

RAD im Pott

Sommer 2023

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

**Fahrradklimatest
Vor Hacke is duster**

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

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

RONJA

RESTAURANT | VINOOTHEK CAFÉ
IM RINGLOKSCHUPPEN

Ungehinderte Weiterfahrt mit dem Restaurant Ronja!

Für Kaffee und Kuchen, leckeres Essen, ein kaltes Bier oder eine kurze Verschnaufpause eignet sich ein Stopp im vegetarisch und veganen Restaurant Ronja mitten in der MüGa sehr!

Nicht nur leckere Speisen, sondern auch zur Verfügung gestellte Materialien, wie eine Luftpumpe, Werkzeug oder eine E-Bike Station in der Nähe finden Sie bei uns.

Wir helfen jederzeit gerne!



DIREKT AN DER
RS 7
AUSFAHRT
CAMERA OBSCURA

Frühstück

Di.-Fr. 10:00 - 12:00 Uhr

Sa.-So. 09:00 - 12:00 Uhr

Reguläre Öffnungszeiten

Di.-So. 12:00 - 22:00 Uhr

Tel: 0208 - 444 69 344

Restaurant Ronja im Ringlokschuppen

Am Schloss Broich 38

45479 Mülheim an der Ruhr

 /restaurantronja  /restaurantronja  /restaurant ronja





Liebe Leserinnen und Leser,

zum wiederholten Mal hat der ADFC-Fahrradklimatest den Städten im Ruhrgebiet ein schlechtes Ergebnis beschert. Wir berichten in diesem Heft ausführlich über die Ergebnisse.

Was aber ist der Grund für die immer schlechter werdenden Noten? Einerseits sicher die gestiegenen Anforderungen der Radfahrer:innen im Revier an gute Angebote als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer:in. Andererseits aber auch der Frust über lange Planungszeiten und fehlende Um- und Neubauten von Radverkehrsanlagen wie dem Radschnellweg RS 1.

Forderungen zum Ausbau umweltfreundlicher Verkehre finden sich in fast allen Parteien. In der Realität räumt die Politik immer noch den angeblich notwendigen Flächen für PKW mehr Raum ein als für Radfahrende oder zu Fuß gehende. Da bleiben zu oft eben nur

Restflächen für die Nahmobilität. Selbst bei Neubauprojekten wie dem Berthold-Beitz-Boulevard in Essen oder dem Neubaugebiet Sechs-Seen-Wedau in Duisburg werden Radverkehrsanlagen erst gar nicht eingeplant. Motto: Radverkehr ist sicher besser woanders unterwegs.

Bei den mangelhaften Noten zu Falschparkern und Baustellenführungen sind die Verwaltungen mit nicht ausreichendem und qualifiziertem Personal ausgestattet. Auch dies kann Politik ändern, wenn man es denn wollte.

Die Erkenntnis der Verkehrswissenschaft: Mehr PKW-Straßen bringen nur mehr PKW-Verkehr gilt übrigens auch für andere Verkehrsmittel. Mehr Radverkehrsanlagen und ein besserer öffentlicher Nahverkehr bringen eben auch eine Steigerung des Anteils der umweltfreundlichen Fortbewegung.

Bleibt wirklich nur das Festkleben auf Straßen, um Entscheidungsträger:innen zum Umdenken zu bringen? Michael Kleine-Möllhoff

Inhalt

Im Pott 4

Fahrradklima-Test 4

Scooterverbot in Paris 12

Fahrraddiebstahl 12

Touristik 13

Saar-Radweg 13

Technik 18

Fahrradschlösser 18

Duisburg 19

Codierteam vor Ort 20

Umbau Düsseldorfer Landstraße 20

Mülheim 24

Bürger:in anträge 24

Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet 28

Oberhausen 32

Radverkehrszählung 33

Keine Radverkehrsförderung 34

Essen 36

Ergebnis Mapathon 37

Neues für Radler:innen 38

Gladbeck 40

Buersche Straße 41

Mobilitätsbefragung 42

Termine/Touren 44

Impressum / Adressen 50



Fahrradklima- Test 2022 – Die Resultate

Seit 1988 führt der ADFC die Fahrradklima-Tests durch, davon in den letzten beiden Jahrzehnten mit offizieller Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums. Anhand eines 27 Punkte umfassenden Fragenkatalogs können Radlerinnen und Radler ihre jeweilige Stadt in punkto Fahrradfreundlichkeit benoten. Beim nunmehr 10. Fahrradklima-Test haben sich im vergangenen Jahr bundesweit rund 245.000 Menschen beteiligt (7 % mehr als 2020), in NRW waren es 62.000 (3,3 % mehr). Die teilnehmenden Radler:innen bewerteten Deutschland insgesamt mit der Gesamtnote 3,96 – das ist minimal schlechter als zwei Jahre zuvor. Der seit Jahren propagierte qualitative Aufschwung für den Radverkehr müsste eigentlich anders aussehen. NRW wiederum verbesserte sich notenmäßig immerhin von der Note 4,2 auf eine 3,9, was letztlich aber auch kein Ruhmesblatt darstellt.

Bremen (Note 3,6) hat das beste Fahrradklima bei den Großstädten mit über 500.000 Einwohner:innen. Frankfurt/Main und Hannover folgen dichtauf – ebenfalls mit



Breslauer Straße / E-Frohnhausen: Fahrradland Ruhrgebiet – kaum Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen

der Note 3,6. In der Klasse über 200.000 Einwohner:innen übernimmt Münster (Note 3,0) nach Jahren wieder den 1. Platz, es folgen mit hauchdünnem Abstand Karlsruhe (3,1) und Freiburg (beide ebenfalls 3,1). Erlangen (Note 3,2) übernimmt den 1. Platz in der Klasse über 100.000 Einwohner:innen, gefolgt von Göttingen (3,5) und Darmstadt (3,6). Bemerkenswerterweise liegt bis auf Münster keine größere NRW-Kommune auf den ersten drei Plätzen. Stattdessen drängen diese sich dicht an dicht auf den hinteren Plätzen – von den fünf am schlechtesten bewerteten Großstädten liegen vier in NRW. Und damit in einem Bundesland, das sich seit etlichen Jahren als „Fahrradland Nr. 1“ geriert. Schließlich wurde hier vor über 30 Jahren die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte“ (AGFS) mit inzwischen gut 100 Mitgliedskommunen gegründet.

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

VELOMOBIEL.NL
Waren online und direkt bestellen

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICILETA
THE ASSOCIATION OF BICYCLE
TECHNICALS

LPVELOTECHNIK

tri-mobil

Fahrradspezialitäten



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

Im dichtbesiedelten Ruhrgebiet dümpeln nahezu alle größeren Revierstädte notenmäßig zwischen 4,2 und 4,4 herum. Dortmund und Bochum beispielsweise liegen mit der Note 4,3 nahezu gleichauf mit Essen und Oberhausen. Beste Stadt im Revier ist Kamen (Note 3,5), die schlechteste dagegen Hagen (Note 4,6). Wie sich die fünf Städte im Verbreitungsgebiet der RAD im Pott schlagen, ist in den nachfolgenden Berichten nachzulesen (Reihenfolge alphabetisch). Näheres zu den Einzelergebnissen findet sich im Internet auf der Seite fahrradklima-test.adfc.de.



Berthold-Beitz-Boulevard / E-Altenessen: Fahrradland Ruhrgebiet – immer noch werden mehrspurige Autostraßen ohne Radverkehrsanlagen aus- bzw. neugebaut

Duisburg hat die Grubenlampe

Das Ergebnis des Fahrradklima-Test 2022 ist für Duisburg insofern eine Verbesserung, dass die Stadt nicht mehr auf dem letzten, sondern diesmal auf dem vorletzten Platz gelandet ist. Das aber nur dadurch, weil sich Krefeld weiter verschlechtert hat, 2 Plätze abgerutscht und im Jahr 2022 auf dem letzten Platz gewertet worden ist. Die rote Laterne haben wir also weitergegeben, aber wesentlich besser ist es auch nicht. Wäre Duisburg in der Ortsgrößenklasse > 500.000 Einwohner gewertet worden (was aufgrund der Einwohnerzahl korrekt wäre), hätte die Stadt mit Abstand den letzten Platz belegt. Die Problemfelder sind bekannt, vor allem

herausragend dabei ist die Situation für Radfahrende an Baustellen, Falschparker auf Radwegen und der Zustand der Radwege im Allgemeinen. Allerdings muss auch festgestellt werden, dass es eben nicht so ist, dass die Stadt Duisburg nichts unternimmt, um die Situation für Radfahrende zu verbessern. Beispiele hierfür sind neben dem Deckensanierungsprogramm, Roteinfärbungen an Einmündungen, der neuen Stelle einer Radverkehrsplanerin oder der Mitplanung von Radverkehrsanlagen bei Straßenumbauten auch die zunehmende Einbindung bei Planungen und Umsetzungen des ADFC Duisburg durch die Stadt. Aber diese Maßnah-



Heinrich Praß
Johannesstr. 35
45964 Gladbeck
Tel.: 02043-67052
www.radreisen-gladbeck.de

über **40** Jahre

Anders Reisen...
RADREISEN

10.-17.06.23 Neusiedler See, 06.-13.09.23
Apfelernte am Bodensee, 16.-26.09.23 Weichsel und Dunajec - mit Krakau



men geraten sehr schnell in den Hintergrund, wenn Radfahrende immer wieder auf die o.g. Probleme treffen. Der beste Radweg nützt nichts, wenn er immer wieder von KFZ zugeparkt wird oder in einer Baustelle keine klar ersichtliche sichere Führung für Radfahrende vorhanden ist. Wenn man es positiv ausdrücken will: Duisburg ist... eine Stadt mit Potential zum Besseren. Beim Thema Radverkehr mit viel Potential.

Essen nach 31 Jahren erneut Schlusslicht

Nach Ansicht vieler Radfahrender hat sich seit der Verleihung der „Rostigen Speiche“ im Jahr 1991 an den Verhältnissen in Essen nur wenig verändert. Damals erhielt die Stadt die Note 5,1. Bei den Umfragen danach konnte bis 2014 eine durchaus spürbare Steigerung (beste Note 3,96) verzeichnet werden, seither geht es jedoch kontinuierlich wieder bergab. 2022 vergaben 1556 Radler:innen (ein Plus von fast 20 %!) ihrer Stadt die Note 4,3, so dass diese unter den 14 größten deutschen Kommunen wieder auf dem letzten Platz gelandet ist.

Weikamp / E-Borbeck: Fahrradland Ruhrgebiet – dauerhafte Sperrung normaler Stadtstraßen für den Radverkehr, selbst wenn diese in ein Radroutennetz eingebunden sind



Näher betrachtet fällt vor allem die Rubrik „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ negativ auf. Hier ging es von der Note 3,2 im Jahr 2020 runter auf eine 3,9. Grund für die für Essener Belange damals überaus gute Benotung dürfte die kurz zuvor erfolgte Übernahme der Positionen des Radentscheids durch den Rat der Stadt gewesen sein, was offenbar große Erwartungen geweckt hatte. Zwei Jahre später nun die große Ernüchterung. Die Verwaltung scheint augenscheinlich doch mehr Zeit zu benötigen, um sich neu aufzustellen, so dass nur wenige kleinere Maßnahmen präsentiert wurden. Maßgebliche Ursache für den Unmut unter Radfahrenden dürfte jedoch vor allem die Tatsache sein, dass etliche Projekte von einer offensichtlich nach wie vor den Autoverkehr priorisierenden Politik fast bis zur Unkenntlichkeit gestutzt wurden. Die Rüttenscheider Straße spricht diesbezüglich Bände.

Ansonsten hat sich nur wenig bewegt – im Positiven wie Negativen. Unverändert wurden die Falschparkerkontrollen, die Führung an Baustellen, die Breite der Radwege, das Fahren im Mischverkehr mit Pkw, die Ampelschaltungen sowie der Winterdienst mit der Note Fünf bewertet. Mit einer Drei konnten dagegen die geöffneten Einbahnstraßen, die Radwegweisung sowie das öffentliche Fahrradverleihsystem punkten. Im direkten Vergleich mit anderen Großstädten ist Essen nur in zwei Kategorien besser: beim Fahrrad Diebstahl sowie bei besagter Wegweisung. Schlechter ist man dagegen bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Möglichkeit zum zügigen Radfahren.

Offiziell gibt es die „Rostige Speiche“ nicht mehr. Dennoch ist ein letzter Platz für eine sich als „Fahrradfreundliche Stadt“ gerierende Kommune mehr als ein Debakel. Nach Ansicht des ADFC zeigt dies auf, dass trotz durchaus spürbarer Fortschritte beim Radverkehr die Defizite immer noch überwiegen. Man darf gespannt sein, wenn demnächst in Sachen Radentscheid tatsächlich die großen Projekte angepackt werden, was dann



davon übrigbleibt. Denn dann werden dem Autoverkehr zwangsläufig weitaus größere Einschränkungen auferlegt werden müssen. Der Bewusstseinswandel in der Verwaltung ist auf einem guten Weg, in der Politik lässt er leider immer noch auf sich warten.

Abwärtstrend in Gladbeck gebrochen

Gladbeck gehört zur Größenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen und ist in dieser Kategorie bundesweit mit Platz 37 (von 113 Städten) und in NRW mit Platz 12 gegenüber 2020 besser geworden. Die Beteiligung an der Umfrage konnte erneut verbessert werden und stieg von 181 auf 276, die Benotung ist dabei insgesamt von 3,99 auf 3,87 gestiegen und lag damit knapp über dem Niveau von 2020 (3,94). Von der besten Bewertung 2014 mit der Note 3,3 ist man allerdings immer noch weit entfernt.

Jedoch ist bei einigen Ergebnissen das Bemühen der Verwaltung um eine Kehrtwende zu erkennen. Sie wurde bei der Frage nach der Radförderung mit der Note 3,8 belohnt – statt einer schlechten 4,4 beim letzten Mal.



Die Teilnehmenden registrieren wohl die Verbesserungen durch Einrichtung und partieller Rotfärbung bei Fahrradstraßen oder dem neuen Radstreifen an der Wiesmannstraße in Brauck. Auch der leichte Anstieg beim Stellenwert des Radverkehrs (wie Ampelschaltung, Falschparkerkontrolle, Radförderung...) auf 4,2 (von 4,6) dürfte hierauf zurückzuführen sein. Allerdings zeigt die 4 minus, dass auf diesem Gebiet noch viel Luft nach oben ist. Das Bemühen um den Radverkehr spiegelt sich auch in dem leichten Aufrücken in den Bereichen Ampelschaltungen sowie Reinigung und Winterdienst auf Radwegen, dies jedoch auf einem sehr niedrigen Niveau unter 4. Allerdings sind bei den für die Häufigkeit der Radnutzung so entscheidenden Kriterien des Sicherheitsgefühls, des Verhältnisses zum KFZ-Verkehr, den Hindernissen sowie

Besuchen Sie das Lächeln im Münsterland!!!

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

Für Sie vor Ort:

HOTEL ZUR ALTEN POST

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



der Qualität der Radverkehrsanlagen kaum Verbesserungen erkennbar und die Zensuren bleiben durchweg schlechter als ausreichend. Hier bleibt also Politik und Verwaltung noch eine Menge zu tun.

Bei einer zum Kreis Recklinghausen gehörenden Stadt liegt es natürlich nahe, einen Vergleich zu den anderen Städten im Kreisgebiet zu ziehen. So liegt in der gleichen Größenklasse diesmal Gladbeck (3,87) knapp vor Dorsten (3,93). Herten hat sich von 4,13 auf 4,3 ebenso leicht verschlechtert wie Castrop-Rauxel mit der Note 4,26 auf 4,43, dass nun die „Rote Laterne“ im Kreis trägt. Marl, das ehemalige Schlusslicht, hat sich leicht auf 4,19 gesteigert. Haltern, in der Größenklasse der Kommunen mit 20.000-50.000 Einwohner:innen, ist mit der Note 3,81 nach wie vor die beste Stadt im Kreis, allerdings mit kleiner Verschlechterung und nur noch knapp vor Gladbeck. Recklinghausen als Kreisstadt wiederum befindet sich in der gleichen Größenklasse wie Mülheim und ist sich mit der Note 4,03 quasi gleichgeblieben.

