstraßen, Absenkungen...)	7

hebung der zahllosen Mängel wird nicht von heute auf morgen möglich sein. Was der ADFC Duisburg aber fordert, ist ein sichtbares Zeichen, dass die Notwendigkeit fundamentaler Verbesserungen anerkannt und eingeleitet wird. Dringend erforderlich sind Sofortmaßnahmen bei den schlimmsten Gefahrenstellen und ein realistischer Plan, wie die Infrastruktur in den nächsten Jahren auf einen akzeptablen Zustand gebracht werden soll.

Heide Bergschmidt

Neues vom Mängelmelder

„Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?“ - das fragt nicht nur Jan Böhmermann in seinem Lied, das fragen sich wohl alle Radfahrenden viel zu oft. Der ADFC Duisburg betreibt seit Jahren den Mängelmelder „radwegmangel.de“, bringt die gemeldeten Stellen regelmäßig mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt zur Sprache und meldet die Daten der Stadt und den Wirtschaftsbetrieben. Allerdings kamen Rückmeldungen zu Bearbeitungsständen nur selten, und so sammelten sich über 500 vermutlich weitgehend nicht behobene Meldungen.

Das Mängelmelder-Team hat sich darum neu aufgestellt. Seit November bewertet es Mängel auf Basis von Kategorien wie Dringlichkeit, Gefährlichkeit oder Einfluss auf den Radverkehr. Relevante Mängel werden direkt an die zuständigen Stellen gemeldet. Dabei setzt das Team auf Freundlichkeit und Verbindlichkeit, z.B. durch Fristsetzungen und beharrliches Nachhaken. Gleichzeitig begleitet die Öffentlichkeitsarbeit die Vorgänge. Arbeit und Ergebnisse sollen sichtbar werden, aber auch dem Frust begegnet werden, dass sich in Duisburg nichts zu ändern scheint.

Engagiert hat das Team sich bislang besonders bei der Sicherung von Baustellen. Während Fuß- und Autoverkehr häufig bedacht werden, hört der Radweg viel zu oft einfach auf und das, obwohl es klare Richtlinien sowie Hilfestellung von der AGFS gibt.

Zwei Beispiele: Auf der Mercatorstraße wurde der Radweg wegen Kanalarbeiten und die Querung der Düsseldorfer Straße sinnfrei gesperrt. Nach Meldung bei der Straßenverkehrsbehörde konnte zumindest eine temporäre Markierung der Radwegefurt an der Querung Cecilienstraße und eine Wiederöffnung



Geschafft! Die Schwanenstraße mit rechtskonformer Baustellensicherung

der Querung Düsseldorfer Straße erwirkt werden. Die endgültige Lösung, inklusive Rampe und Bodenmarkierung per Spraydose, forderte dem ADFC wochenlanges Nachhaken ab. Weniger komplex, aber umso anspruchsvoller gestaltete sich die Baustelle Schwanenstraße. Seit Monaten wird dort der Radverkehr sang- und klanglos auf die mehrspurige Straße gezwängt, ohne Sicherung gegen Kfz-Verkehr - eine lebensgefährliche Situation. Und das auf einer Strecke, die nicht nur zentral für den Alltagsverkehr, sondern auch Teil etlicher touristischer Radstrecken ist. Die Rechtslage ist eindeutig: Es bedarf einer Überleitungsstelle mit Leitbaken und gelber Linie, die den Autoverkehr einen Meter nach links leitet, um dem Radverkehr eine Gasse auf die Fahrbahn einzuräumen.

Im Oktober meldete der ADFC den Missstand dem zuständigen Dezernat - es passierte nichts. Im November nach weiterer Kontaktaufnahme - wieder nichts. Auf weiteres



Nachhaken kam im Dezember Bewegung in die Sache: Die Straßenverkehrsbehörde forderte die Verkehrssicherungsfirma auf, die Situation zu verbessern. Die Firma reagierte - und stellte Leitbaken auf den Radweg, nicht auf die Straße. Nach weiteren Mails kam vor Weihnachten die Bestätigung, dass die Nachbesserung erfolgen würde, doch auch diesmal passierte: nichts. Der ADFC wandte sich Anfang Januar erneut an die Stadt, die Firma wurde ein weiteres Mal beauftragt und stellte diesmal eine Bake - in den Rinnstein.

Mitte Januar war es nach erneutem Nachhaken dann endlich geschafft: Die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wurde regelkonform eingerichtet. Der Aufwand, um zwei vorhandene Leitbaken korrekt auf die Fahrbahn zu positionieren, war absurd.

Klare Forderungen des ADFC: Bei Gefährdungssituation muss die Verwaltung innerhalb weniger Tage handeln. Beauftragte Firmen müssen proaktiv kontrolliert und bei Schlechtleistung sanktioniert werden. Der ADFC fordert keine Luftschlösser, sondern die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Schon das würde den Radverkehr in Duisburg enorm verbessern. Christian Engelking

Nachruf

Wir trauern um Christian Eckert. Christian verstarb am 8. Januar 2025 im Alter von nur 57 Jahren. Vor seinem Umzug nach Krefeld war er über zehn Jahre auch im ADFC Duisburg in vielen Bereichen aktiv, auch in der Radverkehrspolitik. Wir trauern mit den Angehörigen. Herbert Fürmann



Neues aus dem Kreisverband

Die Aktiven des Kreisverbands Oberhausen-Mülheim kamen am 11. Januar zu ihrer jährlichen Klausurtagung zusammen. Schwerpunkte des Tages waren die Aufstellung des Rahmenterminplanes und die Vorbesprechung der wichtigsten Themen für 2025.

In beiden Städten wird natürlich die Kommunalwahl einen bedeutenden Anteil unserer Arbeit haben: Wir werden mit den Parteien frühzeitig über die wichtigen Forderungen für den Radverkehr sprechen und somit für die kommende Ratsperiode die Weichen für dringend notwendige zielgerichtete Radverkehrsmaßnahmen in unseren Städten stellen. Denn der Radverkehr, ob für die Freizeit oder die alltägliche Mobilität, ist ein wichtiger Schlüssel für lebenswerte Städte, besonders im verkehrsgestressten Ruhrgebiet.

