

RAD

Herbst/Winter 2019/20

im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

#MEHRPLATZFÜRSRAD



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



adfc

Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen

Wolfgang Voßkamp



Rechtsanwalt

Rechtliche Hilfe rund ums Fahrrad
Familienrecht
Verkehrsrecht
Vertragsrecht
Miet- und Wohnungseigentumsrecht
Forderungseinzug
und andere Rechtsgebiete



Ziegelhorststr. 60
47169 Duisburg-Röttgersbach
Tel.: (02 03) 42 28 06
Fax (02 03) 42 28 08
www.Vosskamp.de
info@Vosskamp.de



ADFC-Pannenhilfe

Schieben war gestern

Exklusiv für
ADFC-Mitglieder
24-Stunden-Hotline:
[www.adfc.de/
pannenhilfe](http://www.adfc.de/pannenhilfe)

 **adfc**
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Panne? Hilfe ist unterwegs!

ADFC-Mitglieder erhalten im Pannen- oder Notfall schnell und unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrt zügig fortsetzen können. Die Service-Hotline ist 24 Stunden für Sie da!
Wie Sie ADFC-Mitglied werden können und welche Vorteile Sie dadurch genießen, erfahren Sie hier: www.adfc.de/vorteile



Liebe Leserinnen und Leser,

da setzt sich ein Mädchen mit einem Pappschild auf die Straße und verändert damit die Welt. Millionen Menschen auf der ganzen Welt gehen für den Klimaschutz auf die Straße. Auch im Pott haben Schülerinnen und Schüler große Demonstrationen mit mehreren Tausend Menschen organisiert. Jugendliche kämpfen für eine bessere Zukunft und mischen sich in Politik ein. Dabei setzen sie sich auch für eine echte Verkehrswende und bessere Bedingungen für Radfahrer*innen ein.

Auch die Bundesregierung reagiert mit einem Klimaschutzpaket. Ob die Erhöhung der Pendlerpauschale und 10 € pro Tonne CO₂ der Weisheit letzter Schluss sind?

Die Realität im Alltagsverkehr sieht da leider ganz anders aus. Die geplante Erhöhung der Bußgelder für Falschparker auf Geh- und Radwegen ist nur wirklich hilfreich, wenn Polizei und Ordnungsbehörden auch ausreichend kontrollieren und

dies nicht nach der Devise: Ja wo soll man den sonst parken?

Die Deutsche Bahn verbietet die Mitnahme von Lastenrädern, der Essener Rat träumt lieber, als endlich den Bau des Radschnellwegs 1 voran zu bringen.

Trotzdem gibt es mindestens eine mehrheitliche Zustimmung zur Förderung des Radverkehrs. Der Landtag in NRW hat sich am 2. Oktober mit den Forderungen der Initiative „Aufbruch Fahrrad“ beschäftigt. Die Signale stehen gut für die Umsetzung eines Radgesetzes für NRW.

Angeblich will der Bund die Baulast für Radwege an Autobahnbrücken grundsätzlich übernehmen. Für Duisburg wäre dies eine große Chance, gute Radwegeverbindungen zu schaffen.

Der ADFC hat inzwischen 185.000 Mitglieder. Die Aktion „#MehrPlatzfürsRad“ wird auch im nächsten Jahr fortgesetzt. Dafür benötigen wir auch Ihre Unterstützung. Jeder Einzelne kann etwas verändern, gemeinsam mit anderen noch mehr.

Michael Kleine-Möllhoff

Inhalt

Im Pott	4
Critical Mass im Pott	4
Keine Lastenräder im Zug?.....	5
Essener Rat verzögert weiter den RS 1 ..	6
Demonstrationen zur Verkehrswende ..	8
Touristik	12
Was ist bett+bike?.....	12
Nord-Ostsee-Kanal.....	18
Duisburg	21
Neubaugebiet Sechs-Seen-Wedau	21
Spendenradtour für Kinder.....	24

Mülheim	27
Alternativroute bis zum Bau des RS 1 ..	27
Mehr Fahrradständer in der Stadt.....	30
Oberhausen	34
Oberhausen sattelt um.....	34
Neues Mobilitätskonzept.....	36
Essen	38
Mehr Platz fürs Rad.....	45
Trassen-Pingpong für den RS 1.....	48
Gladbeck	51
Radverkehrskonzept.....	51
Termine /Touren	54
Impressum	58
Kontaktadressen.....	58



Critical Mass in unserer Region

In vielen Städten weltweit findet an einem jeweils festen Freitag im Monat eine Critical Mass statt, meist um 19 Uhr.

Ohne Organisation, ohne Leitung, ohne politische Zeichen, ohne kommerzielle Interessen treffen sich Menschen um gemeinsam in ihrer Stadt Rad zu fahren. Da sie in einer möglichst großen Gruppe durch die Stadt fahren, wollen sie als radfahrende Verkehrsteilnehmer*innen wahrgenommen werden. Sie sind davon überzeugt, dass das Fahrrad gerade im Alltag eine viel größere Rolle spielen kann und muss als bisher. Das Motto dabei ist: Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind Verkehr.

Die Route ist nicht festgelegt, wer vorne fährt, führt. Wer Lust dazu hat, fährt vorne.

In unserer Region gibt es mehrere CMs mit teilweise beachtlichen Teilnehmerzahlen. Selbst in Duisburg erreichen wir inzwischen (manchmal) die kritische Masse von 16 Teilnehmern! Also: Mitmachen!!! In Duisburg oder sonstwo. Im Vordergrund stehen Spaß

und Freude am Radfahren. Die Touren dauern ca. 90 Minuten und enden am Startpunkt. Zu dem Namen "Kritische Masse": Er kommt aus der Erkenntnis von Verkehrsforschern, dass eine Gruppe von Verkehrsteilnehmer*innen ihren Weg findet, wenn sie eine bestimmte Größe, die "kritische Masse", erreicht hat, auch wenn es keine Infrastruktur gibt. Beispiel: Kreuzungen in Asien ohne Ampeln und Schilder. In Deutschland ist es einer Radfahrgruppe ab 16 Teilnehmern erlaubt, "im Verband" zu fahren mit folgenden Konsequenzen: Keine Pflicht Radwege zu benutzen, die Gruppe zählt wie ein Fahrzeug, der erste fährt bei Grün und alle überqueren die Kreuzung wie ein Fahrzeug, auch wenn die Ampel inzwischen auf Rot springt.

Details über die CM gibt es zum Beispiel hier: [https://de.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass_\(Aktionsform\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass_(Aktionsform)) Wolfgang Dewald

Lastenräder nicht mehr im Zug?

Liebe Bahn, das ist doch nicht dein Ernst!

Wir alle kennen das Bild aus täglichem Erleben: Ein Regionalexpress rollt mit nur wenigen Stunden Verspätung auf Gleis 3 ein. Eine Handvoll Reisender, offensichtlich zu Fuß unterwegs, scharft sich, ängstlich um sich blickend, um den Wagenstandanzeiger und versucht eine Lücke zu erspähen, die ihnen den Zugang zum Zug ermöglicht. Vor Ihnen: Hunderte Lastenräder, die von rücksichtslosen Kinderbesitzern in nahezu perfekt geschlossener Formation vor der einfahrenden Wagenreihe aufgereiht wer-

Hier ist eine Liste der CMs in der Region. Bei Interesse bitte nochmals im Internet die aktuellen Termine checken.

Düsseldorf, 2. Freitag im Monat, 19 Uhr, Fürstenplatz

Essen, 2. Freitag im Monat, 19 Uhr, Willy-Brandt-Platz

Bochum, 4. Freitag im Monat, 19 Uhr, Glocke vor dem Rathaus

Duisburg, letzter Freitag im Monat, 19 Uhr, Hbf Porthmouthplatz

Mülheim, 2. Montag im Monat, 18:30 Uhr, Hbf

den; getrieben von dem einzigen Gedanken in sämtliche Waggon einzudringen und drinnen im Wege zu stehen. Die hässlichen Details der üblicherweise folgenden Szenen möchte ich dem Leser ersparen. Die Welt ist schlecht und die meisten Bahnen zumindest außen rot gestrichen. Da fällt Blut nicht so auf.

Nur wenige Menschen würden behaupten, dass in Deutschland die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Nah-, Regional- oder Fernverkehr bisher ein Vergnügen gewesen sei. Es gilt inzwischen auch als erforscht, warum im Gegensatz dazu Schweiz oder Österreich in der Lage sind ein angemessenes Transportkonzept für Fahrräder vorzuhalten. Wissenschaftler fanden heraus: Es sind Schweiz und Österreich; die machen das einfach! Das nimmt natürlich ordentlich Druck von den Deutschen. Doch gerade in heutiger Zeit, in der die Diskussion über klimafreundlichen Verkehr Fahrt aufnimmt und sogar einige positive Entwicklungen in Sicht sind, haut Die Bahn einen erstaunlichen und unnötigen Klops rein. Kam das Lastenrad in den Beförderungsbedingungen der Bahn bisher gar nicht vor, so ist sein erster Auftritt gewissermaßen schon sein letzter. Statt mit einer generellen Förderung des Fahrradmitnahmeangebotes in der Realität reagiert die Bahn nun mit einem Verbot auf dem Papier.

Der neue Passus in Abschnitt A 8.2 der seit 1. August 2019 aktualisierten DB-Beförderungsbedingungen lautet:

Sogenannte Lastenräder (Fahrräder oder Pedelecs mit festen Aufbauten für Lasten- und/oder zum Transport von Kindern) sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

Und das betrifft nicht nur den Fernverkehr, sondern auch Regional- und Nahverkehr! Besonders Familien, die aus guten Gründen auf ein Auto verzichten und mit ihren Rädern ihre Kinder transportieren wollen, sind Leidtragende. Bekanntermaßen besteht ohnehin kein Beförderungsanspruch



für Räder, wenn das Mehrzweckabteil voll ist. Da hilft es auch nicht, wenn ein Fahrradticket gekauft und Personentickets bereits entwertet sind, deren Gültigkeit zeitlich begrenzt ist. Das nehmen wir längst zähneknirschend hin.

Um es nun aber besonders einfach zu machen: Diese Regelungen gelten nicht im VRR. Wer innerhalb des VRR bleibt, für den gelten die Bedingungen des VRR. Hier gilt immer noch ein Fahrrad als Fahrrad. Da bleibt die interessante Diskussion, was ist denn nun ein Lastenrad und was noch Fahrrad, erspart. Bei der Vielzahl unterschiedlicher Modelle dürfte dies selbst Fachleuten schwer fallen.

Ob die Regelung im Bereich Nahverkehr NRW gilt? Hier widersprechen sich die Bedingungen des Nahverkehr NRW und der DB. Also bei Fahrten, deren Start und Ziel nicht im gleichen Verbund, aber in NRW liegen, den Anwalt gleich mitnehmen.

Manchmal hilft einfache Sprache:

Liebe Bahn! Nicht machen! Falsches Signal zur falschen Zeit! Eine sehr starke Belastung einer sehr kleinen Kundengruppe! Stört die euch wirklich? Dein Auftrag ist im Grundgesetz verankert! Privatbahnen schließen Lastenräder nicht aus! Du diskriminierst und behinderst klimafreundlichen Verkehr! Fehler! Hör auf! Mach das wieder weg!

Falls Die Bahn nicht mitliest:

Unter <https://www.openpetition.de/petition/online/ausnahmeregelung-fuer-lastenraeder-anpassung-der-befoerderungbedingungen-der-db> geht's zur Petition.

Jörg Walther-Wystrychowski



SPD und CDU in Essen gegen Radschnellweg?

Essener Verwaltung unerwartet pro Radschnellweg – Essener GroKo weiterhin *contra* Radschnellweg. Auf diese vereinfachte kurze Formel lassen sich in Essen die jüngsten Geschehnisse Mitte September herunterbrechen. Zunächst hatte für alle schon etwas überraschend das Essener Amt für Stadtplanung kurz vor der entscheidenden Sitzung des zuständigen Planungsausschusses zum Weiterbau des Radschnellwegs (RS1) erklärt, dass man sich für die von vielen Bürgern befürwortete Variante mit Führung des RS1 auf dem alten Bahndamm ausspreche.

Damit schien endlich nach bisher fast drei Jahre währenden zähen Diskussionen der Gordische Knoten beim Weiterbau des RS1 in der Essener Nordcity durchschlagen zu sein. Drei verlorene Jahre, in denen aber die Radaktivisten rund um den „Aktionskreis BürgerRadweg“ mit diversen spek-

takulären Aktionen wie dem Trassenfrühstück, der abendlichen Trassen-Disko oder dem Trassen-Pingpong stets versuchten, die Diskussion weiter in Gang zu halten. Der Konflikt war entstanden durch die Unvereinbarkeit des Weiterbaus des RS1 auf der Trasse der Rheinischen Bahn am Südrand des Eltingviertels mit den Planungen der Stadt Essen, dort gleichzeitig hochwertige Wohnbebauung zu platzieren. Drei Varianten standen damals zur Auswahl, wobei die von den meisten Bürgern favorisierte erste Variante die Beibehaltung des Bahndamms vorsah, damit der RS1 möglichst zügig weiter gebaut werden könnte – egal was drumherum passierte. Politik und Verwaltung hingegen favorisierten damals die dritte Variante, die eine Beseitigung des Bahndamms zwecks Überbauung des Areals vorsah, bei welcher dann der RS1 kunstvoll durch und über die Gebäude geführt werden sollte.

Bei der Suche nach einem potentiellen Investor war die Stadt in den drei Jahren allerdings nicht weiter gekommen. Was auch nicht weiter verwundert, denn ein solcher Investor müsste sowohl die Kosten für den Bau des RS1 als auch später für dessen Unterhaltung tragen. Das Land NRW als eigentlicher Kostenträger des RS1 hatte klar gestellt, dass man bei einer derartigen von der Stadt Essen favorisierten Sonderlösung die Finanzierung dieses Abschnitts des RS1 nicht übernehmen würde. Das schien man jetzt auch im Essener Planungsamt erkannt zu haben und sprach sich nun ebenfalls für die Variante Eins aus. Damit hätte das Land endlich auch mit der Planung einer Brücke über die Gladbecker Straße beginnen können, wichtig für die Verbindung des bisherigen Endes des RS1 im Universitätspark mit der zukünftigen Trasse durch das Eltingviertel.

Leider hat man die Rechnung nicht mit der in Essen tonangebenden GroKo, sprich mit SPD und CDU gemacht. Diese hatten umgehend für die nur zwei Tage später an-



beraumte Sitzung des Planungsausschusses beantragt, weiterhin auf die erwiesenermaßen aussichtslose Variante Drei aus 2017 zu setzen und diesbezüglich ein weiteres Gutachten in Auftrag zu geben. Und so werden nach den drei verlorenen Jahren nun weitere Jahre verstreichen, in denen nicht nur nichts passieren wird, sondern völlig sinnlos weiteres Geld aus dem Fenster geworfen wird.

Viele Menschen nicht nur in Essen fragen sich, ob es sich bei dieser von Kirchturmdenken geprägten Entscheidung um Borniertheit oder um Sturheit handelt. Warum setzt die Essener GroKo diesen mittlerweile weltweit als Vorzeigeprojekt gehandelten Radschnellweg ausgerechnet hier in der Ruhrgebietsmetropole aufs Spiel? Also in der Stadt, in der die Idee des RS1 geboren wurde. Oder will die in der Vergangenheit überwiegend durch ihre Autofixiertheit in

Erscheinung getretene GroKo womöglich den RS1 gar nicht in Essen gebaut sehen und traut sich nur nicht dies öffentlich zu sagen? Hat man aus der ganzen Diskussion um CO₂-Emissionen und Stickoxidbelastung nichts, aber auch rein gar nichts gelernt? Alle Welt steht fassungslos vor dieser Entscheidung und fragt sich, wohin wollen SPD und CDU in Essen mit ihrer Verkehrspolitik? Im kommenden Jahr sind Kommunalwahlen...
Jörg Brinkmann

P.S. Die Grafik unten zeigt, wie die Führung des RS1 durch das Eltingviertel nach Empfehlung der Verwaltung schon bald hätte aussehen können – leider nicht mit CDU und SPD in Essen.