Stagnation beim Fahrradklima in Mülheim

In Mülheim an der Ruhr ist die Teilnehmerzahl beim Fahrradklima-Test von 579 auf 730 noch einmal um 26 % angestiegen, womit sich sowohl das Interesse als auch die Aussagekraft der Ergebnisse deutlich erhöhte. Die Stadt hat sich in der Gesamtbewertung von der „Schulnote“ 4,0 in 2016, 4,21 in 2018 und 4,1 in 2020 auf 4,23 im Jahr 2022 geringfügig verschlechtert. Im Städteranking der Größenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner:innen ist Mülheim aber im Bundesschnitt von Platz 21 (von 41 Städten) in 2020 inzwischen auf Rang 27 (von 40 Städten) abgerutscht und NRW-weit von Platz 6 (2020 wie 2016) auf den 9. Platz von 15 Städten. Vergleichen wir das Fahrradklima in Mülheim an der Ruhr mit ähnlich großen Städ-



Foto: Volker Isbruch-Sufryd

ten, dann gibt es die deutlichsten Vorteile für Mülheim mit +1,2 Punkten in der Kategorie „Fahrradverleih“, und das Problem „Fahrrad-diebstahl“ erscheint um 0,2 Punkte günstiger.

Meist sank die Note gegenüber dem letzten Fahrradklima-Test um 0,2 oder auch 0,1 Punkte – am meisten verschlechtert mit -0,5 Punkten hat sich die „Fahrradförderung in jüngster Zeit“. Unbefriedigende Ergebnisse gibt es nach wie vor bei den Themen „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer“ (4,2), der Oberfläche der (Rad)Wege (4,4), beim Fahren auf Radwegen oder -streifen (4,6) bzw. im Mischverkehr mit Kfz (4,7) und beim Sicherheitsgefühl mit der nach wie vor kaum ausreichenden Note 4,5. Bei den Einzelbewertungen fällt auf, dass die jeweils 3 besten und schlechtesten Noten für Mülheims Fahrradklima genau dieselben Kategorien betrafen wie in 2020: Zufriedenstellend beurteilt wurden die öffentlichen Fahrräder (2,9) sowie die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Dagegen gab es mangelhafte Noten (bei den „Ampelschaltungen für Radfahrer“, der „Führung an Baustellen“ (je 5,0) und sogar das Urteil 5,2 bei der „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“. Die schlechtesten No-

ten bekam Mülheim damit ausgerechnet in den Kategorien, auf die die Stadt eigentlich großen Einfluss ausüben könnte!

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests in Mülheim zeigen, dass die Teilnehmer:innen Verbesserungen durchaus anerkennen, z.B. verbesserte Wegweisungen und die zahlreichen Grünen Pfeile für Radfahrer. Trotzdem hat das „zügige Radfahren“ (-0,3) ebenso wie der stagnierende Ausbau von RS 1 und Radroutennetz gelitten – es besteht weiterhin Handlungsdruck für ein nachhaltig verbessertes Fahrradklima.

Oberhausen immer schlechter

Wer zunächst geglaubt hatte, dass die schlechte Benotung im Jahr 2020 zu besonderen Anstrengungen bei der Politik führen würde, um das Radfahren attraktiver zu machen, wurde sehr enttäuscht. Im Gegenteil:

Die Große Koalition von SPD und CDU im Rathaus fiel in den zurückliegenden Jahren vor allem durch Abwehrmaßnahmen auf, um Fortschritte für Radfahrende zu verhindern. Selbst kleine Verbesserungsvorschläge von qualifizierten externen Gutachtern müssen in die Ausschüsse, wo sie erst schlechtgeredet und dann oft abgelehnt werden. Immer mehr Radfahrende regt das auf und sie gaben der Fahrradklima in Oberhausen die schlechteste Schulnote (4,3) seit es diese Befragung gibt. Immer mehr Städte ziehen an Oberhausen vorbei, weil dort mehr fürs Rad getan wird. Die Stadt fiel in ihrer Größenklasse von Platz 12 auf Platz 18 von 26 Städten.

Auf allen Einzelfeldern hagelt es schlechtere Noten als 2020, und diese waren schon wirklich nicht gut. Radfahren verursacht in Oberhausen wegen der Konflikte mit KFZ immer mehr Stress. Im Mischverkehr mit den Autos fühlt man sich zunehmend unsicher. Kein Wunder, denn jedes Jahr kommen 4.000 zu-

ARBEITSRECHT, SOZIALRECHT, FAMILIENRECHT, MIETRECHT

Wo wir sind ist *action!*

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE

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





sätzliche Autos auf die Straßen und bei vielen KFZ-Führenden sind Sicherheitsabstand und angemessene Geschwindigkeit nicht angesagt. Fahrradförderung seitens der Stadt wird immer weniger wahrgenommen und Werbung für das Radfahren zu machen hält sie wohl für weniger wichtig als früher. Die klassischen Aufreger sind noch immer präsent: schlechter Winterdienst und schlechte Reinigung, miserable Baustellenführung (alle Note 4,9) und natürlich fehlende Falschparkerkontrollen (Note 5,1). 2022 hat die Stadt fast 60.000 Knöllchen wegen falschen Parkens verteilt, davon 170 wegen Parken auf Radwegen. Es interessiert die Behörden einfach nicht.

2022 haben 837 Oberhausener:innen an der Befragung teilgenommen, doppelt so viele wie 2020. Wenn SPD und CDU nicht schnell das Fahrrad als wichtige Fortbewegungsmöglichkeit entdecken, wird diese Ignoranz in der stetig wachsenden Fahrradgemeinde irgendwann das Wahlverhalten verändern. Jörg Brinkmann mit Unterstützung von Thorsten Meyer (DU), Vera Bücker (GLA), Gudrun Fürtges (MH) und Norbert Marißen (OB)

Klimaziele verfehlt

Es kommt nicht jeden Tag vor, dass dem Bundesverkehrsministerium gleich von zwei angesehenen Behörden Versagen attestiert wird: vom Umweltbundesamt (UBA) und vom Bundesrechnungshof (BRH). So geschehen Mitte März. Nun haben wir es amtlich: Das Umweltbundesamt (UBA) hat seine Klimadaten für 2022 vorgelegt. Deutschland konnte seine Klimaziele insgesamt zwar knapp erreichen, aber der Verkehrssektor hat seine Ziele nicht nur verfehlt – die Emissionen haben im Vergleich zum Vorjahr sogar zugenommen. Trotz fossiler Energiekrise ist der Ausstoß

von Treibhausgasen in Deutschland im letzten Jahr gerade mal um mickrige 1,9 % gesunken, so meldete es das Umweltbundesamt. Die bemerkenswerten Einsparungen bei Industrie (-10 %) und Gebäuden (-5 %) wurden durch das Hochfahren von dreckigen Kohlekraftwerken (+4,4 %) und den Verkehrssektor (+0,7 %) beinahe zunichte gemacht. Der Präsident des UBA, Dirk Messner, rechnete bei der Vorlage seiner Klimabilanz vor, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrs 2022 um eine Million Tonnen auf 148 Millionen gestiegen sind. Das sind laut Klimaschutzgesetz knapp neun Millionen Tonnen zu viel, 2021 betrug die Lücke nur rund zwei Millionen Tonnen. „Wir haben keine Zeit mehr. Wir brauchen für den Verkehr dringend einen Plan“, sagte Messner. Er wünsche sich hierzu einen Austausch mit dem zuständigen Minister Volker Wissing. Mit Bauministerin Klara Geywitz gebe es diesen Austausch schon. Mehr CO₂-Ausstoß als im Vorjahr, mehr PKW-Verkehr auf den Straßen – für Volker Wissing Ministerium sollten diese Zahlen alarmierend sein. Der Verkehrssektor hat die im Klimaschutzgesetz festgelegte Obergrenze zum zweiten Mal in Folge gerissen, das Verkehrsministerium muss jetzt handeln. Wissing ist per Gesetz dazu verpflichtet, ein Sofortprogramm für mehr Klimaschutz vorzulegen. Das hat er bisher nicht getan. Und das bedeutet: Der Verkehrsminister hält sich nicht an geltendes Recht. Sein Handeln verstößt gegen das Klimaschutzgesetz. „Hier sehe ich keinen Plan. Der Verkehr ist der einzige Sektor, der gleichzeitig sein Ziel verfehlt und einen Emissionsanstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnet“, so Messner. ADFC-Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider: „Es ist nicht nur unklar, wie Volker Wissing es schaffen will, die Ziele bis 2030 zu erreichen. Es ist mehr als fraglich, ob er es überhaupt schaffen will – und mit jedem Tag, der untätig verstreicht, sinkt die Chance, dass er es noch schaffen kann. Das ist für einen Minister unwürdig. Wie lange will der Bundeskanzler noch zuschauen, anstatt

mehr Klimaschutz im Verkehr von seinem Minister einzufordern?“

Der ADFC fordert die Bundesregierung auf, ein Klimaschutzsofortprogramm vorzulegen und darin Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu verankern.

„Wir brauchen eine bessere Radinfrastruktur statt neuer Autobahnen“, sagt Ann-Kathrin Schneider. „Wir brauchen die vom ADFC und den Verkehrsministerinnen und Verkehrsministern der Länder geforderte jährliche Fahrradmilliarde – denn Radfahren ist aktiver Klimaschutz.“

Um das Radfahren sicherer und attraktiver zu machen, muss Wissing außerdem endlich die dringend notwendige Anpassung des Straßenverkehrsrechts angehen – nicht zuletzt, damit die Kommunen den Radverkehr besser fördern können. Der ADFC fordert vom Verkehrsminister einen Entwurf für Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, um das StVG

zu einem „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ zu machen.

Beides – mehr Geld für den Radverkehr und die Reform des Straßenverkehrsrechts – hat die Ampel-Regierung im Koalitionsvertrag festgehalten.

Dagegen meint der Verkehrsminister: „Die hohen Emissionszahlen sind ein Ausdruck einer dynamischen Wirtschaft und eine Gesellschaft, für die Mobilität ein hohes Gut ist“. Selbst der Chef der Autofahrer-Lobby ADAC, Gerhard Hillebrand, teilt dies nicht: „Im Verkehrssektor ist die Trendwende noch nicht geschafft. Bis auf das Deutschlandticket ist aktuell auch kaum zu erkennen, wie diese gelingen soll.“

Den Worten müssen Taten folgen, sonst bleibt das von Minister Wissing selbst angekündigte „Fahrradland Deutschland“ eine Utopie und die Emissionen im Verkehrssektor steigen weiter an. Herbert Fürmann

**mobile
Fahrrad
Werkstatt** 

Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

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



E-Scooter-Verbot Fahrraddiebstahl

Paris hat über die Leihroller abstimmen lassen und wird die E-Scooter Ende August wieder abschaffen. Die Wahlbeteiligung war gering: Nur etwa 100.000 Bürger:innen stimmten ab, der überwiegende Teil gegen die E-Roller.

In Paris werden die Leihroller wohl bald Geschichte sein. Betroffen sind vor allem die rund 15.000 E-Scooter, die im Verleih angeboten werden. Für private E-Scooter – in Frankreich sollen 2022 rund 700.000 Stück verkauft worden sein – gilt das Verbot nicht.

Die Leihroller befeuern die Diskussionen: Für die einen sind sie praktische Fortbewegungsmittel, für die anderen haben sie eine schlechte Ökobilanz und werden rücksichtslos auf Gehwegen benutzt. In Paris zählte man 2022 allein 400 Unfälle mit den E-Scooter, drei davon endeten tödlich. Auch dass die Roller einfach stehen gelassen werden, auf Gehwegen liegen oder in Flüsse geworfen werden, bringt Menschen gegen die Fahrzeuge auf.

International haben einige Städte die Roller bereits verboten oder ihre Nutzung stark reguliert, u. a. Geschwindigkeiten auf 10 km/h gedrosselt oder Parkplätze ausgewiesen. Betreiberfirmen nutzen auch technische Lösungen, um Nutzer:innen dazu zu bringen, ausgewiesene Parkflächen zu nutzen, beispielsweise in dem die Leihzeit weiterläuft, wenn der Leihroller außerhalb bestimmter Flächen abgestellt wird.

In Deutschland hatte das Bundeskabinett Anfang April 2019 die E-Scooter erlaubt. Im Juni 2019 trat die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Kraft. Sie verweist E-Scooter und Co. auf Radwege. Eine weitere Fahrzeuggattung auf der ohnehin unterdimensionierten Radinfrastruktur sorgt für Probleme.

Was ist Ihre Meinung dazu? Sollte es auch bei uns strengere Regeln für E-Scooter geben? Sind die Roller ein Beitrag zur Verkehrswende oder eher gefährliches Spielzeug? Schreiben Sie an redaktion@radimpott.de. Herbert Fürmann

2022 wurden in Nordrhein - Westfalen laut polizeilicher Kriminalstatistik 62405 Fälle von Fahrraddiebstahl zur Anzeige gebracht. Die Aufklärungsquote betrug 2022 8,53 Prozent. In ganz Deutschland nahm die Zahl der gestohlenen Fahrräder 2022 um knapp 14 Prozent auf rund 266.000 zu. Hinzu kommt noch eine sicherlich ziemlich hohe Dunkelziffer, Diebstähle, die gar nicht zur Anzeige gebracht werden.

Die Versicherungsbranche berichtet von einem neuen Rekord bei der Schadenssumme. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft hat, laut Hauptgeschäftsführer Jörg Asmussen, im vergangenen Jahr rund 140.000 Millionen Euro für die Schadensregulierung ausgegeben.

„Wir führen das auch darauf zurück, dass die Räder immer hochwertiger und hochpreisiger werden“ kommentiert Ludger Vortmann, Sprecher des ADFC Nordrhein-Westfalen, diese Entwicklung.

„So haben vor allem Pedelecs einen stark wachsenden Marktanteil, was auch durch das immer beliebter werdende Dienstrad-Leasing günstig wird.“

Der ADFC empfiehlt, Fahrräder immer möglichst öffentlich sichtbar und gut gesichert an festen Gegenständen abzustellen und zu befestigen.

Ludger Vortmann: „Diebe können grundsätzlich alles knacken, wenn sie genug Zeit dazu haben.“

Durch eine Hausratversicherung gibt es einen grundlegenden Schutz bei Diebstahl. Allerdings nicht gegen Vandalismus.

Zur Abschreckung bietet der ADFC in vielen Städten eine Codierung für Wertgegenstände an. Dazu wird ein auf den Eigentümer bezogener Code in den Rahmen genagelt. So kommt ein unrechtmäßiger Besitzer schnell in Erklärungsnot über die Eigentumsverhältnisse. Wolfgang Schmitz

Immer am Fluss entlang

Der Saar-Radweg mit französischem Flair und imposanter Industriekultur

Der familienfreundliche, völlig ebene Radweg führt entlang des Saarufers durch eine abwechslungsreiche Landschaft des Saarlandes und Rheinland-Pfalz. Ein idealer Einstieg ist die Stadt Saarbrücken mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten ist sie eine Besichtigung wert. Steingewordener Spiegel der konfliktreichen deutsch-französischen Vergangenheit ist das Saarbrücker Schloss. Kein geringerer als der Kölner Architekt Gottfried Böhm verhilft 1980 dem Gebäude wieder zu altem Glanz. Vom Schloss ist es nicht weit bis zum barocken Ensemble um die Ludwigskirche. Auf kulinarischem Gebiet hat sich der französische Einfluss gehalten. Handfeste lothringische Kost wechselt mit Sterneküchen ab. Die Altstadt rund um den St. Johanner Markt lädt zum Genießen ein. Am nächsten Morgen geht es links der Saar stromab Richtung Völklingen. Von weitem ist die Silhouette der Völklinger Hütte erkennbar. Die 1986 stillgelegte Hochofenanlage wird 1994 als einzigartiges Zeugnis der Technikgeschichte und Industriekultur zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt. Die Besichtigung der Hütte und der Gebläsehalle mit wechselnden Ausstellungen sind ein Highlight dieser Radtour.