Aber auch darüber hinaus werden wir uns weiter für euch Radfahrende engagieren. Hast du gute Erfahrungen bei Radtouren gesammelt, willst du mehr mit anderen in Gruppen radeln? Wie wäre es mal mit einer Radreise, aber woher sollst du nur wissen, wie und was du alles mitnehmen musst? Erfahrungsaustausch soll ein wichtiges Thema in 2025 werden.

Hier die wichtigsten Termine:

25.03. Veranstaltung des Aktionsbündnisses "Oberhausen sattelt um" zur Sicherheit im Straßenverkehr

27.04. KlimaRegler Infostand an der Freilichtbühne Mülheim

04.05. ADFC Sternfahrt NRW nach Düsseldorf mit Zubringern aus Oberhausen und Mülheim

05.05. – 25.05. Kidical Mass Aktionswochen Frühjahr

29.05. Mülheimer Fahrradfrühling mit einem Stand inklusive Codierungsaktion auf der



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



MÜGA-Wiese

03.06. Weltfahrradtag

04.07. Mitgliederversammlung in der Starthilfe Oberhausen (Einladung kommt im Frühjahr)

22. – 30.08. Tour de Verkehrswende im Rhein-Ruhr-Gebiet

31.10. Halloween Fahrrad-Demo in Oberhausen

Die Termine für das Stadtradeln stehen noch nicht fest. Wir werden rechtzeitig darüber in den Sozialen Medien informieren. pb/ah

“Radtour des Grauens“

An Halloween um 16:66 Uhr rollten gruselige Gestalten durch OB-Lirich und die City.

Mit der Fahrrad-Demo wurde auf die vielen, für Radfahrende gefährlichen Stellen, aufmerksam gemacht.

Und dank der Polizeibegleitung konnten sich die “radelnden Monster“ unbekümmert auf der 8 km langen Strecke rund um Oberhausen-Lirich und die City bewegen.



Foto: Aktionsbündnis Oberhausen sattelt um

Mehr Sicherheit im Radverkehr, weniger Angst beim Radfahren

Info-Veranstaltung am 25. März um 18 Uhr im LEERSTAND

Wenn man Menschen fragt, warum sie nicht Radfahren, kommt oft die Antwort „ist mir zu gefährlich“ oder „es macht mir Angst“. Laut des letzten Fahrradklimatest, fühlen sich 70 % der Befragten beim Radfahren nicht sicher. Was diese Unsicherheit verursacht und was notwendig ist, um mehr Menschen aufs Rad

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

zu bekommen, will die Veranstaltung mit "Oberhausen sattelt um" und ADFC thematisieren.

Denn unbegründet ist die Sorge um die "körperliche Unversehrtheit" beim Radfahren nicht.

Zuletzt im Dezember hat die Unfallforschung der Versicherer eine Studie zu Alleinunfällen – also Stürzen – von Radfahrenden herausgegeben. Diese haben in den vergangenen Jahren sowohl anteilig, als auch in absoluten Zahlen zugenommen. Rund die Hälfte der Stürze mit dem Rad passiert auf feuchtem oder winterglattem Untergrund oder auf mit Laub bedeckter Strecke.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann sagt dazu: „Die steigenden Unfallzahlen im Radverkehr insgesamt machen uns Sorgen. Auch die Berufsgenossenschaften haben schon Alarm geschlagen, dass die Fahrradunfälle auf dem Weg zur Arbeit deutlich zugenommen haben...



Foto: adfc / Krone

Über diese negative Entwicklung und andere Angst-auslösenden Faktoren im Radverkehr werden wir mit Polizei, Verkehrsplanung und Ordnungsdienst der Stadt Oberhausen sprechen.

Am 25. März im "kitev-LEERSTAND" (*) im/ am Hauptbahnhof Oberhausen um 18 Uhr.

B.Schmidt

*(mit freundlicher Unterstützung durch kitev, Kultur im Turm)

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!



Ruhrgebietsmetro- pole ohne zentrale Radstation

25 Jahre hat man sie alt werden lassen, die Radstation im Essener Hauptbahnhof. Im Gegensatz zum 20-jährigen Jubiläum vor fünf Jahren ist dieses allerdings nicht mehr groß gefeiert worden. Und das hat seinen Grund, denn seit dem Jahreswechsel ist die Radstation zu. 1999 wurde sie direkt neben der Haupthalle in der ehemaligen Gepäckgutabfertigung eröffnet, ein idealer Ort für kurze Wege zu den Zügen. Betreiber war von Be-

Radstation Essen Hbf 2025: Ein allerletztes Schild als Reminiszenz



ginn an die „Neue Arbeit“ der Diakonie Essen, die hier Langzeitarbeitslose qualifizieren und so wieder in den ersten Arbeitsmarkt integrieren wollte. Neben dem Einstellen von Rädern war der Fahrradverleih ein weiteres wichtiges Standbein. Anfangs konnte man dort auch Räder reparieren lassen. Diese Dienstleistung wurde dann aber in die Zentrale der Neuen Arbeit nach Frillendorf verlagert („Fahrradwerkstatt Freilauf“).

Zunächst galt die Radstation als Provisorium, denn perspektivisch sollte nach dem Willen der Deutschen Bahn aus dem Hauptbahnhof ein Konsumtempel werden. Daher war 2008 schon wieder Schluss, und ähnlich wie heute schien niemand wirklich darauf vorbereitet gewesen zu sein. Letztlich gab es dann aber doch zwei Jahre lang ein erneutes Provisorium an der Kruppstraße (hier steht heute die Zentrale der Schenker Group). Ende 2010 kehrte die Radstation schließlich ins Bahnhofsgebäude zurück – nunmehr gut 40 Meter östlich der Haupthalle im ehemaligen Gepäck_tunnel gelegen. In dieser hinsichtlich der Nutzbarkeit schwierigen Örtlichkeit konnten 245 Einstellplätze angeboten werden – 65 mehr als vorher, für einen Großstadtbahnhof allerdings immer noch zu wenig.

