

# RAD

Sommer 2022

## im Pott

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

**30 Jahre RAD im Pott**

**5.000 in Düsseldorf**



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

 **adfc**  
Duisburg, Essen,  
Gladbeck, Mülheim,  
Oberhausen

# RONJA

RESTAURANT

im Ringlokschuppen



Aktuelle  
Wochenkarte

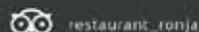


Reguläre  
Speisekarte



Direkt an der RS1 Ausfahrt  
Camera Obscura

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



## Liebe Leserinnen und Leser,

obwohl viele Radfahrende mittlerweile das ganz Jahr über ihre Alltagsfahrten mit dem Fahrrad absolvieren, gilt jeweils das Frühjahr immer noch als offizieller Beginn der „Radsaison“, so auch in diesem Jahr. Weil aber die seit bald zweieinhalb Jahren begleitende Corona-Pandemie nach wie vor nicht vorbei ist – auch wenn nicht wenige Politiker:innen versuchen uns genau das Gegenteil glauben zu lassen – wird auch 2022 wieder ein Jahr sein, in dem vieles abermals nicht so sein wird wie „früher“. Und nun hat vor gut einem Vierteljahr auch noch Russland die Ukraine überfallen und damit einen Krieg angezettelt, dessen Verlauf bereits jetzt schon in eine für die heutige Zeit als unvorstellbar geglaubte Dimensionen ausgeartet ist.

Die beiden Themen – Corona und Putins

Angriffskrieg – überlagern zumindest in der medialen Wahrnehmung das dritte große Thema, nämlich die sich bereits abzeichnende Klimakatastrophe. Dank jahrzehntelangen Nichtstuns lässt sie sich nicht mehr abwenden, lediglich die Ausmaße könnte man noch abmildern. Bei den absehbar häufiger auftretenden Extremtemperaturen wird selbst das Radfahren dann wohl kaum noch Spaß machen. Dabei ist gerade der Radverkehr einer der Garantien dafür, dass die Auswirkungen des Klimawandels vielleicht doch nicht ganz so heftig ausfallen wie prognostiziert. Zwar ist punktuell bereits vieles für den Radverkehr gemacht worden, im Vergleich zu der gerade in den Ruhrgebietsstädten nach wie vor praktizierten Bevorzugung des Autoverkehrs ist dies aber nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Es muss ein grundlegender und wirklich spürbarer Wandel einsetzen – JETZT! Jörg Brinkmann

### Inhalt

#### Im Pott ..... 4

Raddemonstration in Düsseldorf ..... 4

Fahrradfreundliche Arbeitgeber ..... 6

30 Jahre RAD im Pott ..... 10

9-Euro Ticket ..... 14

#### Touristik ..... 17

Stern tour ab Konstanz ..... 17

#### Duisburg ..... 19

KlimaEntscheid ..... 19

1,8 Millionen für den Radverkehr ..... 24

Gespräche mit der Verwaltung ..... 26

#### Mülheim ..... 30

Saarner Straße ..... 30

Projekt Mapathon ..... 32

#### Oberhausen ..... 37

Radverkehrskonzept ..... 38

Neues Mobilitätskonzept ..... 38

#### Essen ..... 40

Rüttenscheider Straße ..... 40

Kidical Mass ..... 45

Förderprogramm Lastenräder ..... 46

#### Gladbeck ..... 48

Fragen an Landtagskandidat:innen ..... 48

Bündnis „Gladbeck mobil“ ..... 50

#### Termine/Touren ..... 52

#### Impressum ..... 58

Kontaktadressen ..... 58



# 5.000 demonstrieren vor NRW-Landtag

Eine Woche vor der Landtagswahl hat ein breites Bündnis von Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie Initiativen den Druck auf die künftige Landesregierung erhöht. Stellvertretend forderten ADFC, Attac, BUND, Campact, FUSF e.V., Greenpeace, RADKOMM und VCD bei ihrer Kundgebung mehr Platz für Rad- und Fußwege und eine zuverlässige, gut getaktete und bezahlbare Mobilität in Bus und Bahn. Mit Blick auf den Umwelt- und Klimaschutz

verlangten sie einen sofortigen Bau- und Planungsstopp für neue Landes- und Bundesfernstraßen für den Autoverkehr.

Bereits am frühen Morgen hatten sich tausende Radfahrende aus NRW auf mehr als 20 Zubringer Routen in Richtung Landeshauptstadt aufgemacht. Am Mittag startete am Düsseldorfer Hauptbahnhof eine bunte Fußdemonstration. Die Radstafetten mit einer Gesamtlänge von mehr als 350 Kilometer näherten sich sternförmig der Landeshauptstadt und vereinten sich kurz vor der Landtagswiese mit der Fußdemo.

Nach der Kundgebung starteten die Teilnehmenden zu einer 18 Kilometer langen Fahrraddemo durch die Landeshauptstadt.

**Axel Fell, Landesvorsitzender ADFC NRW:**

„Heute haben nicht die Autos die Straßen und den öffentlichen Raum dominiert, sondern

Foto: Jörg Brinkmann





Menschen: Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Es war ein großes Fest für alle. Denn so unglaublich viele haben sich mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit Bus und Bahn auf den Weg gemacht, um der Politik kurz vor der Landtagswahl klar zu machen: Wir brauchen Vorfahrt für den Umweltverbund. Wir brauchen mehr und bessere Geh- und Radwege und bezahlbare Bus- und Bahntickets. Nicht irgendwann – sondern jetzt!”

**Thomas Eberhardt-Köster, Koordinierungskreis Attac:**

„Trotz Klimakrise und Dauerstau in den Städten hat die schwarz-gelbe Landesregierung in NRW in den letzten Jahren vor allem den Autoverkehr gefördert und die Interessen der Autoindustrie bedient. Der klimafreundliche öffentliche Verkehr wurden stiefmütterlich behandelt. Wir fordern von der neuen Landesregierung eine konsequente Mobilitätswende, die mehr ist als eine Antriebswende vom Verbrenner zum E-Antrieb! Wir brauchen deutlich weniger Autos und mehr und besseren öffentlichen Verkehr.“

**Holger Sticht, Landesvorsitzender des BUND:**  
„Es kann nicht angehen, dass unsere Steuergelder für den klima- und umweltschädlichen Straßenneubau verpulvert werden, während die bestehende Infrastruktur, die Straßen und Brücken, zerbröseln. Wir fordern den Stopp aller Straßenbauplanungen. Alle Projekte des Landesstraßenbedarfsplans und des Bundesverkehrswegeplans müssen auf den Prüfstand. Die Verkehrsflächen müssen zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr neu aufgeteilt werden. Die Betonpolitik muss ein Ende haben.“

**Christoph Bautz, Geschäftsführender Vorstand von Campact:**

„Es geht darum, die Abhängigkeit von autokratischen Regimen so schnell wie möglich zu beenden. Weg vom Öl - diese Forderung ist aktueller denn je. Denn Weltpolitik wird nicht nur in Washington, Brüssel oder Kiew gemacht - sondern auch in Düsseldorf, Dortmund und Kleve. Wir brauchen eine Verkehrswende auf allen Ebenen - international, nati-

onal und regional. Dafür müssen wir die Zahl der Autos drastisch reduzieren und auf andere, klimafreundliche Verkehrsträger umstellen. Busse und Bahnen brauchen Vorfahrt, Fußgänger und Radfahrer Vorrang - das ist das Credo für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik.“

**Rolf Bick, Sprecher OG Recklinghausen FUSS e.V.:**

„Uns vereint alle der Wunsch, die Mobilität in NRW auf ein menschengerechtes Maß zu bringen, den öffentlichen Raum in einer grünen Umgebung barrierefrei und sicher mit dem Spiel am Wegesrand und mit Begegnungen von Menschen zu beleben. Gutes Klima fürs Gehen – und Klimaschutz durch besseren Verkehr. Gehwege sind öffentlicher Raum zum Leben und Bewegen, nicht zum Parken. Kommunen dürfen sich nicht der Pflicht zur Durchsetzung des Rechts entziehen.“

**Dr. Ute Symanski, RADKOMM und Aufbruch Fahrrad:**

„All diese Menschen, die heute vor den Landtag nach Düsseldorf gekommen sind, nehmen es nicht mehr länger hin, dass die autofokussierte Verkehrspolitik uns allen so viel Verzicht aufzwingt und so viel schadet. Die Mobilitätspolitik der Zukunft schafft Lebensqualität, schafft saubere Luft, befreit den öffentlichen Raum von Blechlawinen, schafft einen schönen und grünen Lebensraum und sichere und faire Mobilität für alle. Das ist die heutige Botschaft der Zivilgesellschaft an die Politik!“

**Ralph Herbertz, Landesvorstandsmitglied VCD NRW:**

„Die Verkehrswende gelingt nur im Zusammenspiel aller umweltfreundlichen Verkehrsmittel und der ÖPNV ist die Basis. Die neue Landesregierung muss daher den ÖPNV massiv ausbauen, d.h. sowohl die bestehenden ÖPNV-Angebote deutlich verbessern (Takt, Pünktlichkeit, Qualität) als auch zügig ausweiten. Hierbei müssen hohe Bedienungsstandards, u.a. mindestens Stundentakt von 5-24 Uhr auch außerhalb der Städte, und eine leicht nutzbare Mobilitätsgarantie die Attraktivität der Angebote gewährleisten.“



# „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“?

In den vergangenen Ausgaben der Rad im Pott wurde immer wieder einmal von Arbeitgebern berichtet, die sich als fahrradfreundlich haben zertifizieren lassen. Was verbirgt sich aber eigentlich genau hinter dieser Zertifizierung?

Die Eingeweihten wissen es bereits: natürlich der ADFC (zusammen mit der EU). Denn es handelt sich dabei um eine Initiative, die seit 2017 Arbeitgeber in Deutschland mit einem EU-weit gültigen Siegel zertifiziert, wenn sie in Ihrem Betrieb das Fahrradfahren in besonderer Weise fördern. Dazu müssen aber natürlich bestimmte Kriterien erfüllt werden. Grundsätzlich gilt, dass sich alle Arbeitgeber:innen, die Rad fahrende Beschäftigte unterstützen wollen, zertifizieren lassen können. Es spielt dabei keine Rolle, ob viele oder wenige Personen beschäftigt werden, ob der Arbeitgeber zum Öffentlichen Dienst oder zur Privatwirtschaft zählt oder ob er in einem Ballungsgebiet oder im ländlichen Raum angesiedelt ist.

In einem ersten Schritt findet eine Selbstevaluierung statt. Die möglichen Maßnahmen, die in die Bewertung einfließen, sind in einem Handbuch beschrieben, das unter [www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/beratung/handbuch/](http://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/beratung/handbuch/) nach Angabe der E-Mail-Adresse heruntergeladen werden kann. Die Maßnahmen sind sechs Aktionsfeldern zugeteilt: Information/Kommunikation/Motivation – Koordination/Organisation – Service – Infrastruktur – Parkraummanagement und andere Komplementärmaßnahmen – Kundenverkehr. Bei der Selbstevaluierung werden für einzelne Maßnahmen Punkte vergeben, die man parallel zum Handbuch durch eine kostenlose und unverbindliche erste Evaluierung in einem Internetportal erfährt.

Es muss eine Mindestpunktzahl erreicht werden, um eine Zertifizierung zu erhalten. Dieses Punktesystem hat aber auch zur Folge, dass nicht alle der genannten Kriterien erfüllt sein müssen und dass zum Beispiel fehlende Duschen, die spontan als Ausschlusskriterien erscheinen könnten, mit anderen Maßnahmen ausgeglichen werden können.

Zwingend notwendig im weiteren Evaluierungsverfahren ist aber, dass ein:e Radverkehrskordinator:in als Ansprechperson für das Thema Radverkehr ernannt werden muss. Er oder sie koordiniert die Radverkehrsmaßnahmen beim Arbeitgeber und treibt das Thema voran. Die Person muss nicht alles selbst umsetzen, sie sollte aber über die Maßnahmen Bescheid wissen und eng mit den entsprechenden Abteilungen zusammenarbeiten. Oftmals ist sie im Nachhaltigkeits- oder Gesundheitsmanagement angesiedelt. Die Aufgabe kann auch auf ein kleines Radverkehrs-Team übertragen werden.

Wenn die Selbstevaluierung ein erfolgreiches Zertifizierungsverfahren in Aussicht stellt, meldet sich der Betrieb zum Audit an. Für das Audit müssen auch Dokumente anhand einer Checkliste zusammengestellt werden. Ein Auditor, der vom ADFC ausgebildet und geschult ist, überprüft dann vor Ort die beschriebenen fahrradfreundlichen Maßnahmen und erstellt einen Bericht. Er oder sie berät auch den Betrieb bei der Umsetzung von fahrradfreundlichen Maßnahmen. Das Audit vor Ort dauert etwa einen halben Tag. Bei positivem Ausgang erhält der Betrieb das Siegel „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Bronze, Silber oder Gold. Die Zertifizierung ist für 3 Jahre gültig. Bei späteren Nachzer-





# ARTHURKOPF

*Zeige wie du fährst*

DESIGN AUS FAHRRADSCHLAUCH & FAHRRADTEILEN



INDIVIDUELLE GESCHENKIDEEN



BESUCHE UNS IN UNSEREM LADENLOKAL  
IN GLADBECK AUF DER HORSTERSTR.127

UND AUF UNSERER WEBSEITE → [WWW.ARTHURKOPF.DE](http://WWW.ARTHURKOPF.DE)





tifizierungen ist natürlich eine Höherstufung möglich.

Der zu entrichtende Betrag für das Audit und die Nutzung des Logos richtet sich nach der Anzahl der Beschäftigten und der Standorte. Eine Übersicht ist unter [www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/zertifizierung/](http://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/zertifizierung/) zu finden.

Und wodurch wird ein:e Arbeitgeber:in motiviert, dieses Zertifizierungsverfahren zu durchlaufen? Dies ist einfach zu erklären:

Die Förderung des Radfahrens am Betrieb ist gut fürs Budget, denn fahrradfreundliche Arbeitgeber sparen Geld: Radabstellanlagen sind günstiger und brauchen weniger Platz als Pkw-Parkplätze und die Kosten für Fahrrad-Förderung liegen niedriger als für Unterstützung der PKW- und ÖPNV-Nutzer.

Weiterhin ist das Radfahren gut für die Gesundheit der Mitarbeitenden: Wenn mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit kommen, wird damit Bewegungsmangel vorgebeugt. Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt, hat im Schnitt ein Drittel weniger Krankheitstage - und ein niedrigeres Infektionsrisiko. Und schließlich ist das Engagement nachhaltig: Fahrradfreundliche Maßnahmen tragen zum betrieblichen Umweltmanagement bei und sind ein wesentlicher Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements. Und die Erteilung des Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ stellt das Engagement des Betriebs nach außen dar und ist damit letztendlich auch eine Werbemaßnahme.

Wer Fragen hat oder mehr Details zur Initiative erfahren will, kann gerne unter [sara.tsudome@fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de](mailto:sara.tsudome@fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de) oder +49 30 209 1498 480 Kontakt aufnehmen. Der Autor dankt auch für die Informationen, die von der Initiative zur Verfügung gestellt wurden.

Übrigens: In der Frühjahrsausgabe 2019 der Rad im Pott (sie kann unter [www.radimpott.de](http://www.radimpott.de) heruntergeladen werden) wird ab Seite 8 aus persönlicher Sicht an einem konkreten Beispiel der Ablauf einer Zertifizierung beschrieben.

Joachim Danzig

# Uns gehört die Straße!

## Wir brauchen ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht

Eine Petition an die Verkehrsminister in Bund und Ländern und an den Städtetag. Wer Fahrrad fährt, muss mutig sein. Radwege sind zu schmal, Kreuzungen unübersichtlich, Autos zu schnell. Vor allem Kinder haben im Straßenverkehr das Nachsehen. Alle Kinder und Jugendlichen sollen sich sicher und selbstständig mit dem Fahrrad und zu Fuß bewegen können. Die Kidical-Mass-Bewegung will das ändern – mit großen Fahrrad-Demos und einer Petition auf WeAct, der Petitionsplattform von Campact. Ihre Forderung: Verkehrsminister Volker Wissing muss das Straßenverkehrsrecht erneuern, um Radfahren sicherer zu machen. Uns gehört die Straße! Wir brauchen ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht.

Selbst wenn die Kommunen wollen, können sie oft nicht für mehr Sicherheit sorgen, weil Bundesgesetze den Autos Vorrang geben. Aktuell können Städte und Gemeinden nicht einfach Tempo 30 einführen oder breite, baulich getrennte Radwege einrichten. Dazu müssen sie aufwendige Begründungen finden oder es ist schlicht nach dem geltenden Straßenverkehrsrecht nicht erlaubt.

Deshalb brauchen wir eine Reform des Straßenverkehrsrechts, bei dem die ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen Vorfahrt haben - insbesondere die Kinder.

Herr Bundesverkehrsminister Wissing, handeln Sie jetzt! Geben Sie den Kommunen maximalen Handlungsspielraum. Schaffen Sie Platz für Fahrrad- und Fußverkehr!

Das neue Straßenverkehrsgesetz muss ers-

tens die Schutzbedürftigkeit von Kindern in den Mittelpunkt stellen und Vision Zero – null Verkehrstote – zum Ziel haben. Zweitens muss es die selbstständige Mobilität der Kinder ermöglichen.

Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an einzelnen Gefahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet. Das umfasst z.B.:

- geschützte oder baulich getrennte, breite Radwege an Hauptverkehrsstraßen sowie geschützte Kreuzungen (nach niederländischem Vorbild)
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerorts
- Schulstraßen und Zonen ohne Autoverkehr (temporäre Kfz-Durchfahrtsverbote)
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen als flächendeckendes Netz und Grundlage für ein sicheres Schulwegenetz
- Straßen ohne Durchgangsverkehr in Wohngebieten (Bsp. Kiezblocks Berlin, Superblocks Barcelona)

In kinderfreundlichen, grünen Städten und Gemeinden gibt es viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für ein soziales Miteinander zwischen allen Generationen. Die Bundesregierung kann dafür die Grundlagen schaffen. Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an einzelnen Ge-

fahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet.

## Was braucht es noch?

Neben der Reform des Straßenverkehrsrechts braucht es dringend mehr und stetige Investitionen sowie Personal für den Ausbau von sicheren, kinderfreundlichen Rad- und Fußwegen. Außerdem muss es konkrete Zielvorgaben für den Vorrang von Rad- und Fußverkehr geben, die die Kommunen umsetzen müssen.

Die Petition fordert Bundesverkehrsminister Wissing dazu auf, noch in diesem Jahr die Reform des Straßenverkehrsrechts auf den Weg zu bringen. Parallel zur Überarbeitung des Straßenverkehrsgesetzes soll er frühzeitig das Gespräch mit den Ländern suchen, um 2023 die Umsetzung der neuen Gesetzesziele sicherzustellen.

Die Petition wird im Anschluss der Kidical Mass im September 2022 (nach dem Kidical Mass Wochenende am 24./25.09. an Bundesverkehrsminister Wissing, die Verkehrsminister:innen der Länder sowie an die Vertreter:innen des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte und Gemeindebundes übergeben.

Unterzeichnen auch Sie die Petition. Unter: <https://bit.ly/3wvw31t> Herbert Fürmann

3 Flüsse

Kostenlose App zur Route

Herzlich willkommen auf der

3-Flüsse-Route

Region Lippe-Issel-Niederrhein

[www.3-flüsse-route.de](http://www.3-flüsse-route.de)

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

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





# 30 Jahre RAD im Pott

Mit diesem Heft wird die von den ADFC-Verbänden in Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen herausgegebene Fahrradzeitschrift RAD im Pott 30 Jahre alt.