Wie groß wird die erneute Verzögerung sein und wann wird die erneut geforderte Machbarkeitsstudie vorliegen?

Bild: RIS der Stadt Essen





Verkehrswende jetzt!

Viele Demonstrationen forderten #MehrPlatzfürsRad

Unter dem Motto „Raus aus dem Verbrennungsmotor – Verkehrswende jetzt!“ haben am 14. September mehr als 25.000 Menschen mit einer Fahrrad-Sternfahrt und Demonstration in Frankfurt protestiert. Vor den Toren der Internationalen Automobilausstellung (IAA) forderten die Demonstrierenden eine Verkehrswende, die die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels des Pariser Klimaabkommens sicherstellt. Zu den Protesten hatte das Bündnis #aussteigen aufgerufen, in dem sich ADFC, BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, NaturFreunde Deutschlands und VCD engagieren.

Bei der organisierten Sternfahrt kamen 18.000 Menschen mit dem Rad zur Messe. Die Routen führten teilweise über die Autobahnen A648 und die A661, die für die Sternfahrt gesperrt wurden. Trotzdem kam

Zubringersternfahrt zur IAA in Frankfurt über die Autobahn

es wegen der großen Teilnahme zu längeren Staus. Auf der letzten Etappe schloss sich der Kidical Ride an, bei dem zahlreiche Familien mit Kindern einen eigenen Fahrrad-Block bildeten. Bei der Abschlusskundgebung vor der IAA-Messe forderte das Demo-Bündnis Vorrang für den Fuß- und Radverkehr, den massiven Ausbau von Bus und Bahn und den klimaneutralen Verkehr bis 2035.

Fridays for Future

Bei der weltweiten Aktion des „Klimastreiks“ am 20. September gingen immerhin 1,4 Millionen Menschen auf die Straße. Ein Schwerpunkt bildeten hunderte Demonstrationen in Deutschland. Der ADFC hat den globalen Klimastreik offiziell unterstützt und im Vorfeld alle Sympathisanten des Radfahrens, Mitglieder, Förderer und regionalen Gruppen deutschlandweit dazu aufgerufen, mitzumachen. „Um die Klimaziele zu erreichen, brauchen wir dringend eine echte Verkehrswende. Und für eine echte Verkehrswende brauchen wir viel mehr Platz fürs Rad. Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, ist das gut für alle. Mehr Radverkehr bedeutet weniger Stau, weniger Abgase, weniger Lärm. Deshalb ist es so wichtig, dass



wir heute mit all den Menschen richtig laut werden“, sagte ADFC-Kampagnenmanagerin Floriane Lewer.

Sternfahrt Ruhr

Am 22. September ging es dann bei der Sternfahrt Ruhr nach Hagen. Teilweise starteten die Zubringerrouen schon um 7 Uhr wie in Mülheim. Bei schönstem Spätsommerwetter kamen so 700 Menschen nach Hagen zur gemeinsamen Rundfahrt. Eine zweistündige Tour auf abgesperrten Straßen führte durch die Stadt. Die Polizei hat dafür sogar Straßen genutzt, die wegen einer Autobahnspernung völlig überlastet waren.

Auf der Abschlusskundgebung versprach der Hagener Oberbürgermeister, mehr für den Radverkehr zu tun. Die Rote Laterne des Fahrradklimatestes sei Vergangeneit.



Demonstration als Radrout durch Hagen

Für die im Herbst vorgesehenen Beratungen im Landtag NRW zu den Forderungen der Initiative „Aufbruch Fahrrad“ waren diese Demonstrationen wichtige Zeichen einer breiten Unterstützung für die notwendigen Veränderungen, hin zu einer echten Verkehrswende.

Michael Kleine-Möllhoff





C
P
T

Ochsenbruch Premium Travel

RADREISEN	Französische Atlantikküste und Co. Katalonien mit Barcelona Genussradeln am Drau-Radweg Schottland Von Paris nach London Schlösser der Loire	21.09.-29.09.2019 17.04.-26.04.2020 16.05.-23.05.2020 16.07.-26.07.2020 01.08.-09.08.2020 29.08.-04.09.2020	ab 1.495,-€ ab 1.590,-€ ab 1.275,-€ ab 2.250,-€ ab 1.470,-€ ab 1.260,-€
WANDERREISE	Irland (auch als Busreise)	12.09.-20.09.2020	ab 1.450,-€
BUSREISEN	Dresden + Semperoper „La Traviata“ Dresden + Semperoper „Nabucco“ Schlösser der Loire im Advent London (mit Harry Potter Studios) Rumänien (auch als Flugreise) Nordkap Sail 2020 in Bremerhaven Paris (Christo verhüllt Triumphbogen) Französische Bretagne Toskana zur Olivenernte	08.11.-10.11.2019 29.11.-01.12.2019 29.11.-03.12.2019 30.04.-03.05.2020 04.05.-14.05.2020 21.06.-05.07.2020 19.08.-23.08.2020 25.09.-27.09.2020 28.09.-04.10.2020 19.11.-23.11.2020	ab 450,-€ ab 490,-€ ab 830,-€ ab 390,-€ ab 1.430,-€ ab 2.640,-€ ab 475,-€ tba ab 1.099,-€ 575,-€
FLUGREISEN	Rom	25.11.-28.11.2019	ab 580,-€

Außerdem: begleitete Skireisen / Radfahhotels auf Mallorca / AIDA und Nicko Cruises / individuelle Angebote für Gruppen, Vereine und Firmen (8er VW Bus, 32-er Luxusbus etc.)

www.ochsenbruch.com
Ochsenbruch Bus- und Aktivreisen, Mettmanner Str. 94, 42549 Velbert
 Tel. 0179 70 57 684 und 0173 31 03 087, optimalbus@web.de






Radfahren und Laufen sind die Fortbewegungsarten, die den geringsten Einfluss auf die Umwelt haben. Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad reduziert die Kohlendioxid-Emissionen und verbessert die Luftqualität. Radfahren ist gut für den Planeten und verbessert die Lebensqualität von Städten.



Umwelt



Radfahren ist gut für den Planeten und die Städte



Radfahren verkleinert den CO₂-Fußabdruck

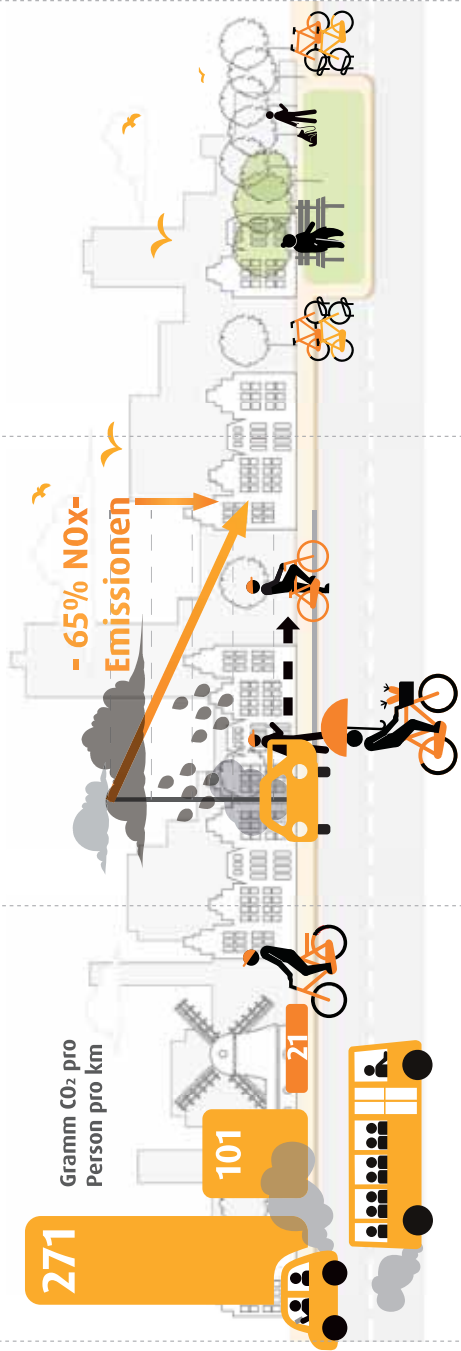
Im Vergleich zu Autos und Bussen, entstehen im Produktlebenszyklus des Fahrrads nur minimale Kohlendioxid-Emissionen.

271

Gramm CO₂ pro Person pro km

101

21



Radfahren verbessert die Luftqualität

Die örtliche Luftqualität verbessert sich drastisch beim Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Stickoxid-Emissionen verringern sich dabei um 65% pro gefahrenen km.

Radfahren verschönert den öffentlichen Raum

Die Qualität des öffentlichen Raum verbessert sich, wenn Parkplätze in Fahrradwege, Spielplätze oder Grünflächen umgewandelt werden. Radfahren ist leise und hilft, deshalb auch, den Verkehrslärm zu reduzieren.





bett+bike

bett + bike? Englisch? Deutsch? Anke Reininger lacht „Ja, das führt schon mal zu Irritationen.“ Sie weiß Bescheid, denn sie ist NRW-Regionalmanagerin von bett+bike.

bett+bike gibt es seit 1995 und heute sind etwa 5.800 zertifizierte, fahrradfreundliche Unterkünfte angeschlossen. In NRW sind es insgesamt 725 Betriebe – Hotels und Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätze. In Duisburg sind es 14 und in Essen 30.

Die Initiatoren des ADFC Bremen hatten damals alle die Erfahrung gemacht, dass Gastbetriebe nicht gerne Reisende für nur eine Nacht aufnehmen, und dann vielleicht noch welche, die abends erschöpft, durchnässt und schmutzig auf ihrem Rad ankommen. Was als „Rad und Bett“ anfing, ist heute eine GmbH, die allseits Interesse weckt.

Heute sieht die Situation an der Übernachtungsfront anders aus. Das Thema Radfahren ist in aller Munde, und kein Gastbetrieb kommt an dieser Zielgruppe vorbei. Insbesondere an prominenten Radwegen wie dem Ruhrtal-Radweg, der Römer-Lippe-Route oder dem Rhein-Radweg ist es fast ein Muss, das Logo von bett+bike am Hooteingang zu haben.

Dennoch gibt es in NRW auch noch einige

Anke Reininger, links, Regionalmanagerin auf der Tourismusmesse 2019 in Kalkar Foto: bett+bike, Regionalstelle NRW



weiße Flecken wie z. B. das Bergische Land. Ziel der Regionalmanagerin ist natürlich, auch dort mehr Betriebe für bett+bike zu gewinnen.

In den letzten Jahren hat bett+bike auch einen digitalen Sprung nach vorne gemacht. Seit 2018 kann man die einzelnen Gastbetriebe über die Homepage oder die App suchen und das Zimmer online buchen. Das gilt zumindest für 3.000 Betriebe, denn nicht alle Betriebe sind im Internet unterwegs. Interessant ist, dass die online-Buchung nicht direkt über bett+bike erfolgt, sondern über das Buchungsportal booking.com erfolgt.



Foto: screenshot des Buchungsvorgangs

„Die Gastbetriebe, die bei bett+bike mitmachen, erhoffen sich eine höhere Auslastung“, so die Regionalmanagerin Anke Reininger. Marketing und Werbung funktionieren dann, wenn man gut vernetzt ist. Deswegen kooperiert bett+bike mit der Ruhr Tourismus GmbH und arbeitet mit vielen Touristen-Informationen vor Ort zusammen. Und die bett+bike-Betriebe profitieren, weil sie als solche in den Radkarten z. B. von bikeline gekennzeichnet sind.

Besuch bei der Central-Pension

Einer dieser Gastbetriebe ist die Central-Pension in Duisburg-Homberg, geleitet von Oliver Bay. Er wartet auf Klaus Hauschild, der ist einer der beiden Vorsitzenden des ADFC-Kreisverbands Duisburg und zugleich auch Zertifizierer. An ihm kommt kein Anbieter vorbei, der das Zertifikat für bett+bike erhalten und in das Verzeichnis der Gastbetriebe aufgenommen werden möchte. Seit Frühjahr 2018 ist er schon für bett+bike unterwegs und kontrolliert, ob die Betriebe die Qualitätskriterien einhalten.

Es gibt sechs grundsätzliche Kriterien, die für alle gelten, und drei weitere Serviceleistungen. Auf alle achtet Klaus Hauschild penibel. Die Aufnahme von Fahrradgästen auch für nur eine Nacht, ein abschließbarer Raum für Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht und ein Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung gehören z. B.



Klaus Hauschild und Oliver Bay vor der Pension

AM BESTEN GLEICH DIE FACHFRAU FRAGEN.

Dagmar Vogel

Fachanwältin Arbeitsrecht, Fachanwältin Familienrecht,
Fachanwältin Sozialrecht

Astrid Gramckow

Rechtsanwältin
Familienrecht, Versicherungsrecht, Sozialrecht

Gesche Blome

Rechtsanwältin
Sozialrecht

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE



dazu. Oliver Bay selbst ist ein begeisterter Fahrradfahrer und möchte Radler*innen eine angemessene Unterkunft stellen. Er kennt die Kriterien zur Zertifizierung und ist bestens vorbereitet.

Der 47jährige hat mit der Pension vor fünf Jahren seinen persönlichen Traum wahr gemacht. Inzwischen bietet er seinen Gästen sieben Zimmer an. Grob geschätzt kommen gut 50 % seiner Gäste mit dem Rad. Und da ist es für ihn wichtig, dass er ihnen aus eigener Erfahrung Tipps für Ausflüge geben kann.

Für viele seiner Radgäste beginnt oder endet ihre Tour auf dem RuhrtalRadweg bei ihm. Oder Radler*innen mieten sich bei ihm ein, um die Route der Industriekultur abzuradeln.

Auf die Frage, warum ihm die Zertifizierung wichtig ist, zögert er nicht lange. Mit dem ADFC und bett+bike fühlt er sich zum Thema Radfahren und Radtourismus gut informiert. Und natürlich ist er Geschäftsmann und sieht über die bett+bike-App einen weiteren Werbekanal für seine Pension. Die Kooperation mit booking.com möchte er aber nicht missen.

Nach gut einer Stunde ist alles in trocknen Tüchern und der Gastbetrieb darf mit dem



Ein Tag Pause in Karlsruhe – Nebel kann Teil von Kunst sein

bett+bike-Logo werben.

Persönliche Erfahrungen mit bett + bike

Drei Wochen waren mein Mann und ich in den Sommerferien auf dem Rhein-Radweg unterwegs. Wir sind in Chur (Schweiz) gestartet. Wir hatten keine Unterkünfte im Voraus gebucht, und es gab keinen festgelegten Endpunkt unserer Tour. Der Weg war das Ziel. Als Streckenführer haben wir die dreiteilige bikeline-Karte verwendet.

Jeden Abend – oder wenn wir ein wenig an einem Ort verweilt haben – jeden zweiten Abend habe wir uns überlegt, wo wir wohl die nächste Nacht verbringen. Und dann galt es, dort eine Unterkunft zu finden und zu buchen.

Gesucht habe wir telefonisch über die Adressenliste in der bikeline-Karte oder über die Touristeninformation vor Ort, über die bett+bike-Homepage bzw. -App und über

Mecklenburger-Boots-Rundtour

Kombitour mit Rad und Boot

*Start/Ziel: Dallgow-Döberitz >
Ruppiner Land >*

*Mecklenburger Seenplatte >
Prignitz > Havelland*

Radtouren und mehr:

Katalog kostenfrei anfordern
Tel. 03322-25616, Fax-25614

www.aktiv-reisen-bb.de

booking.com. Ohne mein Smartphone wäre es sicher viel schwieriger geworden. Gerettet hat uns einmal die nette Dame in der Touristeninformation mit einem kleinen Hotel, mit dem wir sehr zufrieden waren. Das Fahrrad wurde in den Hinterhof gestellt. Keine Überdachung, aber auch nicht klaugefährdet. Allerdings war das Büro nur vor 16 Uhr erreichbar.