Dass Ende 2024 nun endgültig Schluss sein wird, zeichnete sich bereits vor drei Jahren ab. 2021 hatte der Bau- und Planungsausschuss die Verwaltung beauftragt, Möglichkeiten für ein Fahrradparkhaus bzw. eine Radstation mit einer Kapazität von 1.000 Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Essener Hauptbahnhof zu prüfen. Mehrere Flächen und auch Gebäude im Umfeld wurden ins Auge gefasst, letztendlich haben sich alle als nicht geeignet erwiesen oder standen schlichtweg nicht zur Verfügung. Die Deutsche Bahn selbst wollte bis Anfang 2023 mit einer eigenen Machbarkeitsstudie für den Essener Hauptbahnhof und dessen Umfeld das Thema Fahrradparken mit einbeziehen. Ein Ergebnis ist bis heute nicht bekannt. Die Neue Arbeit als Betreiberin der Radstation wiederum hatte Ende 2023 ihren Ver-

trag gekündigt, auch weil die Qualifizierung von Langzeitarbeitslosen durch gesetzliche Änderungen bei der finanziellen Förderung nicht mehr weiter fortgesetzt werden konnte. Im Übrigen hätten angesichts massiver Schäden in dem als Brückenkonstruktion erbauten Bahnhofskomplex in nicht absehbarer Zukunft umfangreiche Sanierungsarbeiten angestanden.

Die Stadt steht nach eigenen Angaben schon seit längerem im Gespräch mit dem Betreiber des Parkhauses auf der Südseite des Hauptbahnhofs. Dessen Erdgeschoss wäre in der Tat auch nach Ansicht des ADFC geradezu prädestiniert für eine Radstation. Allerdings seien laut Stadt umfangreiche Umbauarbeiten notwendig, eine Fertigstellung daher nur mittelfristig absehbar. Als Provisorium (das Dritte!) plane man aktuell die kurzfristige Errichtung von fünf vollautomatischen Parkgaragen an der Weiglestraße unterhalb der Helbingbrücken der A40. In den Augen des ADFC wäre dies allerdings mit gut 350 Metern zu weit vom Hauptbahnhof entfernt, zum anderen wäre eine Akzeptanz einer Platzierung unter besagten Brücken angesichts des schwierigen Umfelds vor allem in den Morgen- und Abendstunden fragwürdig. Als Alternative würde der ADFC eine Aufstellung auf dem Parkplatz auf der Südseite des Hauptbahnhofs für sinnvoller halten, schließlich soll es sich ja nur um ein Provisorium handeln. Ein Vorschlag, den die Stadt rundweg ablehnte.

Und nun? Die Radstation im Essener Hauptbahnhof ist zu, die bisherigen Nutzer*innen stehen im wahrsten Sinn des Wortes im Regen. Der ADFC jedenfalls ist gespannt, ob die provisorischen Parkgaragen an diesem Ort tatsächlich Akzeptanz finden und ob sich diese letztlich nicht doch zu einem Dauerprovisorium entwickeln, so wie man es in dieser Stadt schon mehrfach hat erleben müssen. Jedenfalls ist es nach Ansicht des ADFC für eine Großstadt wie Essen ein Unding, ohne zentrale Radstation dazustehen.

Jörg Brinkmann

Gegenwind für den Radverkehr

Selten hat dem Radverkehr in Essen der Wind so heftig entgegen geblasen wie im vergangenen Jahr. Langjährige Fahrradaktivisten fühlten sich unvermittelt an die Zeit um die Jahrtausendwende herum zurückversetzt, als die CDU in Essen das Zepter übernahm. Eine der ersten Amtshandlungen bestand in der Verbannung vieler damals in den Startlöchern stehender Radverkehrsprojekte zurück in die Schubladen. Zudem wurden einige bereits fertige Maßnahmen zurückgebaut (z.B. Fahrradstraße Lanfermannfähre, Schutzstreifen Schönebecker Straße und Wiedfeldstraße, Einfädelungshilfe des Radweg-Endes Aktienstraße).

Vor allem die Berichterstattung in den Printmedien der Funke Mediengruppe richtet sich verstärkt gegen Radverkehrsprojekte. Hatte man sich noch vor einigen Jahren durchaus





positiv beispielsweise über den Erfolg des Radentscheids ausgelassen, hat sich dies angesichts der Umsetzung erster Projekte ins Gegenteil verkehrt. Man hatte wohl nicht bedacht, dass die verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs angesichts der hohen Bebauungsdichte ausschließlich zulasten des Autoverkehrs erfolgen wird.

Bemerkenswerterweise richten sich viele Berichte nicht unbedingt gegen die Radverkehrsprojekte als solche. Dies erfolgt viel subtiler, indem man die vermeintlich zu hohen Kosten in den Vordergrund stellt. Oder dass ausgerechnet für Radwege Bäume gefällt werden müssen. Ein Vergleich mit den deutlich höheren Kosten bei einem Straßeneubau erfolgt wohlweislich nicht, genauso wenig wie die wesentlich höhere Zahl an Bäumen, die dafür gefällt werden. Hauptsache in den Köpfen bleibt hängen: Radwege sind teuer, umweltfeindlich und somit unnützlich.

Grenzenlose Unverfrorenheit: Zahllose Autos fahren trotz Verbot in die Rüttenscheider Straße hinein

Der ewige Streit um die „Rü“

Besonders krass waren im letzten halben Jahr die Ereignisse inklusive der Berichterstattung rund um die Rüttenscheider Straße („Rü“). Seit Stilllegung der Straßenbahn im Jahr 1986 tobt hier ein Kampf um die Flächenverteilung der einzelnen Verkehrsarten auf der Rüttenscheider Straße. Die um 1990 herum geschaffenen baulichen Fakten bevorzugten klar und deutlich den Autoverkehr. Zwar hat es zwischenzeitlich einige Ansätze gegeben, dieses Manko irgendwie zu beheben – allesamt ohne Erfolg.

Da musste angesichts der vor allem durch den Autoverkehr erzeugten schlechten Luftwerte erst die bundesweit agierende Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf den Plan treten, um Essen endlich zum Handeln zu zwingen. In einem gerichtlichen Vergleich verständigte man sich auf verschiedene Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffemissionen



– auch zugunsten des Radverkehrs. Mittels dreier als „Lead-City“ bezeichnete Radrouten sollte der Autoverkehr auf ein halbwegs vernünftiges Maß reduziert werden, u.a. durch die Umwidmung in Fahrradstraßen. Die Rüttscheider Straße gehört zu einer dieser Routen. Seit 1995 ist sie auch Bestandteil des städtischen Hauptradroutennetzes, ohne dass dies bislang irgendeine nennenswerte bauliche Berücksichtigung fand.