In diesen drei Jahrzehnten sind über 100 Ausgaben mit einer Vielzahl von Radfahrthemen aus dem westlichen Ruhrgebiet entstanden. Die RAD im Pott ist indirekt das Ergebnis der 1991 erfolgten Strukturreform des ADFC (Bund/Land/Kommune). Zuvor gehörten Duisburg, Mülheim und Oberhausen zum Bezirksverband Düsseldorf, Essen dagegen zum Bezirksverband Dortmund. Aus Düsseldorf erhielten die Mitglieder die Zeitschrift „Radsam“, aus Dortmund gab es die Zeitschrift „FahrRad“. Letztere zeichnete sich dadurch aus, dass so gut wie nie etwas über Essen enthalten war. In Essen selbst war zu Beginn der 1990er Jahre ohnehin nur die unabhängige Essener Fahrrad-Initiative (EFI) aktiv, die einen eigenen Rundbrief herausgab, welchen aber wiederum die Essener ADFC-Mitglieder nicht erhielten.

Die Initiative für die Herausgabe einer gemeinsamen Fahrradzeitschrift kam aus Duisburg und Oberhausen, die treibenden Kräfte waren Markus Westphalen und Michael Steinbach. Im Herbst 1991 fand ein erstes Vorbereitungstreffen statt mit der Zielset-

zung, im darauffolgenden Frühjahr eine erste Ausgabe herauszubringen. Allerdings gab es dann doch größere Probleme als gedacht, die Tücke liegt eben im Detail. So bestand in Duisburg Klärungsbedarf, ob man sich nicht doch lieber an einer örtlichen Umweltzeitung beteiligen wollte. In Essen dagegen befand sich der örtliche ADFC zu dieser Zeit in einer Phase der Lethargie, so dass zunächst nur die EFI als potentieller Partner zur Verfügung stand. Diese verfügte jedoch über keine nennenswerten finanziellen Ressourcen, und die Essener ADFC-Mitglieder hätte man so auch nicht erreichen können. Erst ein Jahr später kam dann auch der ADFC Essen mit hinzu. Zuletzt gestaltete sich der angedachte Titel RAD im Pott und die damit durchaus gewollte Assoziation zum „Ruhrpott“ als nicht unumstritten. Er hat sich letztlich aber doch durchgesetzt, wenn auch nur knapp.

## Die erste RAD im Pott erscheint

Ende Juni 1992 war es dann soweit, die erste Ausgabe der RAD im Pott erschien mit einem Umfang von 32 Seiten in einer 2500er Auflage. In den ersten 15 Jahren änderte sich außer einer nach und nach zunehmenden Seitenzahl nichts Grundlegendes. Die Hefte wurden inklusive der Bilder in Schwarzweiß gedruckt, 1996 erfolgte lediglich bei den Umschlagseiten sowie dem Tourenkalender der Wechsel von blauem auf hellgraues Papier. Ab 2007 hielt Farbe Einzug, zunächst abermals beschränkt auf die Umschlagseiten, ab 2009 wurden dann sämtliche Hefteiten auf Farbdruck umgestellt. Letzteres verband man mit einem neuen Layout, welches bis auf wenige Änderungen bis heute Bestand hat. Der Heftumfang pendelt mittlerweile je nach Ausgabe zwischen 42 und 84 Seiten, die Auflage liegt z.B. bei der Frühjahrsausgabe, mit welcher auch die NRW-Fahrradmesse in Essen bedient wird, bei bis zu 12.000 Heften. Deutlich verändert hat sich im Laufe der Jahre der Entstehungsablauf. Wurden bis in die



## Die Fahrradpartner in Ihrer Region

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



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage\*

### Radstation Duisburg Hbf \*

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: [rs-duisburg@stadtdienste.de](mailto:rs-duisburg@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-duisburg.de](http://www.radstation-duisburg.de)

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



### Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



### Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

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

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: [rs-muelheim@stadtdienste.de](mailto:rs-muelheim@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-muelheim.de](http://www.radstation-muelheim.de)

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



### Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: [rs-styrum@stadtdienste.de](mailto:rs-styrum@stadtdienste.de)

Web: [www.radstation-styrum.de](http://www.radstation-styrum.de)

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



### Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: [radstation@zaq-oberhausen.de](mailto:radstation@zaq-oberhausen.de)

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



### Radstation Bottrop Hbf \*

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: [rs-bottrop@stadtdienste.de](mailto:rs-bottrop@stadtdienste.de)

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

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



### Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

E-mail: [rs-bottrop-zob@stadtdienste.de](mailto:rs-bottrop-zob@stadtdienste.de)

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

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



*Wir freuen uns auf Sie!*



Titelseite der Erstausgabe der RAD im Pott 1992

1990er Jahre lokale Fahrradpublikationen noch vielfach händisch an Schreibmaschinen in Verbindung mit einem als „Cut & Paste“ bezeichneten Vorgang hergestellt, entstand das Layout der RAD im Pott von Beginn an am PC, wenn auch in den ersten Jahren noch mit herkömmlichen Programmsystemen. Eine Layoutsitzung konnte daher durchaus einen ganzen Tag und oft auch bis tief in die Nacht dauern. Seit 2009 finden professionelle Layoutsysteme Verwendung, was die Erstellung spürbar erleichtert hat.

Inhaltlich hat sich bis zum heutigen Tag eigentlich nur wenig geändert. Einer der Schwerpunkte liegt nach wie vor bei der lokalen Radverkehrspolitik, hinzu kommen allgemeine Informations- und Servicethemen zu allen möglichen Radfahraspekten. Selbstverständlich wird auch immer wieder über den eigenen Tellerrand hinausgeschaut. Dass die Artikel klar und deutlich pro Radverkehr ausgerichtet sind, dürfte angesichts der Tatsache, dass sich der ADFC die Förderung des

Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben hat, nicht weiter verwundern. Dennoch finden auch kritische Entwicklungen beim Radverkehr durchaus Erwähnung. Ob und inwiefern die RAD im Pott radverkehrspolitischen Einfluss ausübt, darüber lässt sich trefflich spekulieren. Gelesen wird sie in den Rathäusern aber zumindest, worauf die eine oder andere Reaktion auf Artikel schließen lässt.

In den letzten 15 Jahren haben Artikel über Radreisen und Touren eine immer größere Bedeutung gewonnen. Zudem diente die RAD im Pott von Beginn an als Terminkalender für die vielen Radtouren, welche die Verbände in den fünf Städten Jahr für Jahr anbieten. Oft sind es gerade diese Seiten, welche von vielen Leser:innen zuerst gelesen werden. Um besagte Tourenankündigungen möglichst übersichtlich zu halten, ist die Redaktion bemüht, diese immer kurz und prägnant zu halten. Von Anfang an haben ADFC-Mitglieder die RAD im Pott kostenlos direkt nach Hause geliefert bekommen. Dies betrifft etwa ein Drittel aller Hefte. Der Rest wird in den ADFC-Infoläden, auf Infoständen oder bei Veranstaltungen wie z.B. den Radtouren verteilt. Zudem liegen die Hefte bei Fahrradhändlern, in Szenekneipen, Stadtbibliotheken, Volkshochschulen usw. zur kostenlosen Mitnahme bereit.

## Kontinuität in bewegten Jahren

15 Jahre lang wurde die RAD im Pott von den vier anfänglich genannten ADFC-Verbänden herausgegeben. Die Finanzierung erfolgte von Beginn an über Anzeigen beispielsweise von Radhändlern – ein damals wie heute durchaus mühseliges Unterfangen. Mehr als einmal mussten die beteiligten ADFC-Verbände Geld zuschießen. 2007 sah sich der Essener ADFC angesichts eines gravierenden personellen Engpasses im Aktivenbereich zum Ausstieg bei der RAD im Pott gezwungen. Glücklicherweise wurde mit dem ADFC Gladbeck schnell ein Ersatz gefunden. Dieser gehört zwar eigentlich dem



Von Beginn an wichtiger Bestandteil der RAD im Pott: Die Terminankündigungen der geführten Radtouren des ADFC

ADFC-Kreisverband Recklinghausen an, ausschlaggebend sind aber die langjährigen Verbindungen zum ADFC Oberhausen gewesen. Und nachdem sich der ADFC Essen wieder personell hat konsolidieren können, ist man seit 2017 auch wieder mit dabei.

Der offizielle Sitz der Redaktion befand sich bis 1999 in Oberhausen, bis 2007 in Essen und seitdem in Duisburg. Das Layout aller Hefte erfolgte dagegen – von einigen anfänglichen Ausnahmen abgesehen – von Beginn an in Duisburg. Geleitet wurde die „RAD im Pott“ bis 1998 von Markus Westphalen vom ADFC Duisburg, danach bis 2007 von Jörg Brinkmann vom ADFC Essen und schließlich noch ein Jahr lang von Peter Gölz vom ADFC-Duisburg. Seit 2009 zeichnet sich Michael Kleine-Möllhoff – ebenfalls aus Duisburg – für die Herausgabe verantwortlich, wenn auch in den letzten Jahren nur noch kommissarisch. Die vielen weiteren Redaktionsmitglieder aufzuführen, die in den ganzen 30 Jahren die Hefte mitgestaltet haben, würde allerdings den Rahmen sprengen, zumal es hierbei auch immer eine recht hohe Fluktuation gegeben hat.

Alles in allem hat sich die RAD im Pott von einem eher improvisiert wirkenden Heft zu einer respektablen kleinen Fahrradzeitschrift gemauert, deren Redaktionsteam bis heute komplett ehrenamtlich tätig ist und deren Existenz – obgleich zwischendurch mehr als einmal auf der Kippe stehend – inzwischen als durchaus gesichert angesehen werden kann. Auf die nächsten 30 Jahre!

Jörg Brinkmann

# STADTRADELN

## Radeln für ein gutes Klima

STADTRADELN ist eine Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis. Ziel ist es, in einem vorgegebenen Zeitraum als Gruppe oder Einzeler möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, um die individuellen und kommunalen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

Der Wettbewerb ist deutschlandweit und es können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen und ihre Einwohner teilnehmen. STADTRADELN ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob du bereits jeden Tag fährst oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs bist. Jeder Kilometer zählt – erst recht, wenn du ihn sonst mit dem Auto zurückgelegt hättest. Der Wettbewerbszeitraum beträgt 21 aufeinanderfolgende Tage, die jeweils zwischen dem 1. Mai und 30. September liegen müssen.



## Freier Trauerredner

Dirk R. Schuchardt

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

Trauerreden, in welchen der verstorbene Mensch im Mittelpunkt steht.

Neue Trauerrituale, die Abschiedsfeiern zu Lebensfeiern machen.



Telefon (0203) 9 30 98 12  
[www.trauerredner-schuchardt.de](http://www.trauerredner-schuchardt.de)

Trauerredner Schuchardt



Neben dem Klimaschutz soll – zunächst der lokale – Radverkehr mit Aktionen gefördert werden. 2022 findet der Wettbewerb zum 15. Mal statt. 2020 beteiligten sich mehr als 1400 Kommunen aus ganz Deutschland mit zusammen rund 550.000 Teilnehmenden. Während es in den vergangenen Jahren einen gemeinsamen Zeitraum in der Metropole Ruhr gegeben hat, hat 2022 jede Kommune ihren eigenen Zeitraum.

Im Verbreitungsgebiet der RAD im Pott beginnt das STADTRADELN in

Essen am 05.06.

Oberhausen am 25.05.

Duisburg am 27.08.

Mülheim am 3.09.

und Gladbeck und Bottrop am 04.09.

Im Umland haben die Kreise Wesel und Mettmann bereits am 05.05. und Gelsenkirchen am 28.05. begonnen.

Wie kann ich mitmachen?

Einfach auf [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de) anmelden. Entweder mit Freunden und Bekannten, Arbeitskollegen oder dem Verein ein eigenes Team gründen oder sich einem offenen Team wie dem ADFC anschließen. Und dann täglich die geradelten Kilometer eintragen.

Es gibt auch Sonderwertungen für Schulen und die Kommunalpolitik. Herbert Fürmann

## „9-Euro-Ticket“

Die Bundesregierung muss dringend langfristige Konzepte entwickeln, um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verringern und die klimafreundlichsten Verkehrsträger zu stärken. Eine zeitlich befristete Aktion in den Sommermonaten reicht nicht. Nach unserer Einschätzung ist die Bevölkerung angesichts multipler Krisen in hohem Maße dazu bereit, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern und viel weniger Auto zu fahren – wenn es denn gute Alternativangebote gibt. Aber genau da liegt das Problem: Die Alternativen zum Auto sind für viele Menschen nicht attraktiv genug, weil die Politik über Jahrzehnte hinweg das Auto priorisiert und Bus, Bahn, Fuß und Rad vernachlässigt hat.

### Das 9 Euro-Ticket sieht der ADFC kritisch

Es ist zu kurzfristig und kein nachhaltiges Angebot – denn an der schlechten ÖPNV-Verfügbarkeit besonders in ländlicheren Re-

## 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](http://www.hotel-elbers.de)  
Info: 02872 / 92730

gionen ändert das günstige Ticket natürlich nichts. Wichtiger wäre, den öffentlichen Verkehr längerfristig günstiger zu machen, die Schnittstellen mit Rad, Fuß und Carsharing zu verbessern und das Angebot im ländlichen Raum deutlich auszubauen. Wir brauchen ein Angebot, das Menschen auch perspektivisch für Bus und Bahn begeistert.

Völlig widersinnig ist der Vorschlag, in den Sommermonaten die Fahrradmitnahme im Nahverkehr einzuschränken. Für den wirtschaftlich bedeutenden Fahrradtourismus wäre das eine Katastrophe. Sage und schreibe 5,3 Millionen Menschen haben 2021 laut ADFC-Radreiseanalyse die Bahn für die Anreise zu Tagesausflügen auf dem Rad und Radreisen genutzt. Und die Sommermonate sind natürlich die Hauptsaison für den Radtourismus. Es wäre auch klimapolitisch eine Katastrophe, wenn man all diese klimafreundlich Reisenden 2022 zwingen würde, mit dem Auto statt mit der Bahn zum Ostseeküstenradweg, ins Allgäu oder an den Bodensee zu fahren.

Und auch für Tausende von Pendlerinnen und Pendler ist die Fahrradmitnahme in der S-Bahn oder dem Regionalexpress die einzige Möglichkeit, autofrei und klimafreundlich zum Arbeitsplatz zu kommen. Der Nahverkehr und die Fahrradparkplätze an Bahnhöfen müssen dringend ausgebaut werden. Die Fahrradmitnahme darf nicht eingeschränkt, sondern muss im Gegenteil erleichtert und optimiert werden - das ist das Gebot der Stunde.

---

## Schokofahrt Nr.11

Bio-Kakao aus fairem Direkthandel segelt über den Atlantik, wird in Amsterdam zu bester Schokolade verarbeitet und umweltfreundlich per Lastenrad u.a. nach Duisburg gebracht. Zu Ostern 2022 waren dabei aus

dem ganzen Bundesgebiet wieder gut 150 Räder unterwegs. Auch die ADFC-Leihlastenräder DuisBock und Alexa waren Teil der von hier aus 430 km langen Werbefahrt für klimafreundlichen Transport. Die 80 kg-Fracht der Duisburger Gruppe ging anschließend an Geschäfte in Duisburg, Mülheim, Dinslaken und Essen. Die Händler:innen unterstützen im Gegenzug das Lastenradprojekt DuisBock mit einer Spende. Wo die Segelschiff-Schokolade erhältlich ist, steht u.a. auf [www.duisbock.de](http://www.duisbock.de). Ein Teil der Ladung wurde auch für das Orchester des Wandels transportiert.



stadtmobil CarSharing  
**Mein Mobilitäts-Backup**

ADFC-Mitglieder  
sparen 50% der  
Anmeldegebühr



Der im Juni 2020 mit Mitgliedern zahlreicher deutscher Berufsorchester gegründete Verein fördert mit regelmäßigen Benefizkonzerten – und demnächst auch Verkauf ihrer eigenen Schokoedition - zahlreiche Projekte zum Klima- und Naturschutz. Wer im Oktober an der nächsten Fahrt teilnehmen möchte - im Transportteam oder als Verkaufsstelle – ist herzlich willkommen. Weitere Informationen und Kontaktdaten gibt es auf [www.schokofahrt.de](http://www.schokofahrt.de).  
Jörg Walther-Wystrychowski



## KarmaRiders Ruhrpott-Tour

Es geht wieder los und weiter! Die große 15. Spendenradtour des KarmaRiders e.V. startet wieder.

Die letzten zwei Jahre haben es die Organisator:innen der Spendenradtour geschafft, auch unter den Herausforderungen der Pandemie ihre Spendenfahrradtour durchzuführen.

Auch dieses Jahr ist es wieder so weit:

Am 13.08.2022 startet die „Ruhrpott-Tour“ um 11 Uhr mit dem Vorprogramm, ehe es wie immer um 12 Uhr losgeht. Start und Ziel ist das Jugendzentrum Tempel in Duisburg-

Herbert Knebel, Schirmherr der KarmaRiders Foto:Jörg Brinkmann



Rheinhausen. Zwischenstopp ist das Jugendbildungszentrum St. Michaelturn in Rheurd. Am Tempel erwartet die Mitradler:innen ein Ausklang der Tour mit hoffentlich gemütlichem Beisammensein, Speis und Trank und Zeit, sich auszutauschen bzw. über die Projekte zu informieren.

Der ADFC konnte mit seiner tatkräftigen Unterstützung immer einen Beitrag dazu beisteuern. Unsere Mitglieder haben bei den Touren mit Ordnerdiensten im Feld der Radler:innen mitgewirkt und so die Organisator:innen mit besten Kräften unterstützt. Ein großes DANKESCHÖN von den Organisator:innen sagt Christian Dominik, zweiter Vorsitzender des KarmaRiders e.V.

In den nunmehr fünfzehn Jahren „Ruhrpott-Tour“ konnte der Verein eine beträchtliche Summe an Spenden sammeln. Unterstützt werden damit Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche im Nordosten Indiens.

„Wir engagieren uns ehrenamtlich, somit können wir sicherstellen, dass der Spendenerlös zu 100 % an die Partner vor Ort weitergeleitet wird“, so Christian Dominik. Genauere Informationen zur Tour, dem Spendenzweck, und weitere Hintergründe und Ziele des Vereins findet Ihr auf [www.karmariders.de](http://www.karmariders.de). Die Anmeldung zur Tour findet entweder online auf der Internetseite oder vor Ort morgens vor dem Start der Tour statt.

Christian Dominik, KarmaRiders

# Mit Fahrrad und Schiff am Überlinger See

## Eine Sterntour ab Konstanz

Der Bodensee-Radweg ist einer der beliebtesten Radwege Europas. Mit seiner wunderschönen Landschaft am Fuße der Alpen und einer Vielzahl an Freizeit- und kulturellen Angeboten bietet er alles, was Urlauber:innen sich wünschen. Natürlich ist es möglich, den Bodensee komplett zu umrunden. Die Alternative ist, ein Filetstückchen herauszusuchen und den See an mehreren Tagen zu erkunden. Eines dieser Highlights ist der Überlinger See. Dieser kann von Konstanz aus mit Rad und Schiff sternförmig umrundet werden.