In Pensionen oder kleineren Hotels musste ich gelegentlich mehrfach anrufen, bis jemand ans Telefon ging und um dann zu erfahren, dass es kein freies Zimmer mehr gab. Häufig wurde ich dann sehr nett an andere Zimmervermieter im Ort verwiesen. Die Telefonnummern stammten sowohl aus der bikeline-Karte als auch von bett+bike.

Ich gestehe: Gewonnen hat booking.com, auch wenn ich um die Problematik dieses den Wettbewerb dominierenden, markt-orientierten Anbieters weiß. Auf der booking.com-App kann ich sehen, ob es noch ein freies Zimmer gibt, kenne die Rahmenbedingungen, buche und habe in wenigen Sekunden die schriftliche Bestätigung. Wirklich preiswerte Unterkünfte sind dort allerdings rar. Aber wenn wir müde in einer Unterkunft ankamen, wussten wir diese schnelle Sicherheit für eine nächste Übernachtung zu schätzen.

Und am Ende stellt sich heraus, dass inzwischen viele der mittleren und größeren Gastbetriebe sowohl bei bett+bike als auch bei booking.com ihre Unterkünfte anbieten. Ebenso wie Oliver Bay in Duisburg-Homberg bestätigte mir der Wirt des Rosengartens in Kehl diese pragmatische Sichtweise. Werben müsse er eben auf allen Kanälen.

Mit den vielfältigen Möglichkeiten Zimmer zu buchen und dem Smartphone haben wir die Reiseplanung gut in den Griff bekommen. Wir haben immer eine Unterkunft bekommen! Man merkt, dass die Rhein-Route inzwischen fahrrad-touristisch gut aufgestellt ist und sich die Gastbetriebe bewusst

sind, dass diese Zielgruppe ein zunehmend wichtigerer Kundenkreis ist.

Zukunftsvisionen - Zukunftsperspektiven

Der Geschäftsführer von bett+bike, Wolfram Hinnetal, hat in einem Interview als sein Ziel beschrieben, dass bett+bike zu einem der führenden Informations- und Buchungsportale für Radtouristen wird.

Klaus Hauschild hofft, dass sich mehr Betriebe bei bett+bike anschließen und somit verlässliche Anlaufpunkte für Radler*innen sind. Die regelmäßige Kontrolle der Qualitätskriterien ist dabei unabdingbar.

Als Radfahrerin wünsche ich mir, dass es normal ist, dass Hotels und Pensionen Radtouristen ohne Wenn und Aber aufnehmen und entsprechende Annehmlichkeiten vorhalten. bett+bike trägt dazu bei, dieses Bewusstsein zu fördern.

Vielleicht erübrigt sich dann eines Tages in ferner Zukunft ein Sonderportal für Radler*innen.

Barbara Aldag

Foto eines Werbeplakats in Bingen.
Heißt Rhein-Route auch Wein-Route?





Übernachten auf Radreisen

Schlafen „bei Freunden“

Mit anderen teilen oder tauschen ist schon immer Usus. Neu sind jedoch die Kommunikationswege, bedingt durch den technischen Fortschritt. Auf einer kurzen oder langen Radreise ist es sehr schön und hilfreich sich mit Menschen vor Ort auszutauschen und dabei gute Tipps vor Ort zu bekommen, auf Besonderheiten aufmerksam gemacht zu werden und einfach andere Radinteressierte kennenzulernen.

So hat Wolfgang Reiche 1987 den ADFC-Dachgeber, ein Reiseradler Übernachtungsverzeichnis, erfunden. Unter dem Dach von zunächst fremden Menschen besteht die Möglichkeit preiswert zu übernachten und Land und Leute intensiver kennenzulernen. Im persönlichen Kontakt unter einem Dach kann Wissen miteinander ausgetauscht, interessante Geschichten übers Reisen und mehr erzählt werden.

In dem Dachgeber-Verzeichnis werden Übernachtungsmöglichkeiten in ganz Deutschland und teils auch im Ausland ge-

listet. Über 3000 Adressen mit über 17.500 Plätzen in Häusern, Gärten und auf Höfen werden angeboten. Die Übernachtungsmöglichkeiten sind in der Regel einfach, ein eigener Schlafsack gehört immer ins Reisegepäck. Wer Zeit und die aktuelle Möglichkeit hat, nimmt als Dachgeber die Dachnehmer nach individueller Absprache für eine Nacht auf.

Das Prinzip ist auf Gegenseitigkeit und Vertrauen ausgelegt. Voraussetzung ist eine Mitgliedschaft im ADFC Dachgeber für einen kleinen Preis (15 € im Jahr), Mitgliedschaft im ADFC ist erwünscht, aber nicht Bedingung.

„Vrienden op de Fiets“ heißt ein Dachgeberverzeichnis in den Niederlanden. Hier freuen sich Gastgeber Fahrradfahrenden und Wandernden eine Übernachtungsmöglichkeit anzubieten. Den Gästen werden ein Bett und ein Frühstück angeboten. Fast 6000 Adressen sind im In- und Ausland gelistet. Voraussetzung ist auch hier die Mitgliedschaft für einen kleinen Jahresbeitrag (10 €). Das Übernachtungsangebot ist im Gegensatz zum Dachgeber nicht kostenlos, ein Betrag von 22,50 € pro Person und Nacht wird vom Gastgeber erhoben. Vrienden op de Fiets bietet eine wunderbare Möglichkeit unsere Nachbarn und ihr interessantes und fahrradfreundliches Reiseland näher kennenzulernen.

Doro Kleine-Möllhoff

Adressen der non-profit
Organisationen:

Richtung Vrienden op de Fiets
administratie@vriendenopdefiets.nl
www.vriendenopdefiets.nl

ADFC-Dachgeber
Wolfgang Reiche
kontakt@dachgeber.de
www.dachgeber.de

Mehrtagestouren

Auch im kommenden Jahr wird der ADFC Duisburg wieder Mehrtagestouren anbieten. Derzeit stehen bereits die Touren von Gisela Brands fest im Tourenkalender. Eine Buchung ist über den ADFC Duisburg schon möglich. Ausführliche Informationen, Tourenbeschreibungen und Anmeldungen



sind zu erfragen bei Tourenleiterin Gisela Brands, Tel. 0171/2817022, E-Mail: gisela.brands@gmx.de

Bodensee-Radwanderung 2020

Von Sonntag, den 14.06. bis Samstag, den 20.06.2020 unter der Tourenleitung von Gisela Brands mit eigener Anreise.

Sehenswürdigkeiten: Pfänder, Seebühne, Zeppelinmuseum, Pfahlbauten, Atelier Peter Lenk und Skulpturen von ihm, Meersburg, Rheinfall, Insel Reichenau, Konstanz, Lindau.

Tagestouren zwischen 20 und 80 km; viele Steigungen, E-Bike wird empfohlen.

Gesamtstrecke: ca. 350 km; Teilnehmerzahl: max. 12 Personen

Gepäcktransport ist gewährleistet.



Radtour in und um Wien mit vielen Sehenswürdigkeiten

7-Tages-Tour von Sonntag, den 2. August bis Samstag, den 8. August 2020.

Standquartier ist ein fahrradfreundliches, familiär geführtes Hotel am Prater mit einem schönen Garten. Von hier ist eine Stadtführung in der Innenstadt teilweise mit Rad, teilweise zu Fuß geplant, Tagestouren mit Besichtigungen des Zentralfriedhofes, Hundertwasserhauses, Schloß Schönbrunn mit Führung, Grinzing, Höhenstraße, Alte Donau, Donauinsel, ent-

lang der Donau, Prater sowie Naturschutzgebiet Lobau.

Tageskilometer 30-50 km. Am Abend Open-air-Filmfestival am Rathausplatz (Oper, Operette, Jazz, Ballett, Musik) auf Großbildleinwand.

Empfohlene Anreise jeweils mit dem Nachtzug ab Düsseldorf bis Wien in 2er Schlafwagen bzw. 4er Liegewagenabteilen einschließlich Transport der Fahrräder.

Anmeldeschluss ist bereits am 1. Dezember 2019. Das Vortreffen findet am 20. Dezember 2019 statt.



stadtmobil CarSharing
Mein Mobilitäts-Backup

ADFC-Mitglieder
sparen 50% der
Anmeldegebühr



www.stadtmobil.nrw

stadtmobil
carsharing



Dicke Pötte gucken

Mit dem Rad am Nord-Ostsee-Kanal

Wer den Wind schön von vorne haben will, startet in Kiel, wer gemütlich mit Rückenwind radeln möchte, startet in Brunsbüttel. Mit dem Fahrrad von einem Meer zum anderen, auf einer Strecke, die auch 30.000 Schiffe pro Jahr befahren, entlang der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt. Es gibt zwar eine 325 Kilometer lange NOK-Route mit vielen Schlenkern ins Hinterland, wer aber Schiffe sehen will, der nimmt die „Express-Route“ mit ca. 100

Kilometern. Da der Wind meist aus Westen bläst, startet die Tour an der Elbe in Brunsbüttel.

Eine Einstimmung auf „große Pötte“ bekommt man auf der Schleusenmeile, mit der Ein- und Ausfahrt der Schiffe. Da die Schleusen und Tore aus Kaiser Wilhelms Zeiten stammen, wird seit 2012 eine fünfte Schleuse gebaut, 2022 soll sie fertig sein und erst dann können die alten Schleusentore erneuert werden. 1887 erfolgte der erste Spatenstich für dieses Mammutprojekt und 1895 eröffnete der Kaiser den Kanal. Mittlerweile ist der Kanal zwar mehrfach erweitert und vertieft worden, jedoch für die größten Containerschiffe der Welt mit einer Länge bis zu 400 Metern nicht passierbar. Erlaubt sind z. Zt. Schiffe bis 253 Meter Länge und 9,5 Meter Tiefgang. Der Kanal erspart Schiffen den Umweg über die dänische Nordspitze und damit gut 450

Europa 2

Foto: TAG NOK Saga Sapphire





„Eiserne Lady“ Rendsburg

Foto: Wolfgang Humberg

Kilometer Strecke, ca. 15 Stunden Zeit und viel Treibstoff.

Für die Radtour von Brunsbüttel nach Kiel braucht man keinen Treibstoff und da es am Kanal immer eben ist, lässt sich der Weg auch bequem an beiden Kanalufern ohne Unterstützung radeln.

Wegen der Schleusenrenovierung in Brunsbüttel ist der direkte Radweg am Kanal auf der Südseite gesperrt, daher empfiehlt sich zumindest bis zur Fähre Ostermoor die nördliche Seite.

14 Kanalfähren ermöglichen ein Übersetzen von einer zur anderen Seite an und sie fahren alle kostenlos. Grund ist eine Verfügung, mit der Kaiser Wilhelm vor Baubeginn die holsteinische Bevölkerung milde stimmen wollte, schließlich durchtrennte die Wasserstraße ihre alten Verkehrswege. Bis heute ist die Verfügung gültig.

Bei Burg geht es dann mit der Fähre auf die Südseite, hier muss man sich Zeit für einen kleinen Abstecher ins Landesinnere nehmen. Wenige Kilometer vom Kanal ent-

fernt liegt Deutschlands tiefste Landstelle, rund 3,6 Meter unter Normalnull.

Wieder am Kanal bis zur Fähre Hochdonn lädt ein Kiosk auf der Südseite und ein Restaurant auf der Nordseite zur Picknickpause ein. Beim Weiterradeln passiert man die Hochbrücken Hochdonn und Hohenhörn. Insgesamt sind zehn Straßen- und Eisenbahnbrücken über den Kanal gespannt. Jede ist 42 Meter bzw. die Rendsburger Hochbrücke 43 Meter hoch. Schiffe dürfen daher nicht weiter als 40 Meter aus dem Wasser ragen.

Gemütlich radelt man nun bis zur Fähre Fischerhütte und setzt auf die Nordseite über, denn kurz hinter Hinrichshörn taucht der Gieselau-Kanal auf, ein alter Verbindungskanal zwischen Eider und NOK. Man fährt bis zur Gieselauschleuse und mit etwas Glück beobachtet man die Schleusung eines kleineren Schiffes auf dem Weg zur Eider.

Weiter geht es Richtung Rendsburg, vor-



Foto: TAG NOK Saga Sapphire

bei an der längsten Sitzbank der Welt mit 575,75 Metern und schon bald taucht das Wahrzeichen der Stadt auf, die 43 Meter hohe Eisenbahnbrücke, auch „Eiserne Lady“ genannt. Leider fiel die an ihr hängende spektakuläre Schwebefähre 2016 einem Zusammenstoß mit einem Schiff zum Opfer, ein Neubau soll bis 2020 fertig sein. Direkt an der Hochbrücke ist die Schiffsbegrüßungsanlage als weitere Attraktion, hier bekommt man Informationen über die den Kanal passierenden Schiffe.

Wer in Rendsburg in Kanalnähe übernachtet, hört auch nachts immer mal wieder das sanfte Brummen vorbeiziehender Schiffe, denn der Kanal schläft nicht.

Ausgeruht radelt man die verbleibenden rund 50 Kilometer bis Kiel, beobachtet Angler, die im Brackwasser des Kanals Zander, Aal, Karpfen, Dorsch und Heringe

angeln und bestaunt immer wieder „Dicke Pötte“. Lohnenswert ist eine Pause an einer Weiche, das sind halbrunde Ausbuchtungen, an denen bei Begegnung ein Schiff warten muss, geregelt wird der Verkehr durch Schiffsampeln. Das Ziel ist Kiel-Holtenau bei Kilometer 98,537 des NOK. An der Einfahrt zur Schleuse befindet sich einer der schönsten Leuchttürme, er ist Seezeichen und Gedenkstätte.

Hier liegt der Grundstein des NOK und darüber die „Drei-Kaiser-Halle“. Vom Aussichtspunkt direkt an der großen Schleusenkammer kann man dann nochmal eindrucksvoll den Schleusengang „Dicker Pötte“ beobachten. Der NOK-Radweg ist ein Radweg der besonderen Art.

Wilfried Kochner
Informationen und Kartenmaterial zur NOK-Radrouten: www.nok-route.de
Service: www.fahrrad-rosacker.de. NOK-Radler mit Panne werden bevorzugt bedient.

Einfach mal alles richtig machen

6-Seen-Wedau - eine Chance

Stellen wir uns ein glückliches Kind auf einem sehr, sehr großen Teppich mit einem unerschöpflichen Vorrat an Legosteinen und unheimlich viel Zeit vor. Wir sollten uns nicht vorstellen, dass das Kind von seinen Eltern Duisburg genannt wurde, denn das wäre für ein Kind schon ein ziemlich doofer Name. Aber wir sollten uns vorstellen, dass das Kind was richtig Tolles bauen will. Mit 6-Seen-Wedau soll auf der Fläche eines Güterbahnhofs ein völlig neuer Stadtteil für bis zu 6000 Menschen entstehen. Planerische Vorgaben zum künftigen Quartier sind lediglich begrenzt durch die Sandwichlage zwischen den Duisburger Stadtteilen Bissingheim und Wedau und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahnstrecke. Während der ADFC, dokumentiert durch viele Beiträge in der RIP, sich ständig mit planerischen Missständen und mangelhaften Bauausführungen zu Lasten des nicht

motorisierten Verkehrs befassen muss, besteht nun eine riesige Chance alles richtig zu machen, da faktisch noch alles auf null steht. Von Beginn an kann durch entsprechende Planung u.a. umweltfreundlicher Verkehr ermöglicht werden, anstatt später, im Wortsinne, zementierte Mängel und Versäumnisse teuer zu beheben. Eine eigene Hilfestellung hat die Stadt sich mit ihrem Klimaschutzkonzept (KSK) aus dem Jahr 2017 gegönnt, das unter anderem die Förderung des Radverkehrs als notwendige Maßnahme betont. Obwohl der Stadtrat sich gegen ein Ausrufen des Klimanotstandes unter Berufung auf eben dieses Klimaschutzkonzept entschieden hat, findet es in den bisherigen Bebauungsplanungen enttäuschend wenig Beachtung. Bei genauerer Betrachtung dieser Pläne erscheinen dort besonders die verkehrsbezogenen Punkte wie bloße Behauptungen. So wird festgestellt, dass „eine sehr gute Anbindung an den Personennahverkehr besteht, das Fuß- und Radverkehrsnetz ausgebaut wird...“. Dass die sehr gute Anbindung besteht, dürften nur wenige Bissingheimer und Wedauer bestätigen, es sei denn, es zähle, dass sie aufgrund der Gleise möglich wäre. Der Entenfangexpress RB37, der z.B. Bissingheim und Duisburg-Hauptbahnhof



ZWEIRAD-TASCHE

125 JAHRE IN FAMILIENTRADITION

FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

**MEISTERBETRIEB
G. Deutschbein**

47198 DU-Homberg
Augustastraße 15
Tel.: 0 20 66 - 77 07



bei einer Fahrzeit von 7 Minuten im Stundentakt miteinander verbindet, wird 2020 durch Busverkehr ersetzt. Dessen Taktung soll zwar verdichtet werden, die Fahrzeit beträgt aber aktuell 16 Minuten. Und zur Gestaltung des Fuß- und Radverkehrsnetz lassen die ausgelegten Pläne auch deutlich mehr Befürchtungen als Hoffnungen zu. Es drängt sich die Befürchtung auf, dass bei der Planung der Verkehrswege ausgerechnet die klimafreundlichen Verkehre erneut vergessen werden könnten. Nein, so etwas sollte nicht vorkommen, aber das aktuelle Beispiele der Neugestaltung des Steinernen Kreuzes in Huckingen, bei dem die Verantwortlichen den Radverkehr schlichtweg vergaßen und die Radfahrer im Umfeld einer stark befahrenen Straßengabelung für die nächsten Jahre zum Absteigen und Schieben zwingen, belehrt leider eines Schlechteren.

