

RAD

Frühjahr 2021

im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

**Fahrradklimatest
Rote Laternen in NRW**

Wunschradwege selber planen

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



Duisburg, Essen,
Gladbeck, Mülheim,
Oberhausen

Die Fahrradpartner in Ihrer Region

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



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage*

Radstation Duisburg Hbf *

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: rs-duisburg@stadtdienste.de

Web: www.radstation-duisburg.de

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

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

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: rs-muelheim@stadtdienste.de

Web: www.radstation-muelheim.de

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: radstation@zaq-oberhausen.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Radstation Bottrop Hbf *

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: rs-bottrop@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop.de

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

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

Web: www.radstation-bottrop-zob.de

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Wir freuen uns auf Sie!



Liebe Leserinnen und Leser,

„Aufbruch Fahrrad“ scheint zu wirken. Die große Unterstützung der Forderungen für einen besseren Radverkehr haben bereits erste Erfolge zu verzeichnen. In Duisburg wird nun doch ein Radweg im Zuge des Neubaus einer Autobahnbrücke gebaut, in Essen wächst das Netz der Radrouten auch für den Alltagsverkehr. Der Landtag macht sich auf den Weg zu einem Nahmobilitätsgesetz.

Gleichzeitig offenbart aber der ADFC-Fahrradklima-Test: So wirklich konkret geändert hat sich viel zu wenig. Die miserablen Werte sowohl für die bestehende Radinfrastruktur als auch für Mängel bei Baustellen und zugeparkten Radwegen ärgert die Menschen. Diese Mängel sind auch Ursache für einen noch immer bescheidenen Anteil des Radverkehrs am Verkehrsgeschehen.

Ein Blick in die Niederlande oder nach Kopenhagen zeigt klar, wie es besser geht. Auch dort hat der Wandel lange gedauert. Es zeigt

sich aber auch, ohne mutige Entscheidungen für lebenswertere Städte geht es nicht. Dazu gehört neben deutlich mehr Geld auch die Entscheidung, Platz zu schaffen. Es ist noch nicht so lange her, dass auch in Deutschland die Zulassung eines PKW vom Nachweis eines Stellplatzes abhing. Warum gestalten wir heute unsere Städte nach der Prämisse, ja wo sollen die Autos nur parken? Bis wir es schaffen, dass der Besitz eines eigenen PKW keine Voraussetzung ist, bequem und schnell das Ziel zu erreichen, werden noch große Veränderungen nötig sein.

Für den Umbau zur autogerechten Stadt war in der Vergangenheit (und leider auch heute) Geld und Platz vorhanden. Ist die Forderung, dieses Geld und diesen Platz wieder für Menschen und nicht für Autos zu nutzen, so abwegig?

Wo also ist der fertige RS 1? Wo die sicheren Routen in der Stadt? Wo stelle ich sicher mein Rad ab? Vor allem aber: Wie komme ich sicher, egal ob 8 oder 80 Jahre alt, mit dem Rad an mein Ziel? Michael Kleine-Möllhoff

Inhalt

Im Pott 4

Verlängerung des RS 1 bis Moers 4

Fahrradklima-Test 2020 5

Fahrradgesetz NRW 10

Touristik 18

Flandern 20

Bodensee 23

Technik 25

Fahrräder aus Bambus 25

Duisburg 27

Fahrradio wir 25 27

Forderung zum Radverkehrskonzept 29

Mülheim 34

Neue E-Roller 34

Radwegparken Delle 36

Oberhausen 37

Eine Million Euro für den Radverkehr 38

Kein eigenes Budget für's Fahrrad 40

Essen 43

Ausfall der Mitgliederversammlung 43

Neuigkeiten aus der Stadt 44

Gladbeck 48

Radverkehrsbudget gefordert 48

Termine /Touren 52

Impressum 54

Kontaktadressen 54



ADFC-Forderung erfolgreich

Neue Brücke der A 40 mit Radweg

Obwohl angeblich alles längst zu spät sei, jetzt kommt er doch. Die Forderung nach einer guten Radverkehrsführung über die neue Brücke der A 40 in Duisburg wird jetzt doch erfüllt.

Der ADFC Duisburg hatte direkt bei der Bekanntgabe der Pläne für die neue Autobahnbrücke protestiert. Die Planungen sahen nur einen viel zu schmalen kombinierten Rad- und Gehweg vor. Bei Fertigstellung des Projekts hätte dieser nicht einmal mehr die aktuellen Maße für Radwege erfüllt. Auch die Städte Duisburg und Moers schlossen sich diesen Forderungen an. Argument der Autobahnverwaltung: Mehr müssen wir nicht. Landesverkehrsminister Wüst befand, die Forderung käme zu spät. Da die Pläne schon fertig seien, würde ein breiterer Radweg den gesamten Ausbau der Brücke verzögern. ADFC und die Städte blieben aber trotzdem hartnäckig bei der logischen Forderung.

Bild: Keipke Architekten

Schließlich wird auf allen politischen Ebenen die Radverkehrsförderung propagiert, konkret soll aber mal wieder nichts möglich sein. Auch wenn die DEGES als Bauherr rechtlich nicht verpflichtet ist, den Ersatzbau breiter als die bisherige Ausführung zu gestalten, wäre dies doch ein bürokratischer Irrsinn.

Jetzt kommt offiziell die Wende. Die Städte Duisburg und Moers haben gutachterlich den Bedarf für eine Radschnellverbindung über die Brücke nachgewiesen, die DEGES hat die Pläne angepasst. Der nördliche Brückenteil erhält einen vier Meter breiten reinen Radweg als Teil einer neuen Radschnellverbindung zwischen Moers und Duisburg.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Ich freue mich, dass wir durch die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes jetzt auch die Möglichkeit haben, Radwege auf Autobahnbrücken zu errichten, um Lücken im Radnetz schließen zu können. In Städten, deren Stadteile durch Flüsse getrennt sind, wie hier in Duisburg, wird der Radverkehr dank der neuen Überquerungsmöglichkeit und des geplanten Radschnellweges attraktiver.“

Verkehrsminister Wüst ist vom Bremser zum Förderer geworden und feiert seinen Erfolg. Jetzt muss natürlich noch die Detailplanung zur Führung der Anschlussstrecken in die beiden Städte erfolgen.

Auch bei anderen Bauprojekten in Zusammenhang mit Autobahnausbauten fordert der ADFC eine Berücksichtigung der Interessen von Radfahrenden. So soll ebenfalls bei den neu zu bauenden Brücken der A 59 in Duisburg und der A 52 in Essen/Mülheim ein Radweg angelegt werden. In beiden Fällen würde dies zu erheblichen Verbesserungen im Radverkehrsnetz führen.

Michael Kleine-Möllhoff



Fahrradklima-Test

Der Fahrradklima-Test des ADFC offenbart Mängel in NRW

230.000 Bürgerinnen und Bürger haben sich 2020 bundesweit am Fahrradklima-Test beteiligt – das sind 35 % mehr als 2018. Diese Zahlen belegen die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs. Die Bewertungen sind alarmierend: Bei den Städten über 50.000 Einwohner*innen ist der letzte Platz immer nach NRW gegangen. Die Roten Laternen gingen nach Köln, Duisburg, Hagen und Lüdenscheid. Der Bedarf an guten Bedingungen für den Radverkehr, verstärkt durch Corona, zeigt sich an den Wertungen in Alltagsfragen. Behinderungen durch Falschparker und Baustellen werden eben als nicht selbstverständlich hingenommen.

Städte, die hier nicht konsequent handeln, dürfen sich halt nicht über schlechte Noten wundern. Bürger*innen mögen vielleicht noch Verständnis für Finanznöte der Kommunen haben, für viele Bereiche kann das Argument aber nicht mehr verfangen. Stockender Ausbau von Radverkehrsanlagen wegen fehlender Mitarbeiter*innen wird immer wieder genannt. Warum aber Falschparker nicht verfolgt werden oder Baustellen ohne gesicherte Führung für den Radverkehr eingerichtet werden, ist mit fehlendem Geld nicht erklärbar.

Im Ruhrgebiet ist beim Ranking wie in all den Jahren zuvor das Gedränge auf den hinteren Plätzen groß. Keine der größeren Städte liegt oberhalb der Note 4, es beginnt mit Oberhausen (4,01) und endet mit Dortmund (4,37) und Duisburg (4,47). Bochum (4,20), Essen (4,22) und Gelsenkirchen (4,26) liegen irgendwo dazwischen. Das gilt auch für Mülheim (4,09) und Gladbeck (3,99). Bis auf Mülheim und Essen ist allen Städten im Erscheinungsbereich der RAD im Pott die mehr oder



weniger ausgeprägte Verschlechterung bei der Benotung gemeinsam (die Einzelberichte erfolgen in alphabetischer Reihenfolge):

Letzter Platz beim Fahrradklima für Duisburg

In Duisburg haben sich 1550 Bürger*innen beteiligt. Als Schulnote ausgedrückt erhielt die Stadt dabei mit der Note 4,47 ein knapp ausreichendes Ergebnis und hat sich damit im Vergleich zur vorherigen Umfrage 2018 weiter verschlechtert. Im deutschlandweiten Vergleich rutschte Duisburg bei den in etwa gleichgroßen Städten von Platz 25 auf 26. Damit ist Duisburg erfolgreiche Inhaberin der Roten Laterne auf dem letzten Platz.

Die Radfahrer*innen in Duisburg bemängelten wie in der Vergangenheit die schlechte Verkehrsführung an Baustellen sowie zu viele Falschparker auf Radverkehrsanlagen. Bemerkenswert sind auch die Antworten zur Breite und Oberfläche der Wege für den Radverkehr. Selbst im bundesweiten Vergleich aller Städte ist Duisburg hier kaum zu unterbieten. Dies ist natürlich ein eindeutiges Indiz für gestiegene Ansprüche der Radfahrenden. Klaus Hauschild, Sprecher des ADFC Duisburg dazu: „Der ADFC Duisburg hat eine Liste mit Forderungen an Politik und Verwaltung gesandt. Die konkrete Förderung des Radverkehrs muss sofort konsequenter umgesetzt werden.“

Die schlechte Bewertung durch die Radfahrenden in Duisburg bewertet Herbert Für-



mann, ebenfalls Sprecher des ADFC Duisburg: „Die bisherige Mangelverwaltung der Stadt führt zu einer Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Es fehlt der politische Wille, Radverkehrsförderung auch mit dem notwendigen Geld und Personal auszustatten. Der letzte Platz in der Bewertung sollte endlich die Politik zum Handeln zwingen. Das große Potenzial des Radverkehrs in Duisburg hat mehr als eine Rostige Speiche verdient.“

Abwärtstrend beim Radverkehr in Essen gestoppt

In Essen haben sich knapp 1.300 Radler*innen beteiligt, das sind gut 29% mehr als beim letzten Mal. Die Endnote lautet 4,22 (+0,02), womit man sich beim Ranking der 14 größten Städte Deutschlands auf Platz 12 befindet. Aller-

dings ist die Stadt damit auch auf den drittletzten Platz gerutscht. Immerhin konnte der seit 2012 bestehende Abwärtstrend gestoppt werden, jedoch ist man weit entfernt davon, an dem nach der Verleihung der „Rostige Speiche“ im Jahr 1991 für einige Jahre vorherrschenden Aufschwung wieder anzuknüpfen. In gleich vier Kategorien wurde von den Teilnehmern eine Fünf als Note erteilt, so für die mangelnde Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (5,2), für die miserablen Ampelschaltungen (5,1), für den fehlenden Winterdienst auf Radwegen (5,0) und (neu!) für die Führung des Radverkehrs an Baustellen (5,0). Besonders schlecht wurde zudem das Verhältnis zum Kfz-Verkehr (Note 4,9), das Fahren im Mischverkehr (4,8) und die Breite von Radwegen (4,8) bewertet. Deutlich bessere Noten erhielten dagegen das System der öffentlichen Leihfahrräder (2,7), die vielen geöffneten Einbahnstraßen sowie die Radverkehrswegweisung (3,1).

ZU RECHT IM POTT.

ARBEITSRECHT, SOZIALRECHT, FAMILIENRECHT, MIETRECHT

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE

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



Politiker, dass sie das Radfahren entdeckt hätten, schmerzlich vermisst (Note 4,0). Zusammengefasst halten Essens Radler*innen nach wie vor den generellen Stellenwert des Fahrrades in ihrer Stadt für besonders steigerungsbedürftig. Trotz leichter Verbesserungen spricht die Note 4,6 hierbei Bände. Von der 2013 erstmals propagierten Verkehrswende, welche beim Radverkehr eine Steigerung des Anteils auf 25% bis zum Jahr 2035 zum Ziel hat, dürfte die Stadt nach wie vor meilenweit entfernt sein.