Nach so viel industrieller Geschichte geht es auf dem Radweg links der Saar bis Saarlouis. 1680 wurde auf Befehl von Ludwig XIV. Saarlouis in Form eines königlichen Hexagons gegründet. 1815 nahm Preußen die Stadt in Besitz.

Noch heute verfügt Saarlouis über eine Viel-



Beschauliches Saarburg

zahl an Festungsanlagen und Kasematten aus französischer und preußischer Zeit. Das französische Flair der Altstadt mit vielen Cafés und Restaurants lädt zum Besuch und zur Rast ein.



Freier Trauerredner

Dirk R. Schuchardt

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

Trauerreden, in welchen der verstorbene Mensch im Mittelpunkt steht.

Neue Trauerrituale, die Abschiedsfeiern zu Lebensfeiern machen.

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

Trauerredner Schuchardt





oben: Reste ehemaliger Befestigungsanlagen Saarlois
unten: Wasserfall in Saarburg

Am nächsten Morgen wartet die Strecke bis Mettlach. Der Radweg bleibt direkt an der Saar ohne Steigung. Unterwegs lohnen in Merzig ein kleiner Abstecher in den Wolfspark des Verhaltensforschers Werner Freud genauso wie ein Besuch im schön gelegenen „Garten der Sinne“. Genussvoll ist auch eine Probe des saarländischen Apfelweins „Viez“, bevor nach wenigen Kilometern ein großartiges

Werk der Natur erreicht wird: die Saarschleife. Der Aufstieg zum Aussichtspunkt Cloef wird mit einem grandiosen Ausblick auf die Flusslandschaft belohnt.

Bis Mettlach sind es dann noch rund 4 Kilometer immer am Fluss. Hier ist der Firmensitz des Traditionsunternehmens Villeroy & Boch. Im Erlebniszentrum werden 270 Jahre Unternehmensgeschichte lebendig. Auf dem Firmengelände steht ebenfalls der „Alte Turm“, das älteste Sakralgebäude des Saarlandes. In der beschaulichen Altstadt lässt sich der Tag kulinarisch gut ausklingen.

Die nächste Etappe verläuft bis nach Saarburg teils in einem Naturschutzgebiet durch einen naturbelassenen „Urwald“, aber immer am Fluss. Gleichzeitig wird die Grenze zwischen den Bundesländern Saarland und Rheinland-Pfalz passiert. Blickfang unterwegs sind die Michaelskapelle und die hoch gelegene Klause Kasel-Staadt, bevor schon von weitem die Burgruine Saarburg aus dem Jahre 964, Namensgeber und Wahrzeichen



Die Fahrradpartner in Ihrer Region

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



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage*

Radstation Duisburg Hbf *

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: rs-duisburg@stadtdienste.de

Web: www.radstation-duisburg.de

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

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

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: rs-muelheim@stadtdienste.de

Web: www.radstation-muelheim.de

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: radstation@zaq-oberhausen.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Radstation Bottrop Hbf *

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: rs-bottrop@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop.de

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

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

Web: www.radstation-bottrop-zob.de

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

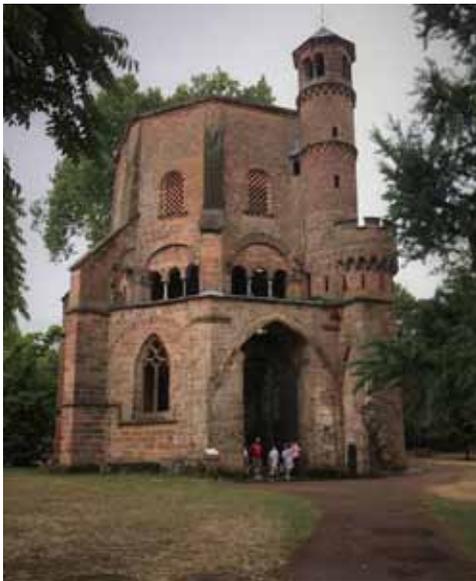
So, Feiert.: Geschlossen



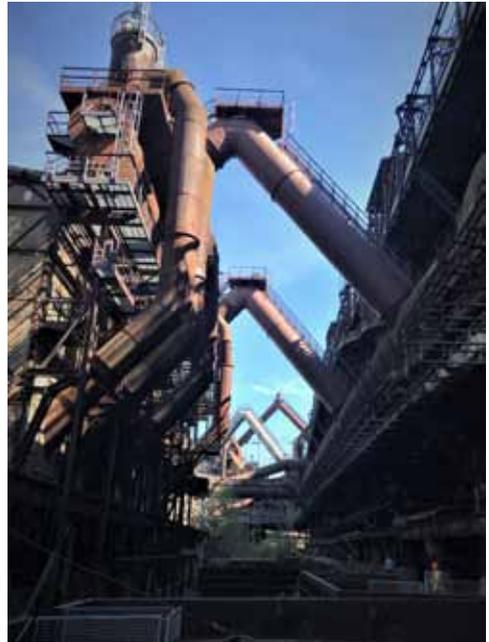
Wir freuen uns auf Sie!



der Stadt, zu sehen ist. Zu Füßen der Burg liegt Saarburg, eine kleine Stadt mit verwinkelten Gässchen, Treppen, Stiegen und Brücken, Fachwerkhäusern und Barockbauten. Zwischen den engen Häuserzeilen stürzt der Leukbach über Felskaskaden zwanzig Meter in die Tiefe und treibt im Talkessel noch drei Mühlräder an. Von mehreren Aussichtsplattformen ist das Spektakel zu besichtigen. Ebenfalls interessant ist die Glockengießerei in der Altstadt, wo über 230 Jahre lang Glocken gegossen werden. Besucher können die Entstehung einer Glocke vom ersten bis zum



letzten Schritt erleben. Es lohnt sich in diesem pittoresken Städtchen zu übernachten. Auf dem Saar-Radweg verläuft die letzte Etappe bis Konz, wo die Saar in die Mosel mündet. In Konz lohnt ein Besuch des Roscheider Hofes. Ein Museum mit malerischen alten Häusern aus dem Hunsrück versetzt die Besucher in die Zeit ihrer Großeltern. Der rund 100 Kilometer lange Saar-Radweg von Saarbrücken bis Konz ist vom ADFC mit vier Sternen ausgezeichnet, er bietet also sehr hohen Genuss fürs Radeln und ist außerdem familienfreundlich. Wilfried Kochner



oben: Weltkulturerbe Völklinger Hütte
links: Alter Turm in Mettlach
unten: Pause an der Saar

Information:

Tourismus Zentrale Saarland
Saar-Obermosel-Touristik E.V.
Unverbindliche Hotelermpfehlungen:
Hotel Domicil Leidinger Saarbrücken
Hotel Kleiner Markt Saarlouis
Hotel Zum Schwan Mettlach
Hotel Saarburger Hof Saarburg



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:



Name, Vorname Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

E-Mail

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €) 22-26 Jahre (33 €)

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

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €) 18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

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

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

Kontoinhaber*in

DE
IBAN

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

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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



Fahrradschlösser

Das Fazit vorneweg: Es gibt kein Schloss für den absoluten Schutz, zumindest aber für einen sehr hohen Schutz.

Der Schreck ist groß. Anstatt des Fahrrades liegt nur noch das aufgebrochene Schloss am Abstellplatz. Die Hersteller sind ständig mit der Entwicklung von immer besseren Schließsystemen beschäftigt. Die Bauformen sind vielfältig. Sie reichen von ummantelten Ketten, Bügeln aus gehärtetem Stahl



stadtmobil CarSharing
Unser Mobilitäts-Backup

ADFC-Mitglieder
 sparen 50% der
 Anmeldegebühr

bis zu faltbaren Schlössern mit hochwertigen Schließzylindern. Der Durchblick im Fahrradschloss-Dschungel fällt daher sehr schwer.

Es gibt zwei Schließsysteme. Das mit einem herkömmlichen Schlüssel und den Zahlencode. Das Zahlenschloss bietet den Vorteil, keinen Schlüssel bei sich tragen zu müssen. Er bleibt nicht daheim liegen, wird gestohlen oder geht verloren. Ein Zahlencode scheint praktischer, er birgt jedoch das Risiko, ihn zu vergessen. Aus diesem Grund raten wir, ein Geburtsdatum oder eine Kontonummer oder andere leicht zu behaltene Zahl als Code zu wählen, die leicht zu merken ist. Ohnehin sollte der Code an sicherer Stelle notiert werden, am besten auf der Gebrauchsanweisung und den Garantieunterlagen.

Das klassische Fahrradschloss wird in der Regel mit zwei Schlüsseln ausgeliefert. So können Verbraucher:innen den Zweitschlüssel an einem sicheren Ort deponieren und auf diesen zurückgreifen, falls sie den ersten Schlüssel verlieren sollten. Trotzdem besteht ein gewisses Risiko, den Schlüssel zu vergessen oder zu verlieren. Sie müssen dementsprechend selbst abwägen, welche Methode Ihnen lieber ist.

Die Auswahl an Fahrradschlössern ist groß, die Preisspannen bewegen sich zwischen 10 und über 200 Euro. Dementsprechend schwer kann eine fundierte Kaufentscheidung sein. Zu den wichtigsten Kriterien gehören:

- Die Art des Schlosses
- Das Material
- Die Handhabung

Alle Bauformen vom Bügel-, Ketten-, Kabel- bis zum Faltschloss bieten ab einer gehobenen Preisklasse eine hohe Sicherheit. Am stabilsten ist nach Meinung vieler Expert:innen das Bügelschloss. Dieses hat aber den Nachteil, dass es nicht viel Spielraum beim Anschließen des Rades gewährt. Ein Faltschloss hingegen lässt sich sehr gut transportieren, hat in den Gelenken aber eine Schwachstelle. Viele Faltschlösser lassen sich von geübten Dieb:innen innerhalb kür-



Im Rahmendreieck ist das Bügelschloss sicher und schwerpunktnah untergebracht. Es stört auch nicht beim Pedalieren. Allerdings ist bei manchen Pedelecs der Akku im Weg.

Foto: www.pd-f.de/ / Luka Gorjup

zester Zeit knacken. Verbraucher:innen sollten beim Kauf darauf achten, dass es sich um verstärkte Gelenke handelt.

Am Ende des Tages muss jeder für sich selbst entscheiden, welche Art von Fahrradschloss das meiste Vertrauen in ihm oder ihr erweckt. Eine 100-prozentige Garantie bietet kein Fahrradschloss! Jedes lässt sich aufbrechen, aufbohren oder zersägen. Selbst, wenn ein Schloss patentiert ist, ist es davor nicht sicher. Die Frage ist immer, wieviel Zeit ein Dieb darauf verwenden muss. Je größer der Aufwand, desto höher ist die Entdeckungsgefahr. Wer ganz sicher gehen will, nimmt zwei Schlösser unterschiedlicher Bauformen.

Für die Herstellung von Fahrradschlössern hat sich bei den meisten Herstellern Stahl bewährt – egal ob Ketten-, Kabel-, Bügel- oder Faltschloss. Dementsprechend gibt es kaum Auswahlmöglichkeiten, was die Wahl des Materials betrifft. Was aber von Bedeutung ist, sind die Verarbeitung und die Dicke des Materials. Diese Eigenschaften sind ausschlaggebend dafür, wie robust ein Fahrradschloss ist.

Wer nach einem Schloss für den Rahmen des Bikes sucht, sollte keinesfalls zu einem Schloss greifen, das dünner als 4 Millimeter ist. Alles, was darüber hinaus geht, hat eine abschreckende Wirkung auf potenzielle Dieb:innen und bietet einen guten Schutz.

Schwer wird es für Dieb:innen aber mit einem Schloss ab 9 Millimetern Dicke. Im Internet finden Sie unter Suchbegriff „Test Fahrradschlösser“ zahlreiche Ergebnisse.

In der Mai-Ausgabe der Zeitschrift Test sind zwei Schlösser angegeben, die auch einem Winkelschleifer widerstehen. Empfehlung der Stiftung Warentest ist das 169 € teure Litelok X1, erhältlich nur im Direktvertrieb. Auch das Hiplok D1000 ist sehr gut getestet, aber zum Preis von 280 € echter Luxus.

Im Endeffekt haben Sie die Qual der Wahl – und die können auch wir Ihnen nicht abnehmen.

Wolfgang Schmitz

Rad-Frühstück

Immer am 1. Samstag im Monat zwischen 11 und 13 Uhr treffen wir uns zum Rad-Frühstück im Infoladen, Mülheimer Str. 91, 47058 Duisburg. Aktive des ADFC haben Lust und Zeit, sich bei einem Kaffee oder Tee und Brötchen mit anderen Interessierten zum Thema Rad – egal, ob Touren, Politik, Service – auszutauschen.

Wir freuen uns auf ein gemütliches Zusammensein am Vormittag. Auch um Informationen auszutauschen oder als Ideenbörse für gemeinsame Aktivitäten. Habt ihr Tourenwünsche und Ideen für andere Aktivitäten? Schaut doch einfach mal rein. Barbara Aldag





Codieren vor Ort

Im Prinzip codieren die Aktiven des ADFC Duisburg Räder im Infoladen in der Mülheimer Straße.

Aber manchmal gibt es Anfragen, ob sie nicht „rauskommen“ können, damit nicht so viele Räder nach Neudorf geschafft werden müssen.

Bei der Aktion an der Gemeinschaftsgrundschule Regenbogenschule in Marxloh hat das ADFC-Team um Michael Wilczoch 26 neue Kinderfahräder codiert.

„Fast 60 % unserer Kinder können – mehr oder weniger gut – Fahrrad fahren“, erklärt Laura Nalezinski, Lehrerin an der Grundschule. Aber mit den Regeln des Straßenverkehrs sind sie weniger vertraut. Außerdem haben viele Kinder keine Räder. Jetzt stehen 26 neue Räder in der Halle. Und zweibis dreimal in der Woche kommt jemand und trainiert nachmittags mit den Kindern das Fahrradfahren auf einem Parcours. Die Viertklässler machen dann am Ende eine Fahrradprüfung mit der Polizei.

Foto v. l.: Michael Wilczoch (ADFC Duisburg) Laura Nalezinski (Regenbogenschule) Foto: Thorsten Meyer



Und die Hoffnung ist: Die auffälligen Codierungsschilder schützen ein wenig vor Diebstahl.

Aber auch andere Institutionen werden auf das Angebot des ADFC Duisburg aufmerksam und signalisieren Interesse an Codierungen vor Ort.

So hat sich z. B. das Umweltamt der Stadt Duisburg gemeldet und Thorsten Meyer hat codiert. „Das waren neun Räder. Die Aktion war aber völlig ereignislos und in 20 Minuten erledigt“, berichtet er.

Beim Sommerfest der Wirtschaftsbetriebe wird dann wohl schon mehr los sein. „Aber auch das schaffen wir,“ ist sich das Team um Michael Wilczoch sicher. Barbara Aldag

Düsseldorfer Landstraße

Radweg muss für Ausgleichsflächen der Autobahn weichen

Haben sie sich die neue Autobahnanschlussstelle zur A 524 an der Düsseldorfer Landstraße in Huckingen schon einmal aus Radfahrer:insicht angesehen?

Vor der Umbaumaßnahme gab es entlang der ehemaligen Bundesstraße 8 hinter dem Ortsausgangsschild Duisburg Huckingen auf beiden Seiten einen bis Düsseldorf durchgehenden kombinierten Fuß und Radweg. Der war zwar eigentlich nach heutigem Standard zu schmal und die Oberfläche war arg in die Jahre gekommen. Aber trotzdem noch durchaus akzeptabel.