## Konstanz – Mainau

Vor dem Aufbruch in Richtung Mainau lädt die größte Stadt am Bodensee zu einer Entdeckungsreise ein. Mit über 300 Gastronomiebetrieben, zahlreichen Shopping-Möglichkeiten in der romantischen Altstadt sowie einem reichen Angebot an Kulturschätzen ist Konstanz ein besonderes Kleinod der Bodenseeregion. Mit dem Rad verlässt man die Altstadt über die „Alte Rheinbrücke“ und folgt dem gut ausgeschilderten Radweg am Seeufer entlang über Staad und Egg bis zum Eingang der Insel Mainau. Das Rad bleibt auf einem Radparkplatz stehen und über eine Brücke ist die Blumeninsel zu betreten mit einem großartigen Farben- und Duftkonzert. Im Frühjahr verzaubern Tulpen und Narzissen mit ihrer Farbenpracht, später im Jahr faszinieren die Rosen. Die Orchideenschau,



das gräfliche Inselfest, die Wahl der Dahlenkönigin sowie wechselnde Ausstellungen und Konzertreihen sind weitere Highlights. Mit dem Rad geht es anschließend rund 7 km über Litzelstetten mit einer Pause im Bistro des Naturcampingplatzes nach Dingelsdorf. Eine gemütliche Rückfahrt mit dem Kursschiff nach Konstanz rundet den Tag ab.

## Konstanz – Überlingen – Meersburg

Nach dem gemütlichen Frühstück fährt ein Kursschiff von Konstanz nach Überlingen. Von dort führt der Radweg rund 13 km am See entlang Richtung Meersburg. Der erste Fotostopp ist die Wallfahrtskirche Birnau. 1750 geweiht, gilt sie als die schönste Ba-

Liegezeiräder  
Liegedreiräder  
Lastenräder

**tri-mobil**  
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL  
Verhuur van de beste fietsen

Bakfiets.nl

HASE  
BIKES

ICILETTA  
NEW GENERATION BIOTRUCK

HP-VELOTECHNIEK

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



rockkirche im Bodenseeraum. Wer den Innenraum betritt, ist geblendet vom Reichtum der Ausstattung. Weniger prunkvoll, aber genauso berühmt ist das Pfahlbaummuseum in Unteruhldingen, eines der bedeutendsten Freilichtmuseen Europas. Noch einmal kräftig in die Pedale getreten erreicht man Meersburg. Die Stadt ist eine der schönsten Städte am Bodensee. Kleine Gässchen wechseln sich ab mit wunderschönen Plätzen und herrlichen Aussichtsterrassen. Hoch über dem See vom Schloss und der Burg ist bei gutem Wetter eine wunderschöne Aussicht bis zu den Alpen zu genießen. Hier lohnt es sich, einen guten Meersburger Tropfen zu kosten. Zurück nach Konstanz fährt die Autofähre nach Staad und nach 5 km ist Konstanz wieder erreicht.

## Konstanz – Radolfzell - Überlingen

Am nächsten Morgen geht es mit dem Zug nach Radolfzell. Die Stadt ist beliebt als Einkaufstadt, besonders der Bauernmarkt jeweils mittwochs und samstags lockt viele Besucher an. Auf dem Radweg entlang der B34 folgen wir der Ausschilderung nach Stahringen und biegen dann Richtung Bod-

mann rechts ab. Ab jetzt durchqueren wir große Apfelplantagen. Eine Tüte getrocknete Apfelchips, an einem der vielen Obstverkaufsstände an der Straße gekauft, ist nicht nur leicht, sondern auch lecker. Sehenswert in Bodmann sind das gräfliche Schloss und hoch über der Stadt das Kloster Frauenberg und die Burgruine Altbodmann. Eine Mittagspause lohnt im Hafenaerial.

Der Radweg verläuft nun noch 12 km am Ufer entlang bis Überlingen. Die Stadt mit der längsten Uferpromenade begeistert besonders durch ihre historische Altstadt rund um das Münster St. Nikolaus. Bei einem Spaziergang durch die Landesgartenschau aus dem letzten Jahr können gärtnerische Kreativität nicht nur zu Land, sondern auch zu Wasser entdeckt werden.

Ein fünf Kilometer langer Rundweg führt durch die ehemaligen Ausstellungsbereiche und durch die Gräben und Höhenlagen der Stadt zurück an den See.

In Überlingen setzten wir mit dem Schiff über nach Wallhausen und radeln gemütlich wieder nach Konstanz.

Der Vorteil einer solchen sternförmigen Radreise liegt auf der Hand, Land und Leute können intensiver entdeckt werden.

Info: [www.echt-bodensee.de](http://www.echt-bodensee.de) [www.bodenseewest.eu](http://www.bodenseewest.eu) [www.konstanz-info.com](http://www.konstanz-info.com)

Wilfried Kochner



# KlimaEntscheid Duisburg

In den Monaten Mai bis Juli führen das Bündnis KlimaEntscheid und der ADFC Duisburg gemeinsam neun geführte verkehrs- und umweltpolitische Radtouren durch. Die Radtouren bestehen aus meist kurzen, aber informativen Feierabendradtouren, aber auch einigen größeren Halbtagestouren. Der KlimaEntscheid hat auch schon mit zu den Fahrrademos im letzten Monat aufgerufen (Sternfahrt, Kidical Mass und Ride of Silence).

## Die Touren im Juni und Juli

Am 17. Juni heißt es „Radfahren entlang Duisburger Hauptverkehrsstraßen“. Radfahren an Hauptverkehrsstraßen kann ganz entspannt sein. Das zeigen wir an gelungenen Beispielen. Aber oft ist es auch Stress pur, auf viel zu schmalen Wegen, unebenen Fahrbahnen, direkt an parkenden Autos vorbei durch die Dooring-Zone oder völlig verwinkelte über gefährliche Kreuzungen mit vielen Behinderungen. Tourenleiter: Herbert Fürmann. Treffpunkt ist um 18 Uhr am ADFC-Infoladen Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg. Strecke ca. 16 km, Zeit etwa 2 – 2,5 Stunden. Unsere „Ideen für Fahrradstraßen in Duisburg“ verfolgen wir nach einer ersten Erkundung durch Neudorf am 23. Juni mit einer Route von der Stadtmitte bis Hochfeld, über Gitschiner-, Musfeld-, Grün- und Wallstraße. Durch Hochfeld und von der Stadtmitte nach Hochfeld gibt es keine wirklich gute Verbindung für den Radverkehr. Die Fahrradstreifen auf der Wanheimer Straße/Heerstraße haben zwar eine Verbesserung gebracht, werden aber leider oft von Kraftfahrzeugen und dem Lieferverkehr zum Abstellen missbraucht – und wer ausweichen muss, landet leicht in



den Straßenbahnschienen. Wir fahren entlang der Hauptstraße von der Stadtmitte nach Hochfeld und zurück über die Route, die wir als Fahrradstraße vorschlagen. Tourenleiter: Herbert Fürmann und Dr. Gabriele Sieger. Treffpunkt ist um 18 Uhr am ADFC-Infoladen Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg. Die Strecke beträgt 9 km, Dauer 2,5 Stunden, Endpunkt am Lifesaver-Brunnen oder einem Biergarten. Zu den Fahrradstraßen soll es auch einen Antrag in der Bezirksvertretung Mitte geben.

Eine Radtour am 06. Juli hat das Thema „Auskiesung und Halde Lohmannsheide“. Es gibt nur zwei Infostopps, den ersten an der geplanten weiteren Auskiesung im Homberger Rheinvorland und den zweiten auf der Halde Lohmannsheide. Themen sind der immense Landschaftsraub durch immer weiteren Kiesabbau auf der einen Seite und auf der anderen Seite wird immer neue Deponiefläche für anfallenden Bauschutt benötigt. Wir fragen: Muss das so sein? Oder kann man nicht einfach den Bauschutt zu neuem Material recyceln? Tourenleiter: Kerstin Ciesla und Herbert Fürmann. Start ist um 18 Uhr in Ruhrort am Friedrichsplatz. Strecke 18 km, ca. 3 Stunden.

Bereits zweimal haben wir Vorschläge für Fahrradstraßen vorgestellt. Am 23. Juli wol-



len wir eine bestehende Fahrradstraße in Duisburg besuchen. Gemeinsam prüfen wir, ob die Umsetzung gelungen ist. Tourenleiter: Kerstin Ciesla und Herbert Fürmann. Start ist um 15 Uhr am Friedrichsplatz in Ruhrort. Strecke ca. 20 km, 3 Stunden.

Damit die Infos unterwegs gut vermittelt werden können, ist die Zahl der Teilnehmer:innen auf jeweils 20 begrenzt und eine Anmeldung unter [herbert.fuermann@adfc-duisburg.de](mailto:herbert.fuermann@adfc-duisburg.de) erforderlich, einen Teilnehmerplatz gibt es nur nach Bestätigung. Sollte die Nachfrage die Kapazität überschreiten, ist eine Wiederholung der Touren geplant. Es wird kein Tourenbeitrag erhoben, aber eine Spende für das Bündnis KlimaEntscheid erbeten.

Außerdem rufen KlimaEntscheid und ADFC an jedem letzten Freitag im Monat dazu auf, an der Critical Mass teilzunehmen. Hier treffen sich um 19 Uhr Radfahrer:innen, um gemeinsam die Straßen der Stadt für den Radverkehr zurückzuerobern. Herbert Fürmann

# STADTRADELN 2022

Der Termin für das STADTRADELN 2022 in Duisburg steht fest!

Vom 27. August bis zum 16. September findet in diesem Jahr das STADTRADELN in Duisburg statt. Duisburg ist bereits zum neunten Mal dabei und wird auch in diesem Jahr wieder antreten.

Anmelden können Sie sich ab sofort unter: [www.stadtradeln.de/duisburg](http://www.stadtradeln.de/duisburg)

## Sanierung der Lotharstraße

Endlich gibt es auf der Lotharstraße in Neudorf, Fahrrichtung Koloniestraße einen Schutzstreifen“, einen mit einer unterbrochenen Linie abmarkierten Bereich auf der Fahrbahn. Mitte April trugen Arbeiter die Markierungen hier und in der Mozartstraße auf.

Bisher konnte man mit dem Rad den linksseitigen Radweg mitbenutzen, obwohl dieser eigentlich für den Zweirichtungsbetrieb zu schmal war. Nicht umsonst sieht die Straßenverkehrsordnung innerorts linksseitige Radwege eigentlich gar nicht vor, denn an Einfahrten und Einmündungen gibt es immer wieder Konflikte und Gefahrensituationen.

Nicht wenige Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen aber weiterhin den linken Radweg in beide Richtungen und weichen nicht auf die Straße und den neuen Schutzstreifen aus. Dass die Schilder „Radfahrer frei“ hier demontiert sind, haben sie offenbar noch nicht bemerkt. Oder aber ihnen ist der Schutzstreifen nicht sicher genug. Zumal der neue Strei-



fen auch nicht durchgehend angelegt worden ist, an Einmündungen mit vorgezogenem Bordstein wird er einfach unterbrochen und Radfahrende müssen sich ungesichert in den fließenden Autoverkehr einfädeln. Ausgerechnet in der Kurve im Übergang zur Mozartstraße ist der Schutzstreifen wegen der Mittelinsel unterbrochen. Hier wird aber weiterhin mit viel zu geringem Sicherheitsabstand überholt.

Und um den Autoverkehr vor der Ampel an der Koloniestraße nicht zu stören, hört die neue aufgemalte Radverkehrsanlage auch hier einfach auf. Radfahrer können sich ja in Luft auflösen.

Aber auch die Autofahrer in Richtung Mozartstraße müssen sich noch an die neue Straßenbemalung gewöhnen. Immer wieder befahren Autofahrer den Schutzstreifen, obwohl das nur zum Ausweichen bei Begegnung mit breiten Fahrzeugen zugelassen ist. Auch glauben viele Autofahrer, dass sie bei einem Schutzstreifen den gesetzlich vorgeschriebene Überholabstand von 1,5 Metern einfach ignorieren dürfen. Liebe Autofahrer: Überholen ist hier nur noch zulässig, wenn kein Gegenverkehr kommt und ausreichend Abstand zu Radfahrenden gehalten werden kann!

Herbert Fürmann

---

## LKW statt Radverkehr

### Duisburg sattelt um

Die Logistikverkehre in Duisburg sind für die Bevölkerung in vielen Stadtteilen ein großes Problem. Jetzt hat die Stadt die Planung einer neuen Logistikverbindung von Logport zur A40 vorangetrieben. Anlass zur Planung soll der Schutz der Bewohner:innen in Rhein-

hausen sein. Die Duisburger Infrastrukturgesellschaft (DIG) wurde mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer neuen Straße zwischen der Brücke der Solidarität und der A40-Anschlussstelle in Homberg beauftragt.

Die DIG ist übrigens eine Tochtergesellschaft von Hafen AG und Stadt Duisburg.

Es ist also nicht ein externes Planungsbüro mit der Frage: „Wie kann die Bevölkerung sinnvoll vor LKW-Verkehr geschützt werden?“ beauftragt worden, sondern ein Mitverursacher der Verkehre wurde mit der Frage nach Umsetzbarkeit einer neuen Straße betraut.

Die Stadt, und mit ihr die Fraktionen von SPD und CDU, haben also vielleicht doch nicht nur die Interessen der Anwohner:innen im Blick. Unstreitig ist der wirtschaftliche Nutzen für die Hafen AG. Die LKW-Verkehre von Logport über die extra gebaute Landesstraße zur A57

Noch führt der internationale Rheinradweg naturnah über den Deich





in Krefeld würden für Fahrten in Richtung Osten kürzer und mit weniger Mautgebühren preiswerter abzuwickeln.

Der Öffentlichkeit wurde nun die im Jahr 2021 erstellte Machbarkeitsstudie vorgestellt. Was allerdings fehlt, sind Aussagen zur Minderung der LKW-Verkehre in Rheinhäusen. Laut Studie werden vor allem die Landstraße nach Krefeld und der Bereich Marienort entlastet.

Auf der Strecke bleiben bei der neuen Straße ein Landschaftsschutzgebiet und der Rheinradweg. Die internationale Radwegstrecke soll parallel der neuen Straße im Landschaftsschutzgebiet und gleichzeitig im Hochwasserflutbereich geführt werden. Duisburg würde damit einen der wenigen, relativ naturbelassenen Abschnitte am Rhein verlieren. Während andere Städte der Welt versuchen, Straßen an ihren Flüssen zurückzubauen und die Flussufer den Menschen zurückzugeben, soll in Duisburg genau das Gegenteil passieren. Michael Kleine-Möllhoff

---

## Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Der ADFC Duisburg zeichnet seit 2019 Einzelhandel und Dienstleister mit vorbildlichen Fahrradparkplätzen aus. Zugegeben: Die Aufgabenstellung ist herausfordernd. Bei welchem Geschäft fühlen Sie sich als Radfahrende:r ernstgenommen, weil Sie Ihr Rad standsicher, bequem und diebstahlsicher anschließen können ohne dass es durch Autos zugeparkt werden kann? Gibt es ausreichend Fahrradparkplätze?

Nur am Rande: Ein Autoparkplatz bietet Raum für 12 Fahrräder. Kleine Details verbergen sich also hinter der Frage - und so dürf-

ten auch viele individuell ausschlaggebende Details in die Nominierungen einfließen. Allerdings: Mit so wenig Resonanz wie im Wettbewerbszeitraum 2021 haben wir nicht gerechnet. Denn tatsächlich zeichnet sich ab, dass nur bereits bekannte und in der RiP vorgestellte Abstellanlagen positiv wahrgenommen wurden.

Die Preisträgerfindung wurde zunächst ausgesetzt, doch denkbar ist, dass wir dann noch auf ein früher an dieser Stelle positiv hervorgehobenes Beispiel zurückkommen. Aber schöner wäre natürlich ein wahres Feuerwerk von Einsendungen. Inzwischen läuft nämlich bereits der Wettbewerbszeitraum 2022. Und wieder wollen wir es wissen. Sooo wenig kann sich in dieser Stadt doch nicht zum Besseren verändert haben?

Einsendungen mit guten Beispielen bitte per Mail oder Post an den ADFC Duisburg senden. Was übrigens besonders Händler interessieren dürfte: Radfahrende Kundschaft kauft in der Regel zwar nicht soviel auf einmal ein, kommt aber gerade auch deshalb öfter ins Geschäft und bringt in der Summe mehr Umsatz. Was besonders uns alle interessieren sollte: Zu Fuß oder mit dem Rad seine Einkäufe zu erledigen, ist wirksamer und einfach praktizierter Umweltschutz. Es gibt also wirklich gute Gründe.

Jörg Walther-Wystrychowski



# Kidical Mass in Friemersheim

In ganz Deutschland, Europa und rund um den Globus wurde am Aktionswochenende 14. & 15. Mai wieder für fahrrad- und kinderfreundliche Orte demonstriert. Auch in Duisburg – und das gleich mit fünf Startorten.

Denn von kinder- und fahrradfreundlichen Orten profitieren alle Generationen. Die Kidical Mass gibt den Kindern eine Stimme im Verkehr, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Radszene hinaus.

Die Kidical Mass hat die Vision, dass sich alle Kinder und Jugendlichen sicher und selbstständig mit dem Fahrrad bewegen können. Sie fordert kinderfreundliche, grüne Städte, in denen es viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für ein soziales Miteinander zwischen allen Generationen gibt.

Die Kidical Mass ist mehr als eine Fahrraddemo. Sie ist inspiriert durch die Critical Mass, die z. B. in Duisburg jeden letzten Freitag im Monat um 19 Uhr am HBF startet.

Die Kidical Mass Friemersheim findet 5 Wochen nach dem Aktionswochenende statt, am 19. Juni 2022. Treffpunkt ist der Marktplatz in Rheinhausen-Friemersheim um 15 Uhr.

Wir erobern gemeinsam die Straßen. Die Tour fährt unter Polizeischutz. Die Strecke und das Tempo sind für die Kleinsten ausgelegt. Eltern, Freunde, überhaupt alle sind herzlich willkommen. Und toll wäre es, wenn die Kinder Plakate malen und an ihren Rädern befestigen.

Die Kidical Mass ist eine weltweite Bewegung. Seit 2017 gibt es sie auch in Deutschland. Bei bunten Fahrraddemos erobern Radfahrende von 0 bis 99 Jahren die Straßen. Das Format hat Kinder und nachhaltige Mobilität im Fokus und setzt sich für lebenswerte Städte ein.

Herbert Fürmann und Wolfgang Dewald



Holger Hardacker und Klaus Hauschild bei der offiziellen Übergabe der Mitgliedsplakette.

## Neues ADFC-Fördermitglied

Der ADFC Duisburg heißt das Fahrradhaus Hardacker als neues Fördermitglied willkommen.

Als treuer Inserent in unserer Hauszeitschrift Rad im Pott und durch die langjährige Beteiligung der Firma Hardacker beim Fahrradmarkt der Duisburger Radwanderung gibt es schon länger einen guten Kontakt zwischen dem ADFC Duisburg und dem alteingesessenen Fahrradhaus aus Wanheim, dessen Gründung im Jahr 1933 durch Walter Hardacker sen. erfolgte. 2016 übernahm Holger Hardacker in der dritten Generation das Geschäft von seinem Vater Walter.

Es bedurfte keiner langen Überredung, den jetzigen Inhaber zur Unterstützung des ADFC in Form einer Fördermitgliedschaft zu gewinnen. "Nicht nur aus geschäftlicher Sicht, auch aus Überzeugung unterstütze ich als persönliches ADFC-Mitglied und als Firma die Arbeit des ADFC Duisburg zur Erreichung einer Verkehrswende und der Vision Zero", sagt Holger Hardacker. "Das Fahrrad ist für die Verkehrswende ein wichtiges Verkehrsmittel, umweltfreundlich, Gesundheit fördernd und Ressourcen schonend."