Abwärtstrend in Gladbeck hält an

Gladbeck gehört zur Größenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner und hat in dieser Kategorie bundesweit mit Platz 49 (von 110 Städten) die gleiche Platzierung erzielt wie 2018. In NRW wiederum liegt die Stadt auf Platz 21. Die Beteiligung an der Umfrage konnte in Gladbeck um gut 10% gesteigert werden, die Benotung ist dabei insgesamt von 3,95 auf 3,99 gesunken.

Die beste Bewertung Gladbecks erfolgte bislang im Jahr 2014 mit der Note 3,3, seither ist es stetig bergab gegangen. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass Gladbeck einst nicht nur im Ruhrgebiet, sondern in ganz NRW als Fahrrad-Musterstadt galt. So gehörte die Stadt zu Beginn der 1990er Jahre zu den ersten Mitgliedern der „Arbeits-

Der drastische Absturz für die Kategorie „Radverkehrsförderung in jüngster Zeit“ bei der letzten Umfrage konnte mehr als kompensiert werden (Note 3,2). Ob hierbei die große mediale Begleitung der Lead-City Projekte (Fahrradstraßen und Umweltpur) während des Umfragezeitraums sowie die Übernahme des Forderungskatalogs des Radentscheids eine Rolle gespielt haben, mag dahingestellt sein. Jedenfalls sind riesengroße Erwartungen geweckt worden, deren Erfüllung in der Praxis noch aussteht.

Bei den fünf Zusatzfragen zur Situation des Radverkehrs in Corona-Zeiten steht Essen mit der Note 3,58 und einem 6. Platz bei den Großstädten deutlich besser da als beim eigentlichen Fahrradklimatest. Besonders die Kategorien „Entdeckung neuer Ziele“ (Note 3,2) und „Bedeutung des Rads gestiegen“ (2,6) ragen positiv heraus. Allerdings wird die Rolle der Stadt hierbei von Essens Radler*innen schon wieder deutlich kritischer bewertet. So erhält die Kategorie „handfeste Rad-Signale / Popup-Bikelanes etc.“ die Note 4,5. Auch werden Signale der





gemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte“ (AGFS) in NRW.

Die aktuellen Ergebnisse widersprechen der Selbsteinschätzung der Verwaltung, viel für den Radverkehr zu tun, deutlich. Das beweisen besonders die schlechten Noten für den Stellenwert des Radverkehrs (4,6) und das fehlende Engagement in Corona-Zeiten. Hier vermissen 83% der Teilnehmer*innen Fördermaßnahmen, wohingegen 67% eine gesteigerte Bedeutung des Radverkehrs wahrnehmen. So sollte die deutliche Kritik an der Breite der Radwege (4,8) Anlass genug sein, die bisherige Politik der schmalen Schutzstreifen zu überdenken. Und auch die schlechten Benotungen der Falschparker-Kontrolle auf Radwegen (4,4) und der Hindernisse auf Radwegen (4,5) zeigen, wie sehr das Gladbecker Radwegenetz im Argen liegt. All diese ohnehin schon schlechten Bewertungen haben sich seit 2018 noch einmal verschlechtert - also eine deutliche Aufforderung an Verwaltung und Politik, mehr für den Radverkehr zu tun.

Bei einer zum Kreis Recklinghausen gehörenden Stadt liegt es natürlich nahe, einen Vergleich zu den anderen Städten im Kreisgebiet zu ziehen. So liegt Dorsten mit der Note 3,83 auf Platz 37, womit sie die bestplatzierte Stadt im mit einer ADFC-Ortsgruppe im Kreisgebiet ist hat. Herten liegt mit der Note 4,13 auf Platz 70, Castrop-Rauxel mit der Note

4,26 auf Platz 87. Marl ist mit der Note 4,28 und Platz 89 und damit das Schlusslicht im Kreis. Haltern dagegen liegt in der Größenklasse der Kommunen mit 20.000-50.000 Einwohnern mit der Note 3,61 auf Platz 78 (von 415). Recklinghausen als Kreisstadt wiederum befindet sich in der gleichen Größenklasse wie Mülheim und liegt dort mit der Note 4,07 auf Platz 19 - einen Platz vor besagter Stadt an der Ruhr.

Verbesserung beim Fahrradklima in Mülheim

In Mülheim an der Ruhr ist die Teilnehmerzahl beim Fahrradklima-Test von 418 auf 579 (+ 38,5%) angestiegen, womit sich die Aussagekraft der Ergebnisse noch einmal deutlich erhöht. Die Gesamtbenotung hat sich von 4,0 in 2016 und 4,21 in 2018 wieder leicht auf 4,09 verbessert. Im Städteranking in der Größenklasse 100.000 bis 200.000 Einwohner*innen ist Mülheim im Bundeschnitt nach Platz 20 in 2016 und Platz 29 in 2018 jetzt wieder auf Platz 21 vorgerückt (von insgesamt 41 Städten). NRW-weit stieg man von Platz 14 in 2018 wieder auf Platz 6 (so wie in 2016) bei insgesamt 15 Städten. Bei den Einzelbewertungen hat sich Mülheim in 15 von 27 Kategorien um 0,1 bis 0,4 Punkte verbessert. Zehn Kategorien sind unverändert geblieben. Zwei Kategorien haben sich leicht verschlechtert: das Sicherheitsgefühl mit der Note 4,5 (minus 0,1) und die Leihräder von „Metropolrad Ruhr“, die mit der Note 2,8 (erneut minus 0,2) immer noch die beste Bewertung bekommen haben. Die deutlichsten Verbesserungen mit 0,4 Punkten gibt es in den Kategorien „Erreichbarkeit Stadtzentrum“ (Note 2,9) und „zügiges Radfahren“ (Note 3,3). Da könnte sich der im Frühjahr 2019 eröffnete Abschnitt des RS 1 zwischen Ruhr und Fachhochschule ausgewirkt haben. Mit kleinen Verbesserungen, im Ergebnis allerdings einem Mangelhaft, gibt es zum wie-





derholten Mal die schlechtesten Noten ausgerechnet in den Kategorien, auf die die Stadt eigentlich großen Einfluss ausüben könnte: Fehlende Kontrolle von Falschparkern (unverändert Note 5,1), Führung an Baustellen (Note 5,1; verbessert um 0,1), Ampelschaltungen (Note 5,0; verbessert um 0,2) und Winterdienst auf Radwegen (Note 4,8; verbessert um 0,3). In fünf Zusatzfragen wurde die Situation des Radverkehrs in Zeiten der Corona-Pandemie bewertet. Mit der Note 4,05 liegt Mülheim hierbei auf Platz 15 von 41 Städten. Besonders schlecht mit der Note 5,3 wurde die Rubrik „handfeste Radsignale (Popup-Bikelanes etc.)“ bewertet, am Besten schnitt mit der Note 2,8 die Kategorie „Bedeutung Rad gestiegen“ ab.

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests in Mülheim zeigen, dass die Teilnehmer*innen die wenigen Verbesserungen abseits des RS 1 in den letzten zwei Jahren durchaus anerkennen. Gleichzeitig darf sich die Stadt jetzt

nicht darauf ausruhen. In den Bereichen, in denen sie Einfluss nehmen kann, besteht weiterhin Handlungsdruck. Die Politik ist aufgefordert, insbesondere in Sachen Falschpark-Kontrolle und Baustellen-Management tätig zu werden!

Oberhausen sinkt ab ins Mittelfeld

Vor Jahren noch gut benotet, verliert die Stadt in punkto Radverkehrsförderung zunehmend ihren Kredit in der Bevölkerung. In ihrer Ortsgrößenklasse liegt sie bundesweit nur noch auf Platz 12. Andere Städte ziehen an ihr vorbei, weil sie mehr für das Radfahren tun. 471 Oberhausener*innen und damit deutlich mehr als in den zurückliegenden Befragungsjahren haben an der Beurteilung teilgenommen, sie gaben der Stadt für

**Dein
handgefairtigtes
Bambusfahrrad
in Schermbeck
Probe
fahren**

myBboo
www.my-boo.de

Bike Shop by Dominik Spahn
Mittelstr. 18-22 - 46514 Schermbeck - 02853 8577946
bikeshopbydominikspahn@gmx.de

BIKE SHOP
by Dominik Spahn



ihre Radverkehrsarbeit ein klägliches „ausreichend“ (4,0).

Bei den klassischen Problemfeldern hat sich aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger seit 2018 nichts getan: Reinigung und Winterdienst der Radwege, Falschparker-Kontrolle, Baustellenführung oder Ampelschaltung für Radfahrende - alles ist unverändert schlecht bewertet. Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren geht weiter zurück, Konflikte mit Autofahrern werden größer, das Fahren im Mischverkehr wird immer konfliktbeladener und damit unbeliebter. Die Infrastruktur erhält weiterhin miese Noten, Breiten und Oberfläche von Radwegen werden dabei zunehmend schlechter bewertet.

Gibt es auch Lichtblicke? Leider nur sehr wenige. Positiv vermerkt wird, dass im Zuge der Pandemie mehr Menschen mit dem Rad unterwegs waren, auch weil mehr Werbung fürs Radfahren gemacht wurde. Aber nur 13% meinen, dass von der Politik die Pandemie genutzt wurde, mehr fürs Radfahren zu unternehmen. 80% glauben dagegen nicht, dass mehr Politiker das Radfahren entdeckt haben. Für 70% der Menschen in Oberhausen ist aber klar: die Bedeutung des Radfahrens ist gestiegen.

Jörg Brinkmann / Vera Bücker / Axel Hercher
/ Michael Kleine-Möllhoff / Norbert Marißen

Fotos: Jörg Brinkmann



Fahrradgesetz

ADFC bewertet den Entwurf als nicht weitreichend genug

Der Landesverband des ADFC NRW kritisiert den vorgestellten Gesetzentwurf zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW als nicht weitreichend genug. Nach einer ersten Sichtung bleibe der Gesetzentwurf deutlich hinter den Erwartungen des Fahrrad-Clubs und den Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zurück, sagte der Landesvorsitzende des ADFC NRW, Thomas Semmelmann: „Der Gesetzentwurf geht auf den ersten Blick nur teilweise über die bereits im vergangenen Sommer genannten Eckpunkte hinaus. Uns fehlt es an Konsequenz, um die bisher landesweit nur rund 10 Prozent Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität in den nächsten Jahren auf 25 Prozent zu steigern. Das Fahrradgesetz muss die Mobilitätswende noch viel stärker festschreiben und das Land muss die Regionen und Kommunen besser unterstützen. Bislang ist es ja – wie beim Radschnellweg RS1- ein Zuständigkeits-Ping-Pong. Das darf es nicht mehr geben.“ Ab März beginnt die mehrwöchige Anhörung der Verbände und Körperschaften, die zum Entwurf Stellung nehmen werden. Der ADFC NRW wird sich fachlich mit dem Referentenentwurf auseinandersetzen und eine Stellungnahme erarbeiten, damit sie in den Gesetzentwurf einfließen kann.

„Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ist zugleich Chance und Herausforderung. Das Land kann ganz neue Maßstäbe und verbindliche Regelungen für den Radverkehr schaffen und die Kommunen finanziell und organisatorisch dabei unterstützen. Nur so werden wir eine sichere, komfortable und klar erkennbare Radverkehrsinfrastruktur in ganz NRW realisieren. Über alles andere brauchen wir nicht zu diskutieren“, sagte Thomas Sem-

melmann: Vielversprechend ist aus Sicht des ADFC NRW die Absicht, Pläne für weitere Radschnellwege und ein landesweites Radvorrangnetz zu erstellen. Wie das Tempo zum Bau hunderter Kilometer Radwege, Radvorrangrouten und Radschnellwege erhöht werden soll und wie dies durch bessere Verfahrensweisen und Zusammenarbeit der beteiligten Akteure auf die Straße gebracht werden soll, bleibt jedoch völlig unklar. Auch scheint die angekündigte Vorgehensweise, ein besseres Angebot für Radverkehr machen zu wollen, ohne den Straßenraum zu Gunsten des Radverkehrs umzuverteilen, wenig zielführend. Eine konsequente und zügige Steigerung des Radverkehrsanteils wird so nicht 2025, sondern tatsächlich erst *irgendwann* erreicht.