Doch das ändert sich gerade. Vor der neuen Autobahnanschlussstelle ist der westliche Rad- und Gehweg plötzlich verschwunden. Radfahrende und Zu-Fuss-Gehende Richtung Apfelparadies müssen an einer Ampel

vor der nördlichen Auffahrt die Straßenseite wechseln. Zunächst auf eine Dreiecksinsel und beim nächsten Grün auf die andere Seite der Landstraße.

Und das ist erst der Anfang. Der westliche Radweg soll bis Düsseldorf Wittlaer auf ca. 4 km Länge weggenommen werden. „Entsiegelt“ heißt das im Fachjargon. Als Ausgleichsmaßnahme für die autobahnähnlich ausgebaute vierspurige Verlängerung der A 59 als B 8 neu.

Geht so Verkehrswende?

Da werden viele Kilometer breiter KFZ-Schnellstraße mitten durch bisheriges Ackerland angelegt – und um den Eingriff in die Natur zu kompensieren wird ein Rad- und Gehweg weggebaggert?

Dabei entsprechen die alten Rad- und Gehwege entlang der Landstraße selbst den heute geltenden Anforderungen für Einrichtungswege nicht. Weder der Vorschrift zur Anlage von Landstraßen (RAL) noch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für Fußwege (EFA). Doch das scheint hier keinen zu interessieren, denn ein Ausbau des künftig einseitigen Rad-/Gehwegs steht nicht zur Debatte. Auch nicht, wie Radfahrende zum recht beliebten Apfelparadies auf der anderen Straßenseite kommen sollen.

Die Regelwerke für die Neuanlage eines einseitigen gemeinsamen Rad- und Gehwegs für beide Richtungen sehen deutlich andere Maße vor als die hier zur Verfügung stehenden. Und da es hier früher auf beiden Seiten

Wege gegeben hat, ist der Zweirichtungsweg in meinen Augen eine solche Neuanlage. Und danach muss ein solcher Weg inklusive Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 4,25 Meter breit sein - ohne Poller, Masten und anderen Hindernissen.

Wenn wir mit dem Rad Richtung Süden am Ende des Radwegs die Straßenseite gewechselt haben, wie geht es dann weiter? Wie schon gesagt: auf der linken Straßenseite auf einem viel zu schmalen Weg. Und die Krone hat dem Ganzen dann die für die Planung und Umsetzung zuständige Autobahn GmbH aufgesetzt. Mitten auf dem gemeinsamen Weg für Rad- und Fußverkehr hat man zwei fette Masten für die neuen Ampeln gesetzt. Der ADFC kann hier nur Unverständnis und Verwunderung über so eine Baumaßnahme zum Ausdruck bringen. Weder rechts noch links ist ausreichend Platz für eine sichere Verkehrsführung.

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

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



Und was sagen die Verantwortlichen?

Die Autobahn GmbH sieht keine andere Möglichkeit, da der Mast nicht direkt am Fahrbahnrand aufgestellt werden darf. Doch warum hat man ihn nicht wie die vorhandenen Laternen ganz an den Rand gesetzt?

Selbst die Bauleitung der ausführenden Firma ist der Planungsfehler aufgefallen und man hat die Stadt und die Autobahngesellschaft darauf aufmerksam gemacht und versucht, die Verantwortlichen zu einer Änderung zu bewegen – vergeblich. Und der Fahrradbeauftragte der Stadt antwortet:

„Ich habe mir die Sache vor Ort einmal angeschaut und festgestellt, dass diese Lösung von der Autobahn GmbH nicht gerade glücklich ist, aber leider nicht mehr zu ändern. Wenn die Bautätigkeiten beendet sind und die Baustellenampeln entfernt sind, ist dort natürlich nur Platz für einen Radfahrer, aber es ist aus städtischer Sicht nicht zu ändern, da die Autobahn GmbH Straßenbaulastträger ist. Meine einzige Hoffnung ist die, dass die zuständigen Planer bei ihren nächsten Planungen anders vorgehen werden.“

Kein Wort, dass man versuchen wolle, auf eine Änderung oder Nachbesserungen zu drängen. Kann denn ein privatwirtschaftlich strukturiertes Bundesunternehmen wirklich im kommunalen Hoheitsgebiet machen, was es will? Wir sehen hier einen klaren Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht. Vor allem angesichts der Tatsache, dass für die Gegenrichtung keine Radverkehrsanlage mehr vorhanden ist, es sich hier also um einem zwei-Richtungs-Rad- und Gehweg handelt. Hier wurde eine Gefahrenstelle für Radfahrende und zu Fuß gehende geschaffen. Diese Umsetzung ist nicht hinnehmbar. Offensichtlich wurde hier mal wieder nur aus der Sicht der Autofahrenden geplant.

Diese Baumaßnahme bleibt aus ADFC-Sicht nicht unwidersprochen. Wir arbeiten an einer Lösung.

Herbert Fürmann

Raserfreundliche Städte

Duisburg will zwar „fahrradfreundliche Stadt“ sein, aber „raserfreundlich“ trifft es wohl eher.

Hier gibt es deutlich weniger Geschwindigkeitkontrollen als in anderen deutschen Großstädten. Die Berliner Rechtsanwaltskanzlei Goldenstein hat analysiert, wie viele feste, mobile und teilstationäre Blitzer in Deutschlands 40 größten Städten stehen und ein Ranking erstellt. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden diese Werte zudem ins Verhältnis zur vorhandenen Straßenfläche gesetzt.

Ergebnis: Im Schnitt stehen in den Städten 17,7 feste sowie 3,6 mobile und teilstationäre Blitzer pro Tag. In Duisburg sind es lediglich 2,9 pro 1000 Hektar Straßenfläche.

Das Fazit der Anwälte: „In kaum einer deutschen Stadt gibt es weniger Rotlicht- und Geschwindigkeitskontrollen als in Duisburg“ – Platz 36 von 40. Ruhrgebietsweit an der Spitze stehen Gelsenkirchen (durchschnittlich 13,5 Blitzer pro Tag und 1000 Hektar Straßenfläche) und Oberhausen (12,4 Blitzer) auf den Rängen 14 und 15.

Deutschlandweit am wenigsten feste, mobile und teilstationäre Blitzer gibt es in Magdeburg, die meisten in Wuppertal – knapp zehnmal so viele wie bei uns in Duisburg. Selbst der Durchschnitt der Geschwindigkeitskontrollen aller 40 Städte liegt beim sechs- bis siebenfachen der Duisburger Blitzer.

Also freie Fahrt für freie Raser?

Bisher war das wohl so, aber es soll sich in Duisburg ändern – noch dieses Jahr. Stadtsprecher Sebastian Hiedels kündigt an, dass die Stadt 2023 „zwei weitere Messwagen in Betrieb“ nehmen wird. „Die Messanlagen wurden bereits durch das Bürger- und Ordnungsamt bestellt.“

Herbert Fürmann

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



40. DUISBURGER RADWANDERUNG

Sonntag, 3. September 2023

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

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





Bürger:inaneträge

Als Mitglieder des ADFC Oberhausen/Mülheim setzen wir uns für die Anliegen aller radfahrender Bürger:innen in Mülheim an der Ruhr ein. Im Rahmen des Mapathon-Prozesses haben wir zusammen mit anderen Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt ein neues Radverkehrsnetz erarbeitet und dabei auch Anregungen für Verbesserungen vor Ort in Form von neuen oder zu ändernden Markierungen, Beschilderungen, Ampelschaltungen etc. gesammelt. Drei davon haben wir in Form von Anregungen nach § 24 GO in die politische Diskussion eingebracht.

Der Dickswall in der Innenstadt ist auch nach dem Umbau ein echter Albtraum für Radelnde

Der Straßenzug Dickswall zwischen Kaiserplatz und Oststraße / Essener Straße einschließlich der T-Kreuzung mit dem Tourainer Ring muss so umgestaltet werden, dass er die Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden sicher und effizient ermöglicht. Dabei ist im Sinne von Klima- und Umweltschutz die Verlagerung von Verkehrsströmen vom vorherrschenden individuellen motorisierten Verkehr hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr) und damit im Sinne von Klima- und Umweltschutz zu antizipieren und eine entsprechende Infrastruktur bereitzustellen.

Nach Abschluss der Kanalsanierung darf keine Wiederherstellung des bisherigen Verkehrsraumdesigns erfolgen – auch nicht nach dem Stand der Verkehrsplanung im Jahr 2007.

Begründung:

Wir sehen hier ein enormes Potenzial für die Verkehrswende. Auf Karten, im NRW-Routenplaner und laut Ausschilderung ist die



Grafik: Fynn Kleine-Möllhoff

Strecke von der Kreuzung „Stadtmitte“ bis zur Oststraße Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW, verbindet Mülheim an der Ruhr mit Essen. Der Dickswall in der Talsohle des Rumbachs ist die Hauptachse aller Verkehrsströme aus dem Zentrum Richtung Osten. In seiner heutigen Ausgestaltung stellt er eine Barriere für den Radverkehr zwischen dem Südviertel mit seinen vielen Schulen, dem nahen Bahnhof und den nördlichen Stadtteilen dar: Die genannten Quellen und Ziele werden durch die aktuelle Verkehrssituation voneinander abgeschnitten.

Außerdem führt die Strecke auf kurzem Wege zu Fuß ins Rumbachtal oder weiter per Rad in die Grünflächen auf den Ruhrhöhen, erschließt also wohnortnahe Erholungsmöglichkeiten.

Die Situation des Radverkehrs auf dem Dickswall ist dadurch gekennzeichnet, dass die „Unerschrockenen“, also die wenigen heute dort Radfahrenden, im Freizeitbereich sehr wohl diese Ost-West-Achse nutzen, die „ängstliche Mehrheit“, auch Erwachsene, dagegen auf Gehwege ausweicht. Das geschieht auch dort, wo es heute schon unzulässig ist.

Dazu kommen aktuelle Beeinträchtigungen: Während der Bauarbeiten wurde und wird die Verkehrsführung mehrfach geändert – nicht immer wird auch an die Radfahrenden gedacht. Die aus dem großflächigen Tourainer Ring kommenden Kraftfahrzeuge biegen zur Zeit zweispurig nach links in rela-

tiv schmale Fahrspuren ein, bedrängen sich und hupen. Hier wäre eine baustellenbedingte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dringend geboten, was ja auch schon für die aus Richtung Kaiserplatz kommenden Fahrzeuge gilt.

Zwischen Kämpchenstraße und Oststraße ist der Gehweg nach einer baustellenbedingten Sperrung ab Von-Bock-Straße inzwischen wieder für Radfahrende freigegeben. Nach einer Engstelle wird der Radverkehr an einer Radwegefurt dicht an schrägparkenden Pkw vorbeigeführt.

Die Radwegeverbindung zwischen dem RS 1 und dem Fossilienweg (Ruhrtalradweg) muss farblich markiert werden

Zur besseren Orientierung der Radfahrenden soll die Radwegeverbindung zwischen dem RS 1 und dem Fossilienweg (Ruhrtalradweg), der hinter dem Ringlokschuppen über den

Parkplatz und weiter durch die Müga führt, auf dem Boden mit Punkten farblich markiert werden.

Ein wichtiges innerstädtisches Verbindungsstück von der Innenstadt über Broich nach Saarn führt in einem kurzen Teilstück vom RS 1 zum Fossilienweg. Unsere Anregung ist es, dieses Teilstück durch eine intuitive Wegmarkierung insbesondere für Ortsunkundige zu verbessern und die Sicherheit der Radfahrenden auf dem Parkplatz hinter dem Ringlokschuppen zu erhöhen.

Wir beantragen, die Wegeverbindung neben den vorhandenen Schildern zusätzlich mit einer Markierung auf dem Boden kenntlich zu machen. Sie könnte beispielsweise an den Kurven jeweils mit fünf Punkten in ca. zwölf cm Durchmesser geschehen. An einigen Orten, insbesondere am Ende des Fossilienweges sowie am Abzweig vom RS 1 könnte zusätzlich ein Pfeil auf dem Boden mit einer Bezeichnung („Richtung Saarn“ oder „Richtung RS 1“) hilfreich sein. Auf dem Parkplatz sollte der Radweg wesentlich auffälliger markiert sein, dort dient die Markierung vor allem der Sicherheit.





Begründung:

Die Radwegeverbindung führt vom RS 1 hinter dem Ringlokschuppen über den Parkplatz, dann weiter durch ein Tor in die Müga, mit einer scharfen Kurve nach rechts, beim Europapavillon über die Brücke, bis nach dem Spielplatz der Fossilienweg erreicht wird. Diese Wegführung ist sehr unübersichtlich und erfordert besonders gute Ortskenntnis beziehungsweise ein verlässliches Navigationsgerät. Kleine, weiße Schilder mit roten Pfeilen weisen zwar den Weg, doch kann auf diesem gewundenen Teilstück schnell ein Schild übersehen werden. Das Auffinden des richtigen Weges ist dann zeitaufwändig und mühevoll. Außerdem sollten so wenig Radfahrende wie möglich durch den Biergarten der Gastronomie im Ringlokschuppen fahren. Eine zusätzliche Markierung auf dem Boden kann hier sehr hilfreich sein.

Diese Art der Markierung mit Punkten sehen wir als Vorteil gegenüber Linien oder einer Version nur mit Pfeilen an: Linien auf der Straße gibt es schon genug, so dass zusätzliche Linien eher verwirren würden, selbst wenn sie in einer anderen Farbe oder gestrichelt wären. Pfeile müssten immer in beide Richtungen weisen und wären nur in Verbindung mit einer Bezeichnung hilfreich, was bei einer wie hier vorliegenden verwinkelten Wegeführung zu oft zu detailreich wäre. Auf dem Parkplatz hinter dem Ringlokschuppen ist die Situation nicht nur unübersichtlich, sondern auch gefährlich. Für Autofahrende ist bisher nicht ersichtlich, dass ein stark frequentierter Radweg über den Parkplatz führt. Der Radweg müsste hier wesentlich stärker kenntlich gemacht werden, beispielsweise mittels roter Farbe über die gesamte Breite des Radwegs. So könnte, ohne dass Parkplätze wegfallen, die Sicherheit erhöht werden.

Anmerkung: Diese Wegführung ist nicht Teil des Ruhrtalradweges. Dieser verläuft auf der anderen Seite der Müga: vom Fossilienweg kommend biegt er am Europapavillon rechts ab, während die hier beschriebene Verbindung zum RS 1 links an der großen Wiese

entlang führt. Die Kosten für diese einfache Maßnahme dürften klein, der Gewinn für Radfahrende dafür groß sein.

Umwidmung eines Teils der Mellinghofer Straße in eine Fahrradstraße

Die Mellinghofer Straße ist die kürzeste Verbindung zwischen der Mülheimer Innenstadt und Mülheim-Dümpten bzw. Oberhausen-Dümpten und besitzt daher eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr. Die Umwidmung in eine Fahrradstraße würde dieser Bedeutung Rechnung tragen und wesentliche Nachteile beseitigen, die derzeit einen flüssigen, sicheren und komfortablen Radverkehr behindern. Grundsätzlich entspricht dieser Antrag dem Grundgedanken der Verkehrsberuhigung, der seinerzeit mit dem Bau der Ortsumgehung Mannesmannallee verfolgt wurde.

Begründung:

Seit vielen Jahren bereits soll der motorisierte Durchgangsverkehr durch die Ortsumgehung Mannesmannallee um den benannten Teil der Mellinghofer Straße herumgeleitet werden. Die Akzeptanz der Ortsumgehung sollte und soll im Wesentlichen durch die Ampelschaltungen erreicht werden: Die Ampelschaltungen von Norden kommend sowie von Süden kommend bevorzugen zeitlich die Weiterfahrt über die Mannesmannallee im hohen Maße.