Nun ist die 2. Einwendungsfrist gegen die Bebauungspläne auch schon vorbei, aber mit ein paar Visionen und Fragen dürfen die Verantwortlichen sich noch beschäftigen, denn – neben der von anderen Seiten zum Glück vielfach vorgetragene Forderung nach einem dicht getakteten ÖPNV – sind auch diese Anregungen dem Planungsamt zugegangen:

Im Sinne des KSK wäre die Schaffung eines autofreien Quartiers ein Meilenstein auf dem Weg zu klimafreundlicher Stadtentwicklung und weithin wahrnehmbares Signal. Was in existierenden Stadtteilen nur mit erheblichen Hemmnissen umsetzbar wäre, ließe sich bei der Neuschaffung eines Stadtteiles realisieren ohne veränderungsunwillige Bürger zu belasten. In den Niederlanden gibt es u.a. das Beispiel der Stadt Houten, die in den 1990er Jahren komplett neue Stadtviertel plante und schuf. Begegnungsflächen und sicherer Verkehr für die Neubürger entstanden über ein in der Konsequenz zu dem äußerst klimafreundliches Konzept. Ohne Autoverkehr komplett außen vor zu lassen, ist die zentrale Siedlung nur über vorfahrtsberechtigten Radwege erreichbar. Der innerstädtische Radverkehrsanteil liegt in Houten über 40%. In Bocholt wird das autofreie Quartier Kubaai entwickelt. 6-Seen-Wedau wird in 5 Unterquartiere gegliedert. Warum ist keines dieser Unterquartiere autofrei konzipiert? Das wäre nicht nur innovativ und ein sinnvolles und vielleicht äußerst erfolgreiches Experiment, sondern hätte das Zeug zu einer echten Attraktion.

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 – Tradition in Bewegung

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



Schätzungen gehen davon aus, dass 3000 Wohneinheiten 4000 PKW im Stadtteil bedeuten. Von mindestens 4000 Fahrrädern sollte ebenfalls ausgegangen werden. Neben flächendeckenden und in der Zahl ausreichenden öffentlichen Radstellplätzen sollte es für Bauherren eine Verpflichtung zu mindestens 2 Radstellplätzen pro Wohneinheit geben.

Es sollte, falls keine konsequente Trennung durch geschützte Radstreifen vorgesehen ist, mindestens eine Fahrradstraße innerhalb des Quartiers in Nord-Süd-Richtung verlaufen.

Das Erreichen des geplanten Nahversorgungszentrums im Norden des Quartiers sollte besonders von Bissingheim aus ohne PKW bequem sein. Die Verbindungsbrücken sollten für Radverkehr attraktiv und zum Fußverkehr konfliktfrei sein, was eine Breite von mindestens 2 m für Fußverkehr und mindestens 3 m für den Radverkehr verlangt.

Ein vom Autoverkehr komplett getrennter Rad- und Fußweg entlang des Bahndammes könnte das gefahrlose Erreichen der vorgesehenen Schul- und Kita-Standorte ermöglichen und Eltern-Taxi-Verkehr mit all seinen Stau- und Unfallgefahren vermeiden. Bisher ist dort nur ein Wartungspfad vorgesehen.

Bild: Ausschnitt der Internetpräsentation 6-Seen-Wedau

Aus Sicherheitsgründen und zwecks Lärm- und Emissionsschutz sollte im gesamten Quartier Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gelten.

Das Nahversorgungszentrum soll in der nördlichen Spitze des Quartiers entstehen. Fußläufige Erreichbarkeit dürfte bei Entfernungen von bis zu 3 km von nur wenigen Anwohnern empfunden werden. Um den Einkauf per Fahrrad gegenüber dem Einkauf per Auto attraktiver zu machen, sollte dem Einzelhandel auferlegt werden, eine hohe Anzahl sicherer Fahrradstellplätze bereitzustellen. Die Geschäfte sollten dabei auch sicher per Rad erreicht werden. Ein gefördertes Angebot an kommerziellen Leihlastenrädern (z.B. wie durch nextbike in Norderstedt) wäre eine hervorragende Ergänzung.

Über die vorhandenen Bahntrassen bestehen grundsätzlich hervorragende Voraussetzungen zur Anbindung an klimafreundlichen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr. Für den Pendlerverkehr ist die Bereitstellung sicherer Radabstellplätze erforderlich. Car-Sharing-Systeme und Parkplätze gilt es zu fördern bzw. bereitzustellen.

Dann lassen wir uns mal überraschen. Oder besser nicht? Die Zeit (Frist) der planungsrechtlichen Einreden ist vorbei. Die Kom-





munalwahl 2020 steht noch vor uns. Und Kommunalpolitiker freuen sich über Themen. Derweil stellen wir uns noch einmal das glückliche Kind vor. Wenn das mit dem tollen Bauen nicht so geklappt hat, kann es einfach nochmal von vorne anfangen.

Das hat jetzt mit dem Rest nichts zu tun, aber wer erinnert sich noch an das Geräusch, wenn ein Lego 2er-Plättchen im Staubsaugerrohr landet?

Jörg Walther-Wystrychowski

12. Ruhrpott-Tour führte nach Budberg!

Für Kinder in Nordostindien satteln Spender ihre Räder

Der erste Samstag nach den Sommerferien; diesen Termin haben sich Duisburger Fahrradfreunde längst in den Kalender eingetragen. Auch in diesem Jahr ging es am 31. August auf Familientour für den guten Zweck. Der gemeinnützige Verein KarmaRiders e.V. lud zur zwölften Ruhrpott-Tour ein, um nach dem bewährten Prinzip des Sponsorenlaufs Gelder für ihre Bildungsprojekte im Nordosten Indiens zu sammeln. Schon 2008 waren die Rheinhauser Ehrenamtlichen im Team angetreten um Kilometer für Kilometer (und damit Spendengelder) zu „erfahren“ und erkundeten die Projekte ihres Partners Childaid Network vor Ort mit dem Fahrrad. „Die Bikes waren der beste Weg Land und Kultur dort

hautnah kennenzulernen. Wir haben viele beeindruckende Erinnerungen gesammelt und tolle Menschen kennengelernt“, berichtet Tobias Schüppen und erklärt gleichzeitig, warum der Verein sein Engagement nun schon im zwölften Jahr weiterführt: „Selbst die unbeschreibliche Armut dort erlebt zu haben hat uns eine völlig neue Motivation gegeben!“ Denn Assam und die umliegenden Staaten gelten als eine der ärmsten Regionen der Welt, in der z.B. 90% der Erwachsenen weder Lesen noch Schreiben können.

Die politisch prekäre Lage und die spürbaren Folgen des Klimawandels tragen indes weiterhin zum Dilemma bei: In der Hoffnung, dass ihre Kinder in der Stadt eine bessere Zukunft haben, schicken immer mehr Eltern schon die Kleinsten vom Land in die Metropolen - wo sie dann auf sich selbst gestellt sind. „In Guwahati sieht man oft Gruppen von Kindern Plastikmüll sammeln oder in einer versteckten Ecke Klebstoff schnüffeln“, berichtet Maureen Salamon, die 2014 als Praktikantin die KarmaRiders in der Millionienstadt vertrat. „In den neun Monaten, die ich in den Snehalaya-Kinderheimen gelebt habe, habe ich viele schreckliche Lebensgeschichten gehört. Umso schöner war es dann aber auch, die Kinder in der Sicherheit der Heime gedeihen zu sehen. Denn nur in einem stabilen Umfeld können sie gesund werden, eine ordentliche Grundbildung erhalten und einfach nur Kind sein“, sagt die 23-Jährige.

Motiviert von den Erfolgsgeschichten der letzten Jahre machten sich also 220 Radler*innen von jung bis alt auf den Weg gemeinsam etwas zu bewegen. Jeder der Touranmeldungen war eine Sponsorenliste beigelegt, „denn den Unterschied macht die Menge an kleinen Spenden“, erläutert KarmaRider Jens Witsch. „Wenn jeder seine Nachbarn, Arbeitskollegen oder Grosseltern nur um 10€ bittet, bekommen wir schon eine tolle Summe zusammen. Jeder

gibt, so viel er kann - gemeinsam können wir wirklich einen Unterschied in Nordostindien machen!" So hoffen die Ehrenämter in diesem Jahr sogar eine besondere Marke zu knacken! „Zählt man alle Spenden seit 2008 zusammen, steht der KarmaRiders e.V. kurz vor einer Gesamtsumme von 250.000€!“, erklärt Kassenwart Arno Fischer. „Und davon ist jeder Cent in die Projekte geflossen!“, ergänzt sein Sohn Torben.

Ausgangspunkt für die Rundtour bildete in diesem Jahr erneut das Jugendzentrum Tempel, das tatkräftig und effizient die riesige Radlertruppe mit flüssiger und fester Stärkung versorgte und mit seiner großen Spielwiese reichlich Platz für Klein und Groß bot. Begleitet von den Profis vom ADFC Duisburg ging es dann in familienfreundlichem Tempo über die Felder nach Budberg, wo die Rider eine wohlverdiente Pause im

Schatten des evangelischen Gemeindezentrums einlegen konnten. Von dem erradelten guten Karma mal abgesehen wurden die sportlichen Mühen bei 35°C hier außerdem mit gespendetem Wasser, Obst, Eis und einer herrlich kühlen Dusche aus dem Gartenschlauch entlohnt.

Frisch gestärkt ging es nun also wieder über Orsoy, Baerl und Homberg zurück nach Rheinhausen, wo bei guter Stimmung und Würstchen Hintern und Füße entspannt werden konnten. Das Finale der Tour bildete außerdem die Verleihung der Pokale für das größte Team, das kreativste Rad und den ertragreichsten Spender (340€!). Bei einem verdienten Feierabendbier schließt Tobias Schuppen: „Es ist schön zu sehen, wie viele Menschen seit Jahren Teil der Ruhrpott-Tour sein wollen und entweder mit uns radeln oder spenden. Der Spirit der KarmaRiders rollt und spannt so bei einer ein-

**mobile
Fahrrad
Werkstatt** 

Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

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





fachen Radtour ganz nebenbei eine Brücke zwischen Nordostindien und Nordrhein-Westfalen! Und wer weiß, vielleicht haben wir ja heute sogar wirklich die Viertelmillion für den guten Zweck geknackt?"

Wer an den Projekten oder der Ruhrpott-Tour 2020 (geplanter Termin: 15. August 2020) interessiert ist, findet weitere Informationen auf karmariders.de - so wie den Spendenlink, um vielleicht selbst noch einen Zehner drauf zu legen! Nina Waldmüller

Friday for Future per Rad

Mit der "Fridays for Future Bewegung" durch die Duisburger Innenstadt

Am Start waren ca. 20 Teilnehmer aller Altersklassen, überwiegend natürlich Schüler. Also sind wir im Verbund gefahren. Vom Hauptbahnhof zur Steinschen Gasse und von dort zum Rathaus, wo sich aber niemand für uns interessiert hat. Weiter ging es überwiegend auf verkehrsreichen Straßen wie Kardinal Galen, Steinsche Gasse, Saarstraße, Heerstraße, Wanheimer Straße und Karl-Jarres-Straße wieder Richtung Zentrum. Wir konnten nicht sehr schnell fahren, denn es waren einige ältere Teilnehmer und einer mit Kleinkind im Fahrradanhänger dabei.

Auf der Düsseldorfer Straße hat uns ein Streifenwagen über die Bahngleise überholt und aufgefordert den Radweg zu benutzen. Mit dem Hinweis, dass wir als Verband fahren sind wir auf der Straße geblieben. Am Präsidium hat man uns dann

den Weg verstellt und auf den Parkplatz raus gewunken. Dort standen wir deutlich mehr Polizisten gegenüber, als in den Streifenwagen gepasst hätten. Wir wurden belehrt, dass wir den Straßenverkehr nicht behindern sollten, dass wir nur zu zweit nebeneinander fahren dürften, dass wir nicht bei Rot über die Kreuzung hätten fahren dürfen. All das hab ich mit Hinweis auf gültige Rechtsprechung zurückgewiesen. Auf die Behauptung, wir hätten bei Rot die Kreuzung passiert, habe ich darauf hingewiesen, dass unser vorderster Fahrer noch bei Grün in die Kreuzung eingefahren ist. Man hat uns belehrt, dass wir dann aber die Verantwortung dafür tragen, wenn ein Unfall passieren sollte.

Wir sind als Verband auf der Düsseldorfer Straße weitergefahren. In der Innenstadt waren wir dann nur noch 15 Teilnehmer und sind natürlich brav hintereinander und dort, wo ein befahrbarer Radweg vorhanden war, selbstverständlich auch auf dem Radweg gefahren. In einer Bäckerei hat einer von uns noch etwas eingekauft und entsprechend alter und bewährter Autofahrer manier sein Rad mitten auf der Fahrbahn abgestellt. Damit es keine Missverständnisse gibt, hat er noch ein Transparent mit dem Hinweis, dass er in der Bäckerei sei, an das Fahrrad gebunden. Es dauerte nicht lange, bis ein vor Wut schäumender Autofahrer das Rad, mit Schwung und üblen Beschimpfungen, auf den Gehsteig geworfen hat.

Mal wieder ein anschauliches Beispiel dafür, wie unterschiedlich identisches Verhalten von Radfahrern und Autofahrern oftmals bewertet wird.

Auf der ganzen Fahrt wurden wir erwartungsgemäß angehupt, bedrängt und beschimpft. Ein Motorradfahrer ist laut fluchend, mit ca. 30 cm Seitenabstand und deutlich überhöhter Geschwindigkeit, an uns vorbeigerast.

Ich freu mich schon auf die nächste Fahrt.