Thomas Semmelmann vom ADFC NRW sagte: „Das ambitionierte Ziel der Landesregierung, weiter Vorreiter in Sachen Radverkehrsförderung zu bleiben, sehen wir bei weitem nicht erfüllt. Das bedarf einer ambitionierten Ausgestaltung des Fahrradgesetzes für einen konsequenten Infrastrukturausbau. Wir müssen uns einfach fragen, ob die Politik aus dem Fahrradboom während der Coronapandemie nichts gelernt hat.“

ADFC-Mapathon Projekt

Ein Wunschradwegenetz auf die Straße bringen

Es scheint ein Wunschtraum zu sein – Radfahrwege in unseren Städten und Gemeinden engmaschig, lückenlos und durchgängig ohne Unterbrechung befahrbar. Dabei vereint Radfahren alle Anforderungen an ein

modernes Verkehrsmittel – schnell, gesund, umweltfreundlich, nachhaltig, wirtschaftlich. Radfahren benötigt weniger Verkehrsfläche als der KFZ-Verkehr und ist ein wichtiger Faktor für die Belebung der Städte.

Den Förderbedarf des Radverkehrs haben die neuen Ratskoalitionen in unserer Region wohl erkannt. Radfahrende sollen den ihnen gebührenden Platz in unseren Städten bekommen. Das Bundesverkehrsministerium stellt im Rahmen des Klimapakets bis 2023 900 Millionen Euro für den Bau hochwertiger Infrastruktur bereit. Ein schöner Anfang



Beispiel aus Duisburg. Karte: OpenStreetMap

ist gemacht. Damit dieser Traum in Erfüllung geht, mischt der ADFC kräftig mit. Dazu hat der ADFC-Bundesverband als Lobbyverband für alle Radfahrende Ende 2020 u.a. das ADFC-Mapathon-Projekt auf den Weg gebracht.

Das Ziel des Projektes ist es, den kommunalen Ausbau eines durchgängigen Radverkehrsnetzes zu beschleunigen. Gute Radwege nutzen wenig, wenn sie plötzlich im Nichts enden, sehr unterschiedliche Wegeführungen aufweisen, qualitativen Anforderungen z.B. an Mindestbreiten nicht entsprechen. Wie können Schul- und Arbeitsstätten, der Weg zum Einkaufen und viele Ziele mehr sicher, attraktiv und schnell von zuhause erreicht werden? Wie kann das umgesetzt und Steuermittel sinnvoll ausgegeben werden?

Im Projekt ADFC-Mapathon tragen Bürgerinnen und Bürger ihr aus Erfahrung basiertes Expert*innenwissen zusammen und führen es in ein wünschenswertes Radverkehrsnetz in ihrer Kommune zusammen. Dabei werden



bestimmte Anforderungen an Sicherheit, Zusammenhang, Durchgängigkeit und an der Qualität gestellt. Ein gutes Radwegenetz ist umwegfrei, einfach, komfortabel, attraktiv geführt, gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.

In der RIP-Region machen sich inzwischen engagierte Radfahrende auf den Weg, in ihren Städten und Gemeinden ein Mapathon Projekt zu planen. Eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit ist unbedingt erwünscht. Dabei zählt das allgemeine Interesse, ein Expertenwissen als Radfahrender reicht aus, um gemeinsam ein bedarfsgerechtes Radwegenetz in unseren Städten zu entwickeln. Das Projekt ist mit einfachen Mitteln umzusetzen, setzt auf breite Beteiligung aus der Bevölkerung, ein Wunschrädchen kann zügig er-

Neue Webseiten

Neues Layout und aktuelle Technik im Internet

Die Darstellung des ADFC im Internet war deutlich in die Jahre gekommen. Das in NRW genutzte System entsprach nicht den aktuellen technischen Anforderungen. So war die Seitenanzeige auf dem Telefon bisher nicht gut möglich.

Bereits im letzten Jahr war ein bundesweites Portal zur Darstellung der Termine und Radtouren an den Start gegangen, jetzt hat der ADFC-Bundesverband ein Angebot zur Neu-



Startseite | Über ADFC | Politik | Services | ADFC-Duisburg | Newsletter | 50 Jahre | Presse | 75 Jahre



arbeitet werden.

Für die weitere qualitative und rasche Umsetzung danach sind Stadtplaner*innen gefragt, eine zügige Weichenstellung erwarten wir von der Politik. Im ADFC-Mapathon Projekt arbeiten wir daran, ein komfortables und sicheres Radfahren für alle von 8 – 88 Jahren auf den Fahrradweg zu bringen.

Die ersten ADFC-Mapathon-Gruppen sind in Duisburg und Mülheim entstanden. Kontakt für Interessierte: muelheim@adfc-ob-mh.de
info@adfc-duisburg.de

Doro Kleine-Möllhoff

gestaltung des Internetauftritts gemacht. Mit viel Arbeitseinsatz von ehrenamtlichen Aktiven sind die ersten Seiten umgezogen.

Wie immer gibt es natürlich Vor- und Nachteile. Die neuen Seiten sind deutlich übersichtlicher und klar gegliedert. Die Ausrichtung auf großformatige Fotos führt zu einem attraktiven Erscheinungsbild, Da alles manuell neu gemacht werden musste, ein guter Grund auch mal aufzuräumen und ältere Informationen wegzulassen.

Durch die jetzt bestehenden zwei Systeme ist leider die Kombination von Informationen und

Radtourenangeboten entfallen. Automatisch werden auf der Website die Termine veröffentlicht, die Anzeige führt aber auf eine neue Seite. Derzeit noch ungelöst ist die Darstellung von Tourenvorschlägen. Eine Wegbeschreibung mit Kartendarstellung ist nicht möglich. In der Vergangenheit waren dies häufig besuchte Seiten. ADFC-Aktive wissen, wo es sich gut Radfahren lässt und teilen diese Information auch gern.

Es lohnt auf jeden Fall, mal beim ADFC vor Ort im Internet vorbeizuschauen. Wir freuen uns auch über Rückmeldungen. Was ist gut gelungen, was nicht zu finden oder wo gibt es noch technische Fehler?

Michael Kleine-Möllhoff

Fahrradparken

Wo darf ich mein Fahrrad abstellen?

Das Oberverwaltungsgericht Hamburg hat entschieden, dass das Abstellen von betriebsbereiten Fahrrädern, auch von Mieträdern, zum Gemeingebrauch zählt. Sie dienen Zwecken des Verkehrs, wenn sie nur vorübergehend abgestellt seien.

Das Stehenlassen von Schrotträdern oder von Fahrrädern mit so großen Werbetafeln, dass sie sich nicht mehr als Verkehrsmittel nutzen lassen, zählt aber eindeutig nicht mehr zum Gemeingebrauch.

In den Jahren 2018/2019 wurde eine Änderung der Straßenverkehrsordnung beraten. In dieser sollte im Gegensatz zum hier Gesagten das Abstellen von Fahrrädern am Fahrbahnrand untersagt werden. Die Fahrradverbände - allen voran der ADFC - haben daraufhin viele Aktionen gestartet, dies zu verhindern. Zunächst wurde dann eingelenkt, um für E- und Lastenräder eine Ausnahme einzuarbeiten. Dann wurde offensichtlich die Änderung für Fahrräder wieder herausgenommen. In der aktuellen Fassung des entsprechenden Paragraphen 12, Absatz 4 StVO ist kein Hinweis auf Fahrräder mehr enthalten. Und diese Gesetzesänderung gilt seit April 2020.

Gelten private Verbote?

Anders verhält es sich aber, wenn private Verbotsschilder das Abstellen untersagen. Die dürfen Radfahrende womöglich nicht ganz ignorieren. Besitzer*innen einer Sache, etwa Ladenbesitzer*innen, dürfen sich gegen ‚Besitzstörungen‘ wehren und auch vorsorglich durch ein solches Schild vorgehen. An Schaufenster angelehnte Räder, die das Glas zerkratzen, könnten eine solche Stö-

3 Flüsse

Kostenlose App zur Route

Herzlich willkommen auf der

3-Flüsse-Route

Region Lippe-Issel-Niederrhein

www.3-flüsse-route.de

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

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





rung sein. Oder dass abgestellte Fahrräder Passant*innen daran hindern, die Auslagen ungestört zu betrachten. Dann wäre ein solches Verbot legitim und zu beachten, auch dann, wenn das Fahrrad auf öffentlichem Grund vor dem Schaufenster steht. Solange Passant*innen die Ware folglich ungehindert betrachten können und das Rad nicht am Schaufenster angelehnt ist, steht dem Fahrradparken auch dort nichts entgegen. Gerichtsentscheidungen dazu sind uns aber nicht bekannt.

Unser Vorschlag: Ladenbesitzer*innen könnten den Kund*innen auch einen Fahrradständer anbieten.

Nicht immer ist eindeutig, wer für Schäden an oder durch ein umgestürztes Fahrrad haftet. Auch wenn die*der Fahrradnutzer*in zweifelsfrei feststeht, muss sie*er nicht unbedingt für das Umstürzen einstehen. Dazu muss ein Verschulden nachzuweisen sein. Das Amtsgericht Düsseldorf hielt bereits ein Abstellen nahe am Auto für schuldhaft. Schon diese leichte Fahrlässigkeit führe zur Haftung.

Diese Rechtsprechung lehnt der ADFC ab: Das Urteil verwischt die Grenzen zwischen der verschuldensfreien Gefährdungshaftung, die für Kraftfahrzeuge vorgesehen ist, und der Haftung aus Verschulden von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Wenn unklar bleibt, warum es umgekippt ist, haften nicht einmal Besitzer*innen von umgestürzten Motorrädern.

Bei einem Mietrad ist übrigens nicht die Vermietfirma für Schäden verantwortlich, die durch unsachgemäß abgestellte Mietfahräder entstanden sind. Sie muss dem Geschädigten nur Auskunft über den Namen der möglichen Schädiger geben, urteilte das Amtsgericht Frankfurt am Main.

Herbert Fürmann

Halde Lohberg

Die Halde Lohberg an der Stadtgrenze zu Dinslaken liegt seit Jahrzehnten unberührt und abgeriegelt. Sie ist eine von acht Halden, die der Regionalverband Ruhr aktuell übernommen hat. Insgesamt gehen innerhalb der nächsten fünfzehn Jahre zwanzig Bergehalde in den Besitz des RVR über mit einer Gesamtfläche von 1.149 Hektar.

„Die Bergehalde wollen wir in die grüne Infrastruktur der Metropole Ruhr einbetten und für die Menschen im Ruhrgebiet und Touristen öffnen. Sie sind wichtiger Baustein zur Gestaltung einer klimaschonenden Industrieregion“, kündigt Nina Frense, Beigeordnete für Umwelt und Grüne Infrastruktur beim RVR, an. Die Halden werden hauptsächlich als Natur- und Erlebnisräume ausgebaut.

Mit der Übernahme wächst die verbandseigene Haldenlandschaft auf insgesamt 46 Standorte an. Der RVR hatte zuvor prüfen lassen, ob und wie die Landschaftsbauwerke auch für Tourismus, Freizeit und regenerative Energieerzeugung genutzt werden können. Auch die Halde Lohberg gehört zu denen, die sich „für den Ausbau touristischer Angebote eignen“.

Die Stadt Dinslaken hat dazu bereits ein Konzept vom Duisburger Landschaftsarchitekturbüro „LAND Germany“ erstellen lassen. Danach soll die Halde zugänglich gemacht werden. Eine Linie könnte dort die Grenze zwischen Niederrhein und Ruhrgebiet kennzeichnen. Die Planer stellen sich zwei Aussichtsplataue auf dem Haldenkopf vor. Auf einem würde nach den Planungen das „Grüne Tor zum Ruhrgebiet“ stehen, das den Übergang vom Ruhrgebiet zum Niederrhein symbolisiert. In der Entwurfszeichnung hängen daran Schaukeln, außerdem sind Sitzgelegenheiten vorgesehen. Das Konzept sieht außerdem die Wiederbelebung der alten Bahntrasse als Radweg vor. Der RVR prüft nun, ob das Konzept genau so umgesetzt werden kann.