Folgende Probleme sind hier u.a. als Gründe zu nennen:

- Von Norden kommend wird der Radverkehr durch eine Anforderungsampel über den bevorzugten motorisierten Durchgangsverkehr ausgebremst.
- Vom Süden kommend hat der Radweg grundsätzlich eine angemessene Breite. Jedoch wird er ständig vor Geschäften, Praxen sowie der Bank als Parkplatz missbraucht, oder es sorgen parkende Kraftfahrzeuge



Willkommen in Rees am Rhein

Rees, fahrradfreundliche und älteste Stadt am Unteren Niederrhein, lädt zum „R(h)einen Vergnügen“ ein. Hauptanziehungspunkt für die Besucher ist eine der schönsten Rheinpromenaden Deutschlands. Hier kann man nach einem gemütlichen Spaziergang die vorzügliche Reeser Gastronomie mit herrlichem Blick auf den Rhein genießen. Von der geschichtlichen Bedeutung ist im historischen Stadtkern noch einiges zu erkennen. Das sind das mehrere Jahrhunderte alte, im Skulpturenpark eingebundene Bodendenkmal, unterirdische Festungsanlagen und die über 700 Jahre alte Stadtmauer mit diversen Türmen. Der erste Planetenweg am Niederrhein macht die unvorstellbaren Dimensionen unseres Sonnensystems erfahr- und erwanderbar.

Weitere Infos:

Touristen-Information, Markt 41, 46459 Rees

Tel: 0 28 51/5 15 55, Fax: 0 28 51/5 15 56

e-mail: tourist.information@stadt-rees.de





rechts vom Radweg dafür, dass die Benutzung des Radweges lebensgefährlich wird (Dooring). Teilweise muss der Radverkehr deshalb auf den Gleisbereich auf der Fahrbahn ausweichen.

Die Ampelschaltungen auf der Mellinghofer Straße sollen eigentlich den Querverkehr sowie die Straßenbahn bevorzugen und den motorisierten Verkehr auf der Mellinghofer Straße benachteiligen. In der Praxis führen die Schaltungen jedoch auch zu einer Benachteiligung des Radverkehrs, der eigentlich bewusst über diese Straße geleitet wird. Die beste Möglichkeit, den Grundgedanken der Ortsumgehung auch für Radfahrende angemessen umzusetzen, ist die Umwandlung der Mellinghofer Straße zwischen ADAC und A 40 in eine Fahrradstraße. Dies bedeutet, es entsteht eine gemeinsame Fahrbahn für den gesamten Individualverkehr bei Bevorrechtigung des Radverkehrs. Ein Parken auf dem Radweg wäre damit nicht mehr möglich, weil dieser in der gemeinsamen Fahrspur aufgeht.

Eine klare Trennung zwischen dem Gleisbereich und der Fahrradstraße sorgt für die notwendige Sicherheit. Bei der südlichen Ampel Richtung Innenstadt wird ein direktes Linksabbiegen für den Radverkehr möglich, da dieser nun auf der Straße fährt. Bei der nördlichen Ampel über die Mannesmannallee auf die Mellinghofer Straße (A 40-Brücke) schlagen wir eine kamerabasierte Grünanforderung für den Radverkehr vor, wie sie bereits an der Rampe vom RS 1 hinunter zur Bergstraße und deren Querung existiert.

Die Ampelschaltungen auf der Mellinghofer Straße sollen wieder zeitlich deutlich zu Gunsten des Geradeausverkehrs geschaltet werden. Um zu verhindern, dass die Durchfahrt dadurch auch wieder für den Kraftfahrzeugverkehr attraktiver wird, soll jene durch folgende Lösung unterbunden werden und gleichzeitig eine Erreichbarkeit von Handel und Gewerbe sowie für die Anwohnenden gewährleistet werden:

- Eine Einfahrt auf die Mellinghofer Straße

soll von Norden wie von Süden für Kraftfahrzeuge nicht mehr möglich sein. Die Möglichkeit der Ausfahrt bleibt jeweils bestehen.

- Ein Geradeausfahren soll für Kraftfahrzeuge auf der Mellinghofer Straße an den Kreuzungen Zehntweg und Gathestraße nicht mehr möglich sein.

- Der Querverkehr aus den Nebenstraßen kann grundsätzlich in drei Richtungen (links, rechts, geradeaus) auf bzw. über die Mellinghofer Straße fahren.

Es entstehen so zwei unechte Einbahnstraßen – im Norden zwischen Gathestraße und A 40, im Süden zwischen ADAC und Zehntweg. Der Zweirichtungsverkehr zwischen Zehntweg und Gathestraße bleibt wie heute bestehen.

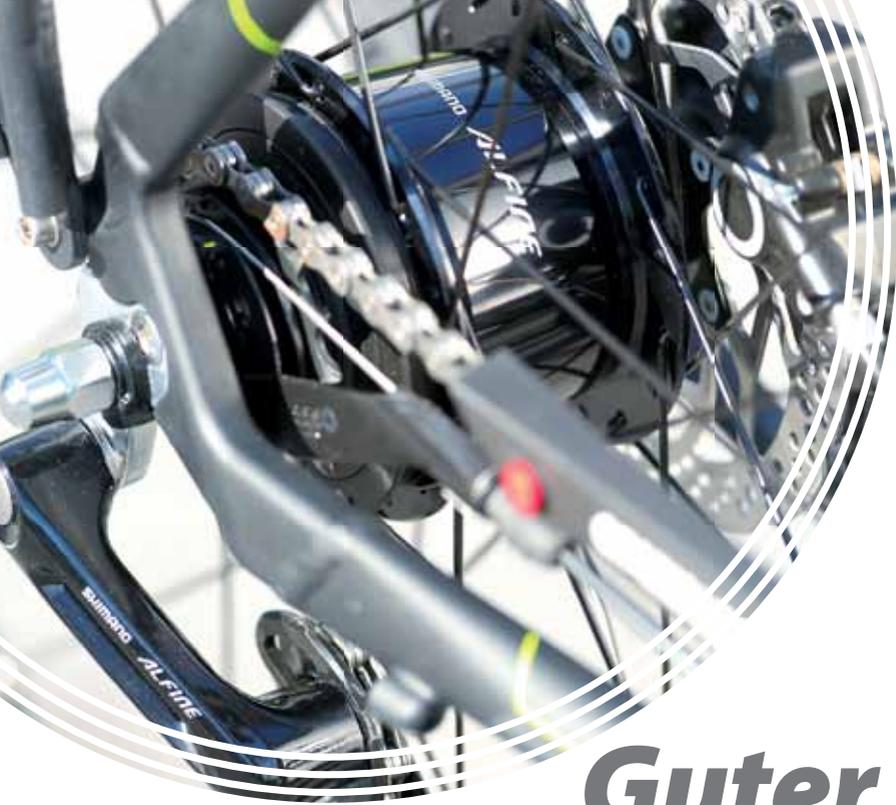
Gudrun Fürtges, Volker Isbruch-Sufryd, Markus Lachner

Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet

Der Radschnellweg Westliches Ruhrgebiet (RSWR) soll einst Mülheim mit Oberhausen und Bottrop kreuzungsarm verbinden. Im November 2022 wurde die Machbarkeitsstudie für den RSWR veröffentlicht. Nach Offenlegung der Planungen für MH-West beziehen wir als ADFC nun Stellung zu den Planungen zum RSWR in Mülheim.

Hintergrund

Im Oktober 2022 hat das von der Stadt Oberhausen beauftragte Gutachterbüro zur Machbarkeit eines Radschnellweges Westli-



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



ches Ruhrgebiet (RSWR) von Mülheim nach Bottrop endlich einen konkreten Vorschlag für die Wegeföhrung gemacht. Im Oberhausener Abschnitt kritisieren wir insbesondere die Trasse im Innenstadtbereich und die wenig kreative Föhrung Richtung und im Bereich vom Westfield Centro.

Auf Mülheimer Stadtgebiet hat die Machbarkeitsstudie nur den Abschnitt von der Stadtgrenze Oberhausen bis zum (neuen) Styruer Damm nördlich des Firmengeländes von ThyssenKrupp-Schulte untersucht. Die Wegeföhrung zwischen Styrum und Innenstadt war im Hinblick auf die begonnenen Planungen für das Gewerbegebiet MH-West und die damit einhergehende Option einer Föhrung am östlichen Ruhrufer noch offengelassen worden. Nachdem nun hierfür auch erste Planungsszenarien vorgestellt wurden, möchten wir rechtzeitig vor Beginn des städtebaulichen Wettbewerbs zu den Planungen für MH-West und im weiteren Verlauf dann zur Machbarkeitsstudie durch Styrum bis zur Stadtgrenze Oberhausen Stellung beziehen.

Planbereich Mülheim-West

Die am 13. März 2023 in einer Bürgerversammlung vorgestellten Planungsszenarien für MH-West sehen in allen drei vorgelegten Varianten die Fortsetzung der bestehenden Ruhrpromenade als Fuß- und Radweg entlang der Ruhr durch das gesamte Gewerbegebiet und in Styrum eine Weiterföhrung dieses Promenadenwegs über den existierenden Styruer Schlossweg (südlich der ALDI Verwaltung) zum Schloss Styrum und Aquareus Wassermuseum (Ruhrtalradweg) vor. Gleichzeitig wird die höhergelegene Fuß- und Radwegeverbindung von Broich über die blaue Brücke zum Styruer Damm Richtung Hauskampstraße / Siegfriedbrücke planerisch gesichert. Wie die Promenade konkret aussehen soll und wie die Verknüpfung mit dem zukünftigen Radschnellweg auf dem Styruer Damm aussehen soll, ist jedoch zum jet-



zigen frühen Konzeptstand noch unklar. Wir haben für den Planbereich MH-West die Erwartung, dass die Verbindung auf der Ruhrpromenade zwischen Innenstadt und Styrum vollständig als Radschnellweg konzipiert wird und damit der Fuß- und Radverkehr baulich getrennt werden. Der zukünftige Radschnellweg nach Oberhausen muss also direkt am RS 1 im Bereich des Ruhrbania-Baufeldes 3 beginnen und mit einer Rampe auf Straßenniveau geföhrt werden. Damit wird ein durchgehendes Radschnellwegnetz umgesetzt. Die weiteren Planungen für das Gewerbegebiet MH-West müssen für diese lokal und ebenso regional wichtige Verbindung ausreichend Flächen berücksichtigen, die sowohl eine gute Radverbindung als auch die erwartete Aufenthaltsqualität an der Ruhr berücksichtigt.

Im Norden des Geländes von MH-West gilt es dann einen möglichst steigungsarmen und gradlinigen Anschluss an den Styruer Damm (Aldi-Umfahrung) zu entwickeln. Von der bislang skizzierten zukünftigen Ruhrpromenade müsste der Radverkehr ggf. eine für einen Schnellweg inakzeptable 360 Gradkehre auf die vorhandene hölzerne Brücke

(Verbindung zwischen der blauen Brücke und dem Styrumer Schlossweg) machen. Wir fordern stattdessen, den Radweg direkt entlang des Geländes von ThyssenKrupp-Schulte zum Styrumer Damm zu führen. Dieser liegt dort bereits tiefer, so dass der Anschluss fast ebenerdig erfolgen kann.

Vom Styrumer Damm zum Hiberniadamm in Oberhausen

Laut der Machbarkeitsstudie wird der zukünftige Radschnellweg zunächst im Bereich des Styrumer Dammes sowie dann am Styrumer Pfad parallel zur Albertstraße vier Meter breit sein (zuzüglich 30 cm Schutzstreifen und 2,20 m Fußweg). Lediglich zwischen der Hauskampstraße und der Siegfriedstraße ist ein 250 m langer Bereich, der schmaler gestaltet ist. Dazu gehört auch die 3,75 m breite Siegfriedbrücke, die im Bestand erhalten werden soll. Im Hinblick auf den engen Abbiegewinkel auf der Westseite und der aufgrund der Bahnanlagen notwendigen Stei-

gungen der Brücke können wir den Verzicht auf einen Neubau bis zu ihrem „Lebensende“ akzeptieren. Sollte allerdings ein Neubau der Brücke erforderlich sein, muss auch dieser Bereich im Radschnellwegstandard umgesetzt werden.

Im weiteren Verlauf des Styrumer Pfades trifft der zukünftige Radschnellweg auf den Tunnel am Bf. Styrum. Die Pläne in der Machbarkeitsstudie deuten darauf hin, dass dort der Radweg die Höhenlage verlassen und den Fußweg zum Tunnelleingang niveaufrei kreuzen soll. Dies lehnen wir im Hinblick auf Konflikte zwischen Radfahrenden und Fahrgästen ab! Stattdessen schlagen wir vor, den Tunnelleingang mit einer zusätzlichen Brücke – zumindest in einer Breite von vier Metern allein für den Radverkehr - zu queren und damit eine konfliktfreie Fahrt zu ermöglichen.

Im Bereich der Heidestraße 15–29 führt der zukünftige Radschnellweg dann auf dem Bahndamm direkt hinter mehreren Geschäften vorbei. Laut Auskunft der Verwaltung in der Bezirksvertretung 2 am 20. September 2022 ist dort bisher keine Rampe vorgesehen, obwohl dies für viele Kundinnen und





Kunden sowohl aus dem Mülheimer als auch dem Oberhausener Teil von Styrum deutlich kürzere Wege bedeuten würde und sicherlich auch im Interesse des dortigen Einzelhandels wäre. Wir gehen davon aus, dass der Handel dort im Eigeninteresse den Anschluss unterstützt oder sogar selbst umsetzt.

Auch nach der Querung der A 40 fehlen nach unserer Interpretation der Planungen Anschlüsse vom Hiberniadamm zur Dicksfeldstraße und Alstadener Straße. Genau dies würde sich jedoch kurz hinter der Stadtgrenze anbieten, da beide Straßen dort unmittelbar an den Damm angrenzen und damit die Anbindung der Siedlungen an den Rad-schnellweg erleichtert würde.

Wir bitten Politik und Verwaltung, unsere Anregungen und Forderungen zu unterstützen und in den weiteren Planungsprozess einzu-bringen.

Peter Beckhaus, Volker Isbruch-Sufryd

Save the Date

Fahrrad-Demo am 1. Juli in Oberhausen geplant

Für den 1. Juli 2023 plant das Aktionsbünd-nis "Oberhausen sattelt um" eine Demo für mehr Raum und Geld für das Fahrrad in Ober-hausen.

Über 100 für den Radverkehr problemati-sche Stellen sind auf der „Problemkarte“ des Bündnisses (<https://oberhausensatteltum.de/problemkarte>) aufgelistet.

Die Mängel an der bestehenden Rad-Infra-struktur werden seit Jahrzehnten nicht be-seitigt, weil es am politischen Willen fehlt, genug Finanzmittel im städtischen Haushalt

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!

Wir, gemeinsam



Foto:
A.-C. Walther

einzuplanen. Und auch gegen das gefährliche Zuparken von Radwegen wird kaum etwas unternommen. So kamen

2022 auf 64.000 Knöllchen wegen Falschparkens nur 170 Verwarnungen wegen zugeparkten Radwegen.

Es gibt also mehr als genug Gründe den Protest gegen die permanente Bevorzugung des "KFZ" mal wieder auf die Straße zu tragen. Die Rad-Demo wird am 1. Juli 2023 voraussichtlich um 11 Uhr starten.

Den Streckenverlauf und Details zu Startpunkt(en) bitte auf der Homepage des ADFC www.adfc-ob-mh.de abfragen.

Auch die Lokalpresse wird informiert.

B. Schmidt

Radverkehrs- zählungen 2022

Die Bereitschaft, Radverkehr zu fördern, hängt auch davon ab, wie oft Rad gefahren wird. Verkehrszählungen können dazu zuverlässige Informationen liefern. Mittlerweile wird in Oberhausen an vier Orten die Zahl der Radfahrenden rund um die Uhr gemessen: am Platz der Guten Hoffnung am Westfield Centro seit 2018 und seit Frühjahr 2022 zusätzlich am „Grünen Pfad“ in Buschhausen, an der HOAG-Trasse in Sterkrade und an der Richard-Wagner-Allee in Osterfeld.

Die Ergebnisse zeigen, dass im gesamten Stadtgebiet viel Rad gefahren wird. In der

zweiten Jahreshälfte querten gut 110.000 Räder die Zählstelle am Grünen Pfad, gut 116.000 die Zählstelle am Westfield Centro, knapp 94.000 die Zählstelle an der HOAG-Trasse und knapp 88.000 die Zählstelle an der Richard-Wagner-Allee.