Anfang 2020 wurden in einer Bürgerversammlung im Rathaus entsprechende Planungen vorgestellt, die von vielen Bürgern positiv bewertet wurden, nicht aber von der CDU nahestehenden Interessengemeinschaft Rüttscheid (IGR), der Lobbyorganisation der Rüttscheider Geschäftsleute und Gastronomen. Diese sorgte hinter den Kulissen dafür, dass die Pläne durch Oberbürgermeister Thomas Kufen wieder einkassiert wurden. Zwar hat die Stadt noch im gleichen Jahr die „Rü“ in eine Fahrradstraße umgewidmet, allerdings ohne nennenswerte flankierende Maßnahmen, so dass ganz im Sinne der IGR die eigentlich angestrebte Verringerung des Autoverkehrs faktisch ausgehebelt wurde. Zudem wurde (und wird) die durch Fahrradstraßen gesetzlich festgeschriebene Bevorrechtigung des Radverkehrs von den meisten Autofahrern konsequent ignoriert, genauso wie die vorgeschriebenen Seitenabstände beim Überholen.

Es zeichnete sich ab, dass die Stadt mit dieser Form der Missachtung des mit der DUH ausgehandelten Vergleichs nicht länger wird durchkommen können. Und so wurde Mitte 2024 der Öffentlichkeit in einer weiteren Bürgerversammlung ein überarbeitetes Konzept präsentiert, in welchem der Autoverkehr eine stärkere Berücksichtigung findet. Offenbar wollte man damit die „eierlegende Wollmilchsau“ neu erfinden, indem man das Maßnahmenpaket derartig verkompliziert hat, dass absehbar niemand wirklich damit zufrieden gestellt sein konnte.

Die nun losbrechende mediale Berichterstattung vor allem der beiden Blätter der Fun-

ke-Mediengruppe glich beinahe schon einer Hetzkampagne gegen den angeblich so bevorzugten Radverkehr. Vor allem die Negativität assoziierende Wortschöpfung „Autoverdrängung“ wurde beständig eingesetzt. Immerhin haben sich das schwarze Ratsbündnis und auch Oberbürgermeister Kufen dieses Mal nicht mehr dem Vorhaben entgegengestellt und die Maßnahme letztlich umgesetzt. Dass dabei wie bereits angedeutet die Verkehrsführung speziell für Autofahrende äußerst kompliziert geworden ist, war halt der Preis dafür, dass man die ursprünglich wesentlich klarere Lösung aus 2020 partout nicht umgesetzt sehen wollte. Von Beginn an war nach Einrichtung der geänderten Verkehrsführung häufig zu beobachten, dass die neuen Regelungen hinsichtlich der Abbiegezwänge und den Einfahrtverboten häufig missachtet wurden; ob nun mit Vorsatz oder aus Unachtsamkeit, sein einmal dahingestellt. Nach einer kurzen Karenzzeit sollten diese Vergehen nunmehr auch geahndet werden. Schließlich kann von Autofahrenden, welche im Besitz einer Fahrerlaubnis für das Führen mehrerer Tonnen schwerer Kfz sind, die Fähigkeiten erwartet werden, auch mit komplizierteren Verkehrsverhältnissen umgehen zu können.

Grenzenlose Unverfrorenheit

Dass nach nur wenigen Wochen das Einfahrtverbot für Autos von der Huysenallee zur „Rü“ durch eine verwaltungsgerichtliche Verfügung wieder rückgängig gemacht werden musste, gilt nur für einen winzig kleinen Teilbereich der Gesamtmaßnahme, nämlich den Abschnitt bis zur Baumstraße, und dieses auch nur für Anlieger. Nun fehlt aktuell hinter der Einmündung der Baumstraße ein entsprechendes „Einfahrt verboten“-Schild für die „Rü“, so dass faktisch alle Fahrzeuge ungeniert durchfahren. Kontrollen gibt es nicht, und in der Tat wäre es angesichts der unverändert hohen Fahrzeugdichte auch



schwierig zu ermitteln, wer „Anlieger“ ist und wer nicht. Unglaubliches geschieht auch an der südlichen Einfahrt der „Rü“ in Höhe der Manfredstraße. Obgleich an dieser Stelle das Schild „Einfahrt verboten“ existiert, fährt hier nach längeren Beobachtungen des Autors dieser Zeilen jedes vierte Auto ungeniert durch, denn auch hier ist von den angekündigten Kontrollen nichts zu sehen. Die Unverfrorenheit bestimmter autofahrender Zeitgenossen scheint grenzenlos zu sein.

Letztlich sah sich auch die DUH genötigt, sich abermals öffentlich zu Wort zu melden. Ihr Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch mahnte die Stadt an, die Begründung für derartige verkehrsrechtlichen Anordnungen nachzubessern, denn genau deswegen habe das Gericht besagtes Urteil so fällen müssen. Insgesamt müsse die Stadt Essen sich mehr anstrengen, um die Luftqualität in der Stadt zu verbessern, forderte die DUH. Ohne eine durchgängige Radinfrastruktur könne die Einhaltung der von der EU neu festgelegten Luftqualitätsrichtlinien aber nicht gelingen, und davon sei die Stadt weit entfernt. Die Rüttensteider Straße als Fahrradstraße mit allen begleitenden Maßnahmen gehöre dazu.

Ist faktisch nicht zu kontrollieren,
die Einfahrterlaubnis nur für Anlieger

Der Radverkehr auf dieser Rad-Haupttroute und Fahrradachse müsse sicher, komfortabel und ohne Behinderungen durch den Kfz-Verkehr stattfinden können. Dies könne zum Beispiel durch eine Einbahnstraßenregelung erreicht werden, so Jürgen Resch.