Volker Walk



Vom RS1 nach Duisburg

Sollte der RS1 nicht selber als schnellster Weg nach Duisburg führen? Ja schon, aber nicht so schnell, will sagen, nicht so bald. Niemand wollte bisher auch nur den Baubeginn prognostizieren. Auch ohne asphaltierte Gleistrasse nimmt der Radverkehr auf den Wegen parallel zur Rheinischen Bahn aber bereits merklich zu und könnte einer Art Vorlaufbetrieb für den RS1 entwickelt werden. Dieser wird fast schon zwingend, wenn der RS1 aus Richtung Osten bis zur Heerstraße und aus Richtung Westen bis zur Mülheimer Stadtgrenze in einigen Jahren fertiggestellt sein sollte und noch eine rund 2 km lange Lücke klaffen wird. Hinderlich ist neben der Querung von Friedhof- und Heerstraße vor allem der schlechte Wegezustand zwischen Katzenbruch und Stadtgrenze. Dies findet auch die Stadt und möchte die Wegedecke dort noch im Jahr 2019 sanieren. In einem anderen Abschnitt wächst der dort ohnehin sehr schmale Weg im Sommer regelmäßig zu. Teilweise ragen auch „bahneigene“ Bäume und Brombeer-

triebe“ in den Weg. Die geteilte Zuständigkeit für deren Rückschnitt macht eine schnelle Behebung dieses Missstandes offenbar sehr kompliziert. An Hinweisen und Beschwerden aus dem Kreis der Radfahrenden mangelte es jedenfalls in letzter Zeit nicht.

Wie man an der Hochschule Ruhr West am Ausbauende des RS1 weiter nach Duisburg gelangt, hierüber soll in Kürze auch ein in hoher Druckauflage geplanter Kartenflyer informieren. Diesen gab es bisher schon für die fertiggestellten Bauabschnitte des RS1 und ging seinerzeit auf eine Initiative des ADFC zurück. Während digitale Radrouten diese Verbindung auch einpflegen, beschränkt sich die örtliche Fahrradwegweisung nach Duisburg bedauerlicherweise vorerst weiterhin auf die kürzere, aber nicht unbedingt bessere Route über Duisburger und Mülheimer Straße.

Karl-Ludwig Rimshub

...So soll es bald nicht mehr hier aussehen





Neue Fahrradständer im Stadtgebiet

In der Innenstadt, rund um das StadtQuartier Schlossstraße, wurden einige neue Fahrradständer und auch eine E-Bike-Ladesäule vor der dortigen Touristikinformation (MST) errichtet und sofort gut angenommen.

Die Bezirksvertretung 3 hat auf Initiative der SPD für das Wohngebiet zwischen Duisburger- und Bülowstraße (Broich) an mehreren Stellen den Bau von Fahrradständern für insgesamt rund 20 Räder beschlossen. Dort gibt es auf den Wohnungsgrundstücken keine privaten Vorgärten und kaum stufenlose Durchgänge zu den Höfen, so dass die Räder immer durch die Treppenhäuser getragen werden müssen. Mit den nun beschlossenen Fahrradständern wolle man zunächst sehen, wie das Angebot in diesem Umfeld angenommen wird.

Einen ganz anderen Hintergrund haben die von der Bezirksvertretung 1 beschlossenen Fahrradständer in der Straße Dimbeck. Diese sollen den Besuchern der Freilichtbühne, welche bereits sehr zahlreich mit dem Fahrrad zu den dortigen Konzerten fahren, einen zusätzlichen Anreiz liefern, die Altstadt nicht mit dem Auto anzusteuern. Bisher müssen die Räder einfach an den Zuweg zur Freilichtbühne gestellt werden, was nicht nur der Sicherheit der Räder, sondern auch die der Veranstaltung nicht gerade zuträglich ist. Allerdings ist die Anzahl der heute zeitweise dort abgestellten Räder bereits größer als die Anzahl der vorerst geplanten Fahrradstellplätze.

In Saarn können sich die Besucher einer anderen Mülheimer Kultureinrichtung, dem Kloster Saarn, bereits über neue Fahrradständer freuen.

Auch die Veranstalter der Saarner Kirmes,

welche einmal mehr auf dem Broicher Stadthallenparkplatz stattfand, hatten diesmal an Fahrrad fahrende Besucher gedacht. Die Rampe vom RS1 wurde für Kirmesbesucher provisorisch eröffnet, so dass man quasi gleich ins Kirmesgetummel stolperte. Oben auf dem RS1 wurden mobile, für solche Gelegenheiten von der „fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt Mülheim“ angeschafften Fahrradständer aufgestellt. **Karl-Ludwig Rimshub**



Tourainer Ring erhält Radweg und Radfahrstreifen

Schon fast an eine Braunkohlegrube erinnerte im September die angegrabene Böschung zwischen Bahnunterführung Tourainer Ring und Klötttschen. Tatsächlich wird lediglich die Straße für den Bau von Rad- und Gehweg verbreitert. Bisher en-

dete der Radfahrstreifen auf dem Tourainer Ring aus Richtung Dickswall einfach auf Höhe der Fußgängerbrücke im sprichwörtlichen Nichts. Der neue Radweg führt bis zur Kreuzung Parallelstraße / Klötttschen, der Schutzstreifen erhält.

In Gegenrichtung wird vorerst ein provisorischer, einspuriger Anschluss für Autos und Fahrräder aus dem Klötttschen wegen der Aufhebung der dortigen Einbahnstraße in den Tourainer Ring geschaffen. Kurz vor der Eisenbahnunterführung wird der Radverkehr mit einer Ampel über die Fahrspur aus Richtung Hochbrücke geführt. Ab dort wird bis zum Dickswall ein Radfahrstreifen angelegt. Da auf dem Dickswall





SICHER DURCH DIE DUNKLE JAHRESZEIT!

Filialen in Duisburg:

- 📍 Sternbuschweg 95, Neudorf
- 📍 Sittardsberger Allee 21, Buchholz

Little John Bikes®
Begeisterung erfahren





persönliche Gutscheinnummer

212950000995

FAHRRADCHECK ZUM HALBEN PREIS!

Lernen Sie den einzigartigen Service von Little John Bikes kennen! Bei Vorlage dieses Coupons erhalten Sie eine Durchsicht im Wert von 49,00 Euro und zahlen dafür nur **24,50 Euro**. Das Angebot ist gültig in Duisburg bis zum 31.01.2020 nach Terminvereinbarung.



© Foto: Winora

Inklusive:

- ✓ Bremsencheck und Einstellung
- ✓ Schaltungscheck und Einstellung
- ✓ Laufrad- und Reifencheck
- ✓ Ketten- und Tretlagercheck
- ✓ Lenker- und Gabelcheck
- ✓ Lichtcheck

Alle bei Little John Bikes gekauften Neuräder erhalten diesen Service kostenlos – und das ein Fahrradleben lang!



erst nach Fertigstellung des Rumbachkanals ebenfalls ein Radfahrstreifen geplant ist, wird der Radfahrstreifen aus dem Tourainer Ring zunächst auf dem zum Radfahren freigegebenen, aber nicht breiten Gehweg weitergeführt.

Karl-Ludwig Rimshub

Critical Mass in Mülheim

Beim diesjährigen Stadtradeln tauchte öfter die Frage auf, warum es in Mülheim an der Ruhr keine Critical Mass gäbe. Gründe dafür könnten gewesen sein, dass keine große Resonanz erwartet wurde oder es niemanden gab, der einfach mal einen Aufruf startete und einen Versuch wagte. Genau dies ist dann im Sommer erfolgt, so dass am 8. Juli die erste Critical Mass stattfand. Inzwischen gab es den dritten Termin und auch in Zukunft soll regelmäßig am 2. Montag im Monat, um 18:30 Uhr, am Hauptbahnhof vor der Radstation gestartet werden.

Weitere Informationen gibt es bei Facebook (@CriticalMassMH) und auf Twitter (@CriticalMass_MH).

Planungen für die Zepelinstraße vorgestellt

Neben dem schon seit langem in Rede stehendem Bürgerradweg hat die Verwaltung ihre Planungen für den Radverkehr auch für die übrigen Abschnitte der Zepelinstraße in einer Beschlussvorlage vorgestellt. Da bei Redaktionsschluss die Beratung in den politischen Gremien noch anstand, werden wir in der Frühlingsausgabe der RIP ausführlicher berichten.

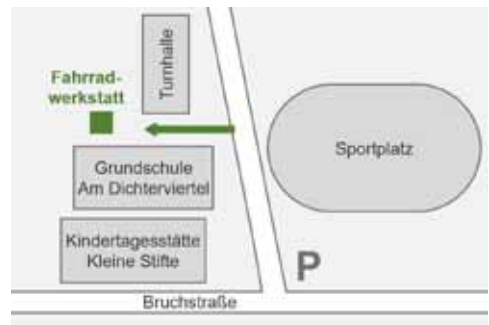
Wegesanierung beschlossen

Die erfolgreiche Sanierung des Ruhrauenweges soll auf Wunsch der Bezirksvertretung 3 eine konsequente Fortführung auf dem kurzen Radwegestück bis zum Saarner Dammweg an der Landsberger Straße erfahren. Dieser verläuft nämlich seit 1992 als wassergebundener Weg neben der Mintarder und Landsberger Straße und ist als solcher kaum mehr nutzbar. Radfahrende können sich hier schon gar nicht begegnen. Mit einer Asphaltierung soll er ab nächsten Sommer dauerhaft in seiner ursprünglichen Breite von 2.50 m nutzbar gemacht werden.

Fahrrad Selbsthilfe-Werkstatt

Die Werkstatt in Eppinghofen hat bis zur Winterpause nach Weihnachten wieder alle zwei Wochen geöffnet. Wer etwas reparieren oder am Fahrrad basteln möchte, ist herzlich willkommen, Hilfe ist möglich. Ersatzteile wie Schläuche bitte mitbringen. Termine: alle zwei Wochen donnerstags, 16-18 Uhr (24.10. / 7. + 21.11. / 5. + 19.12.2019)

Ort: Bruchstraße 85, hinter der Grundschule/Turnhalle am Dichterviertel





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



Mit dem Rad gegen den Klimawandel anfahren

„Oberhausen sattelt um“ demonstriert für mehr Platz für das Fahrrad in Oberhausen. In diesem Aktionsbündnis engagieren sich ANNA28, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, BUND, die Linke Liste, Parents for Future, Bürgerliste Oberhausen, ISO Oberhausen & Freund*innen und der ADFC Kreisverband Oberhausen / Mülheim.

Seit über 10 Jahren ist der Kohlendioxid-Ausstoß im Verkehr nicht gesunken und jedes Jahr steigt die Zahl der Autos um 1 Millionen Fahrzeuge. Zunehmend blockieren die vielen Autos den innerstädtischen Verkehr, wie z.B. das regelmäßige Verkehrschaos rund ums Centro zeigt.

Von den 7,7 Tonnen CO₂ die im Schnitt jeder Deutsche verursacht, fallen ca. 1,2 Tonnen für Sprit bzw. Kraftstoffe an. Dabei sind 25 % aller Auto-Fahrten Kurzstrecken unter 2 Kilometer, die zudem besonders Klima-belastend sind.

Während der Radverkehrsanteil in Oberhausen bei 6 % fest hängt, werden 57 % der Wege in Oberhausen im dem Auto (MIV) zurückgelegt.

Mehr Radverkehr könnte wirksam die CO₂-Emissionen vermindern und daher wurde nun zum dritten Mal mit einer Fahrraddemo auf die schlechte Situation für Radfahrende aufmerksam gemacht.

Auf der letzten Demo forderte der ADFC in seinem Statement mehr Platz für das Fahrrad.

Breite, sichere Radwege auf denen sich 8-80-Jährige sicher fühlen. Aktionen gegen Falschparker, Reinigung und Winterdienst von Radwegen, Tempo 30 flächendeckend und keine „Radfahrer absteigen“ Schilder mehr an Baustellen. Ebenso braucht es diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Velos im öffentlichen Raum, denn nicht jeder schafft es sein Rad aus dem Keller zu wuchten.

Es kann nicht sein, das Radfahren nur etwas für Hartgesottene ist. Viele Menschen trauen sich nur deshalb nicht auf's Rad, weil sie sich unsicher fühlen. Für bessere Radwege braucht es eine gerechtere Aufteilung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur. 100.000 € kostet allein der Erhalt von 12 kostenlosen Parkplätzen auf der Teutoburger Straße, aber 100.000 € für die Machbarkeitsstudie einer neuen Radtrasse durch Oberhausen zum RS1 führten zu einem Eklat in Rat. Die größte Ratsfraktion kommentierte damals den CDU-Antrag in einer Ratssitzung mit „Das hier ist Schilda und Pillepalle“ Oberhausen braucht weitere lobenswerte Rad-Projekte wie die geplanten 2,5m breiten Radstreifen auf der Bebelstraße und die „RadWelle“ (www.radwelle.de), welche zuletzt mit dem deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet wurde.

Foto: Karin Zeymer

Burkhard Schmidt





FAHRRAD & ZUBEHÖR

Ihr Experte für E-Bikes!



Königshardter Str. 63 - 65

46145 Oberhausen

Telefon: (02 08) 67 60 12

Öffnungszeiten: Mo - Fr 10 - 13 Uhr & 15 - 19 Uhr

Sa 9 - 14 Uhr



Neues Mobilitätskonzept Oberhausen

Seit zwei Jahren untersuchen Verkehrsgutachter das Mobilitätsverhalten der Menschen in Oberhausen und nähern sich nach vielen Gesprächen dem Punkt, an dem sie formulieren müssen, welche konkreten Vorschläge geeignet sind, die Mobilität zu verbessern. Natürlich geht es vor allem darum, den extrem hohen PKW-Anteil zugunsten der anderen Verkehrsarten zu verringern.

Während der ADFC ebenso wie der RVR dem PKW einem Verkehrsanteil von nur noch 25 Prozent zubilligt, schauen die Gutachter auf die Befindlichkeiten der Lokalpolitik, um sich deren Zustimmung zu sichern. Bei SPD und CDU ist aber nur wenig Bereitschaft zu erkennen, den Fahrkomfort für PKW-Nutzer einzuschränken und der Beseitigung von Autofahrer-Privilegien zuzustimmen. Offensichtlich ist für sie in Mobilität ohne Dominanz des PKWs nicht vorstellbar.

Dabei zeigt eine bundesweite Umfrage (RWI-Studie): Die Deutschen wollen die Verkehrswende, in WAZ 21.9.19), dass die Bereitschaft in der Bevölkerung, andere



Verkehrsarten zu Lasten des PKW zu fördern, groß ist und stetig wächst. Es scheint, als liefen unsere Lokalpolitiker der beiden großen Parteien nicht nur den Verkehrsexperten hinterher, sondern hätten auch die Wünsche der Bevölkerung längst aus dem Auge verloren.

Dabei haben einige politische Beschlüsse im Jahr 2019 in Oberhausen neue Hoffnungen geweckt, wie die neue Verkehrsführung auf der Teutoburger Straße oder der Bebelstraße. Die neue Parkraumbewirtschaftung ist ein großer Schritt hin zur Umsetzung eines stadtverträglichen Verkehrs. CDU und teilweise sogar die SPD können also auch anders, wenn sie sich einen Ruck geben. Der ADFC erhofft sich in Zukunft von allen Parteien beachtenswerte Ideen und konkrete Vorschläge für eine Verkehrswende in der Stadt, wie z.B. eine nahverkehrsfreundliche Ost-West-Verbindung in der Innenstadt, den Rückbau der Concordiastraße, die Verbindung der Wohnviertel mit den Zentren durch bevorrechtigte Fahrradstraßen. Auch neue kreative Wege wie das Einfärben von Schutz- und Radfahrstreifen (siehe Gelsenkirchen) sollten angedacht werden. Die Liste der Verbesserungsnotwendigkeiten ist lang, der ADFC bietet seine Unterstützung an.

Norbert Marißen

Parkraumbewirtschaftung

Ab Oktober 2019 gilt die neue Parkraumbewirtschaftung in Alt-Oberhausen. Dadurch erhöhen sich die Parkgebühren von 50 Cent auf 1€ je Stunde, Parken mit Parkscheiben ist nicht mehr möglich. Die Zeiten für das gebührenpflichtige Parken werden



Oberhausen den Beschäftigten ein attraktives Firmenticket für Bus- und Bahnfahrten anbieten.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird zudem deutlich, dass öffentliche Flächen nicht mehr einfach kostenlos oder gegen eine geringe Gebühr beansprucht werden können. Die Selbstverständlichkeit, mit der Autofahrer immer und an jedem Ort der Stadt 10 qm als Parkfläche für sich beanspruchen, ist völlig unangemessen.