Herbert Fürmann

Aktionsprogramm Grüne Lückenschlüsse

RVR baut "Brammen.Trail" für Mountainbiker auf der Halde Schurenbach

Das "Aktionsprogramm Grüne Lückenschlüsse" des Regionalverbandes Ruhr (RVR) setzt auch sportlich Akzente: Zum Jahresbeginn haben auf und an der Haldenlandschaft Schurenbach in Essen-Altenessen die Bauarbeiten für einen naturnahen Mountainbike-Singletrail begonnen. Der so genannte "Brammen.Trail" soll auf rund sechs Kilometern über die Schurenbachhalde mit ihrer Landmarke "Bramme für das Ruhrgebiet" und über die benachbarte Halde Eickwinkel führen. Die Eröffnung ist für das Frühjahr geplant. Die Baukosten werden auf rund 126.000 Euro geschätzt.

Das Projekt ist Teil des "Aktionsprogramms Grüne Lückenschlüsse" im Rahmen des Projekts Offensive Grüne Infrastruktur 2030. Ziel ist es, ein durchgängiges Netz aus Grün- und Freiräumen im Ruhrgebiet zu schaffen. Der RVR gibt die Fördermittel anteilig an die umsetzenden Akteure weiter.

Dabei sollen 27 Maßnahmen realisiert werden: 15 von den Kommunen in der Metropole Ruhr, elf vom RVR und eine von der Emschergenossenschaft. Die Förderung übernimmt zu hundert Prozent das Umweltministerium des Landes NRW. Insgesamt stehen für alle Maßnahmen Fördermittel in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro bereit. Die Offensive Grüne Infrastruktur 2030 ist ein Projekt der Ruhr-Konferenz.

Infos: www.grueneinfrastruktur.rvr.ruhr

Die "gelben Engel" der Radwege

Radwegpaten im Radrevier.Ruhr

Mit rund 1.200 Kilometer gut ausgebauter Radwege hat sich die Metropole Ruhr zu einem beliebten Ziel für Freizeitradler*innen und Radtouristen entwickelt. Damit die Qualität auf den viel befahrenen Haupttrouten gehalten werden kann, engagieren sich ehrenamtliche Radwegpat*innen.

Mirko Sehnke kommt mit seinem Lastenrad weit rum. Der 44-Jährige engagiert sich nicht nur ehrenamtlich als Vorsitzender des ADFC Essen, sondern auch als Radwegpate für den Regionalverband Ruhr. Sein Gebiet reicht von der Erzbahntrasse in Bochum bis nach Afrika. Gemeint ist das Löwengehege der *Zoom-Erlebnisswelt*, das gleich hinter dem Zaun am Radweg beginnt. Löwengebrüll schallt herüber, als Sehnke sein Rad vor der stählernen Info-Steele abstellt, die von Vandalen mit Farbe beschmiert wurde. Radwegpate Sehnke diktiert den Schaden in sein Smartphone: "Knotenpunkt 44. Ein Sprayer hat den oberen Teil der Steele mit großflächigen Schmierereien verunstaltet. Die Karte ist aber nicht beeinträchtigt." Mirko setzt

Radwegpate Mirko Sehnke in „seinem“ Radrevier.Ruhr)





eine Markierung in seinem Navigationsgerät und dokumentiert den Fall mit einem Foto. "Ich mag an diesem Ehrenamt, dass man leicht mit Radfahrenden ins Gespräch kommt. Manche fragen nach dem Weg oder wollen wissen, was ich hier mache."

Radfahrende schätzen den Service

Diesmal wird er von Christian Matena aus Marl angesprochen. Der Radfahrer pausiert mit seinem Treckingrad an der futuristisch anmutenden Rad- und Fußgänger*innenbrücke *Grimberger Sichel*, die wie eine Mondsichel den Rhein-Herne-Kanal überspannt. "Klasse, dass Sie sich um die Radwege kümmern", sagt der Mittvierziger, der das Radfahren durch die Corona-Pandemie für sich wiederentdeckt hat. "Dabei hilft mir das Knotenpunktsystem mit den roten Zahlen bei der Orientierung. Was nervt, sind umgestoßene Schilder oder manchmal verkratzte oder übermalte Karten."

Mirko Sehnke nimmt das Feedback auf und verabschiedet sich. Er muss weiter. Gerade jetzt, in der dunklen Jahreszeit, will er seine Strecke bis zur Dämmerung geschafft haben. Immerhin eine rund 20 Kilometer lange Tour, bei der er die Augen aufhalten muss.

"Mein Prüfbereich startet am Knotenpunkt 42 in Herten, wo die *Allee des Wandels* beginnt, führt an der *Halde Hoheward* vorbei, durch den *Emscherbruch* und endet auf der *Erzbahntrasse* beim Knotenpunkt 47 in Bochum Hordel."

Die mehrere hundert Kilometer langen Hauptrouden des Radrevier.Ruhr fahren er und seine 20 ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen dreimal im Jahr ab. Denn Herbst, Frühjahr und Sommer überraschen immer mit neuem Pflanzenwachstum oder vom Regen ausgewaschenen Wegen. Für den Einsatz und die Nachbereitung der Einsätze bekommen die Radwegpat*innen eine Aufwandsentschädigung von 90 Euro pro Jahr.

"Nach den Prüffahrten werten wir alles aus und schreiben einen Bericht. Den schicke ich an dem RVR, der die Mängel teils in Eigenregie erledigt oder an die Städte weitergibt. Denn die sind auf den Radwegen auf ihrem Stadtgebiet zuständig und sollen dann eigene Teams losschicken."

Schlaglöcher, dornige Äste und Vandalismus

Sehnke ist ein erfahrener Pate, der im Notfall mit der eigenen Rosenschere einen dornigen Zweig stutzt, wenn er in die Fahrbahn ragt und Radfahrende akut gefährdet. Während sein E-Lastenrad über die breite und asphaltierte Strecke surrt, flattert die gelbe Warnweste im Fahrtwind. "Radwegkontrolle - Radrevier.Ruhr" steht darauf. Unterwegs notiert er sich noch ein paar Schlaglöcher, außerdem fällt ihm eine geänderte Wegführung auf. Hier müssen die Wegweiser um ein paar Meter versetzt werden, weil man sich sonst verfahren könnte. Sein Weg führt von Gelsenkirchen weiter Richtung Landschaftspark Emscherbruch, einem großflächigen Waldgebiet, dessen Bäume gerade die letzten bunten Herbstblätter abschütteln. Der gut ausgebaute Radweg endet an einem Bauzaun.

"Hier muss ich die Umleitung checken", sagt Mirko Sehnke. "Spaßvögel stellen manchmal die Schilder um oder schieben die Bauzäune zur Seite." Aber heute sind die Schilder nicht verdreht. Er freut sich, weil gerade mehrere Familien mit Kindern vorbeiradeln und die Umleitung Richtung Emscher-Radweg verstanden haben.

"Darum machen wir das. Weil es wichtig ist, dass diese vielbefahrene Trasse im Radrevier.Ruhr gut befahrbar ist. Deshalb muss einfach alles regelmäßig überprüft und überholt werden. Und wie man sieht, klapp das gut."

Ludger Vortmann

(erstmal erschienen in "Metropole Ruhr" Ausgabe 04/20
Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung von Regionalverband Ruhr (RVR), Ruhr Tourismus GmbH (RTG) und Verlag Markt 1)

Die längste Fahrradbrücke Europas

In der niederländischen Provinz Groningen ist am 1. Februar die längste Brücke Europas nur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen eröffnet worden. Sie verbindet die Stadt Winschoten mit dem neuen wasserorientierten Wohngebiet Blauwestad. Die Brücke ist 800 Meter lang und 3,5 Meter breit und besteht aus vier kombinierten Brückenteilen. Sie erstreckt sich über den Kanal Winschoterdiep, die Autobahn A 7, ein Naturschutzgebiet und



Foto: Jolanda de Jager, oldambt.onlinebeeldbank

einen künstlich angelegten See. Die Brücke kostete rund 6,5 Millionen Euro.

Radfahrer*innen und Spaziergänger*innen können die Brücke an drei Stellen erreichen

Das vorwiegend aus nachhaltigem tropischen Laubholz (Azobé mit FSC-Label) errichtete Bauwerk verbindet urbane Gebiete mit der Natur und fügt sich durch den Einsatz

nachhaltiger Materialien wunderbar in die Landschaft ein. Die energieeffiziente LED-Beleuchtung der Brücke leuchtet nicht von den Seiten, nur die Fahrbahn ist richtig beleuchtet. Die Tierwelt in der Gegend soll nicht zu sehr gestört werden. Der Teil über dem Kanal kann geöffnet werden, damit Schiffe die Brücke passieren können.

Die Brücke 34 Kilometer westlich der Stadt Groningen erleichtert die Verbindung des neuen Wohngebiets Blauwestad mit der Kernstadt Winschoten. Sie wird seit ihrer Freigabe nicht nur von Kindern genutzt, um zur Schule zu gehen, oder von Pendler*innen, sie wird auch für verschiedene Arten von Freizeit- und Radsport genutzt. Anwohner*innen sind froh, dass ihre Kinder nun auf einem sichereren und kürzeren Weg zur Schule in Winschoten fahren können. Auch das Pendeln mit dem Fahrrad ist einfacher geworden.

Die friesische Provinz hofft auch, dass die Brücke zu einer Ikone wird, die Tourist*innen in die Region zieht.

Die beeindruckende Brücke entthronte die bisher längste Radbrücke Europas, Sölvesborgsbron, eine 756 Meter lange Brücke in Schweden, die 2013 offiziell eröffnet wurde. Die längste reine Fahrrad- und Fußgänger*innenbrücke in Nordamerika ist vermutlich die 1.288 Meter lange Big Dam Bridge in North Little Rock USA, während die längste Fahrradbrücke der Welt der 7,6 km lange Xiamen Bicycle Skyway in China sein dürfte.

Herbert Fürmann

www.blauwestad.nl/pietersmitbrug

Liegezeiwiräder
Liegedreiwiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
Verkeersorganisatie Noord-Nederland

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICILETTA
THE FINEST ITALIAN

HPVELOTECHNIK

Tel: 0234-51 1419 www.tri-mobil.de



Bessere Verbindungen nach Berlin

Erstmals Fahrradmitnahme im neuen ICE 4

Die Deutsche Bahn hat zum Fahrplanwechsel im Dezember auf einen Schlag 15 neue ICE 4 in Dienst genommen. Die siebenteiligen Züge fahren unter anderem auf der ICE-Linie zwischen Köln, Düsseldorf, dem Ruhrgebiet und Berlin. Sie bieten 444 Sitzplätze, 17 Prozent mehr als die bisher eingesetzten Züge. Außerdem kann man erstmals zwischen Rhein und Spree Fahrräder im ICE mitnehmen.

Der ICE 4 verfügt über acht Fahrradstellplätze und vier Rollstuhlplätze. Zwischen Köln und Berlin verkehren nun täglich vier ICE-Züge der neuen Zug-Generation mit Fahrradabteil. Zwischen Hamburg und Berlin gibt es wochentäglich 18 Direktverbindungen mit Fahrradmitnahme seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020.

Die täglich 5 neuen Verbindungen in die Hauptstadt verkürzen auch für Fahrrad-Fans die Fahrzeit auf ca. vier Stunden. Bisher dau-

Fahradabteil für bis zu acht Fahrräder im neuen ICE 4
Foto: DB AG



erten die schnellsten Verbindungen mit Fahrradmitnahme 5 – 5 ½ Stunden, inclusive mindestens einmal Umsteigen.

Um das Fahrrad im Fernverkehr mitnehmen zu können, wird eine Fahrradkarte sowie eine Stellplatzreservierung für das Fahrrad benötigt. Die Fahrradkarte kann bequem in einem Vorgang mit dem Kauf der Fahrkarte gebucht werden. Eine Reservierung ist unbedingt erforderlich, da die Anzahl der Fahrradstellplätze begrenzt ist. Die Reservierung ist kostenfrei, wenn sie gleichzeitig mit der Fahrradkarte gebucht wird.

Deutschland per Rad entdecken

Im Augenblick ist es vielleicht noch nicht so, dass man große Radtouren denkt oder gar eine Radreise plant. Aber vielleicht macht es ja trotzdem Sinn, sich schon einmal Gedanken über den Urlaub zu Corona-Zeiten zu machen. Und bei allen Unwägbarkeiten überlegen viele Leute sicherlich, ihren Urlaub im eigenen Land zu verbringen.