Die ideelle und finanzielle Unterstützung durch unsere Fördermitglieder ist natürlich keine Einbahnstraße. Und so kamen wir dem



Das eingespielte Codierteam Michael Wilczoch und Thorsten Meyer im Einsatz.

Wunsch des Fahrradhauses zu einer für Kunden kostenlosen Codieraktion vor Ort gerne nach.

Am 30. April codierte der ADFC in den Räumen des Fördermitglieds 43 Fahrräder. Die Kosten dafür übernahm die Firma Hardacker.

## Weitere Fördermitglieder willkommen

Der ADFC Duisburg freut sich über die wertvolle Unterstützung durch Fördermitglieder. Neben dem öffentlichen Bekenntnis zur Unterstützung der Ziele und der damit verbundenen Wertschätzung der Arbeit für das Gemeinwohl erleichtert auch der finanzielle Beitrag die Lobbyarbeit für eine fahrradfreundliche Infrastruktur und damit für ein lebenswertes Umfeld mit Aufenthaltsqualität in unserer Stadt.

Der Bundesverband definiert:

"Der ADFC will die Verkehrswende – mit dem Fahrrad im Mittelpunkt. Es geht jedoch nicht nur ums Fahrrad. Es geht vor allem um die Lebensqualität von Menschen. Der ADFC will von der autogerechten Stadt hin zur menschenfreundlichen Stadt.

Unternehmen und Institutionen sind herzlich eingeladen, uns dabei zu unterstützen und die besonders wichtige Arbeit vor Ort in den Städten und Gemeinden voran zu bringen."

Klaus Hauschild

# 1,8 Millionen Euro für den Radverkehr

Vor wenigen Wochen waren Schlagzeilen wie diese zu lesen: „Mittel aufgestockt – Geplante Verbesserungen für die Duisburger Radinfrastruktur“. Doch was steckt dahinter?

Im aktuellen Haushalt der Stadt Duisburg stehen 1,8 Millionen Euro für den Radverkehr zur Verfügung. Das hört sich zunächst viel an, doch ist es das auch?

## Ja und nein

Zunächst einmal ist das eine enorme Steigerung gegenüber früheren Jahren. 2016 standen gerade mal 100.000 € zur Verfügung, das steigerte sich bis 2021 auf 350.000 €. Heute steht also mehr als der fünffache Betrag zur Verfügung als vor einem Jahr. Und man sieht es auch: An allen Ecken und Kanten werden Radwege saniert, in der Regel bekommen sie eine neue Oberfläche. Und das ist auch oftmals dringend notwendig.

Außerdem gibt es in den sozialen Netzwerken schon eine Neiddebatte, da Radfahrende ja angeblich keine Steuern zahlen müssen. Das ist natürlich falsch. Radfahrende sind nicht von der Einkommens- Mehrwert- oder Energiesteuer usw. befreit. Ja, ich weiß, was diese Klientel meint: KFZ- und Mineralölsteuer. Aber auch die meisten Radfahrenden haben ein Auto in ihrem Haushalt. Und die damit verbundenen Steuern reichen bei weitem nicht aus, um Bau- und Unterhalt von Straßen, und die Kosten durch Unfälle und Schäden an Umwelt und Gesundheit zu kompensieren.

Abgesehen davon sind das Bundessteuern – und kommunale Straßen werden von den Städten und Gemeinden unterhalten, größtenteils mit kommunalen Finanzmitteln z.B. aus der Gewerbesteuer. Außerdem werden

die Anwohner:innen nach Kommunalabgabengesetz zumindest bisher heftig zur Kasse gebeten – völlig gleich, ob sie überhaupt ein Auto haben oder nutzen.

Ist das nun wirklich viel Geld für den Radverkehr? Vergleichen wir das einmal mit dem, was für den Autoverkehr aus städtischen Mitteln ausgegeben wird. Leider liegen uns für Duisburg keine Zahlen vor. Aber z.B. in Heidelberg, das immerhin 6 € je Einwohner in den Radverkehr investiert, fließen gleichzeitig 240 € pro Person in den Autoverkehr, das 40-fache der Radverkehrsmittel! Das zeigt: Infrastruktur fürs Rad ist eigentlich spotbillig, man muss es nur wollen!

Doch kommen wir zurück zu den 1,8 Millionen. Legen wir diese Summe mal auf die Einwohner:innen um, sind das noch 3,60 Euro pro Kopf. Das sieht dann schon ganz anders aus, spätestens wenn man mit anderen Städten vergleicht. Fahrradfreundliche Städ-

te geben das zehnfache bis zwanzigfache dieser Summe aus. Und eine solche will Duisburg ja augenscheinlich sein, sie ist ja schließlich Mitglied in der entsprechenden Arbeitsgemeinschaft fahradfreundlicher Städte.

Es lohnt sich ein Blick über den Tellerrand: In Amsterdam sind es laut Greenpeace-Auswertung 11 Euro pro Einwohner:in und Jahr für den Radverkehr, in Kopenhagen 35,60 Euro. Und es geht noch mehr! In Oslo werden 70 Euro pro Kopf und Jahr investiert, Spitzenreiter ist Utrecht mit 132 Euro.

Dabei gibt es in all diesen Städten schon eine sehr gute Radinfrastruktur, denn dort wird seit Jahrzehnten heftig investiert. Dort ist deutlich weniger Aus- und Neubau erforderlich als bei uns, das Geld wird vorwiegend in den Erhalt gesteckt.

Kommen wir zurück nach Duisburg. Hier werden jetzt Radwege saniert. Für umgerechnet etwas weniger als einen Cent je Einwohner

**mobile  
Fahrrad  
Werkstatt** 

**Die Werkstatt,**



**die zum Fahrrad kommt.**

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



am Tag. Und was wird gemacht? Alte Radwege, die keiner der heutigen Regelwerke entsprechen, bekommen eine neue Oberfläche. Sie sind nach wie vor meist zu schmal, haben keinen Abstand zu parkenden Autos, unzureichende Bordsteinabsenkungen usw. Diese Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen. Oftmals ist es auch nach der „Sanierung“ nicht zulässig, ein Radwegschild aufzustellen, was die Stadt aber nicht zu interessieren scheint.

Lieber Oberbürgermeister, liebe Fraktionen von SPD und CDU, die diese Fahrradförderung auf den Weg gebracht haben: So wird das nichts mit einer Verkehrswende in Duisburg. Und ohne Verkehrswende wird auch der Klimawandel nicht zu stoppen sein.

Herbert Fürmann

## Man muss miteinander sprechen!

### Gespräche des ADFC Duisburg mit führenden Entscheidern aus der städtischen Verwaltung

Ein Sprichwort sagt:

"Hab' Geduld, alle Dinge sind schwierig, bevor sie leicht werden."

Geduld zu haben ist wirklich nicht immer einfach, angesichts der vielen eklatanten Unzulänglichkeiten für die Radfahrenden, auch in Duisburg. Verständlich, denn der Wunsch nach schnellen Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur in Duisburg ist groß und nachvollziehbar.

Und so wundert es nicht, dass ADFC-intern als auch extern einige Diskussionen über die richtige Strategie geführt wurden.

Fazit: Nur beharrliche Geduld, gegenseitiges Verständnis und faire, sachliche Gespräche führen dazu, eine solide Basis für Konsens zu finden.

Und - es bedarf mehr als schöner Fotos von Politiker:innen auf dem Fahrrad in Stadt, Land und Bund, um die Erwartungen der Radfahrer:innen zu erfüllen. Die Zahl der Menschen, die das Rad nicht nur zur Freizeitgestaltung, sondern auch täglich als Verkehrsmittel wählen, steigt stetig.

So verzeichnet der ADFC in Duisburg in 2021 eine Steigerung der Mitgliederzahl um gut sechs Prozent.

### Die Position des ADFC

Deshalb wurde dank der Zusammenarbeit engagierter Mitglieder der Arbeitsgruppe Mobilität und Verkehr (AGMV) ein Positionspapier des ADFC Duisburg erstellt und an Entscheider:innen in Politik und Verwaltung gesandt mit der Forderung, ein Radverkehrskonzept für Duisburg zu entwickeln. Die Antworten der politischen Parteien unterschieden sich erst einmal nicht groß von den bereits bekannten Positionen.

### Warum Gespräche auf Vorstandsebene?

Im April 2021 erfolgte ein erstes Telefonat zwischen Oberbürgermeister Sören Link

Bereits seit vielen Jahren (hier 2010) gibt es regelmäßige Gespräche auch vor Ort mit Verwaltungsvertreter:innen

Foto: Michael Kleine-Möllhoff



und Klaus Hauschild in seiner Funktion als Vorstandssprecher. Es war ein sehr offenes Sachgespräch, in dem beide ihre Positionen und Erwartungen deutlich dargelegt haben. Ergebnis: Der OB setzte sich für ein erstes Treffen in nicht zu großer Runde auf Vorstandsebene ein, um gemeinsam über schnell wirksame Verbesserungen zu reden und diese auch möglichst schnell umzusetzen. Er signalisierte die Bereitschaft, Wege zu einer Verbesserung der Radverkehrssituation und damit der Verbesserung der Note beim Fahrradklimatest zu ebnen.

Es heißt: Es ist nicht schwer, neue Wege zu gehen. Es ist schwer, alte zu verlassen. Folglich sind fundamentale Änderungsabsichten wohl am besten von oben nach unten zu transportieren. Die eigentliche Umsetzung der Änderungen kann dann auf Sachgebiets-ebene erfolgen. Bisher gibt es regelmäßige Gespräche über einzelne Baumaßnahmen nur mit Vertreter:innen des Stadtplanungsamtes.

Der Grundstein für mittlerweile regelmäßige Gespräche, die ADFC-intern unter dem Arbeitstitel "OB+Gespräche" geführt werden, war gelegt! Beim ersten OB+Gespräch am 25. Mai 2021 wurde unter anderem vereinbart, bei dringlichen Problemen direkten Kontakt mit den leitenden Verantwortlichen aufzunehmen.

## ADFC-Vorschläge zur Verbesserung für Radfahrende

Der Anmerkung des ADFC, dass sich auch kleinere Verbesserungen für Radfahrer und Radfahrerinnen positiv

auswirken, nicht unbedingt viel kosten müssen und damit auch relativ schnell umsetzbar sind, wurde nicht widersprochen.

Auch der Forderung von dringend notwendigen Verbesserungen der Radverkehrsanlagen an Haupttrouten, besonders zu Schulen etc., wurde Verständnis entgegengebracht und die hohe Priorität eingesehen. Als ein Beispiel für Dringlichkeit wurden seitens des ADFC die schlechten Radverkehrsanlagen an der Düsseldorfer Str. zwischen Grunewald und Stadtmitte genannt. Besonders der unsägliche Teil zwischen Realschulstr. und Kremerstr. schreit förmlich nach Verbesserung. Immerhin wurde inzwischen ein Planungsauftrag zum Ausbau der Radwege für den ersten Bauabschnitt zwischen Kremerstr. und Karl-Jarres-Straße erteilt.

Weitere dringliche Maßnahmen wurden in einer nachfolgenden Besprechung von ADFC und WBD thematisiert, von denen inzwischen

## FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



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

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



zeitnah die Umsetzung der Dickschichtmarkierung am Unfallschwerpunkt auf dem Karl-Lehr-Brückenzug und die dringende Markierungserneuerung im Ruhrorter Kreisel an den Hafestraße umgesetzt wurden.

In zwei Folgegesprächen standen der Dauerbrenner Baustellenabsicherung und Umleitungen, die Osttangente, und der Gesprächswunsch mit Verantwortlichen der Hafen AG auf der Tagesordnung. Natürlich war die Umsetzung bisheriger Maßnahmen im kritischen Blick. Die inzwischen vierte Gesprächsrunde ist Anfang September vorgesehen.

## Kommunikation heißt: miteinander sprechen.

Um sich wirkungsvoll für die Interessen der Duisburger Radfahrerinnen und Radfahrer

einsetzen zu können, braucht es kompetente und entscheidungsfähige Gesprächspartner. In den unterschiedlichen Runden nahmen für die Verwaltung teil: OB Sören Link, Beigeordneter Martin Linne, WBD-Vorstandsmitglied Uwe Linsen, für den ADFC: Klaus Hauschild als ADFC Vorstandssprecher, Wolfgang Voßkamp als Sprecher der AG Mobilität und Verkehr und Thorsten Meyer.

Basierend auf den OB+Gesprächen gab es auch weiteren Austausch mit den Wirtschaftsbetrieben und Vertretern des Ordnungsamtes. Direkte Ansprechpartner sind hier nun auch auf kurzem Weg zu erreichen. Auch wenn in den Gesprächen immer wieder mal einzelne Maßnahmen thematisiert wurden, geht es primär um die Entwicklung gemeinsamer Strategien und Findung von Möglichkeiten, um Duisburg auf den Weg zu einer Verkehrswende und zur Vision Zero zu führen.



adfc  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

## FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

Wir wollen, dass Groß und Klein überall sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:  
[www.adfc.de/mitgliedschaft](http://www.adfc.de/mitgliedschaft)

JETZT  
MITGLIED  
WERDEN!

## Die Zukunftsperspektive

Einige Verbesserungen sollten inzwischen für Radfahrende schon sicht- und merkbar sein, auch wenn es noch nicht überall optimal rund läuft. Aber natürlich lassen sich nicht alle Versäumnisse der letzten Jahre von heute auf morgen kompensieren und eingefahrene Wege sind manchmal schwer zu verlassen. Die ernsthafte Bereitschaft dazu zeichnet sich jedoch ab und die Finanzmittel sind für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 merklich aufgestockt worden.

Um diese Entwicklungen zur Selbstverständlichkeit werden zu lassen, engagieren sich die ehrenamtlich Aktiven im ADFC Duisburg, mit Beharrlichkeit und – Geduld.

In diesem Sinne allen eine gute Fahrt.

Klaus Hauschild

Uhr. Vielleicht gibt es auch die ein oder andere Abend-Tour.

Die Touren sollen Spaß machen, nicht überfordern und auch die Möglichkeit zum Plaudern bieten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit wird zwischen 12 und 14 km/Std betragen. Ausgerichtet sind die Touren für Radelnde ohne Motor – der ist aber natürlich kein Ausschluss. Um keinen Druck zu erzeugen, fahren E-Bikes in der Gruppe hinten.

Manchmal legen wir eine Pause ein für ein Picknick oder eine Einkehr, je nachdem, wie es passt. Vielleicht gibt es auch mal ein kulturelles Highlight beim Zwischenstopp oder am Ziel.

Ab spätestens Mai werden die Touren unter der Überschrift „Genussradeln“ ins Tourenportal eingestellt. Dort können sich Interessierte anmelden.

Barbara Aldag

## Genussradeln

Es tut sich etwas beim ADFC Duisburg. Eine Gruppe von Aktiven hat sich vorgenommen, neue Impulse zu setzen.

Schon immer gibt es Tourenangebote von unseren „alten Hasen“, die sich etabliert haben und gerne angenommen werden. 90 bis 100 km am Tag sind für diese Radelnden ein großer Spaß.

Aber es gibt auch Menschen, die zwar gerne Rad fahren und dies auch gerne in Gruppen tun möchten, aber eben nicht so lange Strecken, und nicht so schnell.

Eine kleine Arbeitsgruppe von fünf Aktiven hat sich zusammengesetzt und den Rahmen für Touren unter dem Aspekt des GENUSS-Radelns diskutiert. Wir haben auch ein paar Gemeinsamkeiten gefunden.

Wir stellen uns vor: Eine Strecke von 30 bis 40 km jeweils als Halbtags- oder Ganztags-Tour. Wahrscheinlich werden wir samstags fahren, irgendetwas zwischen 9:30 und 15:30

## Radwanderung

### 65 km Richtung Kempen

Am 4. September findet die nächste Auflage der Duisburger Radwanderung statt. Geplant ist eine flache Strecke am Niederrhein mit ca. 65 Kilometer Länge. Eine verkürzte Variante von ca. 25 Kilometern wird ebenfalls ausgeschildert.

Michael Kleine-Möllhoff





# Planungen für Saarer Straße

Die Saarer Straße soll in den Jahren 2024 bis 2027 zwischen Holzstraße und Saarnberg umfassend saniert werden. Die Verwaltung schlägt in einer Vorlage zum Planungsbeschluss die zukünftige Radverkehrsführung wie folgt vor:

Zwischen Holzstraße und Prinzeß-Luise-Straße wurden um die Jahrtausendwende bereits beidseitige Radfahrstreifen angelegt. Hierfür wurden zwei Fahrstreifen umgewidmet. Diese Situation soll auch zukünftig Bestand haben. Da es sich damals um eine reine Markierungsmaßnahme handelte, können nun aber weitere Verbesserungen geplant bzw. diskutiert werden. So sieht der Vorentwurf mehr Grünflächen und Bäume an

Stelle der heutigen Sperrflächen sowie eine Mittelinsel unweit der Hermannstraße als zusätzliche Querungshilfe vor.

Der ADFC fordert, diese Querungshilfe so zu gestalten, dass sie auch für Radfahrende mit Anhängern oder Lastenrädern groß genug ist. Weiterhin soll alternativ zu den geplanten Radfahrstreifen geprüft werden, ob zumindest teilweise die Anlage von geschützten Radfahrstreifen oder Bordsteinradwegen möglich ist bzw. besser wäre.

Im Abschnitt zwischen Prinzeß-Luise-Straße und Holzstraße existieren heute keine Radverkehrsanlagen. Bedingt durch den rund zehn Meter schmaleren Straßenraum können dort gemäß der Vorplanung lediglich Schutzstreifen angelegt werden. Aufgrund der starken Steigung aus Saarn kommend ist als Besonderheit zwischen Saarnberg und Lübecker Straße an Stelle des Schutzstreifens ein drei Meter breiter, nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Um die Fahrradhauptroute zwischen Spl-

**adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

**EXKLUSIV FÜR  
ADFC-MITGLIEDER**

24-Stunden-Hotline:  
[adfc.de/pannenhilfe](http://adfc.de/pannenhilfe)

Foto: www.fahrgemeinschaft.de

## ADFC-Pannenhilfe – Schieben war gestern!

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

dorf und Saarn endlich komplettieren und eine Verknüpfung mit der Nord-Süd-Verbindung im Bereich Alte Straße/Nachbarsweg herstellen zu können, ist es aus Sicht des ADFC wichtig, dass auch die Weiterführung zwischen Saarnberg und Straßburger Allee mit geplant wird.

Detaillierter planerischer Überlegungen bedarf es ferner für die Kreuzung mit der Prinzeß-Luise-Straße/Großenbaumer Straße, da auch diese Straßen in den nächsten Jahren Radverkehrsanlagen bekommen sollen und ein sicheres aber auch zügiges Ein- und Abbiegen aus allen Fahrrichtungen dem Radverkehr hier ermöglicht werden muss.