Erste wichtige Feststellung: Im Vergleich zum radstärksten Monat des Jahres 2022, dem August, ging die Zahl der Radfahrenden im November in der Richard-Wagner-Allee nur um 50 % zurück (sonst 65 %), sie ist also für Alltagsradelnde besonders wichtig.

Norbert Marißen

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

Ideal für:
MTB • Rennrad
Citybike • E-Bike

...auch als
Gleitsichtbrille...

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

5 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)



Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

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



„Große Koalition“ gegen Radver- kehrsförderung

Grüne und CDU im Land auf Radkurs

Ein aktueller Antrag (März 2023) von Grünen und CDU im Landtag trägt den Titel: NRW wird Fahrradland. Er enthält die Forderung an die Landesregierung, die Potentiale des Radverkehrs stärker auszuschöpfen. Unter anderem sollen die 8 derzeit geplanten Rad-schnellwege beschleunigt realisiert werden. Kommunen sollen mehr Geld aus Fördertöpfen abrufen können. Die Landesregierung soll die Zusammenarbeit mit den Kommunen verbessern. Sie erhält den Auftrag, den Bau von Radwegen an Landstraßen voranzutreiben und die Planungsprozesse beim Radwegbau zu beschleunigen. Außerdem soll mehr Personal bei Straßen.NRW für die Radverkehrsförderung eingestellt werden. Auch wenn das Papier voll ist mit „prüfen“, „anstreben“, „vorantreiben“ oder „analysieren“, ist doch ein starkes Wollen bei den Re-



gierungsparteien in Düsseldorf festzustellen.

Radkurs der Landesregierung noch nicht angekommen

Leider ist das starke Wollen der von der CDU geführten Landesregierung vor Ort noch nicht angekommen. Es gibt offenbar starke Kräfte in der Ratsfraktion, die die Forderung nach mehr Radverkehrs so sehr stört, dass sie sich einer Förderung vehement in den Weg stellen. Sie tun es quasi im Gleichschritt mit der Oberhausener SPD, also als Große Koalition im Rathaus. Gemeinsam haben sie zuerst einen Antrag zur Behinderung der Radverkehrsförderung eingereicht und dann einen Antrag zur Verbesserung des Radverkehrs verhindert.

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

Keine Einschränkung des Autoverkehrs zulassen

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

Im Klartext bedeutet das, dass weiter der Grundsatz gelten soll, den die SPD bereits in den 90er Jahren gegenüber dem ADFC geäußert hat, demzufolge der Radverkehr nur dann gefördert wird, wenn es dadurch zu keinen Einschränkungen des Autoverkehrs kommt.

Im gleichen Beschluss wird gefordert, dass der „Wegfall von PKW-Stellplätzen durch eine bedarfsgerechte und gleichwertige Kompensation von Stellplätzen auszugleichen“ ist. Der öffentliche Raum soll damit weiter vorrangig für das Abstellen von Autos gesichert werden.

Mehr Freiheit bei Tempobegrenzungen

Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ setzt sich

vornehmlich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen ein. Gestartet im Juli 2021 mit sieben Initiativstädten sind nun bereits 640 Kommunen Teil des deutschlandweiten Bündnisses. Die Städte wollen selbst entscheiden können, wo sie Tempo 30 anordnen. Wenn z.B. Bürger:innen Tempo 30 in einer Straße wünschen, müssen Städte den Wunsch oft ablehnen, obwohl sie ihn für richtig halten. Ein Bundesgesetz läßt den Städten bisher keinen Spielraum. Das wollen die 640 Kommunen ändern, darunter Duisburg, Dortmund, Bochum, Dinslaken und Gladbeck. Obwohl Städte dadurch für Fußgänger:innen und Radfahrende sicherer, leiser und sauberer werden, haben CDU und SPD eine Oberhausener Mitgliedschaft in der Initiative durch gemeinsame Abstimmung in Sinne der Automobilisten verhindert. Für sie gilt es, auf jeden Fall Tempo 50 zu retten.

Norbert Marißen

ebike oberhausen

ELEKTROFAHRRÄDER · ZUBEHÖR · SERVICE

ebike-Oberhausen e.K.

Steinbrinkstraße 205
46145 Oberhausen

☎ 0208 307 632 83

@ info@ebike-ob.de

🏠 www.ebike-ob.de



Parkmöglichkeiten Gartenstraße -
direkter Zuweg zum Ladenlokal

Fahrkomfort neu erleben



Neuer Ehrenvorsitzender und alter Vorstand

Bei der Mitgliederversammlung am 1. April wurde der komplette bisherige Vorstand für weitere 2 Jahre im Amt bestätigt. Der geschäftsführende Vorstand besteht also weiterhin aus den beiden Vorsitzenden Marc Zietan und Mirko Sehne, sowie dem Schatzmeister Thomas Riechmann.

Im erweiterten Vorstand des ADFC Essen sind als Beisitzer:innen Sabine Maria Böhm, Claudia Harfst, Rüdiger Sang und Inge Thomas aktiv.

Sabine Maria Böhm und Mirko Sehne werden den Kreisverband Essen weiterhin als Delegierte bei der Jahreshauptversammlung des ADFC NRW vertreten.

Highlight der Sitzung war dann die - mit einem Videogrußwort durch Bürgermeister Rolf Fliß verbundene - Ernennung des langjährigen Vorsitzenden "Jörg Brinkmann" zum Ehrenvorsitzenden des ADFC Essen. „Wir würdigen damit seine herausragenden Leistungen für den ADFC und den Radverkehr in Essen und drücken damit Dank und Anerkennung aus.“ Jörg Brinkmann ist seit 40 Jahren in Essen für den Radverkehr aktiv, davon 14 Jahre lang als ADFC Vorsitzender in Essen.

Mirko Sehne

Die beiden Vorsitzenden mit dem neuen Ehrenvorsitzenden (v.r.n.l.: Marc Zietan, Jörg Brinkmann, Mirko Sehne) © ADFC Essen



#hastemalluft: Luftpumpenstandorte gesucht

#hastemalluft ist ein Projekt des Radentscheid Essen. Mittels einer finanziellen Unterstützung der Grünen Hauptstadtagentur Essen und durch eine Kooperation mit dem Fahrradzubehör-Hersteller SKS Germany werden Standluftpumpen angeschafft und im Stadtgebiet verteilt, so dass jede:r um die Ecke sein Fahrrad aufpumpen kann. Ziel ist es, dass mindestens in jedem der 50 Essener Stadtteile eine Standluftpumpe steht.

Wir freuen uns aber auch über Fahrradläden, Privatpersonen oder öffentliche Einrichtungen, die bereits eine Luftpumpe haben und sie Radler:innen zur Verfügung stellen.

Keine Luftpumpe vorhanden? Kein Problem! Denn wir haben ausreichend Standluftpumpen, die wir gerne verteilen. Luftpumpenstandorte können Einkaufsmöglichkeiten aller Art sein, aber auch Stadtteilbüros, Büchereien und viele weitere mehr. Die einzige Aufgabe des Standorts ist es, die Luftpumpe während der offiziellen Öffnungszeiten zur Verfügung zu stellen. Wenn Du also einen geeigneten Ort kennst, an dem unbedingt eine Luftpumpe hin sollte, fülle gerne das Formular unter radentscheid-essen.de/haste-mal-luft/ aus. Danke dir für deine Mithilfe.

Übrigens: An allen Standorten, die in der Karte markiert sind, kannst du bereits jetzt schon dein Fahrrad aufpumpen. Die Standorte erkennt man auch durch einen Aufkleber im Schaufenster. Radentscheid Essen



Mapathon- Ergebnis

Neues Radnetz mit 12 Premiumrouten entwickelt

Der RadEntscheid Essen hat in rund 20 Mapathon-Workshops gemeinsam mit Bürger:innen ein Wunschnetz für den Radverkehr in Essen entwickelt. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden 2022 vom Projektteam aufbereitet und liegen nun als aufwendiger Bericht und als digitale Karte vor. Dieser wurde nun an Oberbürgermeister Thomas Kufen und die Verkehrs- und Umweltdezernentin Simone Raskob übergeben.

Kern des Konzeptes ist das Premiumroutenetz, eine Art Spinnennetz von 12 Hauptrouten, die zentrale Ziele in den Stadtteilen und im Zentrum bezirksübergreifend miteinander verbinden.

Das aktuelle Radwegenetz der Stadt Essen kommt auf eine Länge von nur gut 500 km – gegenüber rund 1600 km Straßennetz. Größere Teile dieses Netzes wurden allerdings bisher nicht baulich umgesetzt. Das heißt, an vielen Stellen existiert das Netz nur „auf dem Papier“ – ohne gebaute Radwege oder markierte Radstreifen. Die Vorschläge des RadEntscheid erweitern das Radwegenetz auf ungefähr 760 km Länge. Das Radwegenetz sollte aus Sicht des RadEntscheid dem 4D-Ansatz folgen, damit es zu der politisch und gesellschaftlich gewollten Steigerung des Radverkehrs kommt: es muss dicht, direkt, durchgängig und dauerhaft beleuchtet sein. Der RadEntscheid Essen erwartet, dass die Mapathon-Empfehlungen in die Planungen der Stadt Essen einfließen, die schon angekündigt hat, ab diesem Jahr an der Überarbeitung des Radwegenetzes zu arbeiten. Bereits

2019 hatte der Stadtrat die Analyse der Lücken im Haupttroutennetz und deren Schließung bis 2025 beschlossen.

Stand der Forschung ist und die Erfahrung zahlreicher Städte lehrt: Wer (gute) Radwege baut, wird Radverkehr ernten. Will die Stadt Essen ihre bereits durch den Rat beschlossenen Mobilitätsziele erreichen und bis 2035 den Radverkehr auf 25 % der zurückgelegten Wege steigern, muss das Radwegenetz deutlich ausgebaut werden. Auf diese Weise kann es den Bürger:innen auf attraktive Weise ermöglicht und sie dazu eingeladen werden, ihre Alltagswege auf den Straßen der Stadt mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Der komplette Bericht mit weiteren Mapathon Karten kann über www.radentscheid-essen.de heruntergeladen werden. Dort findet man auch den Link zur digitalen Karte.

Radentscheid Essen

Die Premiumrouten: Stadtweit aufeinander abgestimmte Hauptachsen und Ringrouten. Diese schaffen möglichst direkte Wege zwischen den Stadtteilzentren und anderen Hauptzielen, die Wege im Alltagsverkehr attraktiv machen. Sie zeichnen ein gleiches und damit wiedererkennbarer, qualitativ hochwertiger baulicher Standard aus. Möglichst mit einer baulichen Trennung des Radverkehrs vom MIV und Fußverkehr.





Neues für Radler:innen

Rommenhüller Trasse

Eigentlich sollte die Brücke über die Wittenbergstraße schon im Dezember wieder an ihrem Platz hängen, durch einen Asbestfund hat sich der Start der Sanierungsarbeiten jedoch stark verzögert.

Frühestens Mitte Juni wird die Brücke wohl wieder eingehängt werden können und erst danach können die noch notwendigen Arbeiten an den Brückenübergängen und am Radweg durchgeführt werden. Mit einer Eröffnung ist also frühestens im Herbst zu rechnen. Vorab geöffnet werden könnte jedoch u.U. der Streckenabschnitt von der Sylviastraße bis zum Geh- und Radweg zwischen dem Wohnquartier „Parc Dunant“ und dem Helgaweg.

Save the Date – Sternfahrt.Ruhr 2023

Die Sternfahrt.Ruhr findet dieses Jahr wieder in Essen statt, also am besten schon jetzt denn Termin vormerken -> Samstag, 16.09.2023. Weitere Infos folgen in Kürze.

Neue Fahrradständer für das Stadion

Die bisherigen 125 Fahrradbügel sind zu Heimspielen schon lange nicht mehr ausreichend, nach eigenen Zählungen kommen locker 500 Fahrräder zusammen. Rot-Weiss Essen und die Stadt Essen haben nun 180 neue Fahrradständer am Stadion an der Hafestraße installiert. Die neuen Abstellmöglichkeiten befinden sich auf dem Parkplatz „P2/P3“ unmittelbar vor der WAZ-Westkur-



ve. Mit den neuen Fahrradständern wurde die Kapazität nun zwar erhöht, ein Engpass dürfte trotzdem noch gegeben sein. Auch würde sich ein zeitnaher Ausbau des Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet schon allein für die Anreise zum Stadion lohnen.

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Mit dem Evangelisches Verwaltungsamt (Silber) und der Firma Gertec konnten 2 Essener Arbeitgeber erfolgreich mit Silber zertifiziert werden. Open Grid Europe GmbH wurde mit Gold rezertifiziert.

Save the Date – Fancy Women Bike Ride

In Essen findet 2023 zum ersten Mal der Fancy Women Bike Ride (FWBR) statt. Am 17. September (in der Europäischen Mobilitätswoche) wird es eine etwa 5 km lange Demo-

Milano Fancy Women Bike Ride

Foto Fancy Women Bike Ride



Runde geben. Startzeit und Strecke werden noch bekannt gegeben. Der FWBR ist eine Fahrradveranstaltung für Frauen, die 2013 in der Türkei ins Leben gerufen wurde und inzwischen einmal im Jahr weltweit in vielen Städten am 3. Sonntag im September zelebriert wird. Das Ziel der bunten Veranstaltung für Frauen ist es, mit schicken Klamotten und bunt geschmückten Fahrrädern einen Kontrapunkt zum von Männern und Sportradlern dominierten Fahrradverkehr zu setzen und sich sowohl auf dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu zeigen, als auch den Spaß und die Freiheit erlebbar zu machen, die Fahrradfahren für Frauen bedeuten kann. Die Veranstaltung wird organisiert von drei alltagsradelnden Essenerinnen und ist auch für Anfängerinnen geeignet. Spread the word & save the date!

Stadtradeln 2023 startet

Vom 27.05. bis 16.06.23 nimmt Essen erneut an der Aktion „Stadtradeln“ teil. Alle, die in der Stadt Essen wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule besuchen, können beim STADTRADELN mitmachen, für Schulen gibt es dieses Jahr auch wieder zeitgleich das SCHULRADELN.



Schon über 100 Teams sind in Essen angemeldet, darunter natürlich auch der ADFC Essen.

Fahren Sie gerne in unserem Team oder gründen Sie mit Nachbarn, Freunden, Arbeitskollegen, ... doch gerne auch ein eigenes. Den ADFC Essen findet man unter „ADFC Essen (Offenes Team)“ oder nutzen Sie einfach den QR-Code. Wir freuen uns über möglichst viele Teilnehmende.

Mirko Sehnke

„Das kriegen wir hin!“ – neues Repair Café in der Innenstadt

Das Repair Café in der Essener Innenstadt findet jeden zweiten Donnerstag im Monat von 17 bis 20 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum an der Rottstraße 5 statt. Gemeinsam mit den Besucher:innen reparieren erfahrene ehrenamtliche Helfer:innen defekte Unterhaltungselektronik, Haushaltsgeräte, Spielzeug, sogar Fahrräder und vieles andere. In der Regel darf jede:r nur ein Teil mitbringen, damit die Wartezeiten nicht zu lang werden. Wartezeiten lassen sich bei Kaffee und Kuchen, Literatur und Gesprächen oder auch mit dem Zuschauen wie repariert wird überbrücken. „Repair Cafés sind die richtigen Bausteine für eine nachhaltige Lebensweise jenseits von Kaufen und Wegwerfen“, meint Michael Lorenz, der das Angebot für den BUND Essen koordiniert.

Die Reparatur kostet nichts, alle Gäste können nach eigenem Ermessen an den BUND oder das Repair-Team spenden. Das Repair Café findet jeden Monat am 2. Donnerstag statt. Unter www.bund-essen.de/service/meldungen/detail/news/repair-cafe-mit-dem-bund-essen/ gibt es einige weitere Informationen und Links.