Und dazu will die neue, inzwischen 13. Ausgabe des beliebten ADFC-Radreisemagazins „Deutschland per Rad entdecken“ für 2021 und 22 anregen. Es präsentiert sich in neuem Format mit ergänzendem Videoangebot. Der inhaltliche Fokus liegt nicht nur auf klassischen Routen, sondern auch auf weniger bekannten Radreisezielen.

Das ADFC-Magazin ist die Inspirationsquelle für Neueinsteiger*innen bis zum langjährigen Radenthusiasten und bietet zahlreiche frische Ideen für alle, die auf Radreise gehen wollen. Aktive Urlaubs- und Freizeitformen werden seit Jahren immer beliebter. Pandemiebedingt wollen wir unseren Leser*innen neue und weniger bekannte Routen und Re-

gionen abseits der touristischen Hotspots vorstellen, zum Beispiel den Badischen Weinradweg, den SauerlandRadring oder die ADFC-RadReiseRegion Inn-Salzach.

Damit knüpft der ADFC auch an die im letzten Jahr ins Leben gerufene Kampagne #AbseitsRadeln an.

„Deutschland per Rad entdecken“ präsentiert multimedial 36 Radfernwegen, sechs Radregionen sowie vier Bundesländer. Das Fahrrad ist gerade jetzt das ideale Mobilitätsangebot für eine erlebnisreiche, aktive und gesunde Freizeit- und Urlaubsgestaltung. Radreisen sind nicht nur flexibel und autark unterwegs, sondern können die bekannten Sicherheitsregeln einfach umsetzen.

Das bereits seit 1999 regelmäßig erscheinende Magazin gilt als Visitenkarte des deutschen Fahrradtourismus und kommt rechtzeitig zum Beginn der Planungsphase der Radreisesaison in neuer Aufmachung daher. Die Inhalte sind nach Themen sortiert und mit zahlreichen Hinweisen aus erster Hand versehen. Image-Videos, die über QR-Codes abgerufen werden können, vermitteln einen direkten Eindruck der vorgestellten Routen und Regionen. Tipps rund um die Reiseplanung und zu fahrradfreundlichen Bett + Bike Unterkünften ermöglichen auch Neueinsteiger*innen die einfache Planung ihrer ersten Radreise. Wie bereits im Vorjahr werden die Radrouten auch auf der komoot-Plattform und in der dazugehörigen App dargestellt, so dass Radtourist*innen ihre Touren zuhause planen und unterwegs mit dem Smartphone navigieren können.

Das Magazin „Deutschland per Rad entdecken“ ist ab sofort kostenlos erhältlich, in über 200 Fahrradfachgeschäften und in unseren ADFC-Infoläden, sobald sie wieder öffnen können. Das Magazin kann als E-Paper auf www.deutschland-per-rad.de gelesen oder als Print-Ausgabe gegen eine Versandkostenpauschale bestellt werden. ADFC-Mitglieder haben einen Vorteil: Sie erhalten das Heft mit der nächsten Ausgabe des Mitgliedermagazins Radwelt kostenlos.

Von der Ostsee nach Oberhausen

Den gemeinsamen Urlaub mit meiner Frau verbrachte ich im letzten Jahr in Heiligenhafen an der Ostsee. Mit dem Rad erkundigten wir gemeinsam die schöne Sonneninsel Fehmarn. Die Rückreise nach Oberhausen unternahm ich dann allein mit dem Fahrrad. Die Unterkünfte waren bereits gebucht, die Rou-



stadtmobil CarSharing
Mein Mobilitäts-Backup

ADFC-Mitglieder
sparen 50% der
Anmeldegebühr





te auf dem Navi gespeichert. So konnte es trotz Corona entspannt losgehen.

Ich startete auf einem gut befahrbaren Teilabschnitt des Ostseeküstenradwegs und bog dann ab ins Landesinnere nach Bad Malente. Entlang der hübschen Seenlandschaft führte mich der Weg nach Bad Segeberg. Die berühmten Karl-May-Festspiele konnte ich in diesem Jahr leider nur auf Werbeschildern entdecken.

In Hamburg und später auch in Bremen überraschten mich die tollen inner- und außerstädtischen Radverbindungswege und die sehr gute Radinfrastruktur. Die Verkehrswege sind so angelegt, dass Radfahrende gut wahrgenommen werden. Das führt zu einem besseren Miteinander im Verkehrsraum und Radfahrenden wird auch schon mal die Vorfahrt gewährt. Mühelos fand ich den Weg durch die beiden Städte, ein gutes Alltagswege- und Freizeitradangebot. Mit mir waren viele andere Radfahrende unterwegs. Ein sehr schönes Gefühl so komfortabel durch die Stadt zu gleiten. Ein gutes Beispiel auch für Planer in unserer Region, wie ich meine.

Mit der Fähre über die Elbe radelte ich weiter am riesigen Firmengelände von Airbus entlang und kam danach ins Alte Land mit seinen vielen Obstplantagen. Von der schönen kleinen Stadt Buxtehude erreichte ich Bre-

men. Eine geplante Hotelübernachtung war wegen eines Corona-Ausbruchs nicht möglich. Dank guter Planung war es aber vor Ort kein Problem ein Ausweichquartier zu finden. Auf dem weiteren Weg nach Oberhausen traf ich unterwegs viele Tourenradelnde. Wie üblich fanden wir schnell Gesprächsstoff. Dabei stellten wir erstaunt fest, dass Ersatzteile fürs Fahrrad aktuell schwer zu bekommen sind, unter normalen Umständen in unserem Land bisher undenkbar. Zukünftig hoffe ich, dass das Fahrrad auch ohne Pandemie eine größere Rolle spielen und der Ausbau der Radwegeinfrastruktur die notwendige Fahrt aufnehmen wird.

Fred Krieter

Radparadies Flandern

Haben Sie Lust, auf Ihr Fahrrad zu steigen und seine herrlichen Landschaften, malerischen Dörfer und von Kunst und Kultur geprägten Städte zu erkunden? Auch wenn Sie ein begeisterter Radsportfan sind, ist eine Reise nach Flandern nichts weniger als eine Pilgerfahrt an die berühmtesten Orte dieser Sportart.

Flandern ist ein angenehmes Radfahr-Reiseziel für alle: junge und ältere Besucher*innen, Tourist*innen mit oder ohne Behinderungen oder besondere Bedürfnisse usw. Die Region Flandern bietet ein tolles rundum Fahrraderlebnis. Die Burgen und Schlösser, Museen, mittelalterliche Kirchen, pittoresken Dörfer und kunstvollen Städte faszinieren alle Kulturliebhaber*innen. Naturliebhaber*innen können die Ruhe der flämischen Natur, die Nationalparks, Wälder, Hügel, Kanäle und Flüsse genießen.

Hier zwei Beispiele:

Nur 130 km westlich des Ruhrgebiets kann

Auf die leichte Tour

Mehrere Tagestrips oder eine gemütliche Zweitagestour - die Route um Oldenburg verbindet Stadtleben und Natur und führt über flache Wege durch Wald, Geest und Moor. Über verschiedene „Speichen“ in die Innenstadt lassen sich die Touren beliebig abkürzen und individuell planen. route-um-oldenburg.de





man durch die Bäume radeln. Das kann man doch auch hier? Richtig, aber eben nur zu ebener Erde. In der belgischen Provinz Limburg kann man auch durch die Baumkronen radeln.

In Bosland in der Nähe des Knotenpunkts 272 im Radroutennetz Limburg. Bosland ist mit mehr als 5.000 Hektar der größte Abenteuerwald von Flandern, in dem Kinder das Sagen haben. Auf einer Radfahr-Brücke mitten im Wald fährt man bis auf Höhe der Baumkronen. Mit einer leichten Steigung geht es auf einem drei Meter breiten Radweg hinauf bis zu den Wipfeln, von wo aus man eine tolle Aussicht genießen kann.

Ein einzigartiges Fahrraderlebnis, bei dem Radfahrende allmählich in einer kreisförmigen Bewegung ansteigen, wonach eine sensationelle 360°-Erfahrung zwischen den Baumkronen auf sie wartet. Auf diesem Radweg gelangen Sie sicher in höhere Sphären, und zwar im wortwörtlichen Sinne, denn Sie

radeln in einem Doppelkreis – mit einem Durchmesser von 100 Metern und einem Gefälle von 3 bis 4 % – bis auf 10 Meter Höhe. So erhalten Sie den Eindruck, mit dem Wald mitzuwachsen und Sie sehen, fühlen und riechen den Wald! Eine besondere Erfahrung, ganz nah bei der Natur, die für Radfahrende und Wandernde geeignet ist.

Neben dem „Radeln durch die Bäume“ in Bokrijk gibt es ca. 30 km weiter südlich ein weiteres großes Fahrraderlebnis: „Radeln durchs Wasser“. Am Knotenpunkt 91 des Fahrradwegenetzes radeln Sie durchs Wasser. Sie brauchen keine Gummistiefel und keinen Tauchanzug, denn zum Glück bleiben Sie dabei auf dem Trockenen. Der Fahrradweg führt Sie jedoch quer nicht über, sondern durch den See, von einem Ufer zum anderen. Zu einem bestimmten Zeitpunkt radeln Sie beidseitig auf Augenhöhe mit der Wasseroberfläche.

Weitere Infos in deutscher Sprache unter www.visitlimburg.be/de

Foto: Visit Limburg



Mit Rad und Schiff durch drei Länder

Unterwegs am Bodensee

Es sind malerische Ortschaften, geschichtsträchtige Städte, duftende Obstwiesen und gepflegte Weinberge, die zu einer Erkundung einladen. Der Bodensee bietet den Besucher*innen Seeblick und Alpenpanorama zugleich. Sanfte Hügel und das milde Klima sind die Voraussetzung, die Landschaft mal aus einer anderen Perspektive kennenzulernen. Mit dem Fahrrad kann man die zahlreichen Sehenswürdigkeiten in aller Ruhe genießen und es lohnt sich, die Radtour mit der Schifffahrt auf dem See zu kombinieren.

Ein idealer Ausgangspunkt ist Konstanz. Sie ist die größte Stadt am Bodensee und bietet Natur, Kultur, Wissenschaft und Wirtschaft.

Von 1414 bis 1418 findet in Konstanz der größte Kongress des Mittelalters, das Konstanzer Konzil, statt. Alle, die in Europa Macht und Einfluss haben, eilen mit ihrer Gefolgschaft an den Bodensee. Der Grund: drei Päpste erheben zu dieser Zeit gleichzeitig den Anspruch auf den Heiligen Stuhl. Das Ergebnis des Konzils: Einer tritt zurück, zwei setzt man ab und ein neuer wird gewählt. Es ist bis heute die einzige gültige Papstwahl nördlich der Alpen. Das Konzil hat natürlich seine sichtbaren Spuren in der Stadt hinterlassen.

Mit dem Rad geht es auf dem Bodenseeradweg von Konstanz Richtung Reichenau mit einem Abstecher zum Kloster Hegne bei Allensbach und der Krypta der 1987 durch Papst Johannes Paul II. selig gesprochenen Schwester Ulrika Nisch. Von Hegne führt der Weg über eine Pappelallee auf die UNESCO-Welterbe-Insel Reichenau. Bekannt durch Weinberge, Gemüsegelder und weite Blicke auf Untersee und Rhein ist die Insel präde-



Romanshorn (c) IBT GmbH, Foto Achim Mende

stiniert für eine Radtour. Drei idyllisch gelegene Kirchen, von denen St. Georg aus dem 10. Jahrhundert mit monumentalen Wandmalereien der Wunder Christi besticht, laden zum Besuch ein. Anschließend setzt man von der Anlegestelle „Auf der Schiffslande“ mit der Solarfähre über nach Mannenbach in der Schweiz.

Ein kleiner Anstieg führt nun hinauf zum Schloss und Park Arenenberg. Hier liegt einer der schönsten Aussichtspunkte der Bodenseeregion. Hortense de Beauharnais, die Stieftochter und Erbin Napoleons I., wählte den Arenenberg als Exil, um ihren Sohn Louis Napoleon zum Kaiser zu erziehen. Unverändert eingerichtet empfangen die edlen Salons der Bonapartes die heutigen Gäste. Nach einer Stärkung im Bistro Louis Napoleon radelt man wieder hinunter auf den Bodenseeradweg.

Der Weg führt über Kreuzlingen bis Arbon. Hier lädt das Hotel „Wunderbar“ mit einer traumhaften Seesicht und leckeren Eintöpfen zur Übernachtung ein. Neben dem Hotel liegt das Saurer Museum. Es zeigt die einzigartige Geschichte der weltbekannten Firma. Neben historischen Fahrzeugen sind Web- und Stickmaschinen zu bestaunen und zeugen vom unglaublichen Pioniergeist der damaligen Konstrukteure.