KLR

---

## Schneisberg mit Tempo 30

Auf Initiative des Mobilitätsausschusses hat die Verwaltung mehrere Straßen des sogenannten Vorbehaltsnetzes, also den Straßen außerhalb von Tempo 30-Zonen, überprüft. Die politische Intention ist, in diesen Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls auf 30 km/h zu reduzieren. Dies kann grundsätzlich durch die Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz und Integration in eine Tempo 30-Zone oder lediglich durch eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf einem bestimmten Straßenabschnitt erfolgen. Die Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz setzt aber wegen der autoorientierten Verwaltungsvorschrift zur StVO voraus, dass die betreffende Straße für das gesamtstädtische Straßennetz verzichtbar ist, da hiermit immer auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z.B. Rechts-vor-Links-Regelungen an Kreuzungen, verbunden sein müssen. Die Verwaltung

beurteilte vor diesem Hintergrund die Herausnahme der Straße Schneisberg als nicht möglich. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen wiederum setzen entweder vor Ort besonders schutzwürdige Einrichtungen (Kindergärten, Schulen...), eine bereits auffällige Unfallsituation oder eine außergewöhnliche Gefahrenlage voraus. Da auf dem Schneisberg zwischen dem Lindenhof und der Diedenhoferstraße eine (nicht ausgeschilderte) örtliche Radroute verläuft (vergleiche Fahrradstadtplan), der Schneisberg ein relativ starkes Gefälle und keinerlei Radverkehrsanlagen aufweist, sah die Verwaltung die rechtliche Voraussetzung für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung wegen der potentiellen Gefährdung des Radverkehrs gegeben und hat 30 km/h angeordnet. Es bleibt zu hoffen, dass das Geschwindigkeitsniveau auch tatsächlich signifikant sinkt und damit das Radfahren dort sicherer und entspannter wird.

KLR

---

## „Fahrradgeländer“ für das Walzenwehr

Nachdem im letzten Jahr wegen Mehrkosten nur ein erster Bauabschnitt, nämlich am sogenannten Überfallwehr auf der Kahlenbergseite, hergestellt wurde, ist nun gemäß einer Beschlussvorlage zum Baubeschluss die notwendige Erneuerung und Erhöhung des Geländers auch auf der westlichen, also Saarner Seite dieser Ruhrbrücke geplant. Abgewartet werden soll zunächst der Abschluss der Sanierungsarbeiten auf dem Ruhrinselweg, welcher seit dem Hochwasser im Sommer letzten Jahres immer noch gesperrt ist. Das Wehr wird für die Arbeiten am Geländer deshalb erst im Herbst für zwei Wochen auch für Fußgänger gesperrt und es müssen



wie bereits beim ersten Bauabschnitt großräumige Umleitungen über die Kassenbergbrücke bzw. Mendener Brücke ausgeschildert werden. Nach Abschluss der Arbeiten kann die wichtige Ruhrquerung im Zuge der Radhaupttroute zwischen der Innenstadt und Saarn endlich wieder auch fahrend genutzt werden, da die Geländer dann durchgängig die zur Absturzsicherung von Radfahrenden erforderliche Höhe von 1.30 m aufweisen.

---

## Termine Mülheim

Stadtradeln: 3. bis 23. September, Team ADFC und friends,  
Europäische Mobilitätswoche: 16. - 23. September (darin 16.9. Parkingday),  
Kidical Mass: Bundesweites Aktionswochenende am 24./25. September.

---

## Fahrraddemo Tag der Arbeit

Auf Initiative der Gewerkschaft IG Metall Mülheim/Essen/Oberhausen hat der ADFC am 1. Mai erstmals eine Fahrraddemo zum Tag der Arbeit in Mülheim an der Ruhr durchgeführt. An der ca. 10 km langen Radtour haben über 30 Personen teilgenommen. Die Tour führte an verschiedenen gewerkschaftlich interessanten Orten wie dem Gewerkschaftshaus, dem Rathaus, dem Haus der Wirtschaft sowie Industriestandorten wie der Friedrich-Wilhelms-Hütte und dem Hafen vorbei und endete auf dem Kundgebungsplatz in der Müga. Axel Hercher

## Rückblick: Mapathon in Mülheim

*„Warum hört der Radweg hier einfach auf?“ sang ein bekannter Kabarettist, und das ist auch allzu häufig in Mülheim der Fall. Zwar verfügt die Stadt mit 1,4 km standardgemäß ausgebautem Radschnellweg 1 und der kreuzungsfreien Strecke der ehemaligen Rheinischen Bahn über eine für Berufspendelnde wie für Schönwetterfahrende äußerst beliebte Strecke. Aber der Rest des Straßennetzes ist lückenhaft in Bezug auf den Radverkehr. Deshalb kam es zu diesem Projekt, genannt „Mapathon“*

Mit der Vorstellung der Ergebnisse am 31. März im Rahmen einer Sitzung des städtischen Mobilitätsausschusses endete ein spannendes Projekt der ADFC-Ortsgruppe in Mülheim.

Als die ADFC-Aktiven bei der Jahresplanung 2021 beschlossen, mithilfe des vom Bundesverband bereitgestellten Kartenwerkzeugs ein Wunsch-Radnetz für zügiges, sicheres und komfortables Alltagsradeln in Mülheim zu planen, fand sich schnell eine Gruppe von ADFC-Mitgliedern für dieses Projekt. Die Idee war, von dem bislang bestehenden Flickenteppich an Radwegen, die manchmal vorbildlich sind, dann aber plötzlich einfach aufhören, zu einem Radwegenetz zu kommen, das durchgehend sichere und einladende Infrastruktur bietet.

Damals war z.B. mir persönlich nicht bekannt, dass solche Direktverbindungen in geraden Linien („Spinnennetze“) zwischen bekannten Quellen und Zielen in Raum- und Verkehrsplanung übliche Methoden sind, und Mülheim schon 1997 – also vor 25 Jahren (!) einen Radwegeplan verabschiedet hatte (mit dem haben wir unser Netz nicht ver-



# **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

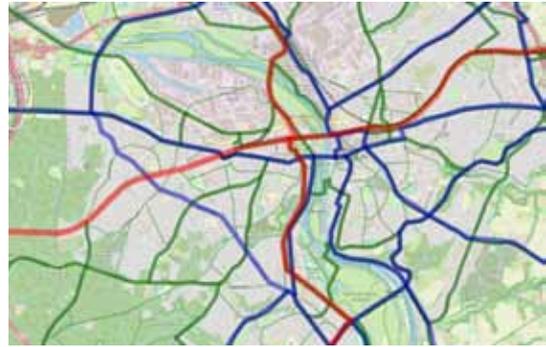


glichen, um unbeirrt den Mapathon-Prozess zu durchlaufen).

So bemühten wir uns zunächst im ADFC-Team, grundsätzliche Wegeführungen und wichtige Verbindungen in unserer Stadt zu identifizieren. Dabei wurde schnell klar, dass Fahrradstrecken nicht - wie in weiten Teilen das ÖPNV-Netz - immer über das Stadtzentrum laufen, sondern Verbindungen zwischen allen Stadtteilen wichtig sind. Auch sollten die Bahnhöfe, Einkaufsmöglichkeiten und Schulen gut angeschlossen sein. Außerdem hören Fahrradstrecken nicht an der Stadtgrenze auf, eine Abstimmung mit den (geplanten) Streckenführungen in Essen und Oberhausen war daher ebenfalls wichtig. Durch die anfängliche Arbeit an diesen Wegeverbindungen entstand so in mehreren digitalen AG-Sitzungen das erste, gradlinige „Spinnennetz“, das wir dann in einem nächsten Schritt auf die bestehenden Straßen übertragen.

Die Mapathon-AG des Mülheimer ADFC erarbeitete den Entwurf eines geschlossenen, alltagstauglichen Radwegenetzes für die Stadt. Übergabe der Endfassung des Projektergebnisses an die Verwaltung. (v.l.) Doro Kleine-Möllhoff, Markus Lachner, Dezernent Peter Vermeulen und Valerie Renken. Technisches Rathaus.

Foto: Walter Schernstein



Am 13. September 2021 haben wir die ersten Ergebnisse dem Klimaschutzbeirat der Stadt Mülheim vorgestellt und damit erstmals die Politik, Verwaltung und andere Protagonisten in der Stadt für unser Ansinnen interessieren können.

Dann kam die „Nagelprobe“ mit unserer öffentlichen Mapathon-Präsenzveranstaltung unter Corona-Bedingungen in der ungeheizten Alten Dreherei am 2. November 2021 mit 50 weiteren Interessierten aus der Stadtgesellschaft. Dass sich so viele Personen an den Kartentischen mit ihren konkreten Hinweisen zu Strecken, Gefahrenpunkten und Vorschlägen für die Gestaltung einbrachten, hat den



Prozess sehr bereichert. Die Veranstaltung übertraf unsere Erwartungen - da schmeckte der Glühwein zum Abschluss des Abends umso besser! Weitere schriftliche Eingaben und eine öffentliche Videokonferenz folgten. Manch Denkanstoß wurde hier und im Rahmen des Ideenmelders auf unserer Homepage festgehalten und wird weiter verfolgt. Wir hatten ein weites Spektrum an Radfahrertypen angesprochen: von einer Gruppe Seniorinnen auf der Suche nach neuen schönen Strecken für ihre Freizeittouren bis zur taffen Berufspendlerin, die sich als Radfahlerin täglich auf stark frequentierten Landstraßen (B1, Uhlenhorstweg) selbstbewusst im Strom der KFZ bewegt, aber auch dort (brauchbare) Rad-Infrastruktur begrüßen würde. Nach gut einem Jahr Planungszeit haben wir am 9. März 2022 unser „Wunsch-Radnetz“ stellvertretend für den Oberbürgermeister an den Beigeordneten für das Dezernat Umwelt, Planen und Bauen Peter Vermeulen überge-

ben. (Vgl. <https://bit.ly/3yN6zhk>) Das Interesse der Stadtverwaltung an dem Konzept ist groß, die Notwendigkeit für eine kontinuierliche Verbesserung der Radinfrastruktur wird von der Stadt eindeutig bejaht. Natürlich sind die finanziellen Mittel arg begrenzt, aber einige Maßnahmen könnten auch mit kleinem Budget umgesetzt werden. Die Karte mit dem Arbeitsergebnis wird nun das Büro des Fahrradbeauftragten Helmut Voß schmücken – und dort beispielsweise mit dem 1997 aufgestellten Radverkehrsplan abgeglichen. Tatsächlich zeigte sich im Nachhinein, dass sich die gewünschten Streckenführungen nur an zehn Punkten unterscheiden! Da setzt dann der Nachfolgeprozess ein, die Begleitung der Umsetzung eines qualitativen städtischen Radverkehrsnetzes, in dem Stadtteilverbindungen (wie bei anderen Verkehrsarten auch) ausgeschildert werden. Der ADFC freut sich, bei weiteren Planungs-

**Lantermann**  
*Wir, gemeinsam*

**Zweirad Lantermann**  
**Holger Lantermann**  
**Königshardter 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!**



maßnahmen mit einbezogen zu werden und dankt allen, die sich in den Mapathonprozess eingebracht haben.

Fazit:

Für das Projekt Mapathon kann ich rückblickend sagen, dass

- wir mit der vom ADFC bereitgestellten Methode eine gute Diskussionsgrundlage für den Dialog mit Verwaltung und Politik erstellen konnten,
- das Thema neue Mitglieder zusammengebracht und aktiviert hat,
- das digitale Format die Zusammenarbeit bei der Kartenentwicklung vereinfacht hat,
- Lückenschlüsse und qualitative Aufwertungen der Strecken aus unserer Sicht dringend erforderlich sind,
- unsere finanzschwache Kommune dringend Fördergelder des Klimapakets für zukunftsweisende Lösungen einwerben muss,
- das „vorläufige Endergebnis“ die Beteiligten der Kerngruppe zur Weiterarbeit motiviert,
- detaillierte Straßenplanungen nach heutigen Standards erfolgen und
- zukünftige Mitbestimmungsprozesse (auch) auf Ebene der drei Stadtbezirke begleitet werden müssen.

Unsere Karte für das Mapathon-Projekt:

<https://bit.ly/3Pxi4zz>

Gudrun Fürtges

### ADFC-QUALITÄTSKRITERIEN:

#### „Gute Radverkehrsnetze“

- sind engmaschig, lückenlos u. durchgängig ohne Unterbrechung befahrbar,
- verbinden umwegfrei und logisch alle wichtige Ziele im Ort (Schulen, Bürgerämter, Geschäfte, etc.),
- verbinden Vororte nicht nur durch die Innenstadt, sondern auch untereinander (Spinnennetz-Prinzip),
- haben klar ausgeschilderte Routen und sind als Radverkehrsnetz erkennbar,
- erteilen dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr,
- trennen Rad- und Kfz-Verkehr bei hohen Geschwindigkeiten (> Tempo 30) und setzen auf sichere Kreuzungen,
- sind verkehrssicher und werden von allen Bevölkerungsgruppen auch so wahrgenommen,
- haben eine hohe und einheitliche Qualität, die zum Radfahren einlädt,
- sind gut mit wichtigen Haltepunkten des ÖPNV verknüpft und
- bieten Radfahrenden eine stressarme, bequeme und hürdenfreie Fahrt

Hinweis: Weiterführende Informationen in der Broschüre „So geht Verkehrswende“ unter [adfc.de](http://adfc.de)

## 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

## Termine

Der Vorstand lädt zur Jahreshauptversammlung am Freitag, den 26. August, 19 Uhr, in die Alte Dreherei in Mülheim-Broich, ein. Anfahrt mit dem Rad über den RS 1 oder mit der Straßenbahnlinie 901 Haltestelle Königstraße.

Die städteübergreifenden Aktiventreffen am ersten Freitag im Juni und August entfallen. Statt dessen treffen wir uns am 1. Juli ab 19 Uhr in der Starthilfe.

# Drei neue Fahrradbarometer

Um zu erkennen, ob die Bedeutung des Radverkehrs wirklich steigt, bedarf es zuverlässiger Messungen, wie es der ADFC seit vielen Jahren fordert. Seit einigen Jahren gibt es am Westfield Centro eine ständige(!) Zählstelle für Fahrräder, deren Ergebnisse von Interessierten im Internet aufgerufen werden können (s. RIP 1/2019). Anfang 2022 berichtete die Stadtverwaltung, dass nun 3 weitere hinzukommen, das Beobachtungsnetz wird immer dichter. Die Standorte befinden sich an der Richard-Wagner-Allee, dem Grünen Pfad und der HOAG-Trasse.

Laut Stadtverwaltung wird der Radverkehr



# ebike

ELEKTROFAHRRÄDER · ZUBEHÖR · SERVICE

ebike-Oberhausen e.K.

Steinbrinkstraße 205  
46145 Oberhausen

☎ 0208 307 632 83

@ info@ebike-ob.de

🏠 www.ebike-ob.de



Parkmöglichkeiten Gartenstraße -  
direkter Zuweg zum Ladenlokal

Fahrkomfort neu erleben



über Induktionsschleifen gezählt und unmittelbar auf dem Fahrradbarometer angezeigt. Die Darstellung erfolgt dabei als Tages- und Jahreswert und soll noch mit einer zusätzlichen Datums-/ Zeit- /Temperaturanzeige ergänzt werden. Die Anzahl kann als grafischer Balken und als Zahl dargestellt werden. Ein vergleichbares Fahrradbarometer wurde bereits am Wetfield Centro errichtet. Die erfassten Daten werden an den Verkehrsrechner der Stadt Oberhausen gesendet und gespeichert. Zudem wird eine öffentliche Webseite erstellt, über welche die Zählraten durch interessierte Bürger abgerufen werden können.

Drei der vier Zählstellen befinden sich an Radwegetrassen und erfassen damit überwiegend Freizeitverkehre. Dagegen ist die Anlage an der Richard-Wagner-Allee als Wegeverbindung zwischen Sterkrade und Osterfeld geeignet, auch Alltagsverkehre zu erfassen, immerhin befinden sich ein Krankenhaus, ein Berufskolleg und ein Discounter unmittelbar an der Strecke.

Norbert Marißen



## Arbeiten am Radverkehrskonzept neu aufgenommen

Anfang April 2022 informierte die Stadtverwaltung den ADFC über die Neuaufnahme der Arbeiten am Radverkehrskonzept. Das mit den Arbeiten beauftragte Gutachterbüro „IKS Mobilitätsplanung“ stellte im ersten Schritt sein Radwegenetz zur Diskussion und gab den Teilnehmenden Zeit, bis zum zweiten Treffen Änderungsvorschläge zu machen.

Im Vorgriff auf anstehende Maßnahmenempfehlungen wie beispielsweise Fahrradzonen wurden Best-Practice-Beispiele aus verschiedenen deutschen Städten vorgestellt. Empfohlen wurden ausdrücklich Verkehrsversuche als temporäre Lösungen, um Fehleinschätzungen vorzubeugen. Neue Maßnahmen lassen sich so einfach erproben und untaugliche Lösungsansätze schnell zurückholen.

Das Gutachterbüro hat mit dem „Nahmobilitätskonzept Alt-Oberhausen“ bereits seine Visitenkarte bei der Stadtverwaltung abgegeben. Alle Beteiligten hoffen jetzt auf ein qualitativ hochwertiges Gutachten.

Norbert Marißen

## Unterführungen sicher machen

Das im März 2022 im Planungsausschuss vorgestellte Nahmobilitätskonzept beschäftigt sich auch mit den beiden Unterführungen am Hauptbahnhof (Concordiastraße, Busch-

hausener Straße). In beiden Fällen finden die Bedürfnisse von Zufußgehenden und Radfahrenden heute keine ausreichende Berücksichtigung, sie sind laut, dunkel und unsicher. Der KFZ-Verkehr fließt dagegen schnell und unmittelbar an den Menschen vorbei.

Im Jahr 2019 hat die Linke-Fraktion im Ausschuss auf die unhaltbaren Zustände im Tunnel Concordiastraße hingewiesen und in diesem Zusammenhang gemeinsam mit dem ADFC eine zweispurige Verkehrsführung statt der heutigen 4 Fahrspuren vorgeschlagen, um geschützte Radfahrstreifen einrichten zu können. Die „Deutschlandkoalition“ (CDU, SPD, FDP) lehnte den Vorschlag kurzerhand ohne Diskussion ab.

Im jetzt vorgelegten Nahmobilitätskonzept kritisieren die Gutachter alle 5 DB-Unterführungen in der Innenstadt, weil „sie besonders auf die Bedürfnisse des KFZ-Verkehrs ausgerichtet“ sind. Neben gestalterischen Maßnahmen schlagen sie für die Tunnel Concordiastraße und Buschhausener Straße auch eine neue Fahrbahnaufteilung vor. Der jetzige Bordsteinradweg soll komplett zum Fußweg werden. Der Radweg kommt ebenerdig auf die Fahrbahn und wird vom KFZ-Verkehr nicht nur durch weiße Linien, sondern baulich getrennt. Dadurch gehen zwei Autospuren verloren. Der Vorschlag soll zunächst als Verkehrsversuch umgesetzt und wissenschaftlich begleitet werden.

Alle fünf Unterführungen in der Innenstadt sind ausgesprochen hässlich. Sie könnten alle gestalterisch verbessert werden. Das einfachste ist ein weißer Anstrich, was hauptsächlich der Sicherheit dient, denn Zufußgehende und Radfahrende werden dann von den Autofahrern besser wahrgenommen. Das Gutachterbüro schlägt professionelle farbige Graffiti vor, um das Wohlbefinden im Tunnel zu steigern. Ein gutes Beispiel für eine gelungene Gestaltung von Straßenunterführungen liefert der Bahnhof Herne, wo farbiges und beleuchtetes Glas angenehmes Licht in den Tunnel bringt. Ein anspruchsvoller Bodenbelag rundet die Gestaltung ab. Zu-

viel Luxus für die zentralen Unterführungen in Oberhausen?

Ob die „Deutschlandkoalition“ aus CDU, SPD und FDP in der Bezirksvertretung bzw. Planungsausschuss den Empfehlungen des Gutachterbüros folgt, kann als ungewiss gelten. Die Forderung nach Förderung der Nahmobilität erwies sich bei ihnen bisher leider oft als reines Lippenbekenntnis.