Weniger Autoverkehr in der Innenstadt, weniger Abgase, weniger Unfälle, weniger Lärm, weniger Unfallgefahren machen klar, dass Parkraumbewirtschaftung viel Sinn macht. Der ADFC hätte sich dazu gewünscht, dass die erzielten Mehreinnahmen zweckgebunden für die Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) ausgegeben würden. Vielleicht findet unsere Meinung hierzu Eingang in das Wahlprogramm der einen oder anderen Partei bei der Kommunalwahl im nächsten Jahr.

Norbert Marißen

ausgeweitet, und die Zahl der Straßen, in denen Parkgebühren anfallen, wurde erhöht. Damit verschlechtert sich die Komfortsituation für Autofahrer deutlich. Kurzstreckenfahrten mit dem Auto lohnen sich noch weniger; der Anreiz, zu Fuß zu gehen oder das Rad zu benutzen, steigt. Der Wechsel zum ÖPNV wird interessanter, besonders wenn Arbeitgeber wie die Stadt

Unbekannte Kosten für den Autoverkehr

Wieviel Geld gibt die Stadt pro Jahr für den KFZ-Verkehr aus? Darauf gibt es keine, zumindest aber keine einfache Antwort. Ausgaben für kommunale Straßen als Neubau, für eine Sanierung, für einen Deckenüberzug, oder Signalanlagen, Verkehrsschilder oder der Straßenumbau wegen Gefahrenstellen und zur Verkehrsbeschleunigung usw. sind für die Bürgerschaft und wohl auch für die Lokalpolitik völlig intranspa-

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



rent. Diese Info ist aber notwendig, um diese Aufwendungen mit den jährlichen Aufwendungen für das Fahrrad, den Fußverkehr und den ÖPNV vergleichen und kritisch diskutieren zu können.

In einem Schreiben an den Oberbürgermeister Schranz bat der ADFC um seine Hilfe und fragte an, ob die Kämmerei diese Kosten für das Jahr 2018 zusammenstellen kann. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe.

Norbert Marißen

Grüner Pfeil nur für Radfahrende

Bei Rot an Ampeln nach vorherigem Anhalten rechts abbiegen – dies erlaubt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), wenn rechts neben dem roten Lichtzeichen ein grüner Pfeil auf schwarzem Grund angebracht ist. In einem Pilotprojekt wird derzeit untersucht, dies ausschließlich dem Radfahrenden zu gestatten, wenn andere Verkehrsteilnehmer dabei nicht behindert oder gefährdet werden.

Die Einführung der Grünpfeilregelung ist an positive Ergebnisse der Auswertung des Pilotprojektes und die Aufnahme des Grünen Pfeils für Radfahrende in die StVO gebunden, was für 2020 erwartet wird. Der ADFC begrüßt diese Neuregelung, und hofft, dass die Stadt Oberhausen dies schnellstmöglich an geeigneten Stellen im Stadtgebiet umsetzt.

Norbert Marißen



Neues für Essens Radler*innen – kurz gemeldet

Neue Bankplätze und Asphaltierung am Rhein-Herne-Kanal

Die Wege und Bankplätze am Rhein-Herne-Kanal sind in die Jahre gekommen und sollen nun sukzessive erneuert werden. In diesem Jahr werden alle Bankplätze am Kanalufer mit neuen Bänken und neuen Betonplatten ausgestattet. Mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion wird derzeit noch geklärt, wie und wann die alten Wege asphaltiert werden können, um eine komfortable, ganzjährige Benutzbarkeit zu gewährleisten.

Verbreiterung und Asphaltierung der Grugatrasse

Nach Plänen der Stadt soll die Grugatrasse von aktuell 3 Meter Breite auf zukünftig 5 Meter verbreitert und zudem durchgängig asphaltiert werden. Es würde dann eine drei Meter breite Spur für Radfahrer und eine zwei Meter breite Spur für Fußgänger angelegt. Baubeginn voraussichtlich 2021.

Brückenschlag über die Bottroper Straße

Beim Grünzug Zangenstraße soll es nach aktuellen Planungen 2020-2022 durch den Bau einer Brücke für Radfahrer und Fußgänger



Der neue Abzweig auf dem Radweg Zangenstraße. Links geht es Richtung Berthold-Beitz-Boulevard, rechts irgendwann einmal Richtung Altenessen.

über die Bottroper Straße mit dem zweiten Bauabschnitt weitergehen.

wege (Asphaltierung, Verbreiterung, Beleuchtung, ...) bekommen.

Auch die Verbreiterung der bisherigen Brücken ist angedacht.

Grünzug Zangenstraße

Am aktuellen Ausbau des Grünzugs Zangenstraße ist eine provisorische Anbindung bis zum Berthold-Beitz-Boulevard entstanden.

Die 450 m lange Wegeverbindung wurde mit einer neuartigen wassergebundenen Wegedecke ausgestattet, die wesentlich widerstandsfähiger gegenüber herkömmlichen Wegedecken ist und so bis zum späteren Ausbau des Radschnellwegs Mittleres Ruhrgebiet keiner Erneuerung bedarf.

RS1 – Upgrade der Rheinischen Bahn

Nach Plänen des RVR soll die bisherige Radtrasse zwischen Essen und MH ab 2021 ein Upgrade auf die Standards für Radschnell-

Radstation am Essener Hbf feiert Geburtstag

Die Radstation am Essener Hauptbahnhof konnte am 18.09. ihren 20-sten Geburtstag feiern - als 18. Radstation des Aktionsprogramms „100 Fahrradstationen in NRW“.

Der Innenraum der ersten Radstation im Essener Hbf von 1999 bis 2008. Foto: ADFC Essen





Die alte Dame ist mittlerweile jedoch deutlich an ihre Belastungsgrenzen gestoßen und könnte dringend mal ein größeres Upgrade bzgl. Kapazität, Ausstattung und Benutzbarkeit gebrauchen.

Und was ist eigentlich aus dem 1995 aufgelegten Aktionsprogramm geworden? Aktuell listet die Seite www.radstation-nrw.de nur 61 Radstationen auf ... also leider Ziel verfehlt.

Brücke?

Da war doch noch was?!?

Die RS1-Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard soll nun endlich kommen. Der erste Spatenstich ist für Ende 2019 geplant, die Montage der 6,3 m breiten Brücke soll Anfang 2021 beginnen, so dass die Eröffnung voraussichtlich im Herbst 2021 erfolgen könnte.

Rheinische Bahn (RS1) - Abzweig Borbeck soll asphaltiert werden

Ebenfalls ist geplant, den Zubringer nach Borbeck in 2020/2021 zu asphaltieren und zudem mit moderner LED-Beleuchtung auszustatten.

Radweg Hollestraße

Der Radweg an der Hollestraße vor der Steeler Straße wurde kurzfristig erneuert und verlegt. Er wird nun statt hinter den Büschen auf der Fahrbahn geführt. Dies resultiert aus einem Beschluss der Unfallkommission, da es sich bei der Querung des Radweges über den freien Rechtsabbieger auf die Steeler Straße um eine Unfallhäufungsstelle handelte.

Mirko Sehnke

Eisenbahnbrücken für den Radverkehr

Wie wichtig der Erhalt von Eisenbahnbrücken nach der Stilllegung einer Bahnstrecke sein kann, zeigt sich vor allem dann, wenn eine solche Trasse zum Radweg umgestaltet wird. Leider wird nicht immer vorausschauend gehandelt, wie jüngste Beispiele zeigen. So hat man vor einiger Zeit im Nordviertel die lang gezogene Brücke der ehemaligen Krupp-Bahn über die Bottroper Straße abgerissen.

Die Trasse dieser ehemaligen Werksbahn soll in einigen Jahren als Bestandteil des von Essen aus über Bottrop nach Gladbeck führenden Radschnellweges Mittleres Ruhrgebiet (RSMR) zum Radweg umgebaut werden. Ein wichtiger Bestandteil von Radschnellwegen ist die kreuzungsfreie Querung insbesondere von Hauptverkehrsstraßen. Dieser Umstand müsste eigentlich Grund genug sein, die im Verlauf einer solchen Trasse noch bestehende Brücken zu sichern. Nicht so in Essen.

Besonders pikant ist der Grund für den Abriss: Die Bottroper Straße wird derzeit in diesem Bereich sechsspurig (!) ausgebaut. Und das, obwohl die Stadt Essen sich 2017 im Grünen Hauptstadtjahr grundsätzlich dazu verpflichtet hat, alternative Verkehrsmittel verstärkt zu fördern und den Autoverkehr zu reduzieren. In der Praxis passiert genau das Gegenteil, auch wenn man besagte Straßenverbreiterung damit begründet, dass das momentan geplante Neubaugebiet Q51 adäquat angeschlossen werden müsse – für den Autoverkehr wohl gemerkt. Auch die geplante Neuansiedlung von Ikea diente der Stadt lange als

Begründung für die Straßenverbreiterung. Dabei scheint sich der Möbelkonzern nach jüngsten Pressemeldungen aktuell von seinen Planungen zu verabschieden.

Dass man gegen die selbst auferlegten Klimaziele handelt, stört bei der Stadt augenscheinlich niemanden. Der Autoverkehr besitzt ganz offensichtlich nach wie vor uneingeschränkte Priorität. Dabei hat die Essener Thelen-Gruppe als Investor des Neubaugebiets Q51 inzwischen mehrfach betont, dass man nicht mehr allein auf eine bevorzugte Erschließung für den Autoverkehr setze. Schließlich wird das frühere Kruppereal im Süden vom zukünftigen R51 und im Norden vom RSMR umschlossen. Offenbar ist besagter Investor inhaltlich und mental weiter als die nach wie vor autofixierten Entscheidungsträger im Essener Rathaus.

Zwar gibt es Hinweise, dass die abgerissene Brücke (die Kruppbahn ist Mitte der 1990er

Jahre stillgelegt worden) ohnehin baufällig gewesen sei. Dennoch hat ihr Abriss einen hohen Symbolwert – im negativen Sinne. Und er lässt Schlimmstes befürchten, denn es existieren im Essener Stadtgebiet bei stillgelegten Bahntrassen weitere Brücken, die bei potentiellen Umwandlungen zu Radwegen als kreuzungsfreie Querungen von Hauptverkehrsstraßen unverzichtbar sind. Dazu zwei Beispiele:

Die erste Brücke gehörte zur ehemaligen Zechenbahn zwischen dem früheren Güterbahnhof Rheinisch in Altenessen und der ehemaligen Zeche Emil-Emscher im Stadtteil Vogelheim. Sie wurde zu Beginn der 1970er Jahre als Überführung über das damals neu errichtete Autobahnkreuz Essen-Nord gebaut. Nach Stilllegung besagter Zeche diente das riesige Areal jahrzehntelang als Lagerstätte für die sogenannte „Nationale Kohlereserve“, was aber mittlerwei-

Die Brücke der Krupp-Bahn kurz vor dem Abriss





Die Brücke der ehemaligen Zechebahn Emil-Emscher über das Autobahnkreuz Essen-Nord

le ebenfalls Geschichte ist. Derzeit wird das Gelände komplett neu überplant.

Besagte Bahnstrecke wurde schon Ende der 1970er Jahre stillgelegt, die Brücke über die Autobahn existiert aber nach wie vor. Der östliche Ast der Bahntrasse ist vor einigen Jahren bis zur Altenessener Straße zu einem Radweg umgebaut worden. Da bietet es sich doch geradezu an, besagten Radweg über die Brücke hinaus nach Westen zu verlängern und damit das neue Plangebiet auch für den Radverkehr zu erschließen.

Die zweite noch bestehende Bahnbrücke befindet sich im Stadtteil Rüttenscheid und überquert die Wittenbergstraße. Über sie führte einst das Anschlussgleis zur Zeche Ludwig in Bergerhausen, welches aber auch schon seit über 30 Jahren stillgelegt ist. Derzeit entsteht unmittelbar neben dem Gleis ein in seiner direkten Nachbar-

schaft heftig umstrittenes neues Wohnquartier. Die alteingesessenen Anwohner befürchten einen starken Anstieg des Autoverkehrs.

Auch hier wäre besagte Bahntrasse bestens geeignet für eine Radverbindung, mit welcher man eine Zunahme des Autoverkehrs abmildern könnte. Schließlich würde der Radweg nicht nur direkt ins Rüttenscheider Zentrum führen, sondern auch an den Gruga-Radweg andocken – und dies weitgehend kreuzungsfrei. Voraussetzung hierfür wäre natürlich die Bestandsicherung der Brücke über die Wittenbergstraße. Gottseidank steht das Bauwerk aktuell nicht zur Disposition. Allerdings ziehen sich die Bemühungen um den Bau des Radwegs auf besagter Bahntrasse auch schon seit fast 30 Jahren hin. Bleibt zu hoffen, dass die Diskussion um das neue Wohnbaugelände den Bau des Radwegs endlich vorantreibt.

Jörg Brinkmann

Erste Kidical Mass in Essen war ein voller Erfolg

Am 07. September 2019 war es endlich soweit. Die 1. Kidical Mass fand in Essen statt. Trotz des eher durchwachsenen Wetters folgten über 140 große und kleine Fahrradfahrer*innen unserem Aufruf und forderten mehr öffentlichen Raum für Kinder. Während der Demo und entlang der 3,6 km langen Strecke durch Rüttenscheid und das Südviertel konnten Groß und Klein ganz entspannt radeln. Dabei riefen einige Teilnehmer Forderungen wie "Für Radwege", "Fahrradstraße Rü" oder "Hoch mit dem Fahrrad, runter mit dem Auto".

Weiter bewegte sich der Fahrradkorsor bei strahlendem Sonnenschein und bester Laune zum Ziel. Dort, am Essener Stadtgarten, hatten die Organisatoren von VeloCityRuhr, CM Essen, 25 Prozent und Changing Cities ein passendes Rahmenprogramm vorbereitet: Es gab ein Picknick mit Gegrilltem von Sebis Grillrad und Getränken von Wurzels Kaffeebar, während die Eltern das Fahren eines Lastenfahrrads testen konnten.

Beim gemütlichen Ausklang hörten wir mehrfach den Wunsch nach einer Wiederholung dieser verkehrskritischen, aber absolut entspannten Form des Protests, bei dem die großen und kleinen Mitfahrer*innen sichtlich Spaß hatten. In 2020 möchten wir gerne eine zweite (und vielleicht auch weitere) Kidical Mass in Essen auf die Straße bringen und würden uns über weitere Mitstreiter*innen, sowie viele große und kleine Mitradler*innen freuen.