Von Arbon zurück nach Romanshorn am Bo-



denseeufer sind es rund 8 Kilometer. Doch bevor man die Fähre nach Friedrichshafen nimmt, bittet das neue Restaurant im Hafen von Romanshorn zu Tisch. Liebevoller Details laden die Gäste auf eine Entdeckungsreise des nautisch gestalteten Interieurs ein.

Nach rund 40 Minuten erreicht das Fährschiff Friedrichshafen mit dem Zeppelin Museum und der weltweit größten Sammlung zur Luftschiffahrt. Vor 90 Jahren sorgt die Weltfahrt von „LZ Graf Zeppelin“ auf der Route Friedrichshafen – Tokio – Los Angeles – Lakehurst für Aufsehen. Bis heute haben die fliegenden „Silberzigarren“ nichts an Faszination verloren und das Museum erzählt die Geschichten vom Fliegen anschaulich für Groß und Klein.

Auf dem Bodenseeradweg radelt es sich nun bequem bis Lindau. Zum unbedingten Muss der historischen Inselstadt gehört natürlich die Hafensperrmauer mit dem bekannten Ensemble aus Leuchtturm und Löwe. Von dort biegt man in eine der zahlreichen schmalen Gassen, um einen Eindruck von der mittelalterlichen Architektur zu erhalten. Sehenswert sind der Marktplatz mit seinen beiden

imposanten Kirchen und auch ein Abstecher zur Gerberschanze und zum Jachthafen lohnt immer.

Einplanen muss man auch einen Besuch von Bregenz, im österreichischen Teil des Sees und nur ein Katzensprung mit dem Rad von Lindau entfernt. Ein einstündiger gemütlicher Spaziergang durch die Altstadt vermittelt die Bregenzer Sehenswürdigkeiten, allen voran die Bregenzer Festspiele. Alle zwei Jahre entstehen hier spektakuläre Bühnenbilder und bleibende Opernmomente auf der größten Seebühne der Welt.

Wer einmal den See zu Füßen genießen will, fährt vom Stadtzentrum bequem mit der Pfänderbahn auf den Bregenzer Hausberg. Von dort hat man weite Ausblicke über den ganzen Bodensee und das Alpenpanorama. Die internationale Bodenseeregion fasziniert durch landschaftliche Schönheit und vielerorts unberührte Natur, sie per Rad und Schiff zu entdecken, ist besonders nachhaltig.

INFO:

www.bodensee.eu

www.touren.bodensee.eu

Wilfried Kochner

Insel Reichenau (c) IBT GmbH, Foto Achim Mende



Fahrräder aus Bambus

**Gefertigt in Ghana, vollendet in
Kiel, zu testen in Schermbeck**

Radfahren ist gesund, für uns und unsere Umwelt. Wer in die Pedale tritt, bringt nicht nur den Kreislauf in Schwung, sondern spart auch eine ganze Menge an Emissionen ein. Auf eine besonders faire und nachhaltige Variante des Fahrrads hat sich das in Kiel ansässige Unternehmen „my Boo“ spezialisiert. Seit 2012 fertigen sie Fahrräder mit einem Rahmen aus Bambus. Hergestellt werden die besonderen Rahmen gemeinsam mit einem sozialen Projekt in Ghana. Dabei schaffen sie berufliche Perspektiven für ihre Mitarbeiter in Zentralghana und engagieren sich stark zum Thema Bildung. So konnten durch den Verkauf der Bambusräder über 300 Schulstipendien finanziert werden und eine Schule mit über 200 Schulplätzen wurde eröffnet. Auch der dazugehörige Schulbus sowie Bambusfahrräder für den Schulweg konnten bereitgestellt werden und ermöglichen Kindern aus entfernteren Dörfern einen Zugang zu Bildung. Um eine langfristige Förderung der Schule zu sichern hat my Boo 2019 den „my Boo Ghana School e.V.“ gegründet. Mitglieder des Vereins können auch über den Kauf eines Bambusfahrrads hinaus die Schule und das Projekt unterstützen. In Zukunft soll die Schule über 1.000 Schulplätze bieten. Hierfür wurden bereits weitere Klassenräume gebaut. Als nächstes folgt der Ausbau der Schulbibliothek, der Computerraum und ein weiterer Schulbus. Neben dem sozialen Engagement ist das Herzstück aller my Boo Fahrräder der Bambusrahmen. Der in Ghana wildwachsende Bambus eignet sich durch seine natürli-

chen Eigenschaften hervorragend als Material für Fahrradrahmen. Durch die einzelnen Kammern und die dicke Außenwand ist Bambus stabil und gleichzeitig leicht: stabil wie Stahl, leicht wie Aluminium, komfortabel wie Carbon. Kombiniert werden diese naturgegebenen Eigenschaften mit hochwertigen Marken-Komponenten. So entsteht eine Kombination aus einem Naturrohstoff und technischer Raffinesse. Bei über 180 Fachhändlern können die Bambusfahrräder getestet und erworben werden. Einer von ihnen ist Bike Shop by Dominik Spahn. „Die Idee einen natürlichen Rohstoff mit hochwertigen Komponenten zu kombinieren hat mich von vornherein fasziniert. Das daraus resultierende Fahrgefühl hat mich überzeugt die Bambusbikes auch bei mir im Fahrradladen anzubieten“, berichtet Händler Dominik Spahn. In jeden Bambusrahmen fließen etwa 80 Stunden liebevolle Handarbeit und machen ihn zu einem echten Unikat. Per Schiffscontainer kommen die Rahmen aus Ghana in der my Boo Manufaktur an. City-, Trekking- Rennrad, Mountainbike – das Bambus-Fahrrad wird in allen gängigen Variationen in Kiel endmontiert. Entweder wie im my Boo Katalog oder nach individuellem Kundenwunsch und wahlweise auch in der Elektro-Variante. „Grundgedanke der my Boo Bambusfahrräder ist, dass jedes Bambusfahrrad nachhaltig etwas Gutes in Ghana bewirkt“, erklärt Dominik. Deswegen arbeitet das Kieler Unternehmen mit dem „Yonso Project“ aus Ghana zusammen. Der gemeinsame Anspruch und Antrieb ist es, die Rahmen unter fairen Bedingungen herzustellen und dabei einen positiven Mehrwert entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu schaffen. Dies fängt bei fairen Arbeitsbedingungen für fast 40 Mitarbeiter*innen in Ghana an und endet bei konkretem sozialem Engagement in der Ashanti Region, Ghana. „Bei wem neben dem besonderen Fahrgefühl auch das gute Gewissen mitfahren soll, sind die my Boo Bambusfahrräder eine spannende Alternative“, beteuert Dominik.



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-/Haushaltsmitgliedschaft**
- 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.

Kontoinhaberin
D E
IBAN
BIC
Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

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 200.000 Menschen sind bereits dabei. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das – für alle Radfahrer*innen.

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 Expert*innen 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.

25 Jahre FahrRadio

Das Bürgerfunk-Magazin des ADFC Duisburg

Im Dezember konnte FahrRadio seinen 25. Geburtstag feiern. Am 10. Dezember 1995 war der ADFC erstmals bei Radio Duisburg „on air“. RiP will heute einen Rückblick wagen und befragt dazu Vorstandssprecher Herbert Fürmann.

RiP: Herbert, du bist doch sicherlich von Anfang an dabei? Wie hat das damals angefangen?

HF: Ganz von Anfang an nicht. Begonnen hat das damals damit, dass sich in den Anfangsjahren von Radio Duisburg im Bürgerfunk am Sonntagabend neben einer Kinder- und Jugendsendung auch eine Umweltschiene etabliert hatte. Es gab eine Sendung vom NaBu, von Robin Wood und ein Umweltmagazin. Für den noch freien Sonntag wurden wir dann gefragt, ob wir nicht etwas zum Thema umweltfreundliche Mobilität machen wollen. Und der damalige Vorstand hat sich zusammen mit den Aktiven bereitgefunden, diesen Termin regelmäßig zu bespielen. Die anderen Sendungen gib es längst nicht mehr, ebenso wie auch die Bürgerfunk-Gruppen an den anderen Wochentagen inzwischen gewechselt haben. Wir dürften damit wohl die älteste noch aktive Bürgerfunk-Gruppe in ganz NRW sein.

RiP: Und wie hat das damals angefangen?
HF: Natürlich mit viel Unterstützung des Medienforums Duisburg, unter deren Dach wir immer noch produzieren, wegen Corona allerdings im vorigen und diesem Jahr im privaten Studio bei Wolfgang Schmitz, unserem heutigen Techniker. Das Medienforum hatte damals einen angestellten Mitarbeiter, der die Radioneulinge unter seine Fittiche genommen hat. Der ADFC war aber relativ schnell eine autarke Gruppe, die ihre Sendungen wie auch heute eigenständig produziert hatte. In

der Technik hatte sich ziemlich schnell unser Mitglied Gerrit Rußbült eingearbeitet. Dabei war das damals noch deutlich schwieriger. Es wurde auf Magnetband aufgezeichnet und im wahrsten Sinne des Wortes anschließend geschnitten und wieder zusammengeklebt. Anschließend wurde die fertige Sendung auf Musik-Kassette überspielt und zum Sender gebracht, der damals noch an der Güntherstraße war. Das ist heute dank Digitalisierung deutlich einfacher geworden.

RiP: Wer hat denn damals die Sendung gemacht?

HF: Unser festes Team bestand damals eigentlich aus Gerrit in der Technik und seiner Mutter Marit, die die Sendungen moderiert hat. Dazu kamen einige Aktive, die zu einzelnen Themen in die Sendung kamen, sei es, weil's ihr Fachgebiet war - etwa Touren oder Technik oder die Radverkehrsplanung - oder sie haben sich in ein Thema speziell eingearbeitet. Es gab regelmäßige Studiogäste wie den damaligen ADFC-Vorsitzenden Markus Westphalen und viele Leute, die zu unterschiedlichen Themen gelegentlich was zu sagen hatten.

RiP: Und wann bist du zum ADFC-Radioteam gekommen?

HF: Ich erinnere mich noch an meinen ersten Auftritt in FahrRadio. Es dürfte 1996 oder 97 gewesen sein. Es sollte um das Thema Fahrraddiebstahl gehen und ich hatte mich wahn-sinnig vorbereitet: Testergebnisse von Fahrradschlössern gewälzt und verglichen, mich über Diebstahl- und Hausratversicherungen eingesehen. Und natürlich sollte auch das „Wo?“ beim Abstellen thematisiert werden. In den drei Wortblöcken konnte ich dann aber nur einen Bruchteil der Informationen unterbringen.

RiP: Das waren also die Anfänge, wie ging es dann weiter?

HF: Irgendwann wurde die Personaldecke dünner und ich war öfter Gast in der Sendung, zu unterschiedlichen Themen. Dann kam ein Neuer dazu: Unser Mitglied Holger Jansen hatte Interesse geäußert und in kurzer Zeit



Technik und Moderation übernommen. Eine Anekdote aus Holgers Zeit bei FahrRadio: Wir haben uns einen Spaß daraus gemacht, ähnlich wie im normalen Programm des Lokalsenders zur halben Stunde Lokalnachrichten einzubauen. Dazu gab es ein bis zwei Nachrichten aus dem Ticker und danach echte aktuelle Lokalmeldungen mit Fahrradbezug. Abschließend dann sogar noch einen Ausblick auf das Wetter. Das ging, weil wir immer erst kurz vor der Ausstrahlung die Sendung aufgezeichnet haben. Leider hat uns Holger nach ungefähr drei Jahren aber ganz plötzlich wieder verlassen, er ist aus beruflichen Gründen nach Berlin gezogen.

RIP: Wie ging es denn weiter, nachdem Holger Jansen aus Duisburg weggegangen ist?

HF: Mit Holger waren uns gleich zwei wichtige Säulen weggebrochen: Technik und Moderation. Wir konnten nur weitermachen durch die tatkräftige Unterstützung durch das Me-

dienforum. Verschiedene Leute wie Jürgen Mickley, Gaby Wessel, Birgit Naurath, Moderatoren und Techniker anderer Bürgerfunk-Formate, aber auch Praktikanten aus dem MeFo haben uns unterstützt. Unter anderem Kai Below. Kai war noch Schüler und hatte seine eigene wöchentliche Kinder- und Jugendsendung im Bürgerfunk gemacht. Doch der hat dann irgendwann eine Ausbildung bei Radio Duisburg angefangen und musste seine Bürgerfunk-Aktivitäten einstellen. Noch heute moderiert er das Nachtprogramm von Radio NRW. Auch der heutige WDR-Redakteur Jörg Conradi hat bei einigen Ausgaben unseres Magazins mitgewirkt.