Wie 2019 vom ADFC bereits angeregt, liegt als weiterer Schritt die Umgestaltung der Concordiastraße bis zur Bebelstraße auf der Hand. Das meint auch der Gutachter.

Norbert Marißen

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken  
bis +/- 15 Dioptrien

**Ideal für:**  
MTB • Rennrad  
Citybike • E-Bike

...auch als  
Gleitsichtbrille...

2  
unterschiedliche  
Scheibengrößen

8 verschiedene  
Tönungen lieferbar  
(für alle Lichtverhältnisse)

**Augenoptik Hallen**

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

Tel.: 0208 / 21900 • [www.augenoptik-hallen.de](http://www.augenoptik-hallen.de)



# Fahrradstraße als Farce

## Kein Ende in Sicht Diskussionen um die „Rü“

Bereits seit der vor gut 35 Jahren erfolgten Stilllegung der beiden Straßenbahnlinien nach Bredeney und Stadtwald und der anschließend durchgeführten Neugestaltung der Rüttenscheider Straße gibt es eine Diskussion über eine gerechte Aufteilung des Straßenraums unter den drei Verkehrsarten Fuß-, Rad- und Autoverkehr. Gewonnen hat damals klar und deutlich der Autoverkehr. Fußgänger wurden zwar vermeintlich gut bedacht, was sich aber im Lauf der Jahre durch die sich immer weiter ausbreitende Außen-

gastronomie relativiert hat. Radfahrenden wurden lediglich im südlichen Abschnitt der „Rü“ winzige Flächen in Form von viel zu schmalen Radwegen in Form von rot gepflasterten Streifen auf den Gehwegen zugestanden, ansonsten gingen sie leer aus. Genau dieser Umstand wurde und wird von einer im Lauf der Zeit immer größer werdenden Zahl von Bürger:innen infrage gestellt.

Als indirekte Folge des Dieselskandals wurde 2015 u. a. die Stadt Essen wegen ihres angelegten viel zu hoher Luftschadstoffe an den Tag gelegten Nichtstuns von der „Deutschen Umwelthilfe“ verklagt. Vor dem Verwaltungsgericht wurde ein Vergleich ausgehandelt, in welchem sich die Stadt verpflichtete, im Rahmen eines als „LeadCity“ bezeichneten Programms zur Schadstoffreduzierung u. a. die Einrichtung von Fahrradstraßen nachzuführen, darunter auf der Rüttenscheider Straße. Durch diese gezielte Förderung des Radverkehrs sollte dort auch der extrem starke Autoverkehr reduziert wer-

Kreuzung Rüttenscheider Straße / Klarastraße: Hier sollte einer der beiden „Modalen Filter“ eingerichtet werden.



den. Im Focus standen dabei vor allem der Durchgangsverkehr (die „Rü“ ist knapp 3 km lang) sowie die nicht unbeträchtliche Zahl von Auto-Posern. Dafür sollten an den beiden zentralen Kreuzungen Zweigert-/Klarastraße und Martin-/Franziskastraße Abbiegezwänge eingerichtet werden (Modale Filter).

Die Gegner dieser Maßnahme starteten sogleich eine Medienkampagne, mit welcher suggeriert werden sollte, dass Autos auf der „Rü“ faktisch ausgesperrt würden und wegen dadurch ausbleibender Kundschaft der Ruin vieler Geschäfte und Gastrobetriebe vorprogrammiert sei. In der Realität sahen die städtischen Planungen jedoch von Beginn an vor, dass nahezu jeder Winkel auf der „Rü“ für Autos erreichbar bleiben sollte. Auf einer großen Bürgerversammlung im Rathaus im Februar 2020 stellte die Dezernentin für Verkehr und Umwelt Simone Raskob besagte Pläne vor – inklusive der Modalen Filter. Und auch die Radfahrerverbände, die selbstredend lieber eine wesentlich wirksamere Zurückdrängung des Autoverkehrs gesehen hätten, stimmten diesem (Minimal-)Kompromiss zähneknirschend zu.

## IHK-Umfrage ein Flop

Dass danach alles ganz anders gekommen ist, darüber ist in der RAD im Pott mehrfach berichtet worden. Auf Druck der Lobby der Rüttenscheider Geschäftsleute und Gastronomen (IGR) hat Oberbürgermeister Thomas Kufen bereits kurz nach der Bürgerversammlung die Angelegenheit an sich gezogen und verfügt, dass zwar die Fahrradstraße auf der „Rü“ eingerichtet werden könne, aber ohne irgendwelche Einschränkung für den Autoverkehr, sprich ohne die Modalen Filter. Nach einem Jahr solle alles noch einmal evaluiert werden. Am Ende dieser „Versuchsphase“ solle dann die Essener Polizei eine offizielle Untersuchung durchführen. Bezeichnenderweise fiel das von der Verkehrsdirektion der Polizei erstellte Gutachten

mehr als deutlich zugunsten der Modalen Filter aus. Die Kernaussage: Um eine wirksame Förderung des Radverkehrs zu erzielen, müsse eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs erfolgen. Da letzteres aber nicht eingetreten sei, halte man Abbiegezwänge für notwendig.

Im März dieses Jahres trat schließlich die Essener IHK auf den Plan und veröffentlichte eine im Monat zuvor erfolgte Umfrage unter Rüttenscheider Betrieben. Die WAZ brachte sogleich als Schlagzeile: „Rü: Viele Unternehmen lehnen Radstraße ab“ (WAZ/NRZ 16.03.2022). Dabei war das Ergebnis der Umfrage alles andere als repräsentativ, denn von 682 konkret zur Stellungnahme aufgeforderten Betrieben hatten nur 93 geantwortet, das entspricht einer Rücklaufquote von gerade einmal 13,6 %. Davon hatten sich wiederum ganze 44 negativ zum Thema Fahrradstraßen geäußert, das sind gerade einmal 6,5 %! Heißt im Umkehrschluss: 93,5 % der Betriebe können ganz offensichtlich mit der Fahrradstraße leben.

Bekanntlich verläuft mit der Alfredstraße (B224) auf ganzer Länge parallel zur „Rü“ eine vierspurige Hauptverkehrsstraße – und das mit einem Abstand zur „Rü“ von gerade einmal 100 bis 150 Metern. Welche gut frequentierte Geschäftsstraße in Deutschland weist für ihre autoaffine Kundschaft eine derart ideale Konstellation auf? Warum also soll es autofahrenden Kund:innen nicht zuzumuten sein, ihre Anfahrt über besagte Alfredstraße durchzuführen und über eine der vielen bestehenden Querverbindungen direkt ihr Ziel auf der „Rü“ anzusteuern?

## Durchgangsverkehr könnte weiter zunehmen

Paradoxerweise könnte die Stadt Essen mit einer anderen ebenfalls zum „LeadCity“-Programm gehörenden Maßnahme dazu beitragen, dass das Hauptproblem Durch-



Verkehrszeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

gangsverkehr auf der „Rü“ künftig noch weiter zunimmt: Um der dank jahrzehntelanger Autovorrangpolitik häufig überlasteten Alfredstraße und den damit einhergehenden Schadstoffbelastungen durch Stickstoffdioxid und Feinstaub zu begegnen, hat die Stadt dort nun „Sensitive Ampelschaltungen“ eingerichtet. An acht Kreuzungen sind sogenannte „Pfortnerampeln“ installiert worden, die im Falle einer zu hohen Schadstoffbelastung der Luft mittels kürzerer Grünphasen dafür sorgen sollen, dass sich eine geringere Anzahl von Autos auf der Alfredstraße bewegt und dadurch die Luftbelastung sinkt.

## Pfortnerampeln verlagern Verkehr auf die „Rü“

Um nun die Staus vor den Pfortnerampeln nicht ins Unendliche anwachsen zu lassen, sind zusätzlich elektronische Hinweistafeln installiert worden, welche Autofahrende dazu auffordern, sich andere Wegstrecken zu suchen. Bezeichnenderweise (oder besser: wohlweislich) zeigen diese keine konkreten Ausweichstrecken an. Somit wird klar sein, dass die „Rü“ zwangsläufig eine dieser

Ausweichstrecken sein wird, denn schon in der Vergangenheit versuchte ein nicht unbeträchtlicher Teil von Autofahrenden immer dann, wenn der Verkehr auf der Alfredstraße kollabierte, auf die parallel verlaufende „Rü“ auszuweichen. Die Stadt wiederum argumentiert, dass Autofahrende heutzutage so intelligent seien, dass sie angesichts der dort ebenfalls zu erwartenden Staus erst gar nicht auf eine solche Idee kämen. Dass dies reines Wunschdenken ist, dürfte nicht nur in Rütterscheid allen klar sein.

Im Ergebnis dürften Radfahrende auf der „Rü“ daher mit noch mehr Autos konfrontiert werden. Früher bestanden zumindest auf dem südlichen Abschnitt über die dort bestehenden schmalen Radwege noch Ausweichmöglichkeiten, jedoch wurden diese im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraßen entfernt, wobei nicht selten der so freigewordene Platz sogleich wieder von der sich ständig ausbreitenden Außengastronomie okkupiert wurde.

## Unzulässiges Überholen von Radfahrenden

Bekanntlich dürfen sich laut Straßenverkehrsordnung in einer Fahrradstraße eigentlich nur Radlerinnen und Radler bewegen. Bundesweit ist es jedoch nahezu überall üblich, mittels Zusatzbeschilderung den Autoverkehr auch weiterhin zuzulassen, so auch in Essen. Allerdings darf der Autoverkehr in einer Fahrradstraße nicht derartig dominant auftreten wie es in Rütterscheid der Fall ist. In dem mit der Deutschen Umwelthilfe ausgehandelten Vergleich ist aber eindeutig von einer „anzustrebenden Reduzierung des Autoverkehrs“ die Rede. So wie im Absatz zuvor beschrieben, ist davon jedoch bis heute nichts zu spüren und wird ganz offensichtlich von der Stadt Essen auch nicht wirklich angestrebt.

Nach ihrer Umgestaltung Ende der 1980er Jahre wurde die Fahrbahn der „Rü“ relativ

schmal ausgebaut. Seither werden Radfahrende dort nicht selten als „Störenfriede“ wahrgenommen, die zügiges Fahren von Autos behindern. Entsprechend häufig wurden (und werden) sie bedrängt, nicht selten sogar bei Gegenverkehr mit Minimalabstand überholt. Nun dürfen nach Umwidmung der „Rü“ zur Fahrradstraße Radfahrende sogar völlig legal nebeneinander fahren. Gemäß der Regelung in der StVO, dass sie nur mit einem Mindestabstand von 1,50 Meter überholt werden dürfen, besteht hier seither angesichts der schmalen Platzverhältnisse de facto ein Überholverbot von Radfahrenden. Da dieses aber in der Realität kaum eingehalten wird, müsste die Stadt dringend eine entsprechende Beschilderung einrichten (das entsprechende Verkehrszeichen ist seit kurzem in der StVO enthalten).

Sollte sich die Stadt weiterhin hinsichtlich einer adäquaten Ausgestaltung der Fahrradstraße auf der „Rü“ verweigern – worauf momentan leider vieles hindeutet – müsste sie deren Einrichtung eigentlich wieder rückgängig machen. Denn die Fahrradstraße in ihrer derzeitigen Ausgestaltung ist nicht StVO-konform und stellt nicht nur für weniger versierte, sondern sogar für selbstbewusst auftretende Radler\*innen ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Der unverändert starke Autoverkehr führt auch weiterhin zu einer hohen Schadstoff- und Lärmbelastung. Ohne die beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs ist und bleibt die Fahrradstraße auf der „Rü“ eine Farce.

Jörg Brinkmann

Kreuzung Rüttenscheider Straße / Franziskastraße: Hier sollte einer der beiden „Modalen Filter“ eingerichtet werden.





# RideMovi - Neuer Leihradanbieter?

Zu Beginn dieses Jahres bekundete der Anbieter RideMovi, mit Firmensitz in Italien, sein Interesse, hier im Stadtgebiet Essen, Pedelecs im Rahmen eines Sharing-Systems zur öffentlichen Nutzung anzubieten, mit dem Ziel, städtische Klimaziele zu erreichen, Verkehrsströme zu entlasten und den Bürger:innen und Besucher:innen der Stadt eine Möglichkeit der gesunden und klimafreundlichen Fortbewegung, insbesondere als Alternative zum Auto, zur Verfügung zu stellen.

RideMovi ist mit seinen elektrischen Fahrrädern innerhalb Europas bereits in über 20 Städten aktiv und bietet seinen Service unter anderem in Städten wie Mailand und Barcelona an.

Die Stadt Essen ist nun die erste deutsche Stadt, der der Anbieter sein Angebot unterbreitet und damit auch seinen Markt erweitern möchte. Die Pedelecs sind nutzerfinanziert und nicht an öffentliche Förderungen gebunden.

Bei einem Gewicht des Fahrradrahmens von 25 kg, verfügen sie neben einer Ausstattung mit z.B. Korb und Smartphone-Halterung, über einen 250 W Motor und eine austausch-

bare Batterie mit einer Reichweite von 60-70 km.

Angedacht ist, mit einer Flottengröße von 500 Pedelecs zu starten und abhängig vom Bedarf und dem Betriebsgebiet, diese bis zu einer Anzahl von ca.1000 Pedelecs zu erweitern.

Foto: RideMovi



Entsprechende Pedelecs würden das in Essen bereits bestehende Angebot an effizienten und nachhaltigen Verkehrsmitteln gut ergänzen. Zwar gibt es mit metropolradruhr bereits ein Leihfahrradsystem, allerdings werden die dortigen Fahrräder lediglich mechanisch betrieben. Darüber hinaus handelt es sich bei Letzterem um ein rein stationsgebundenes Verleihsystem, während bei den Pedelecs von RideMovi mehr Flexibilität besteht. Nicht zuletzt ist auch davon auszugehen, dass die unterschiedlichen Fahrradangebote auch unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen.

Für das Ausleihen und die Rückgabe der Pedelecs werden lediglich virtuelle Haltepunkte im Stadtgebiet festgelegt. Nur dort kann der Mietvorgang begonnen und auch beendet werden. Das ordnungsgemäße Abstellen ist durch die Nutzenden mittels eines Fotos zu dokumentieren.

Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit, die sich voraussichtlich vom Essener Norden über die Innenstadt bis zum Baldeneysee erstrecken soll, ist für den Frühsommer geplant.

Zu den Nutzungsentgelten ist bislang nichts bekannt, auch sind die Räder – wie leider so ziemlich alle Räder von Leihradsystemen – lediglich mit einem kleinen Körbchen, nicht aber mit einem Gepäckträger oder eine Haltefunktion für eigene Taschen ausgestattet und daher wohl eher für die Sightseeingtour aber weniger für den Transport eigener Einkäufe geeignet. Auch wenn RideMovi sich als europäisches Unternehmen präsentiert, so bestehen doch augenscheinlich Verbindungen zum chinesischen Anbieter Mobike, dessen deutsche Tochter im August 2020 in die Insolvenz gegangen ist und welches in Punkto Datenschutz durch die Stiftung Warentest als „sehr kritisch“ bewertet wurde. Alle Kontaktversuche zum Anbieter RideMovi waren bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe leider erfolglos, auch liegen bisher weder deutsche Nutzungsbedingungen noch eine Datenschutzerklärung vor. Mirko Sehnke

# Rekord bei der Kidical Mass

## Kinder demonstrierten in Holsterhausen für sichere Radwege

Platz da für die nächste Generation! Im März fuhren 227 Kinder, Eltern, Großeltern und Unterstützer:innen rund 10 Kilometer durch den Stadtteil Holsterhausen. Das ist die höchste Teilnehmer:innenzahl seit der ersten Kidical Mass Essen in 2019. Sie fordern sichere Radwege, um Kindern eine größtmögliche Selbstständigkeit auf dem Weg zu Schule und Freizeitaktivitäten zu erlauben. Kinder wollen selbstständig sein und haben ein Recht auf die Erfahrung, sich frei in ihrer Stadt bewegen zu können. Bei der Kidical



Foto: Marc Zietan

Mass bekamen alle einen Vorgeschmack davon, wie sich das anfühlen könnte.

Bei schönstem Sonnenschein und mit guter Laune, Musik und Geklingel haben sich 227 Teilnehmer:innen der Kidical Mass Essen aufs Rad geschwungen, um zu zeigen, dass auch Kinder am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Als Erwachsene:r konnte man oft nur staunen, wie begeistert und ausdauernd die Kleinen schon mithielten.

Verschiedene Zubringer hatten mehrere Gruppen aus dem Siepental, aus Stoppen-

berg und der Grünen Mitte gesammelt und zum Startpunkt geleitet. Außerdem wurden die Fahrräder mit Luftballons geschmückt. Die ca. zehn Kilometer lange Strecke führte erstmals quer durch den Stadtteil Essen-Holsterhausen. Der Startpunkt war der Kirchvorplatz der St.-Mariä-Empfängnis-Kirche. Von dort ging es mit Fahrrädern, Anhängern, Lastenrädern oder im Kindersitz hin und zurück über die Alfredstraße und dann in einem großen Bogen zunächst am Haumannplatz vorbei und zurück zum Ausgangspunkt. Der zweite Teil der Route führte entlang der Hausackerstraße über die Brücke über die A 40 hin zum Frohnhauser Markt. Der Zielpunkt war dann wieder der Vorplatz der Kirche, wo die Demo beendet wurde und die verschiedenen Gruppen mit viel Abstand den Nachmittag ausklingen lassen konnten.

Die Kinder konnten sich für 1,5 Stunden frei und sicher auf ihrem Fahrrad bewegen, denn die Demonstration wurde von der Polizei Essen gesichert und begleitet. Erstmals und laut bejubelt waren auch Teile der Fahrradstaffel der Polizei dabei.

Die Termine für die Sommer- und Herbstedition stehen schon fest. Am 18. Juni um 14 Uhr geht die Kidical Mass in die nächste Runde, dann ab Stadtgarten quer durch die Innenstadt. Am 17. September um 14 Uhr können kleine und große Radfahrende die Wege rund um die Zeche Zollverein erkunden. Hier will auch Oberbürgermeister Thomas Kufen mit dabei sein.

Foto: RadEntscheid Essen





# Förderprogramm für Lastenräder

Pünktlich zum 1. Mai ist das Förderprogramm der Stadt Essen für Lastenräder gestartet. Mit dem Startschuss können Bürger:innen nun unter [www.essen.de/lastenrad](http://www.essen.de/lastenrad) einen Antrag auf Förderung stellen. Gefördert wird die Anschaffung werksneuer Lastenräder, die speziell zum Transport von Gütern und/oder Kindern konstruiert werden.

Gemäß der Förderrichtlinien müssen förderfähige Lastenräder bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Demnach benötigen diese eine standardisierte Transportvorrichtung, welche fest mit dem Lastenrad verbunden ist. Darüber hinaus muss das Lastenfahrzeug eine Nutzlast, also zulässiges Gesamtgewicht minus Eigengewicht des Fahrzeugs, von mindestens 150 Kilogramm aufweisen. Alternativ kann es auch über ein Mindesttransportvolumen von einem Kubikmeter verfügen.

Das Förderprogramm der Stadt Essen richtet sich an Privatpersonen und sieht eine Förderquote von 20 Prozent des Anschaffungspreises vor - bei einer Höchstgrenze von 500 Euro je Lastenrad. Für das Jahr 2022 steht eine Gesamtfördersumme in Höhe von 50.000 Euro zur Verfügung, eine Weiterführung für 2023 und die Folgejahre ist angedacht.