Letztgenanntes ist eine uralte Forderung aus den 1980er Jahren, die allerdings genauso wie die oftmals gewünschte Sperrung der „Rü“ in ihrem mittleren Abschnitt zwischen Martinstraße und Rüttensteider Stern bislang Wunschdenken geblieben ist. ADFC und Radentscheid, sind der DUH dankbar, dass sie so beharrlich bei der Stange geblieben ist, denn leider sind beide Verbände selber nicht klageberechtigt. Ihnen bleibt lediglich, die in Berlin ansässige DUH mit entsprechend aktuellen Infos zu versorgen. Jörg Brinkmann

Epilog: Erst nach Redaktionsschluss ist ein zweiter Gerichtsbeschluss gefällt worden, welcher wie beim ersten Urteil die Abbiegebote aufhebt, dieses Mal am Rüttensteider Stern. Und obwohl wie beim ersten Urteil der Beschluss nur eine vorläufige Wirkung besitzt, hat die Stadt erneut schon einen Tag später alle Schilder und Markierungen entfernen lassen, ohne Einspruch zu erheben bzw.



das eigentliche Hauptverfahren abzuwarten. Scheinbar ist sie nicht gewillt, ihre verkehrsrechtlichen Anordnungen gerichtsfest nachzubessern. Die Printmedien der Funke Mediengruppe liefern Jubelberichte ab, die Autolobby hat obsiegt.

Neues Chaos an der Buerschen Straße

Provisorische und alte Markierungen nebeneinander und vorläufiges Tempo 30

Einladung zur Mitglieder-versammlung

Der ADFC Essen e.V. hält als eingetragener Verein satzungsgemäß einmal im Jahr eine Mitgliederversammlung ab, zu der wir alle Mitglieder des ADFC Essen herzlich einladen. Die Versammlung findet am Samstag den 29. März 2025 ab 15 Uhr in den Räumlichkeiten des „Verkehrs- & Umweltzentrums“ in der Kopstadt Passage / Kopstadtplatz 12 statt.

Tagesordnung:

Entgegennahme des Tätigkeits- und Kassenberichts des Vorstands

Berichts der Kassenprüfer/-innen

Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands

Beschlussfassung über den Haushalt

Wahl der Vorsitzenden

Wahl des Schatzmeisters

Wahl der Beisitzer im erweiterten Vorstand

Wahl der Kassenprüfer/-innen und der Delegierten zur Landesversammlung.

Danach besteht Gelegenheit zu Austausch und Diskussion über aktuelle Entwicklungen im Radverkehr.

Anträge zur Mitgliederversammlung müssen dem Vorstand bis zum 15.03.2025 zugegangen sein.

Wir freuen uns, wenn wir viele ADFC-Mitglieder willkommen heißen dürfen.

Im Juni hatten sich ADFC, aber auch BürgerInnen, an die Bürgermeisterin der Stadt Gladbeck mit Beschwerden über die Gefährdung der Radfahrenden auf der Buerschen Straße gewandt. Sie war nach dem vorzeitigen Aus des Verkehrsversuchs mit einer protected bikelane entstanden, als Mischverkehr mit kostenlosen Parkplätzen bei einer zu schmalen Straße zum Überholen von Zweirädern hergestellt wurde. Es gibt dort nun Reste der provisorischen gelben Markierung, die vor dem Verkehrsversuch bestehende veraltete und zu schmale Markierung von schmalen Parkplätzen und Radstreifen sowie ein Zweiräder-Überhol-Schild.

Nach fast einem halben Jahr hat die Bürgermeisterin allen Beschwerdeführenden mit gleichlautendem Schreiben geantwortet: Es werde bald eine Planung umgesetzt, die die Situation für Radfahrende „noch sicherer“ (sic!) machen werde.

Und einige Tage später tat sich tatsächlich etwas: zusätzlich gibt es nun noch auf der Buerschen Brücke ein Tempo 30-Schild, natürlich ebenfalls provisorisch. Diese neue Maßnahme hat die Verwaltung groß in der Presse und auf ihrer Internetseite angekündigt: Über die „kurzfristigen Bemühungen um eine verbesserte Übergangssituation hinaus wird die Stadt verstärkt mit Plakaten und Flyern zum Thema „Überholverbot“ und „Fah-



ren im Mischverkehr“ aufklären“. Deutlicher kann sie ihre Hilflosigkeit, wider besseren Wissens eine unhaltbare Situation durchziehen zu wollen, nicht zum Ausdruck bringen. Allerdings hilft das den Radfahrenden nicht – und löst auch nicht das Grundproblem: der beabsichtigten Dauereinführung von Mischverkehr auf der dafür zu schmalen Straße zugunsten von kostenlosen Parkplätzen.

Polizei tut nichts

Dieses Überholverbotschild wird allerdings kaum beachtet, so dass bei jedem Überholvorgang eines Zweirades ein Rechtsverstoß vorliegt. Deswegen wandte sich der ADFC im Oktober an die Polizeidirektion in Recklinghausen. Da es bisher zu keinen gemeldeten Unfällen gekommen ist, sieht sich die Polizei allerdings zu besonderen Kontrollen außerstande und leugnet „gefährliche Situationen“, die an einer kurzen Kontrolle am Morgen des 24.10.24 nicht festgestellt worden seien, so die Antwort der Polizei vom selben Tag. Mit den Herbstferien, wenn der sonst übliche Schülerverkehr nicht stattfand, entdeckte ein Polizist also nichts „Gefährliches“, was nicht heißt, Rechtswidriges (!) Und sonst ver-



Foto: Leerer Parkstreifen u. Markierungschaos, 17.10.24

weist die Antwort der Polizei auf die Möglichkeit der Anzeige.

Im Klartext heißt das, dass erst schwere Unfälle passieren müssen, bevor sich die Polizei bemüßigt fühlt für die Einhaltung der STVO im Sinne des Radverkehrs zu achten. Es ist ein Trauerspiel, wie die Rechte der Radfahrenden ignoriert werden!

Neue ADFC-Zählung: 90% überholen verbotswidrig

Der ADFC beobachtet weiterhin genau die Situation an der Buerschen Straße in Gladbeck.