BUND Essen





Verbesserung am Rechtsabbieger der B 224

Seit vielen Jahren haben verschiedene Akteure aus der Zivilgesellschaft immer wieder auf die Gefährlichkeit des Rechtsabbiegers von der B 224 in die Schützenstraße, die Zufahrt in die Gladbecker Innenstadt, für Radfahrende und Fußgänger hingewiesen. An dieser T-Kreuzung überqueren regelmäßig auch Schüler*innen die B 224 und direkt, nur mit einer kleinen Mittelinsel anschließend, auch den kurzen Rechtsabbieger der B 224, auf der Tempo 70 gilt. Biegt dort ein Auto mit hohem Tempo ein und queren Radfahrende den Rechtsabbieger, sind Unfälle nicht auszuschließen.

Dass bei solchen Straßenverhältnissen auch tödliche Unfälle passieren können, zeigte sich im November letzten Jahres an einem ähnlich gestalteten Rechtsabbieger in Gelsenkirchen-Buer in der Nähe von Schloss Berge. Dort allerdings sind keine Verbesserungen im Straßenraum geplant.

In Bottrop an der B 224 beim Rechtsabbieger in die Prosperstraße (Nähe Möbel Ostermann) ist dagegen eine vorbildliche Regelung zu finden. Dort gibt es eine Tempobegrenzung auf 30, ein Achtungsschild und eine Warnblinkanlage. Eine solche Ausstattung war auch die Forderung in Gladbeck. So gut ist es nicht gekommen, aber immerhin gibt es nun Tempo 30 im Rechtsabbieger sowie ein Schild „Achtung Fußgänger“. Das ist ein Gewinn, den die Gladbecker Verwaltung bei Straßen.NRW durchgesetzt hat. Aber leider fehlt noch immer das Warnlicht und eine Ausleuchtung der gesamten Kreuzung.

Vera Bücker

Verbleib von abgebauten Fahrradständern

Bei der Neugestaltung der Gladbecker Innenstadt wurden auch die vorhandenen Fahrradbügel durch neue ersetzt. Die ca. 100 alten Ständer waren von hoher Qualität, aber optisch nicht mehr gewollt, und wurden durch neue mit einem moderneren Aussehen ersetzt. Alle alten Ständer wurden abgebaut und entfernt. Weil am Heisenberg-Gymnasium in der Zwischenzeit neue Radständer, aber billige Felgenkiller, installiert wurden,



fragte die Linke nach, warum die alten Bügel nicht an anderer Stelle, z.B. an Schulen wieder genutzt wurden.

In seiner Antwort legte der Stadtbaurat dar, dass „der Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen gestanden hätte. Die Ständer wurden daher mit dem Ausbau der Fußgängerzone von der jeweiligen Baufirma abgebrochen und entsorgt.“ Die Verwaltung zieht es also vor, neue minderwertige Ständer zu kaufen statt alte hochwertigere weiter zu verwerten. Die Weiterverwendung wäre nachhaltig gewesen und hätte darüber hinaus diebstahlsichere Ständer am Heisenberg-Gymnasium gebracht. Schade, dass nicht ressourcenschonend und praktisch aus Radfahrersicht gedacht wird.

Vera Bücker

Geschützter Radstreifen Buersche Straße kommt

Im März diesen Jahres wurde es endlich amtlich: Auf der Brücke der Buerschen Straße, einer mit ca. 10.000 Autos am Tag stark befahrenen Zufahrt zur Gladbecker Innenstadt, wird auf ca. 700 Meter Länge ein geschützter Radstreifen eingerichtet! Das ist deshalb so etwas Besonderes, weil dafür 190 (!) kostenfreie Parkplätze entfallen und nur ca. 40 neue geschaffen werden. Für diesem Mut muss man die Verwaltung und die sie unterstützenden Parteien SPD, Grüne und Linke loben. Besonders die SPD musste intern sehr darum ringen, und um sie und auch andere Gladbecker Parkplatzfreunde zu besänftigen, ist die Neuerung erst einmal auf ein Jahr Probe festgelegt.

Der Weg zu dieser Verbesserung war lang und steinig. Im Juni 2020 hatte der ADFC in einem Bürgerantrag gefordert, den Parkstrei-

fen neben dem mit 1,50 m viel zu schmalen Radstreifen entweder zu beseitigen oder das Überholen auf der Brücke zu verbieten, weil der Mindestabstand von 1,50 m nicht eingehalten werden kann, denn die Fahrbahnen der Buerschen Straße sind durch einen breiten grünen Mittelstreifen getrennt. Die Verwaltung sowie die Politik lehnten damals beides ab. Allerdings wurde in der Folge die Brücke in den Überplanungsauftrag für die gesamte Buersche Straße genommen, in der sie, anders als der Rest der Straße, im 2018 erstellten Radverkehrsgutachten nicht enthalten war.

Nun, gut 2 Jahre später, erkannte die Verwaltung den unhaltbaren Zustand an der Brücke der Buerschen Straße an und favorisierte als Lösung die bessere und radikalere eines komfortablen Radstreifens von 2,50 m Breite mit Wegfall der Parkplätze. Die Zustimmung der Politik erreichte sie nicht zuletzt mit dem Hinweis, dass andernfalls der Autoverkehr wegen eines Überholverbotes gezwungen sei, ca. 700 m hinter Fahrrädern her zuzuckeln. Der alte Zustand sei nicht mehr rechtskonform und müsse daher sowieso geändert werden. Und so fand sich dann die nötige Mehrheit. Über diese zukunftsweisende und fahrradfreundliche Lösung freut sich der ADFC sehr.

Vera Bückler





Ergebnisse Mobilitätsbefragung

Die Gladbecker Ergebnisse: Spitze mit einem modal Split von 24 % für den Radverkehr

Die Erhebung der vom Kreis beauftragten „Planersocietät“ aus Dortmund fand zwischen dem 26. April und dem 12. Mai 2022 bei jahreszeitlichem Wetter statt. Die Teilnehmenden für die repräsentative Erhebung sind aus den Einwohnermelderegistern der kreisangehörigen Städte des Kreis Recklinghausen ausgewählt worden. Insgesamt 0,3 % der Gesamtbevölkerung des Kreis Recklinghausen bzw. deutlich mehr als 1.000 Personen antworteten, wodurch eine Repräsentativität nach AGFS sichergestellt ist. Durch die Schichtung auf Ebene der kreisangehörigen Städte sind auch Grundausswertungen für die einzelnen Städte möglich.

Hier werden nun die wichtigsten Ergebnisse mit Bedeutung fürs Fahrrad vorgestellt.

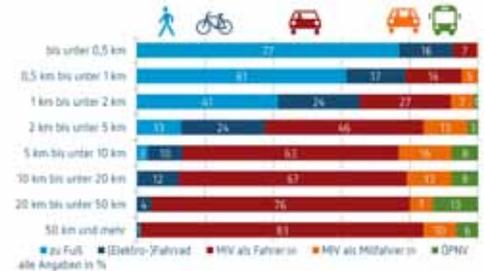
Gladbeck hat eine PKW-Dichte von 687 auf 1000 Personen und damit nach Waltrop mit 708 die zweithöchste im Kreis. Das deutet auf eine ungesunde Autofixierung des Mobilitätsverhaltens hin.

27 % der Gladbecker Haushalte besitzen gar kein konventionelles Fahrrad, die übrigen 73 % eines oder mehrere herkömmliche Räder, 24 % verfügen über ein oder mehrere Pedelecs, weniger als im Kreisdurchschnitt von 32 %. Lastenfahrräder spielen weder im Gladbeck noch im Kreis eine nennenswerte Rolle. Nur 2 bzw. 1 % der Haushalte verfügen über eines. Insgesamt ist die Fahrraddichte pro Haushalt in Gladbeck mit 962 pro 1000 Einwohner:innen leicht unterdurchschnittlich. Im Kreis liegt sie bei 996, die meisten Räder besitzen die Einwohner:innen von Hal-

Abbildung 4: Modal Split nach Wegwahl/Kommen



Abbildung 5: Modal Split nach Entfernung



tern mit 1161, die wenigsten die von Castrop-Rauxel mit 854.

Spannender ist die Frage nach der Beurteilung der Radverkehrssituation. Die Befragung differenziert da nach innerstädtischen und außerstädtischen Radwegeverbindungen. Innerstädtisch erhält Gladbeck die Note 3,0 und liegt damit knapp unter dem Kreiswert von 3,1. Schlechter werden mit 3,5 die Radwegeverbindungen in die Nachbarstädte beurteilt, genau im Kreisdurchschnitt. Schlechter sehen die Ergebnisse für Gladbeck aus, wenn nach der Wegequalität, also den Wegeoberflächen und der Wegebreite gefragt wird: Da erhält Gladbeck eine glatte 4,0 und liegt damit unter dem Kreisniveau von 3,8. Nicht viel besser sieht es mit einer 3,6 bei der Sicherheit für Radfahrende an Kreuzungen und den Ampelschaltungen mit einer 3,5 aus. Lagen diese beiden Ergebnisse im Kreisdurchschnitt, wird die Ausschilderung mit einer 3,6 wieder leicht unterdurchschnittlich beurteilt. Selbst bei den Radabstellanlagen, die vor kurzem in der Innenstadt erneuert wurden, reicht es nur für eine durchschnittliche schlechte 4,0.

Angesichts dieser doch eher mäßigen Ergebnisse verwundert es, dass 32 % der befragten Gladbecker*innen angeben, das Fahrrad fast täglich zu nutzen – das ist Spitze im Kreis (Durchschnitt 22 %). 14 % nutzen allein das Fahrrad, 40 % aber nur das Auto und beides 29 %. Der allgemeinen Verkehrssituation geben die Radfahrenden in Gladbeck die Note 3,2 und damit schlechter als im Kreis mit einer 3,0. Am Stichtag benutzten 24 % der Gladbecker:innen das Fahrrad und lagen damit sogar ,an der Spitze im Kreis, in dem 17 % das Rad nutzten. Am geringsten war die Quote mit 8 % in Castrop-Rauxel. Allerdings ist auch der Autoverkehr mit 58 % wie im gesamten Kreis sehr hoch und der ÖPNV mit 5 % sehr sowie der Fußverkehr mit 14 % ziemlich niedrig. Die gute Fahrradquote erklärt sich wohl aus der mit 9,6 km eher geringen durchschnittlichen Länge der zurückgelegten Wege.

Zusammenfassend lässt sich festhalten,

dass Gladbeck den besten Modal Split für den Radverkehr aufweist – trotz sehr mäßiger Noten für die Qualität des Radwegenetzes. Mit den 24 % ist in den letzten 20 Jahren der Radverkehrsanteil gestiegen und es wird fast die Zielmarke des RVR erreicht. Der möchte im gesamten Verbandsgebiet 25 % für alle Verkehrsarten erreichen. Für die drei übrigen (Auto, Fuß und ÖPNV) ist Gladbeck von dieser Zielsetzung allerdings noch meilenweit entfernt. Auch ist zu bedenken, dass ein eher kleine und topographisch begünstigte Stadt wie Gladbeck einen höheren Fahrradanteil schultern muss, damit der RVR seine Ziele erreichen kann. Es gibt also keinen Grund, die Bemühungen um den Radverkehr zu reduzieren, im Gegenteil: das ermutigende Ergebnis beim Modal Split sollte für alle Verantwortlichen Ansporn sein, die Radverkehrssituation in der Stadt zügig und großzügig zu verbessern.

Vera Bücker



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

Wir
beraten
Sie gerne!

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



**Zweirad
HAPPE**

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

www.zweirad-happe-gladbeck.de **Guter Rat und gute Räder!**



Regelmäßige Termine

Essen

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

Oberhausen/Mülheim

- Offenes ADFC-Treffen in geselliger Runde in Oberhausen für Mitglieder und Interessierte nach Info 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). Bitte bei Interesse anfragen/anmelden unter oberhausen@adfc-ob-mh.de
- Radler-Treff Mülheim: i.d.R. am 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr in der Alten Dreherei oder online.

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

Gladbeck

- ADFC-Treff an jedem 3. Mittwoch in den ungeraden Monaten (außer Januar und Juli). Wegen wechselnder Örtlichkeiten auf der Homepage nachschauen oder nachfragen unter adfcgia@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, 19:30 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Orgatreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC Jetzt 2x monatlich, immer am 2. und 4. Mittwoch im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auf UKW 92,2 MHz, im Kabel 101,75 MHz oder im Web www.radioduisburg.de/der-sender-radioplayer.html?radiochannel=live#

Hinweise zu den Radtouren

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

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

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



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



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



kinderfreundlich, steigungs- und verkehrersarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

Donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 Michael Wilczoch 0163 / 14 45 84 8 ☛ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstr. Schwimmsportstadion, 14 Uhr
Mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ☛ Start: Duisburg-Neumühl, Parkplatz vom Baumarkt Hornbach, Radweg „Grüner Pfad“, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr
Jeden ersten Mittwoch im Monat in den Sommer- monaten Feierabend- tour	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km. ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 ☛ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr
Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen	Mal bergig, mal flach - ganz-tägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ☛ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr

Werktags vormittags, einmal pro Woche, ganzjährig abseits der Straße fahren. Neueinsteiger bitte vorher mal anrufen. E- Trekking & E-MTB Touren Startpunkte in OB & MH, im Bergischen- oder Gelderland 50 - 70 km 300 - 700 Hm.	Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Lothar Ingenbold (fährt & organisiert fast immer mit) Whats App: 0173 735 9979 Weitere Infos gerne über eine WhatsApp Gruppe
---	--



Di. 06.06.23 Essen 25 km

Am östlichen Tellerrand

Rund 150 Höhenmeter. Einkehr zum Abschluss.
ADFC-Tourenleiter Robert Gerlings ☎ 0163-6034985
E-Rüttenscheid, Messeplatz, 17 Uhr



Mi. 07.06.23 Oberhausen 40 km

Auf Spuren unserer Vorfahren

Ziel: Torhaus Hove, Bottrop, 14-16 km/h, Dauer ca. 4 Stunden, Anmeldung erwünscht.
ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208-684819
OB-Holten, Radstation, 10 Uhr



Mi. 07.06.23 Essen 45 km

Schloss Herten

ADFC-Tourenleiterin M. Böhm ☎ 0151-50701270
E-Altenessen-Süd, Schweinemarkt, 18 Uhr



Sa. 10.06.23 Duisburg 50 km

Frühling in der Nachbarschaft

Traditionelle Radtour ohne Motorunterstützung nach Haus zum Hause durch den Frühlingwald nach Ratingen und Rückweg über Schloss Linnep. 15 km/h, Anmeldung bis 9. Juni.
ADFC-Tourenl. Karl-Aug. Schwarthans ☎ 01525-1039321
DU-Duissern, ADFC-Infoladen, 10:10 Uhr



So. 11.06.23 Essen 35 km

Auf jüdischen Spuren

Unter fachkundiger Leitung von Dr. Robert Uri Kaufmann auf jüdischen Spuren in Innenstadt, Nordviertel, Borbeck, Mülheim, Fulerum und Rüttenscheid. Männliche Teilnehmer werden gebeten - für die Besichtigung der Friedhöfe - eine



Kopfbedeckung mitzunehmen. Bitte anmelden.
ADFC-Tourenleiter Mirko Sehnke ☎ 0151-67626159
E, Alte Synagoge, 10 Uhr



Fr. 16.06.23 Duisburg 40 km Mit dem Rad durch Natur

Auf dieser Tages-Radtour gibt es einiges zu sehen: Ökologische Landwirtschaft, Natur und Re-Natur, Parks, Bäche, Flüsse und einen Kanal. 15 km/h, Anmeldung über VHS erforderlich. 10€, ADFC-Rabatt 50 %.

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



Fr. 16.06.23 Oberhausen 40 km Emscherfoly

Zum neusten Schrei der Emscher Kunst von 2022. An der Kläranlage Duisburg Alte Emscher hat die Künstlerin Nicole Hermes 50 Fahrräder zu einer geschwungenen Stahlskulptur zusammengeschweißt.