## Umstellung bei der Beantragung von Fördergeldern

Zum Redaktionsschluss war der Fördertopf noch nicht ausgeschöpft, es waren bislang erst Anträge für etwa 25 Prozent des Fördervolumens eingegangen. Das mag aber auch daran liegen, dass die Antragstellung zum Start des Förderprogramms relativ hohe technische Hürden gesetzt hatte. Ursprüng-

lich war es bei der Antragsstellung nötig, die Online-Funktion des Personalausweises zu nutzen. Seit dem 06.05. können sich Interessierte nun über das Serviceportal der Stadt Essen nur mit ihrem Benutzernamen und Passwort im Servicekonto.NRW anmelden und darüber den Online-Antrag einreichen. Für den Wohnortnachweis muss im Antragsverfahren anschließend ein Foto des Personalausweises hochgeladen werden.

## Blick nach Oberhausen

Unsere Nachbarstadt Oberhausen will ebenfalls Lastenräder für Privatleute, Vereine oder Kitas fördern. Dazu sollen insgesamt 100.000 Euro zur Verfügung stehen und Lastenräder (mit und auch ohne Motor) mit bis zu 50 Prozent bzw. 2.500 Euro gefördert werden. Informationen dazu gibt es unter [www.oberhausen.de/klimaschutz](http://www.oberhausen.de/klimaschutz). Mirko Sehnke

# Neues für Essens Radler:innen

## Panoramaradweg Niederbergbahn in Kettwig gesperrt

Aufgrund von Hangsicherungsarbeiten muss der Weg vom 9. Mai bis voraussichtlich Freitag, 1. Juli, im Bereich der Stadtgrenze zwischen Essen und Heiligenhaus voll gesperrt werden. Betroffen ist der Abschnitt zwischen dem Sengenholzer Weg in Essen-Kettwig und der geschotterten Rampe zur Frankfurter Straße in Heiligenhaus. Eine Umleitungsempfehlung wurde über die Frankfurter Straße, die Ruhrstraße und die Heiligenhauser Straße eingerichtet.

## Stadtradeln 2022

Das diesjährige Stadtradeln in Essen findet vom 05. Juni bis 25. Juni 2022 statt. Alle, die in der Stadt Essen wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule besuchen, können beim STADTRADELN mitmachen. Auch der ADFC Essen ist wieder mit einem Team dabei.

## Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Am 8. April konnte mit der „Bank im Bistum Essen (BiB)“ das mittlerweile 18. Unternehmen in Essen erfolgreich als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert werden. Die Zertifizierung erfolgte in der Stufe „Silber“. Zwischenzeitlich konnten sowohl die Stadt Essen (Rathaus) wie auch die Firma Druckpartner durch eine Rezertifizierung die be-



gehrte Auszeichnung in „Gold“ erlangen. Damit hat Essen aktuell 5 Unternehmen, die in der höchsten Stufe „Gold“ zertifiziert werden konnten.

## Brücken im Bau

Im Rahmen des Grünzugs Zangenstraße werden aktuell die Widerlager für die neue Brücke über die Bottroper Straße gebaut – zeit-

gleich befindet sich die Brücke bereits in Fertigung beim Hersteller. Bis zum Ende des Jahres soll diese Brücke eingehoben werden. Auch beim Rommenhöller Gleis tut sich was – die Brücke soll noch im Mai ausgehoben und dann bis zum Ende der Sommerferien saniert werden. Die Freigabe der Trasse ist für den Herbst geplant.

## Neue Fahrrad-Zählstellen

Die Stadt Essen plant für die nächsten 4 Jahre zahlreiche neue Fahrradzahlstellen ein.

Bereits dieses Jahr sollen zwei Zählstellen auf der Fahrradstraßenachse A installiert werden.

In den Jahren 2023 – 2025 sollen je 7 weitere Zählstellen zur dauerhaften Zählung Radfahrender eingerichtet werden – teilweise dann auch mit Display. Bisher gibt es – neben einer mobilen Zählstelle - lediglich 2 Dauerzählstellen für den Radverkehr in Essen, eine auf der Grugatrasse und eine auf der Huysenallee.

## Radtour mit Oberbürgermeister

Die diesjährige Radtour mit Oberbürgermeister Kufen wird am 08. Juli um 14 Uhr starten. Treffpunkt ist der Willy-Brandt-Platz. Unter dem diesjährigen Mottos „100 Jahre Folkwang Museum“ führt die Tour zunächst nach Süden, wo der aktuelle Stand des Umbaus des ehemaligen Rommenhöllergleises zum Geh-/Radweg besichtigt wird. Über den Stadtwaldplatz geht es nach Werden. Hier befindet sich das Hauptgebäude der Folkwang Universität der Künste in der ehemaligen Abtei. Anschließend verläuft die Tour entlang der Ruhr und durchs Ruthertal nach Bredeney. Über Haarzopf und Frohnhausen schwenkt die Route auf die Fahrradstraßenachse A ein, auf der schließlich der Jubilar, das Museum Folkwang erreicht wird. Hier klingt die Radtour mit fachkundigen Erläuterungen aus. Strecke: ca. 25 km, Dauer ca. 3 Stunden, gemütlich, hügelig. Mirko Sehnke



# Verbesserungen bei Radständern

Im Frühjahr wandte sich der ADFC Gladbeck zwei Mal an die Ratsfraktionen mit der Bitte um Unterstützung zur Einführung besserer Fahrradstellplätze in Wohnbereichen.

In einem Schreiben im Februar bat er anhand von 2 konkreten Beispielen um Unterstützung, um die Abstellanlagen bei Mietwohnungen zu verbessern.

Im März schickte der ADFC eine Brandmail an die Fraktionen – und die Verwaltung, nachdem er gelesen hatte, dass in einer Vorlage für den Planungsausschuss für ein Neubaugebiet (an der Johowstraße) zwar detailliert und viel von Autostellplätzen die Rede war, aber Fahrradstellplätze nicht vorkamen. Der ADFC wies die Fraktionen darauf hin, dass die Regelungen der Gladbecker Stellplatzsatzung vom 1.1.2019 zu Fahrradstellplätzen fehlten. Danach müssten bei den 4 Mehrfamilienhäusern jeweils mindestens 6 Fahrradstellplätze errichtet werden. Er bat die Fraktionen um eine entsprechende Intervention.

Das erwies sich in der Sitzung des Planungsausschusses dann aber als überflüssig. Denn die Verwaltung ging von selbst auf das Anliegen des ADFC ein und versprach sogar, mehr Radstellplätze vorzusehen als die Satzung verlangt. Und überraschenderweise kündigte sie darüber hinaus sogar eine Neufassung der Stellplatzsatzung in Bezug auf Radabstellanlagen an. Wir sind positiv überrascht und

werden den Vorschlag genau beobachten.

Vera Bücker

Radständer, wie es nicht sein soll  
(Geschwister-Scholl-Str.)



# Kaum Interesse

## Gladbecker Landtagskandidat:innen zum Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet

In der letzten Ausgabe der RIP haben wir über den Stand beim RSMR berichtet und angekündigt, die Landtagskandidat:innen von SPD, CDU, Grünen und Linken nach ihren Unterstützungsabsichten zu fragen.

Über das allgemeine Problem der Langsamkeit des Fortschreitens bei Radschnellwegen im Ruhrgebiet kommt beim RSMR das Problem hinzu, dass der Abschnitt in Bottrop besonders kompliziert ist. Zur Erinnerung noch einmal die Lage:

Der RVR hatte von Stadtmitte Bottrop bis zur Stadtgrenze Gladbeck den Radschnellweg über die vierspürige und vielbefahrene Gladbecker Straße geplant, war aber auf fast einhellige Ablehnung des Bottroper Stadtrates gestoßen. Der ADFC Gladbeck hatte gemeinsam mit dem ADFC Bottrop die alte Hafentrasse als Alternative ins Gespräch gebracht, ein Vorschlag, dem sich die Bottroper Politik anschloss, nicht aber der RVR. Das Verkehrsministerium unter Wüst hatte dann die Hafentrasse als „Radvorrangroute“ mit einem etwas geringeren Ausbaustandard als ein Radschnellweg als Kompromiss vorgeschlagen. Diese ist also als zusätzliche Streckenführung inzwischen auch in Planung. Daneben gibt es aber immer noch die Frage nach einer Streckenführung des eigentlichen Radschnellweges.

Auf Gladbecker Gebiet wird der RSMR dann auf der ehemaligen Hafentrasse bis in die Nähe des Nordparks nördlich zur Innenstadt weiter geführt.

Der ADFC hat also die Kandidat:innen, die alle aus Bottrop und nicht aus Gladbeck kommen,

nach ihren Unterstützungsabsichten gefragt. Eine Antwort haben wir von allen erhalten. Dabei ist allerdings bei allen festzustellen, dass alle nicht im Blick haben, dass sie auch für das Gladbecker Gebiet zuständig sind und ihre Antwort auf Bottrop beschränkt haben.

Im einzelnen kann man die Antworten folgendermaßen zusammenfassen:

SPD: Thomas Göddertz, im alten Landtag vertreten, ließ durch sein Büro antworten. Der Mitarbeiter wies darauf hin, dass für den südlichen Teil bis zur Stadtgrenze Essen Straßen.NRW zuständig ist und er dort bisher kaum Einflussmöglichkeiten gehabt habe. Für das übrige Gebiet ist die Stadt Bottrop verantwortlich. Dabei verwies er auf den allgemeinen Mangel an Planungskapazitäten als Erklärung für den weitgehenden Stillstand. Für den umstrittenen Teil auf der Gladbecker Straße als Radschnellweg führte er aus, dass er dies nach wie vor ablehnt und sich stattdessen für eine Alternativroute über Nebenstraßen einsetze, wofür Planungen im Gange seien. Auf Nachfrage machte er deutlich, dass er dies nicht als Alternative bzw. Konkurrenz zur Radvorrangroute über die Hafenbahntrasse sehe, deren Stand er referierte (Stand dazu s. RIP 1-22). Die 2019/20 von der Stadtplanung Bottrop geäußerte Idee, die Emschergenossenschaft zu bewegen, den „City-Trail“ entlang des Kirchschembaches zum Radschnellweg auszubauen, wird damit nicht weiter verfolgt, da sich die Emschergenossenschaft die Optimierung dieses Rad-/Fußweges in eigener Regie vorbehält.

CDU: Die (bisherige) Landtagsabgeordnete Dr. Anette Bunse aus Kirchhellen antwortete immerhin selbst, aber allgemein mit dem Hinweis, dass seit 2017 die Mittel für Radverkehr auf jährlich rund 100 Millionen Euro verdreifacht und so rund 600 km neue Radwege gebaut worden sind sowie auf das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in NRW als erstes in einem Flächenland. Die schwarz-gelbe Landesregierung habe für die Verkehrsplanung mehr Ingenieure eingestellt und Rekordsummen für die Planung ausgegeben. Wichtig sind ihr ge-

nerell die Sicherheit innerstädtischer Alltagswege und auf einsamen Strecken die Sicherheit für Frauen.

Grüne: Joachim Gutsche antwortete, dass er eindeutig pro RSMR an der Gladbecker Straße sei und seine Meinung sich nicht geändert habe. Die Gladbecker Straße brauche einen Umbau zugunsten von Radfahrenden und Fußgängern sowie zum Wohle der Anwohner. Da die Radvorrangroute von der Aufgabe, einen ordentlichen Radweg an der Gladbecker Straße anzulegen ablenke, sehe er sie kritisch. Linke: Günter Blocks antwortete ebenfalls sehr allgemein mit der Notwendigkeit des sozial-ökologischen Umbaus und der Wichtigkeit von erstens dem ÖPNV und zweitens dem Radverkehr. Er fordert die Zentralisierung des Ausbaus zentraler Radwegestrecken bei Straßen.NRW, in dessen Verantwortung der RSMR allerdings schon seit einigen Jahren liegt und der wegen Überlastung Teilbereiche an die Städte Bottrop und Gladbeck ausgelagert hat. Zusammenfassend lässt sich ernüchert feststellen, dass alle Kandidat:innen als Bottroper Gladbecker nicht im Blick haben und außerdem alle nicht gut im Thema sind und auch kein wirkliches Engagement für den RSMR als dem wichtigsten Radverkehrsprojekt im Wahlkreis zeigen. Keine der Kandidat:innen sprach Möglichkeiten der Einflussnahme an, die sie als Abgeordnete wahrnehmen würden, falls sie gewählt würden bzw. ihre Partei an der nächsten Regierung beteiligt wäre. Solche Möglichkeiten der Einflussnahme könnten z.B. sein : (kleine) Anfragen im Landtag, eine Zusage der Unterstützung des Förderantrags für die Radvorrangroute, der Versuch, bei den verschiedenen Akteuren wie den Verwaltungen Bottrop und Gladbeck, Straßen.NRW und dem Verkehrsministerium öfter nachzuhaken, dass der RSMR im Bearbeitungsstapel weit oben liegt und/oder Öffentlichkeitsarbeit betreiben, Kooperation mit dem ADFC suchen usw..

Die enttäuschenden Antworten der Kandidat:innen entlarven Bekenntnisse zur



Wichtigkeit des Radverkehrs und der Verkehrswende als reine Sonntagsreden, denen nichts Konkretes folgt. Das ist für einen zügigen Ausbau dieser wichtigen Radverbindung kein gutes Zeichen und lässt eine Hängepartie befürchten.

Vera Bücken

# Erste Aktion des neuen Bündnis „Gladbeck mobil“

## Mobilitätsbefragung

In der Zeit vom 25. April bis zum 13. Mai startet im Kreis Recklinghausen und damit auch in Gladbeck eine Befragung, um herauszufinden, ob Wege zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder per Bus zurückgelegt werden. 8000 Haushalte werden aufgefordert, ein Wegeprotokoll und einen Fragebogen auszufüllen, in dem es u.a. darum geht, anzugeben, mit welchem Verkehrsmittel die Wege zu Schule, Arbeit, Einkauf usw. zurückgelegt werden. Ziel ist, einen Masterplan Mobilität 2050 zu erstellen, um die Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahrzehnte festzulegen. Ein zentrales Ergebnis wird die Berechnung des Modal Splits sowohl für den gesamten Kreis als auch für die einzelnen kreisangehörigen Kommunen sein. Der Modal Split gibt Aufschluss darüber, zu welchen Anteilen die verschiedenen Verkehrsmittel – Auto, Fahrrad, Bus und Bahn, Fußverkehr – auf den alltäglichen Wegen der Kreisbevölkerung genutzt werden. Wichtige Themen im Masterplan, der von einem Dortmunder Planungsbüro erstellt wird, sollen Radverkehr und ÖPNV sowie vernetzte Mobilität und Digitalisierung sein. Erste Ergebnisse sollen im Spätsommer vorliegen. Der ADFC bittet diejenigen, die von der Kreisverwaltung angeschrieben werden, das Anliegen zu unterstützen und mitzumachen und wird weiterhin berichten.

Vera Bücken

Im Herbst 2022 gründete sich in Gladbeck das Bündnis „Gladbeck mobil“, das sich für eine Verkehrswende in Gladbeck einsetzt und sich überparteilich versteht. In ihm finden sich Mitglieder der Grünen, Linken und des ADFC sowie interessierte Einzelpersonen zusammen. SPD und CDU sind ebenfalls eingeladen, haben aber bisher keine Vertreter:innen geschickt.

Die erste Aktion machte mit einem Banner auf den notwendigen Überholabstand von 1,50 m aufmerksam.

Mit einem Banner zeigen die Aktivist:innen auf, wieviel Platz beim Überholen benötigt wird. Mit der Aktion startet das Bündnis in das neue Jahr.

Innerorts müssen Kraftfahrende mindestens 1,50 Meter einhalten, wenn sie Radfahrende überholen. Dieser Abstand wird von Autofahrer:innen oft nicht beachtet und zu dicht an Radfahrer:innen vorbei gefahren. Das Banner ist maßstäblich. Die linke rote Linie zeigt den Überholabstand, den man mit dem Auto einhalten muss. Mit der Banneraktion zeigen die Aktiven vom Bündnis „Gladbeck mobil“, dass in der Regel ein Spurwechsel beim Überholen notwendig ist. Auf der sogenannten Asienbrücke, also auf der Buerschen Straße, ist ein sicheres Überholen von Radfahrern nicht möglich und nicht zulässig. Autofahrende müssen hier hinter den Zweiradfahrer:innen bleiben. Radler:innen müssen zu parkenden Autos mindestens einen Meter Abstand halten, damit sie nicht von sich öffnenden Türen gefährdet werden. Die Rechtsprechung gibt im Falle eines Unfalls den Radler:innen



eine Mitschuld an einem sogenannten „Doo-ring-Unfall“, wenn sie zu dicht an parkenden Autos vorbei fahren. Radfahrende benötigen also schon mindestens 1,80 Meter der in der Regel 3,00 Meter breiten Fahrspur. „Wir werben für mehr Rücksichtnahme“, so das Bündnis. „Halten Sie Abstand! Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit! Achten Sie beim Türöffnen auf Radelnde!“, appellieren die Aktiven an alle, die mit dem Auto unterwegs sind. Von der Stadt Gladbeck würde sich das Bündnis eine ähnliche Aufklärungskampagne zum Beginn der Radsaison wünschen. Zum Beispiel mit Infobannern über den Straßen, wie es sie in Nachbarstädten (z.B. Essen) gibt. Für das neue Jahr hat sich das Bündnis wieder viel vorgenommen. Zu den geplanten Aktionen zählen Fahrraddemos, die Kidical Mass und der Parking Day. Mitstreiter:innen, die aktiv für eine Verkehrswende in Gladbeck kämpfen wollen, sind herzlich willkommen.

Kontakt kann man über die Facebookseite „Gladbeck mobil“ aufnehmen. Vera Bücker

## Stadtradeln 2022

### Gladbeck ist wieder dabei!

Auch dieses Jahr beteiligt sich Gladbeck wieder am Stadtradeln – gemeinsam mit dem Kreis Recklinghausen in der Zeit vom 4.9.-24.9.2022. Im gleichen Zeitraum radelt auch Bottrop. Die beiden Städte greifen ihre alte Tradition wieder auf, dabei zu kooperieren. So werden auch die ADFC-Gruppen beider Städte ein gemeinsames Tourenangebot machen. Es wird u.a. auf den Seiten des Stadtradelns und in der Lokalpresse zu finden sein.



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

Wir  
beraten  
Sie gerne!

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



**Zweirad  
HAPPE**

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

[www.zweirad-happe-gladbeck.de](http://www.zweirad-happe-gladbeck.de) **Guter Rat und gute Räder!**



## Regelmäßige Termine

### Essen

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

### Oberhausen/Mülheim

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

### Gladbeck

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

### Duisburg

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

## Hinweise zu den Radtouren

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

Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Regelungen und haften für Schäden gegenüber Dritten oder anderen Teilnehmern nach gesetzlichen Vorschriften. Eine Haftung für Personen- oder Sachschäden durch den ADFC wird insoweit ausgeschlossen. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den ersten Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines/r Erziehungsberechtigten vorliegen. Der Tourenleitung bleibt es auf jeden Fall vorbehalten, Personen von der Teilnahme an der Radtour auszuschließen.

Für ADFC-Touren fällt in der Regel für Nicht-ADFC-Mitglieder ein Tourenbeitrag zwischen 1,50 € und 3 € an. Wird von Teilnehmern ein Zusatzbeitrag bzw. eine Gebühr für die Tour verlangt, so ist dies entsprechend vermerkt. Die Teilnehmer:innen bezahlen zum Beispiel den Eintritt in ein Museum oder die Benutzung der Bahn selbst. Fragen zur Tour beantwortet der/die jeweilige Leiter:in. Weitere Toureninfos finden Sie auf der Homepage der jeweiligen Kreisverbände.