So hat er am 7. November 2024 eine weitere Zählung durchgeführt, die sich mit der Zählung am 22.8.2024 genau vergleichen lässt (gleicher Wochentag: Donnerstag; gleiche Uhrzeit: 7.30-12.30; ähnliche Wetterbedingungen: trocken). Daraus ist zu erkennen, dass die Zahl der Radfahrenden nach Beseitigung des separaten Fahrradstreifens um mehr als die Hälfte zurückgegangen ist (von 255 auf 120 Radfahrende).

Die Radfahrenden nutzen meist den noch erkennbaren, aber ungültigen, alten Radstreifen mit den gelben Querstreifen (Foto) und fahren so ohne den nötigen Abstand an den parkenden PKW vorbei. 22 Prozent nutzten im November verbotswidrig den Bürgersteig, was im August nur in wenigen Ausnahmefällen vorgekommen ist.

Zudem haben wir beobachtet, dass ca. 90 Prozent der PKWs die Radfahrenden trotz Verbot überholt. Es kam sogar vor, dass ein korrekt fahrender Autofahrer von seinen Hinterleuten angehupt wurde, damit er verbottenweise endlich am Radfahrer vorbei fährt. Diese Beobachtung hat der ADFC wieder an die Kommunaufsicht gemeldet, bisher leider ohne Erfolg. Vera Bücker



Foto: Trasse bei Ellinghorst

Fortschritte bei der Radvorrangroute zwischen Gladbeck und Bottrop

Immer wieder war diese geplante Radvorrangroute in der RIP Thema. Sie ist ein Nebenprodukt des geplanten RS7 von Gladbeck über Bottrop nach Essen, der nur mühsam vorankommt, weil die Bottroper Strecken-

führung über die Hauptverkehrsachse Gladbecker Straße von der Mehrheit der Bottroper Politik nicht gewollt wird. So entstand schon 2018 die auch vom ADFC maßgeblich unterstützte Idee, stattdessen über die ehemalige Hafenbahntrasse zu führen. Das hatte der RVR, damals federführend für die Radschnellwegplanung, zwar abgelehnt, aber der damalige NRW-Verkehrsminister Wüst hatte dann 2019 die Förderung des Landes für eine Radvorrangroute über diese ehemalige Werksbahntrasse zugesagt. So ist seitdem beides in Bottrop geplant: der RS 7, der nicht vorankommt, über die Gladbecker Straße oder Alternativführungen, sowie mit etwas niedrigerem Standard die Radvorrangroute über die Hafenbahntrasse.

Nachdem sich auch dort jahrelang kaum etwas tat, hat der ADFC nun vom technischen Beigeordneten der Stadt Bottrop, Klaus Müller, auf Nachfrage erfahren, dass Bottrop einen riesigen Schritt weiter ist. Der Naturschutzbeirat der Stadt hat Mitte Dezember grünes Licht gegeben und nach Abschluss der Planungen in den politischen Gremien ist der Baubeginn für dieses Jahr (!) geplant. Das ist doch mal eine gute Nachricht!

In Gladbeck verläuft nur ein kurzes Stück der Hafenbahntrasse. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber auch dort im Juni 2024 begonnen worden. So ist zu hoffen, dass auch hier in diesem Jahr der Startschuss für den Bau fallen wird. Vera Bücker



Regelmäßige Termine

Essen

- offene Vorstandssitzung an jedem 1. Freitag eines Monats, 18:30 Uhr in der ADFC-Geschäftsstelle

Oberhausen/Mülheim

- Offenes ADFC-Treffen in geselliger Runde in Oberhausen für Mitglieder und Interessierte nach Info i.d.R. am 3. Dienstag im Monat ab 18 Uhr im Restaurant am Gasometer, OTHC Vereinsgelände Arenastraße 3 (neben der Arena in der Nähe des Gasometers). Bitte bei Interesse anfragen/anmelden unter oberhausen@adfc-ob-mh.de
- Radler-Treff Mülheim: i.d.R. am 2. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr in der Alten Dreherei oder online.

Alle Termine unter ob-mh.adfc.de/aktuelles

Gladbeck

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

Duisburg

- AG Mobilität und Verkehr an jedem 1. Montag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- Radler-Treff West am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Orgatreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC 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 ➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimmstadion, 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) 58 68 88 ➔ Start: Duisburg-Neumühl, Parkplatz vom Baumarkt Hornbach, Radweg „Grüner Pfad“, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr
Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen	Mal bergig, mal flach - ganz-tägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ➔ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr



Sa.08.03.25 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour V

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

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



Sa.15.03.25 Essen 13 km

Essen jenseits

Zum Terrassenfriedhof Schönebeck. 15 km/h.

ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159
E, Kopstadtplatz, 13 Uhr



Mi.19.03.25 Oberhausen 30 km

Im Frühling auf Tour

Ziel: Duisburg Meiderich 14–16 km/h, Dauer ca. 3 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



So.23.03.25 Duisburg 75 km

Issumer Ostermarkt

Der Park am Issumer Rathaus „Histörchen“ ist schon 4 Wochen vor Ostern geschmückt. Zahlreiche Stände bieten Geschenke und Ideen zu Ostern. Bunte Blumen für Balkon und Garten, kunstvolle Arbeiten aus Holz, Keramik, Glas, Stoff, Metall oder handgearbeiteter Modeschmuck. 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

DU, Bismarckplatz 1, 9:20 Uhr

MO, Mühlenstraße, Parkplatz Zulassungsstelle, 10 Uhr
Neukirchen-Vluyn, Rathaus, 10:30 Uhr



Mi.26.03.25 Oberhausen 60 km

Perlen am Niederrhein

Ziel: Tenderingsee Möllen, 14–16 km/h, Dauer ca. 6 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819

OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



Sa.29.03.25 Duisburg 50 km

Kleine 3-Halden Tour

Angefahren werden die Halden Norddeutschland, Pattberg und Rheinpreußen bei Steigungen bis zu 11%. 15-18 km/h.