ADFC-Tourenleiterin Vera Bücken ☎ 02043-39939
OB-Sterkrade, Technisches Rathaus, 12:30 Uhr



Fr. 16.06.23 Duisburg 18 km Halde Lohmannsheide

Tour zum Thema „Nachhaltiger Umgang mit Ressourcen“. Zwei Infostopps, an der Auskiesung im Homberger Rheinvorland und auf der Halde Lohmannsheide. <15km/h. Anmeldung über VHS erforderlich. 10 €, ADFC-Rabatt 50 %.

ADFC-Tourenleiter Herbert Fürmann ☎ 0179-5081889
DU, Friedrichsplatz, 17 Uhr



Sa. 17.06.23 Duisburg 110 km Nostalgetour nach Xanten

Über den Rhein nach Baerl. Weiter über Orsoy, Rheinberg, Bislicher Insel bis Xanten. Rückfahrt mit Rad oder Bahn. Radfahren wie früher, ohne Motorunterstützung. 15 km/h.

ADFC-Tourenl. Karl-Aug. Schwarthans ☎ 01525-1039321
DU-Duissern, ADFC-Infoladen, 9 Uhr



Sa. 17.06.23 Duisburg 30 km Urban Gardening

Zum Tag der offenen Gärten in Duisburg besuchen wir private und öffentliche Gartenanlagen. < 15 km/h. Anmeldung über VHS erforderlich. 10 €, ADFC-Rabatt 50 %.

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

ADFC-Tourenleiter Herbert Fürmann ☎ 0179-5081889
DU-Duissern, ADFC-Infoladen, 11 Uhr



So. 18.06.23 Essen 65 km Radfahren mit Abkühlung

Über Mülheim, Saarn, Großenbaum zum Angermunder See. Mit einem etwas steileren Rückweg. Picknick am Seestrand. (Schwimmsachen mitnehmen).

ADFC-Tourenleiterin Inge Thomas ☎ 0201-87658629
E-Innenstadt, Grüne Mitte (Eiscafé LaLuna), 10 Uhr



So. 18.06.23 Essen 20 km Friedenskirche in Steele

Atempause-Radtour nach Heisingen und Kupferdreh, um über Horst nach Steele zu gelangen. In der Friedenskirche, die Ende 2022 ihr 150-jähriges Jubiläum feierte, hält Pfarrerin Hanna Mausehund die abschließende Andacht. Unterwegs sind Standorte zu sehen, an denen Mitarbeitende des RadEntscheids tätig und Radmaßnahmen geplant oder realisiert sind.

ADFC-Tourenleiter Frank Rosinger ☎ 0201-4903910
E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 15 Uhr



Mi. 21.06.23 Oberhausen 55 km Rotbach

Von der Vennbachquelle bis zur Rotbachmündung, 14–16 km/h. Dauer 5–6 Stunden, Einkehr vorgesehen. Anmeldung erwünscht.

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



Sa. 24.06.23 Duisburg 45 km Duisburgs Südkurve

Genusstour für Radfahrende, die ohne Motorunterstützung in einer kleinen Gruppe die Region erkunden wollen. 15 km/h.

ADFC-Tourenl. Karl-Aug. Schwarthans ☎ 01525-1039321
DU-Rahm, Am Rahmer Bach, 10 Uhr



So. 25.06.23 Essen 30 km

Frauen-Radtour

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen.
ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854
E-Altendorf, Radmosphäre, 10 Uhr



So. 25.06.23 Essen 55 km

Tetraeder

Auf grünen Wegen über den Pausmühlenbach nach Bottrop Ebel und dem Tetraeder. Zurück über Schloss Horst und Nordsternpark nach Frillendorf.
ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923
E-Rüttenscheid, Messeplatz, 10 Uhr



Di. 27.06.23 Mülheim 65 km

Entdeckertouren im Pott

Radfahren, Sightseeing und dabei etwas über die Orte entlang der Strecke erfahren. Über bekannte und weniger bekannte Bahntrassen zur Halde Rheinelbe. Einkehr vorgesehen, ca. 15 km/h. Anmeldung erforderlich. Rückkehr ca. 17 Uhr.
ADFC-Tourenleiter Bernhard Hehn ☎ 0157-85721883
MH, Radstation am Hauptbahnhof, 10 Uhr



Mi. 28.06.23 Essen 30 km

Frauen-Radtour

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen.
ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854
E-Altendorf, Radmosphäre, 17 Uhr



So. 02.07.23 Oberhausen 40 km

Götterswickerham

Zum Rotbachsee, dem Rotbach folgend zur Rhein Promenade. Rückweg über die neue Emscher Mündung zur HOAG -Trasse, Einkehr vorgesehen, leichte Tour für alle Fitnesslevel. 15/18 km/h. Anmeldung erforderlich.
ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673
OB-Sterkrade, Zillianplatz, 10 Uhr



Mi. 05.07.23 Oberhausen 60 km

Dorsten

14-16km/h, Dauer 6–7 Stunden, Einkehr vorgesehen. Anmeldung erwünscht.
ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208 684819
OB-Holten, Radstation, 10 Uhr



Sa. 08.07.23 Duisburg 100 km

Holger's Erzbahnbude

Zu einer ganz besonderen "Haltestelle" mitten im Grünen auf einer Bahntrasse. 17 km/h.
ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr
DU-Ruhrort, Friedrich-Ebert-Brücke, 9:45 Uhr



So. 09.07.23 Duisburg 80 km

Brauhaus-Tour Essen

Die alte Stern-Brauerei im Essener Ortsteil Borbeck nennt sich jetzt "DampfE". Verlauf: Walsum, Ruhrort, Mülheim, RS, Oberhausen. 17 km/h.
ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315
DU-Walsum, Friedrich-Ebert-Str. 152, 9 Uhr



Do. 13.07.23 Mülheim 65 km

Entdeckertour im Pott

Radfahren, Sightseeing und dabei etwas über die Orte entlang der Strecke erfahren. Zur Halde Haniel und zum Landschaftspark Du-Nord, ca. 15 km/h. Anmeldung erforderlich. Rückkehr ca. 17:30 Uhr,
ADFC-Tourenleiter Bernhard Hehn ☎ 0157-85721883
MH, Radstation am Hauptbahnhof, 10 Uhr



So. 16.07.23 Essen 100 km

Grüne Wege ins Neandertal

Mit dem Elektrorad über Werden, Heiligenhaus und Aprath ins Neandertal. Nach einer Rast in Mettmann zurück durch das Angerbachtal über Hösel und Kettwig.
ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923
E-Rüttenscheid, Messeplatz, 7 Uhr

Foto: Michael Kleine-Möllhoff





So. 16.07.23 Essen 35 km **Sonnenbeobachtung**

Vor Ort Sonnenbeobachtung an der Sternwarte in Schuir. Nur bei gutem Wetter. In Kooperation mit der Walter-Hohmann-Sternwarte Essen e.V.
ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268
E, Zornige Ameise, 11:30 Uhr



Do. 20.07.23 Mülheim 35 km **Genussradeln am Abend**

Gemütliche Radtour am Abend zur Margaretenhöhe und zum Schloss Borbeck, ca. 15 km/h.
Anmeldung ist erforderlich. Rückkehr ca. 21 Uhr.
ADFC-Tourenleiter Bernhard Hehn ☎ 0157-85721883
Mülheim, Radstation am Hauptbahnhof, 18 Uhr



So. 23.07.23 Essen 70 km **Park Emscherland 2020**

Entlang des Rhein-Herne-Kanal und der Emscher zum neuen Natur- und Wasser-Erlebnis-Park am Wasserkreuz der Emscher und dem Rhein-Herne-Kanal mit der neuen Brücke „Sprung über die Emscher“. Rückfahrt über die König-Ludwig-Trasse.
ADFC-Tourenleiter Rüdiger Sang ☎ 0201-273326
E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 9:30 Uhr



Di. 25.07.23 Mülheim 75 km **Entdeckertour im Pott**

Radfahren, Sightseeing und dabei etwas über die Orte entlang der Strecke erfahren. Über große Bahntrassen u. a. zur Jahrhunderthalle und zum Schloss Weitmar, ca. 15 km/h. Anmeldung erforderlich. Rückkehr 17-18 Uhr.
ADFC-Tourenleiter Bernhard Hehn ☎ 0157-85721883
MH, Radstation am Hauptbahnhof, 10 Uhr,



Mi. 26.07.23 Essen 30 km **Frauen-Radtour**

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen.
ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854
E-Altendorf, Radmosphäre, 17 Uhr



So. 30.07.23 Essen 30 km **Frauen-Radtour**

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen.
ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854
E-Altendorf, Radmosphäre, 10 Uhr



So. 06.08.23 Oberhausen 42 km **Sechs-Seen-Platte**

Über Oberhausen, Styrum zum Wolfsee. Zurück über Duisburg und Rhein-Herne-Kanal. Einkehr vorgesehen, leichte Tour für alle Fitnesslevel 15-18 km/h. Anmeldung erforderlich.
ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673
OB-Sterkrade, Zillianplatz, 10 Uhr



So. 20.08.23 Essen 70 km **Bochum-Grumme**

Auf grünen Wegen über Heisingen, Kupferdreh und durch das Deilbachtal nach Nierenhof und zurück über das Ruhrtal. Einkehr nach Bedarf.
ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923
E-Rüttenscheid, Messeplatz, 10 Uhr



So. 20.08.23 Oberhausen 45 km **Industrie - Natur**

Zum Mattlerbusch, Fahrt über den Rhein, Uettelsheimer See, Ruhrort, Meiderich zum Grünen Pfad. Einkehr vorgesehen, leichte Tour für alle Fitnesslevel 15-18 km/h. Anmeldung erforderlich.
ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673
OB-Sterkrade, Zillianplatz, 10 Uhr,



Sa. 26.08.23 Essen 10 km **Kidical Mass – Kinder-Demo**

Platz da für die nächste Generation! Zubringer zum Gutes-Klima-Festival.
ADFC-Tourenleiter Thomas Riechmann ☎ 0201-2799268
E-Rüttenscheid, Messeplatz, 12 Uhr



So. 27.08.23 Duisburg 80 km **Grillen auf der Bürgerwiese**

Diesjährige Grilltour, leider nicht zum Heidhof, sondern in die Geldernsche Heide. Gesamt-Umlage pro Person 12 €. 15-18 km/h.
ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722
DU-Homberg, Brunnen Bismarckplatz, 8:20 Uhr
MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr



So. 27.08.23 Essen 30 km **Frauen-Radtour**

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen.
ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854
E-Altendorf, Radmosphäre, 10 Uhr



Mi. 30.08.23 Essen 30 km

Frauen-Radtour

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen. ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854 E-Altendorf, Radmosphäre, 17 Uhr



So. 24.09.23 Duisburg 90 km

Zollvereintour

Über den Radschnellweg 1 zum Industriedenkmal in Essen. Walsum, Essen, Bottrop, Walsum. 17 km/h. ADFC-Tourenleiter Georg Gehring ☎ 0203-473315 DU-Walsum, Friedrich-Ebert-Str. 152, 9 Uhr



So. 03.09.23 Essen 67 km

Neue Emschermündung

Nach Dinslaken zur neuen Emschermündung in den Rhein, vorbei in OB-Holten am Pumpwerk OB-AKE. Evtl. Einkehr im Café Emschermündung. Rückfahrt über Walsum und Kleine Emscher ADFC-Tourenleiter Rüdiger Sang ☎ 0201-273326 E-Innenstadt, Willy-Brandt-Platz, 9:30 Uhr



So. 24.09.23 Essen 30 km

Frauen-Radtour

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen. ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854 E-Altendorf, Radmosphäre, 11 Uhr



Mi. 06.09.23 Oberhausen 60 km

Drevenack

14-16 km/h, Dauer 6-7 Stunden, Einkehr vorgesehen. Anmeldung erwünscht. ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208 684819 OB-Holten, Radstation, 10 Uhr



Mi. 27.09.23 Essen 30 km

Frauen-Radtour

Die Touren bietet eine Einkehrmöglichkeit in der Mitte oder am Ende der Tour. E-Bikes sind willkommen. ADFC-Tourenleiterin Claudia Harfst ☎ 0173-4569854 E-Altendorf, Radmosphäre, 16 Uhr



So. 17.09.23 Duisburg 75 km

Rund um Willich

Ein ehemaliges Stahlwerk, eine alte Bahntrasse und ein sehr alter Bauernhof als Ziel. 17 km/h. ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722 DU-Homburg, Brunnen Bismarckplatz, 8:20 Uhr MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr MO, Pfannekuchenhaus, 9:20 Uhr



Mi. 04.10.23 Oberhausen 40 km

Innenhafen Duisburg

14-16 km/h, Dauer 4 Stunden, Anmeldung erwünscht. ADFC-Tourenleiter Gerhard Pahl ☎ 0208 684819 OB-Holten, Radstation, 10 Uhr



So. 17.09.23 Oberhausen 55 km

Krudenburg

Über die Bahntrasse nach Gahlen. Rückweg über Hünxe und Dinslaken. Einkehr vorgesehen, leichte Tour für alle Fitnesslevel 15/18 km/h. Anmeldung erforderlich. ADFC-Tourenleiter Fred Krieter ☎ 0177-5891673 OB-Sterkrade, Zillianplatz, 10 Uhr



So. 15.10.23 Duisburg 75 km

Herbstlicher Niederrhein

Radeln zwischen den Jahreszeiten durch die Farbenvielfalt der Natur. Immer dem Vorderrad nach. 17 km/h. ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722 DU-Homburg, Brunnen Bismarckplatz, 8:20 Uhr MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 9 Uhr

Kidical-Mass

Foto: ADFC Kempten



Sa. 23.09.23 Essen 40 km

Nierenhof

Auf grünen Wegen über Heisingen, Kupferdreh und durch das Deilbachtal nach Nierenhof und zurück über das Ruhrtal. Einkehr nach Bedarf. ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke ☎ 0176-49657923 E-Rüttenscheid, Messeplatz, 10 Uhr





ADFC Duisburg

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

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

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

ADFC Mülheim / Oberhausen

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

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

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

ADFC Essen

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

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

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

ADFC Gladbeck

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

Radfahrer-Telefone

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

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

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

Mülheim
Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

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

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

Impressum

RAD im Pott – Sommer 2023 (gegr. 1992, 31. 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; www.radimpott.de
IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33
Aktuelle Auflage: 10.000 Exemplare
Druck:

printed by:



V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Peter Beckhaus, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Herbert Fürmann, Gudrun Fürtges, Axel Hercher, Volker Isbruch-Sufryd, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Markus Lachner, Norbert Marißen, Christian Martin, Thorsten Meyer, Ursula Pörtner, Susanne Prautsch, Burkhard Schmidt, Wolfgang Schmitz, Mirko Sehne.

Titelfoto: Jörg Brinkmann

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

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

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

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 27.08.2023.

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12.

SO GEHT E-MOBILITÄT!

Mit E-Bikes von
Zweirad Vogel



GROSSE AUSWAHL, STARKE MARKEN, KOMPETENTE BERATUNG!

Wir sind der führende Fachbetrieb für E-Bikes & Fahrräder in der Region.

- ✓ Über 2.350 (E-)Bikes von 15 Herstellern auf Lager!
- ✓ Von komfortabel bis sportlich
- ✓ E-Bike-Kompetenz-Center
- ✓ Beste Beratung durch unser kompetentes Team
- ✓ Leasing & Finanzierung
- ✓ Große Auswahl an Bekleidung & Zubehör



BESTER SERVICE FÜR IHR E-BIKE!

Ob Beratung, Inspektionen oder Reparaturen –
wir bieten Ihnen den besten Service rund ums E-Bike.

- ✓ Moderne Reparatur-Annahme
- ✓ Erfahrene Zweirad-Mechaniker
- ✓ TÜV-zertifizierte Werkstatt



Zweirad-Center
VOGEL



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz



Sie finden uns hier:

In Essen

**Hindenburgstraße 57
45127 Essen**

In Duisburg

**Kasinostraße 13-15
47051 Duisburg**