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



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



kinderfreundlich, steigungs- und verkehrsaarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



## Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

<p>donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 Michael Wilczoch 0163 / 14 45 84 8</li> <li>➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimmstadion, 14 Uhr</li> </ul>
<p>mittwochs &amp; freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keine Tourenleiter.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48</li> <li>➔ Start: Duisburg-Neumühl, Parkplatz vom Baumarkt Hornbach, Radweg „Grüner Pfad“, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr</li> </ul>
<p>Jeden ersten Mittwoch im Monat in den Sommer- monaten Feierabend- tour</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39</li> <li>➔ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr</li> </ul>
<p>Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen</p>	<p>Mal bergig, mal flach - ganztägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21</li> <li>➔ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr</li> </ul>

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

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

<p>Jeden ersten und zweiten Dienstag von März bis Oktober</p>	<p>E-Trekking Touren, 15 – 20 km/h, bis 70 km und 700 Hm</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, nur mit schriftlicher Anmeldung, 0173 / 735 9979</li> <li>➔ Start: OB &amp; MH oder PKW Anreise ins Bergische Land um 10 Uhr.</li> </ul>
<p>Fast jeden Samstag bei trockenem Wetter ganzjährig. Für Neu- &amp; Wieder- einsteiger- :innen geeignet.</p>	<p>E-MTB Treff, 15 – 20 km/h, 40 km und 400 Hm. Single Trails, für jeden Geschmack, S0 - S2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, nur mit schriftlicher Anmeldung, 0173 / 735 9979</li> <li>➔ Start: OB, MH oder Hünxe um 10:00 Uhr im Wechsel</li> </ul>
<p>Donnerstag oder Freitag auf Anfrage von März bis Oktober. Für Neu- &amp; Wieder- einsteiger- :innen geeignet.</p>	<p>Kennenlernen E-Trekking Touren, 15 – 18 km/h, 40 - 50 km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, nur mit schriftlicher Anmeldung, 0173 / 735 9979</li> <li>➔ Start: Schloss Broich Kfar Saba Brücke oder Haus Ripshorst um 10 Uhr</li> </ul>
<p>Jeden dritten &amp; vierten Donnerstag ganzjährig Für Neu- &amp; Wieder- einsteiger- :innen geeignet.</p>	<p>E-MTB Touren, bis 90 km und 1000 Hm, Single Trails sehr anspruchsvoll, S0 - S3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold, nur mit schriftlicher Anmeldung, 0173 / 735 9979</li> <li>➔ Start: OB &amp; MH oder PKW-Anreise ins Bergische oder Gelderland um 10 Uhr</li> </ul>



### Do. 16.06.22 Essen 65 km Duisburg

Auf grünen Wegen über die Talroute und den Grünen Pfad zur Rast an den Rhein. Rückfahrt über den Meidericher Stadtpark und den Mülheimer Ruhrpark zum RS1. 19-21 km/h, hügelig (300 hm). ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923 E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 10 Uhr Bahnübergang Grugatrasse / RS1, 10:15 Uhr



### Fr. 17.06.22 Duisburg 16 km Hauptverkehrsstraßen

Radfahren an Hauptverkehrsstraßen ist oftmals die direkte Verbindung zum Ziel. Das kann ganz entspannt sein, was wir an gelungenen Beispielen zeigen. Aber oft ist es auch Stress pur. Etwa 2 – 2,5 Stunden, 15 km/h, schriftliche Anmeldung erforderlich.

ADFC-Tourenleiter Herbert Fürmann ☎ 0179-5081889 Du-Duissern, ADFC-Infoladen, 18 Uhr



### So. 19.06.22 Essen 59 km Auf jüdischen Spuren

Über Rüttenscheid nach Werden und Kettwig. Über den Ruhrtalradweg und den RS1 wieder zurück. An den einzelnen Stationen wird es wissenswerte Erläuterungen zum jüdischen Leben und ehemaliger jüdischer Einwohner & Unternehmer geben (bitte an Kopfbedeckung denken). Anmeldung erforderlich bis 14.06.

ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159 E-Mitte, Alte Synagoge, 10 Uhr



### Mo. 20.06.22 Essen 25 km Planen mit Komoot

Eine Einführung in die Routenplanung mit Komoot inkl. Radtour und Eispause. Bitte Smartphone mitbringen! Tourende gegen 20 Uhr. Anmeldung erforderlich bis 18.6.2022.

ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0201-87658629 Essen-City, ADFC-Geschäftsstelle, 17 Uhr



### Do. 23.06.22 Duisburg 9 km Ideen für Fahrradstraßen

Entlang der Hauptstraße von der Stadtmitte nach Hochfeld und zurück über Gitschiner-, Musfeld-, Grün und Wallstraße. Durch Hochfeld und von der Stadtmitte nach Hochfeld gibt es keine wirklich gute Verbindung für den Radverkehr. Dauer 2,5 Stunden,

15 km/h, schriftliche Anmeldung erforderlich.

ADFC-Tourenleiter Herbert Fürmann ☎ 0179-5081889 Du-Duissern, ADFC-Infoladen, 18 Uhr



### Fr. 24.06.2022 Duisburg 48 km Durch Natur und mehr

Ökologische Landwirtschaft, Natur und Re-Natur, Parks, Bäche, Flüsse und einen Kanal. Wir schauen in die Hofläden Dieckershof, Lepkeshof und Enninghorst rein. Uns begleiten ein natürlicher Bachlauf ebenso wie die Ruhr, die Emscher und der Rhein-Herne-Kanal. Wir passieren unterschiedlichste Parklandschaften – mal mehr, mal weniger ökologisch. Auf ehemaligen Bahntrassen radeln wir durch Grünzüge. Und das alles erfahren wir im Norden von Duisburg, im Westen von Oberhausen und ein bisschen in Mülheim. 5 Stunden, 15 km/h, VHS-Entgelt 10 €, Anmeldung erforderlich.

ADFC-Tourenleiterin Barbara Aldag ☎ 0172-2060618 DU-Duissern, Aakerfährbrücke, 11 Uhr



### Sa. 02.07.22 Essen 100 km Eisenbahnrunde

Über Hattingen und die Kohlenbahn zum Elbschetal. Nach einer Rast am Kemnader See geht es über das Ruhrtal zurück. 16-18 km/h, hügelig (500 hm).

ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923 E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 9 Uhr Steele, Ruhrbrücke-Nord-Ost, Bergroure, 9:15 Uhr



### So. 03.07.22 Essen 35 km Sternwarte in Schuir

Über Kupferdreh und Werden zur Sternwarte in Essen-Schuir. Vor Ort Sonnenbeobachtung und/oder astronomischer Vortrag.

ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268 E-Rellinghausen, Zornige Ameise, 11:30 Uhr



### Mi. 06.07.22 Duisburg 18 km Auskiesung und Halde

Infostopps an der geplanten weiteren Auskiesung im Homberger Rheinvorland und auf der Halde Lohmannsheide. Themen sind der immense Landschaftsraub durch immer weiteren Kiesabbau und immer neue Deponiefläche für anfallenden Bauschutt. Ca. 3 Stunden, 15 km/h, schriftliche Anmeldung erforderlich.

ADFC-Tourenleiter Herbert Fürmann ☎ 0179-5081889 Du-Ruhrort, Friedrichsplatz 18 Uhr



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

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



**Sa. 16.07.22 Essen 45 km**

### **Schloss Wittringen**

Über grüne Wege geht es entlang von Borne, Alter Emscher, Boye & Co. zum Schloss Wittringen.

ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159  
E-City Nord, Eiscafé LaLuna, 10 Uhr



**Do. 07.07.22 Oberhausen 50 km**

### **Halden am Rhein-Herne-Kanal**

Über Burg Vondern, Nachtigallental, Halde Mottbruch, Kölnischer Wald zur Halde Haniel. 400 Hm, 15 km/h, nur mit schriftlicher Anmeldung

ADFC Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-735 9979  
OB: Haus Ripshorst, 10 Uhr



**So. 31.07.22 Essen 60 km**

### **Grafenmühle**

Durch das nordwestliche Ruhrgebiet zum Rhein-Herne-Kanal Richtung Oberhausen Neue Mitte. Über Oberhausen-Osterfeld zum Bottroper Stadtwald und zur Grafenmühle. Rückweg über Zeche Prosper-Haniel und Halde Haniel vorbei. Durch den Kaisergarten am Hauptbahnhof vorbei nach Mülheim Styrum zum RS1 und zurück. Die Strecke führt durch charakteristische Ruhrgebietslandschaften: überwiegend Grünzüge, aber auch einige Stadtstraßen.

ADFC-Tourenleiter Georg Pepping ☎ 0201-263546  
E-City, Willy-Brandt-Platz, 10 Uhr



**So. 07.08.22 Essen 35 km**

### **Halde Rheinbaben**

Durch den Essener Norden und durch Bottrop-Boy nach Gladbeck Südwest. Retour über Essen-Dellwig und Borbeck.

ADFC-Tourenleiter Rüdiger Sang ☎ 0201-273326  
E-City, Willy-Brandt-Platz, 10 Uhr



**So. 14.08.22 Mülheim 25 km**

### **Sechs Seen-Platte in Duisburg**

Kleine Entdeckertouren für Familien am Nachmittag. Auf verkehrsarmen Wegen nach Duisburg. In Saarn folgen wir dem Wambach bis zum Entenfang. Grandios ist der weite Blick vom Aussichtsturm auf dem Wolfsberg in das grüne, westliche Ruhrgebiet. Entlang der Duisburger Regattabahn zu einem großen Spielplatz mit längerer Pause. Durch das Nachtigallental zurück. Eltern/Großeltern mit Kindern/Enkeln sind herzlich eingeladen, etwa 12 km/h, reine Fahrzeit 3,0 Std.

ADFC-Tourenl. Doro Kleine-Möllhoff ☎ 0208-6949508  
MH-Hauptbahnhof, Radstation, 14 Uhr



**So. 21.08.22 Essen 80 km**

### **Zeche Ewald**

Auf grünen Wegen über die Allee des Wandels zur Halde Hoheward und Zeche Ewald. Die Rückfahrt über die Grimberger Sichel und die Consoltrasse. 19-21 km/h, hügelig (400 hm)

ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923  
E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 10 Uhr  
E, Grüne Mitte, Eiscafé LaLuna, 10:30 Uhr



**So. 21.08.22 Essen 39 km**

### **Auf jüdischen Spuren**

Zum jüdischen Friedhof beim Parkfriedhof (bitte an Kopfbedeckung denken), weiter nach Steele, wo es weitere Familiengeschichten zu jüdischen Familien gibt. Über die Grugatrasse und Rüttenscheid zurück. An den einzelnen Stationen wird es wissenswerte Erläuterungen zum jüdischen Leben und ehemaliger jüdischer Einwohner & Unternehmer geben. Anmeldung bis 17.8. erforderlich.

ADFC-Tourenleiter Mirko Sehne ☎ 0151-67626159  
E-Mitte, Alte Synagoge, 10 Uhr



**So. 21.08.22 Essen 40 km**

### **Baustellenradtour Süd**

Bei der Radtour mit Erläuterungen vor Ort durch Verkehrs-, Umwelt- und Sportdezernentin Simone Raskob und Bürgermeister Rolf Fließ Erkundung der Großbaustellen im Essener Süden, Dauer 4 Std, 15 km/h

EfI-Tourenleiter Rolf Fließ ☎ 0201-421802  
E-City, Willy-Brandt-Platz, 11 Uhr



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

 **So. 21.08.22 Duisburg 36 km**  
**RheinTour: Stadterkundung**

Von Hochfeld nach Hüttenheim, dazwischen der Rheinpark, der Waldfriedhof und die Rheinpromenade. Zurück durch Grünzüge in Großenbaum und Wedau. Die Zuwanderung von Südost-Europäern spielt eine Rolle und die Internationale Gartenschau (IGA) 2027 ebenso wie die Industriegiganten. 5 Stunden, 15 km/h, VHS-Entgelt 11 €, Anmeldung erforderlich. ADFC-Tourenleiterin Barbara Aldag ☎ 0172-2060618 DU-Dellviertel, Theater am Marientor, 11 Uhr

 **Sa. 03.09.22 Duisburg 80 km**  
**Landeshauptstadt Düsseldorf**

Kleine Rundfahrt durch die Stadt mit anschließendem Bummel durch die Altstadt und entlang der Promenade. 17 km/h. ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722 DU-Homburg, Bismarckplatz 2, 8:20 Uhr MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr

 **So. 04.09.22 Mülheim 20 km**  
**Halbach-Hammer in Essen**

Kleine Entdeckertouren für Familien am Nachmittag Auf ehemaligen Bahntrassen nach Essen. Während einer Vorführung lassen sich altes Schmiedehandwerk, ein Hammerwerk, die Windanlage und das Schmiedefeuer im Nachtigallental bestaunen. Eltern/ Großeltern mit Kindern/Enkeln und Interessierte sind herzlich eingeladen, wir fahren gemütlich etwa 12 km/h, reine Fahrzeit 2,0 Std. ADFC-Tourenl. Doro Kleine-Möllhoff ☎ 0208-6949508 MH-Hauptbahnhof, Radstation, 14 Uhr

 **So. 11.09.22 Essen 50 km**  
**Neustadt 2021**

Auf grünen und blauen Pfaden entlang des Rhein-Herne-Kanals, Hexbachtal und grünem Pfad zum neuen Emscher Kunst-Projekt von Julius von Bismarck im Landschaftspark Duisburg-Nord. Einkehrmöglichkeit im Park. ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0201-87658629 E-City, Willy-Brandt-Platz, 10 Uhr

 **Do. 15.09.22 Oberhausen 25 km**  
**Zu den P:OTT-Gärten in Mülheim**

Selbst Gemüse zu ernten ist seit einigen Jahren „in“, nicht nur in klassischen Schrebergärten, sondern auch auf großen Feldern, die Landwirte vorbereiten und dann in kleinen Parzellen zur Pflege und Ernte verpachten. Ein solches Projekt besuchen wir an der Stadtgrenze Mülheim und tauschen uns mit einer begeisterten Gärtnerin aus.

ADFC-Tourenleiterin Vera Bücken ☎ 02043-39939 OB-CentrO (Kirchencentrum), 12:30 Uhr

 **Sa. 24.09.22 Essen 50 km**  
**Wattenscheid**

Auf grünen Wegen nach Weitmar und Wattenscheid. Zurück über Bahntrassen nach Steele und zur Grugahalle. 19-21 km/h, hügelig (350 hm). ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923 E-Rüttenscheid, Vorplatz Grugahalle, 10 Uhr

 **So. 02.10.22 Essen 70 km**  
**Eifringhauser Schweiz**

Efi-Alpin – die traditionelle sportlich schnelle Rundtour durch das frühherbstliche Niederbergische Land, Pause mit Einkehr am Bergerhof. ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268 E-City, Willy-Brandt-Platz, 9:30 Uhr E-Steele, Kaiser-Otto-Platz, 10:15 Uhr

 **Mi. 05.10.22 Essen 35 km**  
**Sternwarte in Schuir**

Feierabendtour über Kupferdreh und Werden zur Sternwarte in Essen-Schuir. Vor Ort Mond- und Planetenbeobachtung und/oder astronomischer Vortrag. ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268 E-Rellinghausen, Zornige Ameise, 18:30 Uhr

 **So. 16.10.22 Duisburg 75 km**  
**Herbsttour „In die Kastanien“**

Überall in der Bönninghardt fallen die (Ess-) Kastanien in ihren stacheligen Gehäusen von den Bäumen. Zum Sammeln denkt an eure Lederhandschuhe! 15-18 km/h.

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722 DU-Homburg, Bismarckplatz, 8:20 Uhr MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

.....  
 Name

.....  
 Vorname Geburtsjahr

.....  
 Straße, Hausnummer

.....  
 PLZ, Ort

.....  
 Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

.....  
 E-Mail (freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe [www.adfc.de/vorteile](http://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-Bertritt einverstanden.

.....  
 Name des\*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

- ab 27 Jahre (78 €)  18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

D E .....

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)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an [mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de).  
 Sie können auch online Mitglied werden unter: [www.adfc.de/mitglied-werden](http://www.adfc.de/mitglied-werden). Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.





## ADFC Duisburg

Infoladen  
Mülheimer Str. 91  
47058 Duisburg  
☎ (0203) 77 42 11  
Geöffnet:  
Di 17:30 – 19 Uhr  
Do 16:30 – 18 Uhr  
Sa 11 – 13 Uhr  
(Dienstag Besetzung  
durch Pro Bahn)

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

Vorstandssprecher  
Herbert Fürmann  
(0179) 5 08 18 89  
Klaus Hauschild  
(0203) 72 54 44

## ADFC Mülheim / Oberhausen

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

[www.adfc-ob-mh.de](http://www.adfc-ob-mh.de)  
[oberhausen@adfc-ob-mh.de](mailto:oberhausen@adfc-ob-mh.de)  
[muelheim@adfc-ob-mh.de](mailto:muelheim@adfc-ob-mh.de)

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

## ADFC Essen

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

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

ADFC  
Bundesgeschäftsstelle  
Mohrenstraße 69  
10117 Berlin  
☎ (030) 2 09 14 98-0  
☎ (030) 2 09 14 98-55  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)  
[kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
[mitglieder@adfc.de](mailto:mitglieder@adfc.de)

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

## ADFC Gladbeck

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

## Radfahrer-Telefone

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

Duisburg  
Call Duisburg  
(0203) 94000  
[call@stadt-duisburg.de](mailto:call@stadt-duisburg.de)

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

Mülheim  
Telefonzentrale  
(0208) 4 55-0

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

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

## Impressum

RAD im Pott – Sommer 2022 (gegr. 1992, 30. Jahrgang, Nr. 2); ISSN 0942-6272;  
Herausgeber: RAD im Pott GbR im Auftrag von ADFC Duisburg e.V., ADFC Essen e.V. und ADFC Oberhausen/Mülheim e.V.  
RAD im Pott GbR, Mülheimer Str. 91,  
47058 Duisburg,  
☎ (0203) 51 88 03 1  
Mail: [redaktion@radimpott.de](mailto:redaktion@radimpott.de); [www.radimpott.de](http://www.radimpott.de)  
IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33  
Aktuelle Auflage: 9.000 Exemplare  
Druck:

printed by:



**Wir machen Druck.de**

Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff  
Mitarbeit: Barbara Aldag, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Wolfgang Dewald, Herbert Fürmann, Gudrun Fürtges, Birgit Gardener, Klaus Hauschild, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Burkhard Schmidt, Mirko Sehnke, Jörg Walter-Wystrychowski.  
Titelfoto: Michael Kleine-Möllhoff  
Fotos: Wenn nicht anders angegeben, stammen die Fotos von den jeweiligen Autoren.

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 18.09.2022.

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12.

# E-CARGO-BIKES

Wir setzen auf moderne Mobilität!



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

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

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

**UND:**  
Förderprämie  
von  
bis zu 1000€  
möglich!



## WIR BIETEN EINE BREITE AUSWAHL FÜR VERSCHIEDENSTE ANSPRÜCHE

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

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



Zweirad-Center  
**VOGEL**



**UNTERWEGS**

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking  
Outdoor  
Trekking  
Bergsport  
Freizeit**

**[www.unterwegs.biz](http://www.unterwegs.biz)**



Sie finden uns hier:

**In Essen**

Hindenburgstraße 57

**Öffnungszeiten:**

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

Sa: 10:00 - 16:00 Uhr

**In Duisburg**

Kasinostraße 13-15

**Öffnungszeiten:**

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

Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