ADFC-Tourenleiter Peter Kerkes ☎ 02066-32363

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



So.30.03.25 Duisburg 70 km

Zum Torenhof

Aus ehemals fast einer Ruine mit Wohnhaus und Nebengebäuden entstand ein ansprechendes Bauerncafé mit Restaurant. Das Bauerncafé verdankt seinen Namen den ehemaligen großen Hoftoren. Groß sind auch die Tortenstücke. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0152-37248555
DU, Bezirksamt Walsum, 11 Uhr



So. 06.04.25 Essen 40 km

Museum Quadrat in Bottrop

Gemütliche, relativ flache Radtour über RS1, Rhein-Herne-Kanal, Berne Park zum Museum Quadrat in Bottrop mit Besuch der kostenlosen Dauerausstellung (alternativ Stadtpark), Picknick. 15 km/h
ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0177-3016786
E-Innenstadt, Grüne Mitte (Eiscafé LaLuna), 9 Uhr

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



Mi. 09.04.25 Oberhausen 35 km

Perlen am Niederrhein

Ziel: Duisburg Wolfsee, 14-16 km/h, Dauer 3,5 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.
ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



Mo. 21.04.25 Duisburg 75 km

Ostermontag ins Café

Hinter'm Kloster rechts oder links zu einem Café auf dem Land. 17 km/h.
ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
DU, Bismarckplatz 1, 8:20 Uhr
MO, Mühlenstraße, Parkplatz Zulassungsstelle, 9 Uhr
Neukirchen-Vluyn, Rathaus, 9:30 Uhr

und Weiterfahrt mit den dortigen ADFC-Gruppen.
Radfahrende, Freund:innen des Bahnfahrens und des Fußverkehrs aus ganz NRW treffen sich am 4. Mai 2025 in Düsseldorf, um für eine Verkehrswende zu demonstrieren, die ihren Namen verdient. Um 14:30 Uhr beginnt die Kundgebung, um 15 Uhr startet die große Fahrraddemo. Auf 18 Kilometern geht es durch die Landeshauptstadt über Rheinbrücken und durch Tunnels. Um 17 Uhr kehren wir zum chilligen Ausklang auf der Landtagswiese zurück.
Rückfahrt nach Veranstaltungsende individuell per Bahn oder per Rad.
Weitere Startpunkte siehe www.adfc-sternfahrt.org
ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268
ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159
E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 9:30 Uhr



Mi. 23.04.25 Oberhausen 40 km

Perlen am Niederrhein

Ziel: Heidhofsee, Kirchhellen 14-16 km/h, Dauer 4 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.
ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



So. 11.05.25 Essen 66 km

Großer Sprung über die Emscher

Über größtenteils grüne Wege zum Rhein-Herne-Kanal und nach einem Abstecher zum „Aktiv Linear Park“ zum Wasserkreuz in Castrop-Rauxel, wo wir das neue Emscherland inkl. dem neuen „Sprung über die Emscher“ erfahren. 15 km/h.
ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159
E, Bahnhof Altenessen (Vorplatz), 10 Uhr



Sa. 26.04.25 Duisburg 100 km

Rund um Duisburg

Meist dem Duisburg-Rundwanderweg folgend über Meiderich, Mattlerbusch, Walsum, Baerl, Homberg, Uerdingen, Wittlaer, Rahm zurück nach Wedau und DU-Rheinhausen. 18 km/h.
ADFC-Tourenleiter Peter Kerkes ☎ 02066-32363
DU, Eisenbahnbrücke Rheinhausen 8 Uhr
DU, Schwimmstadion Wedau, 9 Uhr
DU, Mattlerbusch, Wehofer Straße 42, 11 Uhr



Di. 13.05.25 Essen 36 km

Auf zum Isenberg

Sportlichere Feierabendrunde von Rütterscheid Richtung Steele und die Ruhr hinauf Richtung Hattingen. Unterhalb der Burg Isenberg biegen wir rechts ab, es geht einmal rauf und runter, und dann über Nierenhof, den Deilbach und Kupferdreh zurück nach Rütterscheid zur abschließenden Einkehr. Weitere Pausen sind nicht vorgesehen. Rd. 300 (!) HM, >18 km/h). Teilnahme nur mit funktionierender Beleuchtung und gerne mit Helm.
ADFC-Tourenleiter Robert Gerlings ☎ 0163-6034985
E-Rütterscheid, Messeplatz, 17 Uhr



So. 04.05.25 Essen 60 km

ADFC Sternfahrt NRW 2025

„Deine Wahl: NordRadWestfalen“
Hinfahrt über den RS1 nach Mülheim und dem Duisburger Süden, dort jeweils Aufeinandertreffen

KLEINER FAHRRADMARKT
auf der Königstraße in der Innenstadt
mit Informationsständen zu Fahrradtechnik,
Tourismus und Fahrsicherheit sowie
Gastronomieständen.



42. DUISBURGER RADWANDERUNG

Sonntag, 7. September 2025

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

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



SPORTSTADT
DUISBURG



duisport



Sparkasse
Duisburg

DUISBURG
am Rhein



GEBAG

HAGFS



Mi. 14.05.25 Oberhausen 40 km

Perlen am Niederrhein

Ziel: See an der Halde Rheinpreussen, Moers, 14–16 km/h, Dauer ca. 4 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



So. 18.05.25 Essen 60 km

Botanischer Garten

Auf möglichst verkehrsarmen Wegen nach Steele, ab Dahlhausen wechseln wir zur Springorumtrasse, Pause und Picknick am botanischen Garten der Ruhruni Bochum. Am Kemnader See vorbei und entlang der Ruhr wieder zurück. 15 km/h.

ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0177-3016786
E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 10 Uhr



Mi. 21.05.25 Essen 16 km

Ride of Silence Essen 2025

Radfahrende in Essen setzen ein Zeichen für ihre Sicherheit und fahren schweigend durch die Stadt und erinnern an Radfahrerinnen und Radfahrer, die im Straßenverkehr getötet wurden. Fahrt mit und werdet Teil eines weltweiten Statements!

Jedes Jahr werden viel zu viele Radfahrende und Fußgänger verletzt oder gar getötet. Zieht Euch weiße oder helle Kleidung an und fahrt mit uns ca. 2 Stunden schweigend durch Essen, an Stellen vorbei, an denen in den vergangenen Jahren Radfahrende getötet wurden. Schweigend bedeutet für uns, dass keine Musik gespielt wird, keine Klingel läutet und keine lauten Gespräche geführt werden.

ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268
ADFC-Tourenleiter Mirko Sehnke ☎ 0151-67626159
E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 19 Uhr



So. 25.05.25 Duisburg 85 km

Flugplatz Mönchengladbach

Der alte Traum vom Fliegen - hier steht er: Die fliegende Wellblechkiste JU 52. Weitere „Oldtimer der Lüfte“ und auch zu Lande treffen sich hier und stellen ihre Flieger, Autos oder Motorräder zur Schau. Der Hanger ist geöffnet und ermöglicht einen Blick auf die legendäre Flugmaschine JU 52. 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
Du, Bismarckplatz 1, 8:20 Uhr
MO, Dienstleistungszentrum Mühlenstraße, 9 Uhr



So. 25.05.25 Duisburg 80 km

An'ne Bänke

Durch das Naturschutzgebiet Kirchheller Heide zu einem am Rande vom Naturpark Hohe Mark liegenden Biergarten direkt am Wesel-Dattel-Kanal in der Nähe von Dorsten. Die einzigartige Lage mit Blick auf das Wasser ist ein ideales Ziel zum Entspannen nach der langen Radtour. 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0152-37248555
DIN, Neutorplatz 12, 9 Uhr



So. 25.05.25 Essen 75 km

Vier Schlössertour

Über Schloss Horst, Schloss Wittringen mit Besuch der Vogelinsel, Burg Vondern, Kaisergarten. Zurück über Rhein-Herne-Kanal und Borbeck, Picknick. 15 km/h.

ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0177-3016786
E-Innenstadt, Grüne Mitte (Eiscafé LaLuna), 10 Uhr



Mi. 28.05.25 Oberhausen 80 km

Perlen am Niederrhein

Ziel: Auesee Wesel, 14–16 km/h, Dauer ca. 8 Stunden, Anmeldung erwünscht, Einkehr vorgesehen.

ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radabstellanlage Bahnhof Holten, 10 Uhr



Do. 29.05.25 Duisburg 90 km

Mühlenfrühstück Sonsbeck

Das ehemalige Sonsbecker Waldfrühstück wurde verlegt und nennt sich nun Mühlenfrühstück. Der Platz vor der Gommanschen Mühle im Ortskern der Stadt ist etwas wetter-unabhängiger. Der Heimatverein veranstaltet an Christi Himmelfahrt jedes Jahr dieses rustikale Frühstück. Die Kosten betragen etwa 10€ pro Person. Gestärkt geht es anschließend auf Tagestour. 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
Du, Bismarckplatz 1, 7:20 Uhr

MO, Zulassungsstelle Mühlenstraße, 8 Uhr
Kamp-Lintfort, Parkplatz Dachsbergschänke, 9 Uhr



Do. 29.05.25 Essen 12 km

Zum Mülheimer Fahrradfrühling

Zubringertour zur traditionellen Radfahrveranstaltung am Schloss Broich. Vor Ort Teilnahmemöglichkeit an den vielfältigen Angeboten des Mülheimer Fahrradfrühlings, z.B. beim Volksradfahren. 17 km/h.

ADFC-Tourenleiter Jörg Brinkmann ☎ 0201-422104
E-City Nord, (Grüne Mitte), Eiscafé LaLuna, 10 Uhr

Jetzt Mitglied beim ADFC werden:



Name, Vorname Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €) 22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)
Ich bin minderjährig. Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €) 18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Weitere Mitglieder dieser Mitgliedschaft können unter www.adfc.de/mitgliedschaft nachgemeldet werden.

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

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

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

Kontoinhaber*in

DE
IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen) Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

.....
Datum, Unterschrift
(bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)



ADFC Mülheim / Oberhausen

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

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

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

ADFC 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](https://www.facebook.com/ADFC.Essen)
info@adfc-essen.de

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

ADFC Duisburg

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

www.adfc-duisburg.de
[www.facebook.com/
ADFC.Duisburg](https://www.facebook.com/ADFC.Duisburg)
info@adfc-duisburg.de

Vorstandssprecher:innen
Herbert Fürmann
(0179) 5 08 18 89
Lara Schartau-Engelking
(01578) 86 34 65 3

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
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](mailto:christian.wagener@amt66.essen.de)
☎ (0201) 88-66 62 0,
☎ (0201) 88-91 66 62 0

Mülheim
Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

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

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

Impressum

RAD im Pott – Frühling 2025 (gegr. 1992, 33. Jahrgang, Nr. 1); ISSN 0942-6272;

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

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

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

Aktuelle Auflage: 11.000 Exemplare

Druck:

printed by:



Wir machen Druck.de
Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Peter Beckhaus, Heide Bergschmidt,
Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Christian Engelking,
Lara Schartau-Engelking, Gudrun Fürtges,
Birgit Gardener, Axel Hercher, Harald Höbusch,
Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert
Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Susanne
Prautsch, Burkhard Schmidt, Mirko Sehnke.
Titelfoto: Cyclingworld24, Foto: PauPauMedia
Fotos: Wenn nicht anders angegeben, stammen die
Fotos von den jeweiligen Autoren.

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober,
nächster Redaktionsschluss: 13.04.2025.

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12.

Nachhaltig, schnell, gesund.



Zweirad-Center
VOGEL

Urbane Mobilität auf zwei Rädern boomt

Überall im Pott wächst der Trend zur urbanen Mobilität auf dem Fahrrad. Immer mehr Menschen steigen vom Auto aufs Rad, um dem Verkehrschaos und CO₂-Ausstoß zu entkommen.

Der positive Effekt reicht weit: Radfahren fördert die körperliche Gesundheit durch Bewegung, stärkt das Immunsystem und steigert die geistige Fitness durch Stressabbau. Gleichzeitig profitieren Städte von sauberer Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität.

Es verbindet Flexibilität, Nachhaltigkeit und Lebensfreude – ein echter Gewinn für Mensch und Umwelt. Der Trend zeigt: Die Zukunft fährt auf zwei Rädern.

Wir nehmen den Pott mit in die Zukunft!

*Wir wissen,
wo's langgeht*

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



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz

Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57
45127 Essen

In Duisburg

Kasinostraße 13-15
47051 Duisburg

... auch online:
www.unterwegs.biz