Joerg Greiwe





Zweites Ghostbike in Essen aufgestellt

Ende Mai, also kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe der RAD im Pott, verunglückte in Essen eine Radlerin an der Einmündung Bocholder Straße / Altendorfer Straße tödlich. Eine Woche nach dem tragischen Unglück haben Radfahraktivisten von VeloCityRuhr, ADFC, EFI sowie der Critical Mass die Aufstellung eines Ghost-Bikes am Unfallort initiiert. Die vollständig in weiß gehaltenen Räder werden seit etlichen Jahren weltweit immer an den Orten aufgestellt, an denen Radfahrer tödlich verunglückt sind. Sie sollen an die Unfallop-

fer erinnern und mahnen. In Essen handelt es sich nach dem Unfall am Bismarckplatz vor drei Jahren um das zweite GhostBike. Das im Stadtteil Bochohd aufgestellte GhostBike soll an die bei dem Zusammenprall mit dem Auto tödlich verletzte 62-jährige Radlerin, die als Lehrerin am Gymnasium Borbeck tätig gewesen war, erinnern. Überwältigend groß war die Anteilnahme, gut 300 Menschen haben an der Aufstellung teilgenommen. Es war sehr bewegend, wie die vielen Schüler, Eltern und Lehrer, aber auch viele weitere Anwesende das GhostBike mit Blumen und Kerzen geschmückt und mit einer Schweigeminute an die Lehrerin gedacht haben. Offiziell gilt der Unfallhergang nach wie vor als ungeklärt. Fakt ist, dass die an dem Unfall beteiligte Autofahrerin aus einer sogenannten freigeführten Rechtsabbiege-



spur gekommen ist. Derartige Fahrspuren leiten Autofahrer ohne große Behinderungen an ampelgesteuerten Kreuzungen und Einmündungen vorbei. Sie sind oftmals vom Kurvenradius so gehalten, dass sie mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit befahren werden können. Das mag aus Autofahrersicht dem Verkehrsfluss dienlich sein, birgt aber ein außerordentlich hohes Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer. Auch der Unfall am Bismarckplatz hatte sich in einer solchen Fahrspur ereignet. Seit vielen Jahren fordert der ADFC einen Rückbau dieser freigeführten Rechtsabbiegespuren, leider bislang von der Stadt ungehört. Stattdessen werden sie immer noch neu eingerichtet, so zum Beispiel am Berthold-Beitz-Boulevard oder an der kürzlich umgebauten Kreuzung Frohnhauser Straße / Hans-Böckler-Straße. Die Radfahraktivisten fragen sich, warum ein ungestörter Verkehrsfluss beim Autoverkehr in Essen nach wie vor höher bewertet wird als die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der ADFC jedenfalls hofft, dass derartige Unfälle wie in der Stadtmitte oder jetzt in Bochold dazu führen, dass die bislang geübte Praxis aufgegeben und zukünftig solche freigeführten Rechtsabbiegespuren nicht mehr weiter eingerichtet werden. Ein drittes GhostBike in Essen muss nicht sein. Jörg Brinkmann



#MehrPlatzfürsRad – Aktionen in Essen

Das Fahrrad wird zwar als wichtiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel von allen Seiten gelobt, bekommt aber bislang nicht den Platz, der benötigt wird, um mehr Menschen aufs Fahrrad zu holen und den Verkehr zu entlasten. Radwege sind vielerorts zu schmal, zu holprig oder überhaupt nicht vorhanden. Häufig sind sie ein frustrierender Mix aus lückenhaften, schlechten oder schlichtweg gefährlichen Lösungen. Verkehrsflächen im Straßenraum müssen umverteilt werden. Ziel ist es nicht nur, dem Fahrrad dem ihm gebührenden Raum zu schaffen, sondern auch mehr Platz für Fußwege, für den öffentlichen Nahverkehr, für Grünflächen und für Spielplätze.

Mit dieser Zielsetzung hat der ADFC in diesem Jahr bundesweit die Kampagne #MehrPlatzfürsRad ins Leben gerufen. Dazu haben ADFC-Verbände in vielen Städten Aktionen durchgeführt – so in diesem Sommer auch in Essen.

Poolnudel-Radtour

Als erste Aktion hat der ADFC Essen Ende Juli eine „Poolnudel-Tour“ durchgeführt. Damit sollte auf den oftmals viel zu geringen Seitenabstand vorbeifahrender Autos aufmerksam gemacht werden. Bekanntlich müssen Autofahrer beim Überholen von





Sorgen für ausreichenden Seitenabstand – Fahrt mit Poolnudeln

Radfahrern einen Seitenabstand von mindestens 1,50 Metern einhalten, was aber gerade im innerstädtischen Verkehr nur in den seltensten Fällen auch wirklich eingehalten wird. Besagter Mindestabstand ist aber ein elementarer Bestandteil für mehr Sicherheit beim Radverkehr. Um dies zu unterstreichen, wurden die Schwimmhilfen einfach quer auf den Gepäckträger geschlallt, damit das Fahrrad optisch breiter wirkt.

Mit Poolnudeln entsprechend ausgerüstet starteten 18 Radler von der Essener City aus auf eine ca. 15 Kilometer lange Rundtour. Die Route führte über Stadtstraßen jeglicher Couleur, wobei auch Radfahrstreifen befahren wurden. Letztere sind in Essen vielfach zu schmal, so dass Autofahrer selbst hier oft mit viel zu geringem Seitenabstand überholen. Die Aktion selbst hat tatsächlich auch Wirkung gezeigt: Viele Autofahrer hielten erstaunlich großen Seitenabstand zu der Radlergruppe. Auf schmaleren Straßen versuchte kein Autofahrer, sich wie sonst häufig erlebt dicht an den Radlern vorbei zu quetschen. Und selbst auf den oftmals viel zu schmalen

Radstreifen fühlten sich die Teilnehmer dieses Mal sehr sicher, da ihnen kein Auto zu nahe kam.

Da diese erste Aktion an einem Samstag mit relativ geringem Verkehrsaufkommen stattfand, äußerten einige Teilnehmer den Wunsch, eine solche Aktion auch zu verkehrsstärkeren Zeiten innerhalb der Woche durchzuführen. Damit könnte die Intention noch stärker verdeutlicht werden. Der ADFC Essen ist diesem Wunsch nachgekommen und hat bereits Mitte September eine zweite Poolnudel-Tour veranstaltet.

ProtectedBikeLane in Altenessen

Als zweite Aktion richtete der ADFC Essen zeitlich befristet auf der Altenessener Straße eine „ProtectedBikeLane“ ein. Dabei handelt sich um eine geschützte Radfahrspur, die zum einen platzmäßig dem von der Stadt Essen prognostizierten Anstieg des Radverkehr entspricht, zum anderen verstärkt den Sicherheitsbedürfnissen von Radfahrern im dichten Stadtverkehr entgegenkommt. Etwa 40 Aktivisten beteiligten sich an der Aktion, aber auch etliche zu-

fällig vorbeikommende Radler haben die unerwartete Gelegenheit genutzt, endlich einmal diesen gefährlichen Bereich sicher und bequem passieren zu können. Prominentester Unterstützer der Aktion vor Ort war der ADFC-Bundesvorsitzende Ulrich Syberg.

Die Altenessener Straße ist seit den 1990er Jahren elementarer Bestandteil der Nord-Süd-Achse im städtischen Hauptradrouthenetz. Gezielt wurde für die Aktion der Abschnitt zwischen Palmbuschweg und Krablerstraße ausgewählt. Beim Umbau nach Stilllegung der Straßenbahn vor gut 20 Jahren wurden in diesem Bereich lediglich in Fahrtrichtung Norden mehr schlecht als recht Radverkehrsanlagen geschaffen. In Fahrtrichtung Süden klafft dagegen seither eine dicke Lücke, zu der es auch keine Alternativroute gibt. Der Grund: Um einen normgerechten vierspurigen Ausbau für

den Autoverkehr zu gewährleisten, fehlte es hier schlichtweg an Platz. „Radfahrer müssen auch mal verlieren können“ hieß es damals lapidar aus Politik und Verwaltung. Die Radfahrer, die sich – wenn überhaupt – über diese vielbefahrene Hauptverkehrsstraße trauen, weichen mitunter auf den ohnehin schon äußerst schmalen Gehweg aus – alles in allem ein untragbarer Zustand. Bekanntlich möchte die Stadt den Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2035 auf 25 % steigern. Dem muss auch mit dem Ausbau einer entsprechend angepassten Infrastruktur Rechnung getragen werden. Die zeitlich begrenzte Aktion des ADFC Essen mit der Umwidmung einer Autofahrsspur zu einer „ProtectedBikeLane“ hat maßgeblich dazu gedient, die Notwendigkeit von geschützten Radfahrspuren nachhaltig zu untermauern. Jörg Brinkmann

ProtectedBikeLane auf der Altenessener Straße,
links ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg





Trassen-Pingpong für RS1

Aktion für den Weiterbau

Die Verantwortlichen bei Verwaltung und Rat der Stadt Essen, RVR, Land, Straßen. NRW, Bahn-Entwicklungsgesellschaft, Evonik, ... spielen Pingpong mit einem Hin und Her an Argumenten, die alle mit "Ja, aber ..." anfangen und mit der Verzögerung des Weiterbaus im Essener Eltingviertel enden. Anstelle einer konzertierten Aktion mit transparenten politischen Vorgaben werden in scheinbar beliebiger Reihenfolge Verzögerungen präsentiert und auf von der Kommune Essen nicht eingelöste (oder nicht berücksichtigte) Defizite verwiesen.

Es fehlen Machbarkeitsstudien, Verträge, belastbare Absprachen, klare Zuständigkeiten, zuverlässige Planungsgrundlagen und und und. Die Involvierten ziehen sich hinter Verfahrensfragen zurück. Die Termine für Entscheidungen und Baubeginn werden im Halbjahres-Rhythmus angekündigt, um sie dann zu verschieben, indem man wieder neue Spieler aus dem Hut zaubert. Die „Nicht-Vor“-Aussagen werden immer später: 2016, 2017, 2018, 2020, 2022, 2025, ...

Diese frustrierende Erfahrung hat die Aktivengruppe vom AK BürgerRadweg Essen kreativ und humorvoll visualisiert: Am 15. Juni 2019 wurden am Ende des Radwegs im Univiertel – derzeit leider Sackgasse – mehrere Tischtennisplatten aufgebaut und maskierte Akteure ließen die Bälle fliegen, dass den zahlreichen Zuschauern fast schwindelig wurde. Dazu gab es einen Live-Kommentar von Frank Rosinger im Stil eines Pingpong-Turniers, wo all die





Fotos: Volker Wiciok

Argumente, Gegen-Argumente, Machbarkeits-Studien, Bedenken und politischen Schachzüge in ihrer zeitlichen Reihenfolge konkret und trocken aufgelistet waren. Diese wurden auch als Flugblatt zum Nachlesen verteilt. (Es hängt noch in der Radmosphäre aus.) Zum Lachen – wenn's nicht so traurig wäre ...

„Vertreten“ waren in Form von Masken Essens OB Kufen, Stadtdirektor Best, ASP-Vorsitzender Uhlenbruch (CDU), Ratsherr Rotter (SPD), Straßen.NRW, der RVR, die Bahn, die Evonik und zahlreiche anonyme eventuelle zukünftige Investoren ... – Nicht nur die „üblichen“ Aktiven und per Postkarten Eingeladenen hatten ihren Spaß, sondern auch zufällig vorbeiradelnde RS1-Nutzer, die erstaunt hier in der Sackgasse hängenblieben. Zumal ironische Sprüche, auf den Asphalt der Trasse mit Kreide gesprüht, über den letzten Kilometer Neugierige auf die Aktion aufmerksam machten und zum Ort des Geschehens lockten.

Diesmal gab es sogar ein bundesweites Medien-Echo durch einen interessierten TAZ-Journalisten, der in einem ganzseitigen Artikel die Aktion mit tollen Fotos (u.a. aus Drohnen-Perspektive) dokumentierte und die Hintergründe gründlich recherchiert darstellte.

taz.de/Radschnellweg-Ruhrgebiet!/5609926/

Während die örtliche Presse unsere Aktion weitgehend ignorierte, weckte der TAZ-Artikel Interesse beim WDR und sogar beim ZDF, die in der Folge Beiträge zum Thema drehten.

Als nächste Aktion planen wir eine große Denkmal-Enthüllung am Samstag den 19.10. um 11 Uhr. Ort wird voraussichtlich in der Nähe der Sackgasse im Uni-Viertel sein, die Wiese oberhalb der Meyer-Schwickerath/Gladbecker Straße. Wenn ihr euch an dem Spaß beteiligen möchtet, schaut wegen Updates mal auf unsere Facebook-Seite AK Bürgerradweg Essen.

Claudia Harfst



Frauen-Radtouren jetzt auch in Essen

Wer hätte das gedacht, dass schon die ersten beiden Frauen-Radtouren in Essen solch riesige Resonanz finden würden? Etwa 30 Teilnehmerinnen kamen zur Sonntags-Tour am 25.8. und immer noch 15 zur Feierabend-Tour am 28.8. – trotz großer Hitze und angekündigten Gewittern. Bei beiden war der Ringlokschuppen das Ziel für eine Verschnaufpause mit Gelegenheit zu Gesprächen.

Auf der Sonntags-Tour starteten wir von der „Radmosphäre“ am Niederfeldsee und folgten einfach dem RS1 nach Westen. Für manche Frauen aus entfernteren Stadtteilen (Werden, Kettwig, Karnap) war schon der RS1 selbst unbekanntes Terrain, für viele jedenfalls der neu eröffnete Teil in Mülheim mit Aussichtsbalkon auf die Ruhr und Camera Obscura. Bei der Mittwochs-Tour radelten wir noch ein Stück weiter bis zum Mülheimer Campus der Uni Duisburg-

Die Initiatorinnen: Janna Klompen, Claudia Harfst, Bernhild Aßmann



Essen, bevor wir dann zur Erfrischung den Ringlokschuppen ansteuerten, wo für den Abend gerade das Open-Air-Kino vorbereitet wurde. Da wir vom Frohnhauser Markt aus gestartet waren, war die Anreise zum RS1 im Feierabendverkehr schon etwas anspruchsvoller.

Die beiden bisherigen Touren gingen über etwa 20 Kilometer, im Vordergrund standen für viele das Ins-Gespräch-Kommen und Kennenlernen und ein erstes Ausprobieren, wie es sich in der Gruppe radelt. Es gibt noch zahlreiche Ideen, welche Ziele wir ansteuern könnten, z.B. kulturell und historisch interessante Orte mit anschließender Führung, etwa die Gruga. Touren durch andere der 50 Essener Stadtteile wurden auch vorgeschlagen, wo eine Frau „ihren“ Stadtteil mit seinen Besonderheiten zeigen kann.

Zukünftig planen Bernhild Aßmann und ich 1–2 Touren pro Monat anzubieten, eine sonntags und eine wochentags. Es wurde gewünscht, dass die Touren gern auch länger sein dürfen. Wir sind für alle Vorschläge offen, und andere Frauen können die Leitung übernehmen, wenn sie eine Route gut kennen und sich das zutrauen. Auch dass sich kleinere Grüppchen für gemeinsame/längere Touren finden, ist durchaus gewünscht. Dazu kann der offene E-Mail-Verteiler (für alle, die einverstanden sind) dienen. Über den Verteiler geben wir auch weitere Termine bekannt, sobald sie feststehen.

Unsere nächsten Termine sind:

Sonntags-Tour am 27.10. 11 Uhr

Feierabend-Tour am Mi. 30.10. 17 Uhr

Startpunkte, Routen und Ziele stehen noch nicht fest.

Außerdem gab es mehrere Anfragen, einen Reparatur-Workshop für Frauen zu veranstalten.

Bei Interesse daran oder an den Touren bitte eine Mail an mich unter

frauenbeauftragte@adfc-essen.de

Claudia Harfst

Erste Ergebnisse des Gladbecker Radverkehrskonzeptes

Seit 3 Jahren arbeitet in Gladbeck das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen im Auftrag der Stadt an einem Radverkehrskonzept. Es beinhaltet einen Vorschlag für ein Radwegenetz, eine Festlegung der Streckenbreiten nach Radverkehrsaufkommen, eine Mängelliste und einen Maßnahmenkatalog. Erste konkrete Ergebnisse liegen bei Redaktionsschluss vor.

Ein besonders Gestaltungsmodell, das ins Auge springt, ist die stolz so genannte „Gladbecker Strategie“. Sie beschreibt das angestrebte Vorgehen bei „anderen Radwegen“; das meint die Fälle, in denen es einen alten, nicht mehr benutzungspflichtigen Bordsteinradweg gibt. Manchmal existiert zusätzlich eine neue Markierung im Straßenraum. Für die Radfahrenden ergibt sich in dieser Situation die Wahlmöglichkeit, auf der Straße zu fahren oder weiter den ehemaligen, wenn auch unzulänglichen Bordsteinweg zu nutzen. Diese Wahlmöglichkeit schafft die „Gladbecker Strategie“ ab und zwingt alle auf die Straße. Durch Schilder, Erlauben von Parken auf dem ehemaligen Bordsteinradweg oder Rückbau sollen die Radfahrenden nur noch auf der Straße fahren dürfen. Das wäre akzeptabel, wenn dafür vorgesehen wäre, dass das Angebot auf der Straße für den Radverkehr deutlich verbessert würde. Davon kann aber keine Rede sein. Kurzfristig ist höchstens an das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn gedacht, die den Autoverkehr darauf hin-

weisen, dass Radfahrende sich zu Recht auf der Straße statt auf dem Bordstein bewegen und an sie appellieren, sie nicht durch Hupen oder bewusst enges Überholen zu nötigen, wie es bisher bei aufgehobener Benutzungspflicht der Bordsteinradwege leider oft zu beobachten ist.