Die Moderation habe ich dann irgendwann übernommen. Dann kam Dieter Depnering zum ADFC Radio-Team, als Fachmann für fast alle Themen, egal ob Verkehrspolitik, Sicherheit, Touristik oder Technik. Er bezeichnete sich selbst daher gerne nicht als Fach-

**mobile
Fahrrad
Werkstatt**



Die Werkstatt,



die zum Fahrrad kommt.

Mobile Fahrradwerkstatt R. Wißdorf UG (haftungsbeschränkt)

Geschäftsführer Ralf Wißdorf

Zweiradmechaniker Meister

Tel.: 0203 - 24032



Studiobild mit Karin Hanske Foto: Herbert Fürmann

mann, sondern als „Universal-Dilettanten“. Danach - ich weiß nicht mehr genau wann - kam mit Wilhelm Scholten-Reintjes ein weiteres ADFC-Urgestein zur Sendung. Der war schon vor der Gründung des KV Duisburg dabei, dann Kassierer und später Schriftführer im Verein und hat sich in die Technik eingearbeitet. Er hat sich aber immer schwer getan und das eigentlich nicht aus Vergnügen gemacht, sondern damit die Sendung weitergehen konnte. Dieter ist dann leider auch irgendwann weggezogen, nach Griechenland. Dafür hatte sich aber Achim Arians, zuerst mit Beiträgen zu Fahrradtechnik-Themen, dann auch für die Technik und auch als Gesprächs- und Interview-Partner eingefunden. Achim wurde dann leider krank und hat jetzt einen Job, der keine Zeit mehr für die Sendungen lässt.

RiP: Wie sieht es denn heute aus? Die Sendung gibt es ja noch immer.

HF: Und ob! Nachdem wir, abgesehen von einzelnen Auftritten in anderen Bürgerfunk-Formaten, letztens noch zum Stadtradeln 2020 über mehr als 24 Jahre nur einmal monatlich zu hören waren, gibt es FahrRadio seit dem Frühjahr 2020 sogar zweimal monatlich. Zum Glück kam Wolfgang Schmitz zum FahrRadio-Team. Er hatte in Berlin schon Sendungen gemacht, bevor es die Lokalradios bei uns gab. Zunächst machte er die Technik und ist heute nicht nur für die Aufnahme und die Musikauswahl, die Schnittbearbeitung und Fertigstellung der gesamten Sendung bis zur Übermittlung an Radio Duisburg verantwortlich, sondern auch mein regelmäßiger Gesprächspartner. Im Augenblick arbeitet er

an einem neuen Podcast, damit man die Sendungen oder einzelne Wortbeiträge auch im Nachhinein noch einmal hören kann.

RiP: Was wünschst du dir für die Zukunft?

HF: Es wäre schön, wenn uns mehr Themen und Texte zugetragen würden, zum Beispiel aus unseren einzelnen AGs wie zu Mobilität und Verkehr, denn es ist eine ganze Menge Arbeit, für zwei Sendungen im Monat die Themen zu suchen und Moderationen und radio-kompatible Texte zu formulieren. Am besten wären natürlich mehr Interview-Partner zu einzelnen Themen rund ums Rad. Dafür muss man nicht einmal zum Studiotermin kommen. Wir könnten dies auch vorher nach Vereinbarung mit unserem mobilen Aufnahmegerät aufzeichnen. Wir würden uns auch über weitere Sprecher und vor allem Sprecherinnen freuen, auch wenn sie keine eigenen Themen mitbringen. So könnten die Sendungen noch besser und bunter werden.

RiP: Wir wünschen weiterhin viel Erfolg für „FahrRadio“. Vielen Dank für das Gespräch!

ADFC Duisburg fordert Radverkehrskonzept

Radfahren ist gesund, für sich selbst und die Umwelt. Und in der Coronazeit ist es eine gute Möglichkeit, rauszukommen und sich zu bewegen. „Aber wer in Duisburg mit dem Rad unterwegs ist, verzweifelt oft. Denn es gibt etliche Situationen, in denen man als Radfahrende*r ein sehr gefährdetes Mitglied im Straßenverkehr ist“, weiß Klaus Hauschild, einer der Sprecher des ADFC Duisburg. „Und vernünftige Abstellplätze an Knotenpunkten gibt es auch zu wenig.“



Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Rad zur Schule und sind ungeschützt auf der Straße inmitten des Autoverkehrs unterwegs. Da sagt man sich als Eltern schon eher: besser nicht. Lieber mit dem Auto bringen.

Pendler auf dem Weg zur Arbeit fahren oft sehr zügig auf ihrem Radweg, der auf der Straße farblich markiert verläuft. Wie häufig kommt es da vor, dass sie von einem rechtsabbiegenden Auto geschnitten und in ein gefährliches Bremsmanöver gebracht oder sogar angefahren werden. Das ist lebensgefährlich.

Der Fahrer eines am Straßenrand parkenden Autos öffnet die Tür zum Aussteigen – und macht sich keine Gedanken darüber, dass die vorbeifahrende Radfahlerin nicht so schnell ausweichen kann und in die Tür reinfährt. Schürfwunden sind das Mindeste.

„Ich könnte noch viel mehr Beispiele aufzählen“, bestätigt Wolfgang Voßkamp als verkehrspolitischer Fachmann beim ADFC. „Als aktiver Radfahrer und jemand, der viel Kontakt zu anderen Radlern pflegt, hört und erlebt man viel.“

Der ADFC sieht sich als Interessensvertreter für Fahrradfahrende. Er hat ein neuseitiges Positionspapier zur Förderung der Nahmobilität, insbesondere zur Qualität des Radverkehrs, in Duisburg formuliert. Zehn Forderungen werden gelistet.

- Der ADFC Duisburg fordert von Rat und Verwaltung eine Offensive für sicheren und guten Radverkehr und ein verbindliches Radverkehrskonzept.
- Der ADFC erwartet, dass ein Radhauptnetz in hohem Ausbaustandard bis Ende 2025 umgesetzt wird.
- Er fordert entschiedene Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Gefahrenstellen für Radfahrende und zu Fuß Gehende.
- Er fordert hohe Transparenz und frühe Beteiligung bei Planung und Umsetzung und
- von der Verwaltung einen erstklassigen Standard für den Rad- und Fußverkehr.

- Falschparken darf nicht länger toleriert werden.
- Die Möglichkeit, Fahrräder sicher im öffentlichen Raum zu parken, muss in Duisburg stark verbessert werden.
- Der ADFC fordert gute Rad(schnell)wege in alle Nachbargemeinden,
- bessere Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV und
- die Verbesserung des Radtourismus

Nachzulesen ist das Positionspapier des ADFC auf seiner Homepage unter www.duisburg.adfc.de

Die Punkte verdeutlichen, was der ADFC Duisburg von „der Stadt“, also der Politik, dem Stadtrat und dem Oberbürgermeister mit seiner Verwaltung erwartet. Alles zusammen ist sicher eine Steilvorlage für diejenigen, die für die Umsetzung verantwortlich sind. Aber der ADFC Duisburg bietet sein Know-How und seine Kooperationsbereitschaft an.

Das Schlusswort des Positionspapiers zur Offensive für den Radverkehr in Duisburg fasst die Intention des ADFC zusammen:

„Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen, wenn sie den Radverkehr als komfortabel und stressarm empfinden und sich als Radfahrende voll akzeptiert erleben.“

Die Stadt braucht einen Neustart und großen Elan, damit Duisburg eine echt fahrradfreundliche Stadt wird und alle Menschen in Duisburg gerne mit dem Rad fahren.

Das gelingt nur mit einer massiven Schwerpunktverlagerung, auch von Finanzmitteln, auf den Radverkehr für Mängelbeseitigung, Neugestaltung und Instandhaltung. Ehrgeizige und schnell erkennbare Maßnahmen sollen nicht nur den Duisburgerinnen und Duisburgern zeigen, dass der gewählte Stadtrat die Verkehrswende wirklich ernst nimmt und die "Vision Zero" anstrebt. Die geforderten Maßnahmen sind geeignet, Duisburg als Vorreiter in Sachen Verkehrswende hervorzuheben und damit das Image der Stadt deutlich zu verbessern.

Duisburg hat das Potenzial!“

Maskenpflicht auf dem Fahrrad?

In Duisburg auf jeden Fall!

Zu Beginn des Winter-Lockdowns gab es unterschiedliche Meldungen zur Maskenpflicht. In einigen Städten galt die Pflicht zum Mund-Nasen-Schutz auch auf dem Fahrrad, in anderen nicht. Auch an den ADFC sind gleichlautende Anfragen gestellt worden. Leider sieht die Antwort nicht so aus, wie wir es uns gewünscht hätten.

Der Pressesprecher der Stadt Duisburg, Peter Hilbrands hat auf WAZ Anfrage zur Maskenpflicht auf dem Fahrrad folgendes mitgeteilt: „Auch Radfahrer müssen eine Mund-Nase-Bedeckung an den in der Allgemeinverfügung aufgeführten Örtlichkeiten tragen. Der Radfahrer ist selber in der Verantwortung zu entscheiden, ob er mit Maske fährt oder das Rad schiebt, um der Verpflichtung nachzukommen.“

Ganz klar: Auch der ADFC befürwortet die Pflicht zur Mund-Nasen-Bedeckung in Ladenlokalen, Einkaufsbereichen und überall dort, wo viele Menschen zusammentreffen. Doch eine generelle Maskenpflicht in diesen Bereichen auch auf dem Fahrrad halten wir für nicht ganz zu Ende gedacht. Da ist die Lösung, die z.B. in Düsseldorf gefunden wurde, deutlich näher an der Realität. Hier gilt die Maskenpflicht in allen fußläufigen Bereichen, also in Fuß-

gängerzonen und auf den Gehwegen anderer Einkaufsstraßen, nicht aber auf Fahrbahnen und Radwegen.

Dass ich als Radfahrer*in z.B. auf der Königstraße eine Maske tragen muss, ist logisch und selbstverständlich, denn hier bewege ich mich in direktem Umfeld von Fußgänger*innen. Hier sind mitunter enge Kontakte nicht zu vermeiden. Auch dürften die meisten Radfahrenden hier Ziel- und Quellverkehr sein.

In Bereichen mit getrennter Fahrbahn, wie etwa auf der Heerstraße / Wanheimer Straße in Hochfeld oder der Weseler Straße in Marxloh, sieht das aber anders aus. Hier gibt es für den Radverkehr separate Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und keine gemeinsame Führung mit zu Fuß Gehenden. Hier gibt es nicht nur Radfahrende, die ihr Ziel in der Einkaufsstraße haben, sondern auch einen nicht unerheblichen Teil Durchgangsverkehr.

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

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



Ein weiteres Beispiel für den Unsinn der vom Stadtsprecher erläuterten Gültigkeit: Wer als Radfahrer*in von der Brücke der Solidarität kommend nach Neudorf will, muss vor der Ampel an der Wanheimer Straße auch bei „grün“ anhalten, um eine Maske aufzusetzen und kann sie nach 15 Metern wieder absetzen. Denn wer die Wanheimer Straße überqueren will, darf das nicht ohne Maske. Auch auf der Landfermannstraße muss ein*e Radfahrer*in vor dem Stadttheater für vielleicht 50 Meter eine Maske aufziehen.

Und wer schon mal mit aufgesetzter Maske evtl. etwas zügiger Rad gefahren ist, wird sicherlich gemerkt haben, dass bei körperlicher Anstrengung das Atmen mit aufgesetzter Maske deutlich erschwert wird. Als Brillenträger beschlagen die Gläser, vor allem in der nass-kalten Jahreszeit. Das wird viele Menschen davon abhalten. Und der Vorschlag des Stadtsprechers, doch einfach abzusteigen und das Rad zu schieben, zeugt auch nicht gerade von Alltagstauglichkeit.