Ohne ein deutlich verbessertes Angebot im Straßenraum nimmt die „Gladbecker Strategie“ dem Radverkehr etwas weg statt ihm etwas zu geben, wie man von einem „Radverkehrskonzept“ erwartet, und ist folglich völlig unzureichend. Diese „Gladbecker Strategie“ gibt den Radfahrenden nichts – außer der vagen Aussicht, dass sich die Autofahrenden vielleicht ihnen gegenüber an die StVO halten bei Überholabstand und Rücksichtsgebot. Stattdessen nimmt sie den RadfahrerInnen die Wahlmöglichkeit; ein fatales Signal für unsichere Fahrer, die lieber den Bordstein nutzen möchten.

Der letzte Fahrradklimatest 2018 hat erwiesen, dass das Unsicherheitsgefühl der Radfahrenden in Gladbeck im Straßenraum wächst. Das gesunkene Sicherheitsempfinden zeigt sich besonders auf der Fahrbahn. Darin dürfte sich die zunehmende Rücksichtslosigkeit einer Reihe von Autofahrenden spiegeln, denen z.B. Sicherheitsabstand ein Fremdwort ist und die auf Radstreifen aller Art parken und halten.

Ergebnispräsentation im Rathaus für die Bürgerschaft, Mai 2019





Nur rund 7 % der Bevölkerung, so die ADFC-Studie „So geht Verkehrswende“ fahren ohne Probleme und gern im Mischverkehr. 60 % der Bevölkerung bevorzugen eine separate Radverkehrsinfrastruktur und stressarme Wege. Dieser großen Mehrheit wird die „Gladbecker Strategie“ nicht gerecht. Nimmt man die Ergebnisse der o.g. ADFC-Studie ernst, so fördert die „Gladbecker Strategie“ nicht den Radverkehr, sondern erschwert ihn. Sie dient allein dem bequemen Autofahrer, dem nun nicht mehr zugemutet wird, an Einmündungen zweimal auf Fahrräder zu achten.

Mit Förderung des Radverkehrs oder gar einer Verkehrswende hat das nichts zu tun. Es ist ein enttäuschendes Leitmotiv des Gladbecker Radverkehrskonzeptes, und es ist nur zu wünschen, dass es in dieser Form in Gladbeck nicht umgesetzt wird und vor allem kein Vorbild für andere Städte wird.

Vera Bücker

Blaue Schutzstreifen in GE-Buer – ein Vorbild für Gladbeck?

Gladbecks Nachbarstadt Gelsenkirchen erprobt in Buer an der breiten, 4-spürigen Straße zwischen Fußgängerzone und Markt einerseits und Rathaus, Busbahnhof und Post andererseits einen neuen Umgang mit Schutzstreifen: Sie färbt den Schutzstreifen auf der Länge von ca. 1 km komplett ein, nicht nur an sog. Gefahrenstellen. Dafür wählt sie die Farbe blau.

Diese blaue Farbe auf den neu markier-



**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!**

ten Schutzstreifen an der De la Chevalle-riestraße lässt den Platz im Straßenraum, der dem Radverkehr vorbehalten sein soll, ins Auge fallen. Es ist zu begrüßen, dass die Stadt Gelsenkirchen so neue Wege ausprobiert, um die Radfahrenden davor zu schützen, dass die Autofahrer ihnen häufig durch Überfahren des Schutzstreifens ihren Platz streitig machen. Und es ist zu hoffen, dass das Experiment die erwünschte Wirkung zeigt und auch andere Schutzstreifen in der Stadt farbig markiert werden und Gelsenkirchen so Vorbild auch für Gladbeck wird.

Allerdings stellt sich an der De la Chevalle-riestraße wegen ihrer Vierspurigkeit schon die Frage, warum die Stadt nicht den Mut besessen hat, eine ganze Spur je Fahrtrichtung dem Radverkehr zu überlassen und so auch sicher zu stellen, dass die Radfahrenden auch mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50 m überholt werden. Die jetzige Lösung lässt befürchten, dass dies oft nicht geschehen wird. Mit der Übergabe einer ganzen Autospur an den Radverkehr hätte sie ein Beispiel auch für einen geschützten Radstreifen geben können und ein kräftiges Ausrufezeichen zur Verkehrswende gesetzt. Es ist zu hoffen, dass die Stadt dazu in den nächsten Jahren noch den Mut finden wird und dann einen echten Leuchtturm in der Region setzen wird. Dann gäbe sie ein echtes Beispiel für Gladbeck, dessen Radverkehrskonzept bisher nichts Zukunftsweisendes erkennen lässt und eher mutlos ist. Vera Bücker

Blauer Schutzstreifen Buer



Horster Str. GLA - der künftige RS nach GE

Künftiger Radschnellweg durch Fußgängerzone ?

Eine Planung der ganz besonderen Art stellt die Routenführung im regionalen Radwegenetz des RVR in Gladbeck dar, die für den angedachten Radschnellweg nach Gelsenkirchen vorgesehen ist. Auf Wunsch der Stadt Gladbeck soll er nun durch den unteren Bereich der Fußgängerzone (!) geführt werden. Und der Schildbürgerstreich findet seinen Höhepunkt in der Tatsache, dass nach Erneuerung des Pflasters nun dort die Radfahr-Erlaubnis aufgehoben wurde. Also wird das ein Radschnellweg zum Schieben werden? Vera Bücker

GLA - künftiger RS nach GE mit Fußgängerschild





Regelmäßige Termine

Essen

- Radler-Stammtisch: jeweils dienstags ab 18 Uhr, Radmosphäre, Uferpromenade 1 (Niederfeldsee / RS1)
- Aktiventreff an jedem 1. Freitag eines Monats, 19:30 Uhr in der Geschäftsstelle

Oberhausen/Mülheim

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

Gladbeck

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

Duisburg

- Radler-Treff West: jeweils am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- AG Verkehr an jedem 2. Montag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Aktiventreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC am 3. Sonntag im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auch im Internet unter <http://buergerrfunk-duisburg.podspot.de/?s=adfc>

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. Eine Anmeldung ist für ADFC-Radtouren in der Regel nicht notwendig. Kommen Sie bitte pünktlich zum Startpunkt. Bei schlechten Wetterverhältnissen kann eine Tour auch einmal ausfallen.

Veranstalter und Tourenleiter haften nicht gegenüber Teilnehmern oder Dritten für in Folge der Tour entstandene Schäden. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den 1. Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines Erziehungsberechtigten vorliegen. Der Tourenleitung bleibt es auf jeden Fall vorbehalten, Personen von der Teilnahme an der Radtour auszuschließen.

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



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



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



kinderfreundlich, steigungs- und verkehrsaarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



Aktuelle Tourentermine und weitere Informationen zu den Touren unter

www.adfc-nrw.de/gefuehrte-radtouren-in-nrw.html



Sa. 19.10.19 Duisburg 90 km

Baldeneysee

Auf innerstädtischen Schleichwegen via OB/MH bis an die Ruhr in Essen. Über die Höhe Burgaltendorf zum Baldeneysee und zurück durchs Ruhrtal. Einkehr vorgesehen. 19-21 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126

DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 9:00 Uhr
MH/OB, Stadtgrenze, Landwehr/Mülh. Str., 9:45 Uhr



So. 03.11.19 Duisburg 60 km

Immer dem Vorderrad nach ...

.. denn das kennt das Ziel zwischen den Jahreszeiten. 15-18 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr



Sa. 09.11.19 Duisburg 60 km

DU-Wintertour I

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 15-18 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126

DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 11 Uhr



So. 08.12.19 Duisburg 65 km

Der Geist der Weihnacht

Festtagsstimmung auf dem Weihnachtsmarkt. 15-18 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

MO, Dienstleistungszentrum, Mühlenstr. 9-11, 10 Uhr



Sa. 21.12.19 Duisburg 60 km

DU-Wintertour II

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 15-18 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126

DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 11 Uhr

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

<p>donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ansprechpartner: Herbert Neuhaus (0203) 6 16 88 <p>➔ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimmstadion, 14 Uhr</p>
<p>mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ● Ansprechpartner: Helmut Lutomski (0203) 58 71 26 <p>➔ Start: Duisburg-Neumühl, Iltispark, Kleingartenverein „Gut Grün Bergbau e.V.“, Vereinshaus, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Montag im Monat Feierabend- tour</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 <p>➔ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo-Treff Essen</p>	<p>Mal bergig, mal flach - ganztägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 <p>➔ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr</p>



Frauenradtour in Essen

Foto: Uwe Schattberg

So.05.01.20 Duisburg 60 km **Krippentour**

Wir besuchen verschiedene Kirchenkrippen in der Region Dinslaken - Kirchhellen - Walsum.
DIN-Zentrum, Am Neutorplatz, 11 Uhr
DU-Walsum, Bezirksamt, 11:30 Uhr

Sa.11.01.20 Duisburg 60 km **DU-Wintertour III**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 15-18 km/h
ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 11 Uhr

Sa.08.02.20 Duisburg 60 km **DU-Wintertour IV**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 15-18 km/h
ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 11 Uhr

Sa.07.03.20 Duisburg 60 km **DU-Wintertour V**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 15-18 km/h
ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Straße, 11 Uhr



Entdecke mit uns deine Umgebung!

ADFC-TourGuide



Egal ob Feierabendtour oder Wochenendausflug – die ortskundigen ADFC-TourGuides führen Sie zu spannenden, oft unbekanntenen Orten in ihrer Region, bringen Sie mit anderen Radbegeisterten zusammen und haben für kleine Pannen das passende Werkzeug dabei.



Sorglos und entspannt mit dem Rad unterwegs – geführt von den zertifizierten TourGuides des ADFC.
Eine Auswahl von Touren gibt es auf: touren-termine.adfc.de



Liebe RAD im Pott-Leser,

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

Klasse - wir setzen uns für Ihre Interessen ein: in Brüssel, in Berlin, in Düsseldorf oder in Ihrer Stadt. Dafür braucht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Ihre Unterstützung. Über 185.000 Menschen sind bereits dabei. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das – für alle Radfahrer.

Ihre Vorteile: Schützen Sie Ihr Fahrrad mit der ADFC-Diebstahlversicherung rund um die Uhr oder lassen Sie sich von unseren Rechtsexperten beraten. Für Mitglieder, die zu Fuß, per Rad, oder als Fahrgast im Straßenverkehr unterwegs sind, gilt automatisch unsere Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung. Die hilft, wenn es mal knallt. Damit unterwegs alles glatt läuft, gibt es die ADFC-Pannenhilfe. Der ADFC stellt Ihnen wichtige Tipps für Ihre Reise zusammen. Planen Sie Ihre Reise mit den ADFC-Radtourenkarten. Mitglieder erhalten Übernachtungstipps oder Informationen über Radreiseveranstalter organisierter Radtouren. Kommen Sie mit auf Feierabend- oder Wochenendtour, übernachten Sie in Bett + Bike-Hotels oder plauschen Sie am Radlerstammtisch. Nutzen Sie als Mitglied kostenlose oder stark ermäßigte ADFC-Angebote, wie die Teilnahme an Bildvorträgen, Reparaturkursen oder Codieraktionen. Über das ADFC-Magazin Radwelt und die Zeitschrift RAD im Pott oder die Mitradelzentrale finden Sie Menschen, die auch gerne auf Tour gehen. Tauschen Sie Touren- und Urlaubstipps aus! Unsere Experten beraten Sie ehrenamtlich und mit viel Liebe zum Detail. Sprechen Sie uns direkt an! Wir kennen uns vor Ort und in Europa aus. Einige Mitglieder umradelten schon die ganze Welt.

Beitritt

auch auf www.adfc.de/beitritt



Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen, oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name	
Vorname	Geburtsjahr
Straße	
PLZ, Ort	
Telefon (Angabe freiwillig)	Beruf (Angabe freiwillig)
E-Mail (Angabe freiwillig)	

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

Einzelmitglied ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

- Zusätzliche jährliche Spende:** €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

- Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in
D E
IBAN
BIC
Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift



ADFC Duisburg

Infoladen

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11

Geöffnet:

Di 17:30 – 19:00 Uhr

Do 17:30 – 19:00 Uhr

Sa 10:00 – 12:00 Uhr

(Dienstag Besetzung durch Pro Bahn)

www.adfc-duisburg.de

www.facebook.com/ADFC.Duisburg

info@adfc-duisburg.de

Vorstandssprecher

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

ADFC Mülheim / Oberhausen

Geschäftsstelle

Altenberg-Gelände
in der Starthilfe e.V.
Hansastr. 20
46049 Oberhausen

☎ (0208) 80 60 50

Geöffnet:

jeden 1. Freitag im

Monat von 18 bis 20 Uhr

www.adfc-nrw.de/oberhausen

kv-oberhausen@adfc.de

www.adfc-nrw.de/muelheim

kv-muelheim@adfc.de

Sprecher

Burkhard Schmidt
(0208) 9 93 93 61

Radverkehr

Norbert Marißen
(02043) 3 99 39

ADFC Essen

Geschäftsstelle

Kopstadtplatz 12
(Kopstadtpassage)
45127 Essen

☎ + ☎ (0201) 23 17 07

Geöffnet: Donnerstag

und Freitag 16 bis 18 Uhr

nicht in den Schulferien

www.adfc-essen.de

www.facebook.com/ADFC.Essen

info@adfc-essen.de

Vorsitzende:

Jörg Althoff
(0151) 72 30 89 06
Mirko Sehne
(0151) 67 62 61 59

Pressesprecher:

Jörg Brinkmann:
(0201) 42 21 04

ADFC

Bundesgeschäftsstelle

Mohrenstraße 69

10117 Berlin

☎ (030) 2 09 14 98-0

☎ (030) 2 09 14 98-55

www.adfc.de

kontakt@adfc.de

mitglieder@adfc.de

ADFC NRW

Karlstr. 88

40210 Düsseldorf

☎ (0211) 68 70 80

☎ (0211) 68 70 82 0

www.adfc-nrw.de

adfc-blog.de

www.facebook.com/ADFC.NRW

info@adfc-nrw.de

ADFC Gladbeck

Dr. Vera Bücken
(02043) 3 99 39
adfcgla@email.de

Radfahrer-Telefone der Städte

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@amt61.essen.de
☎ (0201) 88-61 24 0,
☎ (0201) 88-61 00 5

Mülheim

Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

Oberhausen

Reinigung: Herr Da Rold (0208) 8578-4715
Sonstiges: WBO-Zentrale (0208) 8578-30

bei Landes- und Bundesstraßen:

Landesbetrieb Straßen, NL Essen (0201) 72 98-1

Impressum

RAD im Pott – Herbst/Winter 2019/20 (gegr. 1992, 27. Jahrgang, Nr. 3); ISSN 0942-6272;

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

RAD im Pott GbR, Mülheimer Str. 91,
47058 Duisburg,

☎ (0203) 51 88 03 1

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

Aktuelle Auflage: 10.000 Exemplare

Druck:

printed by:

WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!



V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Gisela Brands, Jörg Brinkmann, Vera Bücken, Joachim Danzig, Wolfgang Dewald, Birgit Gardener, Joerg Greiwe, Claudia Harfst, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Burkhard Schmidt, Mirko Sehne, Heinz Stadie, Helmut Voß, Nina Waldmüller, Jörg Walther-Wystrychowski.

Titelfoto: Jörg Brinkmann

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

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 18.01.2020.

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.



Da, wo der Service
den Unterschied macht



Zweirad-Center



VOGEL

KRENGELSTR. 131 • DINSLAKEN GEWERBEGEBIET MITTE • TELEFON: 02064 - 433960

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: 8:00 - 20:00 Uhr

So., Feiert.: 7:00 - 21:00 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

Email: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo - Fr: 7:00 - 19:00 Uhr

Sa. So., Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschoss: 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 - 20:00 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

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!