Wenn ein*e Radfahrer*in auf der Wanheimer Straße mit Mund-Nasen-Schutz über den Radfahrstreifen fahren muss: Was ist dann mit dem Moped- oder Motorradfahren mit einfachem offenen Helm? Oder in einem offenen fahrenden Cabrio? Man könnte auch noch das geöffnete Autofenster anführen. Warum also nicht einfach die Maskenpflicht auf die jeweiligen Fahrbahnteile beschränken? Überall, wo Rad- und Fußverkehr gemischt sind, gilt auch für Radfahrer die Maskenpflicht und immer dann, wenn es sich um eine Fahrbahn oder ein Teil davon handelt, gilt sie nicht.

Viele Ministerien auf Landes- und Bundesebene empfehlen gerade jetzt zu Corona-Zeiten, auf das Fahrrad umzusteigen und volle Busse und Bahnen zu meiden. Und viele Menschen folgen diesem Aufruf. Der Radverkehr hat in diesem Jahr merklich zugenommen. Und auch für Schülerinnen und Schüler ist das Fahrrad in Zeiten der Pandemie das wichtigste Verkehrsmittel. Wir wünschen uns daher von der Politik, dass sie das Radfahren als Mittel der Corona-Bewältigung kräftig

fördert – und nicht durch eine zu enge Auslegung der Maskenpflichten einschränkt.

Während in anderen Städten längst auf den zunehmenden Radverkehr reagiert wurde und mehr Platz fürs Rad geschaffen wurde (z.B. mit Pop-up-Radwegen), beschränken sich die Aktivitäten in Duisburg auf eine weitere Schikane für Radfahrer*innen.

„Mehr Platz für's Rad“ lautet aus gutem Grund die bundesweite Kampagne des ADFC. Denn mehr Platz bedeutet auch, dass mehr Menschen auf das ganz nebenbei auch umwelt- und klimaverträgliche Rad umsteigen. Mehr Platz bedeutet auch mehr Abstand (etwa beim Überholen anderer Radfahrer) und mehr Sicherheit – nicht nur gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern, sondern auch als Schutz vor Viren.

Der ADFC fordert seit zwei Jahren mit einer bundesweiten Kampagne, dem Radverkehr mehr Platz auf der Straße einzuräumen. Die Forderung verstärken wir noch einmal im Hinblick auf die Pandemie. Unterdimensionierte Radwege gibt es überall, das hat kürzlich sogar der Automobilclub ADAC festgestellt. Jetzt sollen wegen der Pandemie noch mehr Menschen auf das Rad umsteigen und auch dabei Abstand halten – aber wie soll das gehen, wenn es keine anständigen, breiten Radwege gibt?

Wie Städte und Gemeinden das Problem des fehlenden Platzes für den Radverkehr lösen, muss individuell entschieden werden. Eine Möglichkeit ist die Errichtung sogenannter Pop-up-Radwege, wie sie in Metropolen weltweit und auch in Berlin und Hamburg, Essen oder Köln erprobt werden. Aber auch mit anderen Infrastrukturmaßnahmen können Kommunen unkompliziert mehr Platz für den Radverkehr schaffen:

Pop-up-Radweg, Protected Bikelane, Fahrradstraße – Hauptsache schnell.

Wer pandemiefesten Radverkehr will, muss jetzt sofort handeln, nicht in den üblichen Zeithorizonten von zehn, fünfzehn Jahren.

Anfang November hat Vorstandssprecher Herbert Fürmann den Oberbürgermeister an-

geschrieben mit der Bitte, die Regelung der Maskenpflicht noch einmal zu überdenken und möglichst anzupassen. Eine Antwort steht bis heute aus. Ich denke, hier ist jeder Kommentar zur Fahrradfreundlichkeit in dieser Stadt überflüssig! Herbert Fürmann



Querung der Kaiser-Friedrich-Straße

In der Bezirksvertretung Hamborn gab es im letzten Sommer einen Antrag der CDU, den Bereich einer Rad- und Gehwegquerung an der Kaiser-Friedrich-Straße in Röttgersbach durch Tempo 30 zu sichern. Der Rad-/Gehweg kommt von der Kleinen Emscher und führt weiter zum Golfplatz.

Ca. 100 Meter vor der Querung gibt es an einer Bushaltestelle bereits eine Mittelinsel und kurz nach der Querung beginnt bereits ein Tempolimit.

Diese Geschwindigkeitsbegrenzung sollte nach diesem Antrag vor dem Übergang anfangen, da der Radweg schlecht zu erkennen ist und aus Fahrtrichtung Oberhausen hinter einer Kurve liegt. Hinzu kommt, dass viele Autofahrer auf diesem Teilstück oft schneller als die erlaubten 50 km/h unterwegs sind und die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bedingt durch die Kurve recht spät erkennen. Die Bezirksvertretung Hamborn war einstimmig der Meinung, dass es sinnvoll wäre, die Geschwindigkeit hier zu reduzieren.

Das hat die Verwaltung abgelehnt. Das Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt hat Anfang des Jahres geantwortet:

„Die Kaiser-Friedrich-Straße gehört zum Vorbehaltensnetz der Stadt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für einen bestimmten Abschnitt kann dann erfolgen, wenn zwingende

rechtliche Gründe vorliegen oder eine schützenswerte Einrichtung wie eine Schule oder ein Kindergarten vorhanden ist. Zwingende rechtliche Gründe liegen dann vor, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage besteht. Dies kann z.B. durch einen nicht mehr verkehrssicheren Fahrbahnzustand, einen Unfallschwerpunkt oder durch Lärmgrenzwertüberschreitungen gegeben sein.“

Offenbar zählt die Unversehrtheit und das Leben von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Deutschland nicht zu den schützenswerten Dingen.

„Andere Gründe, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit erforderlich machen könnten, liegen derzeit ebenfalls nicht vor.“ So die Verwaltung von Amt 61. Aber sie hat dennoch „einen Handlungsbedarf erkannt.“

Und aus diesem Grund wurde zusätzlich geprüft, was man zur Sicherung der Querung machen könne. Sie kamen zu dem Schluss, dass „die Bedingungen für das Verkehrszeichen „Achtung Radfahrer“ vorliegen. Das Verkehrszeichen 138 (Gefahrzeichen Radverkehr) ist gem. VwV-StVO zu § 40 nur dort anzuordnen, wo Radverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrbahn quert oder auf sie geführt wird und dies nicht ohne weiteres erkennbar ist. Da die Voraussetzungen auf der Kaiser-Friedrich-



Straße vorliegen, wurde eine entsprechende Beschilderung angebracht. Zusätzlich soll voraussichtlich im Dezember ein Piktogramm "Achtung Radfahrer" auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Außerdem wird noch geprüft, ob Grünschnittmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können.“

Immerhin ein kleiner Erfolg, auch wenn die für Dezember versprochenen Piktogramme noch immer auf sich warten lassen. Der ADFC hat das Gefühl, dass Verwaltungen in anderen Städten bei der Anordnung von Tempolimits an Gefahrenstellen deutlich kreativer sind.

Herbert Fürmann



Nachruf

Wir trauern um Wilma Gottschalk. Wilma erlag bereits im September ihrer schweren Krankheit. Sie war gemeinsam mit ihrem Mann Wolfgang immer da, wenn der ADFC Unterstützung gebraucht hat, sei es bei Infoständen, der Fahrrad-Codierung oder der Vorbereitung von Veranstaltungen. Auch zur Unterstützung bei großen Radtouren waren Wilma und ihr Mann immer zur Stelle. Oftmals verwöhnte Wilma auch die übrigen Helfer mit mitgebrachten Leckereien. Wilma wird uns sehr fehlen!

Foto: Herbert Fürmann

E-Roller starte(te)n mit vier Anbietern

Üblicherweise werden diese Verleihsysteme als Free-Floating angeboten, d.h. der Nutzer darf den Roller unter Beachtung bestimmter Grundregeln im öffentlichen Raum bis auf wenige Sperrzonen überall abstellen / entmieten, wo er möchte.

In Mülheim an der Ruhr möchte die Stadtverwaltung dem damit einhergehenden teils ungeordneten Abstellen auf Geh- und Radwegen vorbeugen, indem im Bereich der Innenstadt und den Stadtteilzentren ein Free-Floating nicht möglich ist, sondern die Roller nur an vorher bestimmten Stationen abgestellt / entmietet werden können.

Bei den Stationen handelt es sich laut Mitteilung der Verwaltung um Bereiche, die mit einem Piktogramm markiert werden und für die Nutzer im System des jeweiligen Betreibers erkennbar sind. So soll ein wildes Abstellen an verkehrlich ungünstigen Stellen vermieden werden.

Weiterhin wurde den Anbietern eine Flottengröße vorgegeben. So werden zu Beginn im Stadtgebiet nur um die 450 Roller unterwegs sein. Dies ist vergleichsweise wenig. Oft starten einzelne Anbieter mit Flottengrößen von 1.000 Rollern und mehr, um in einer Art Überbietungswettbewerb gegenüber der Konkurrenz möglichst hohe Marktanteile zu gewinnen. Der Betrieb wurde für das Kalenderjahr 2021 außerdem zunächst als Testphase genehmigt.

Ruhrstraße wird durchgängig befahrbar

Die Fahrt mit dem Fahrrad durch die Mülheimer Innenstadt von Nord nach Süd wird



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



im Frühjahr etwas leichter. Bisher durfte man aus Richtung Ruhrpromenade / Schollenstraße nämlich nicht von der nördlichen Ruhrstraße über die Kreuzung in die südliche Ruhrstraße fahren. Das Abbiegegebot in Richtung Schloßbrücke oder Leineweberstraße galt nämlich ohne Ausnahme auch für den Radverkehr. Durch die Markierung einer Furt über die Leineweberstraße soll entgegenkommenden Fahrzeugführern aus der südlichen Ruhrstraße auf geradeaus fahrende Radfahrende aufmerksam gemacht werden.

Geplante Radfurt für die Ruhrstraße



Neuer Schulwegeplan aufgelegt

Eine Projektgruppe aus Schülern und Lehrern der Freien Waldorfschule an der Blumendeler Straße in Heißen hat sich zusammen mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC und der Stadt kritisch mit der Radfahrersituation im Umfeld der Schule auseinandergesetzt. Ein Ergebnis ist ein gedruckter Flyer. Dort sind Radrouten zur Schule dargestellt. Auf der Rückseite gibt es Tipps zu großen oder unübersichtlichen Kreuzungen, die leider noch auf diesen Routen vorhanden sind. Der Plan kann als Vorbild für andere Schulen dienen. Interessierte Schulen sollten sich hierzu an den städtischen Radverkehrsbeauftragten wenden.

Delle: Parken auf dem Radweg

Die kleine Einbahnstraße Delle mit baulichem Radweg in Gegenrichtung dient als Verbindung zwischen Altstadt und Ruhr sowie der Umfahrung der Kreuzung Stadtmitte. Der Radweg ist ordnungsgemäß beschildert und an der Kreuzung Friedrichstraße durch eine rote Pflasterung gut erkennbar. Hinter der Einmündung besteht der Radweg aus grauem Pflaster und weist in größeren Abständen Fahrradpiktogramme auf. Diese werden jedoch gerne „übersehen“ und der Radweg als Parkstreifen missbraucht. Anzutreffen sind sowohl Lieferdienste als auch PKW, deren Fahrer*innen z.B. den Geldautomaten in der Sparkasse aufsuchen oder einen Arzt.

Das Problem besteht seit Jahren, wurde jedoch durch die coronabedingte Schließung eines privaten Parkplatzes im letzten Jahr deutlich verschärft. Das Ordnungsamt hat





einzurichten. Das Ordnungsamt erklärt dazu, dass „mit dieser Maßnahme aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht den Bedürfnissen der Lieferdienste sowie der Fußgänger und Radfahrer nachkommen wird.“ Die Umgestaltung ist bereits beauftragt.

Winterdienst nur für den Autoverkehr

Während der Autoverkehr auf den Hauptachsen nach einiger Zeit wieder floss, wurde der winterliche Radverkehr in Oberhausen gleich von zwei Seiten maximal behindert.

Von der Gehwegseite schoben Anwohner den Schnee auf die Radwege und der Winterdienst türmte Schnee von der

festgestellt, „dass es ist nicht möglich ist, dieses Fehlverhalten unmöglich zu machen.“ Für Poller fehlt der Platz, weil dann der Bordsteinradweg zu schmal wird. Radfahrenden bleibt nur, auf den Fußweg auszuweichen. Nach wiederholten Beschwerden hat das Ordnungsamt in den letzten Wochen verstärkt Verwarnungen verteilt – rund 20 Stück an einem Tag -, aber ohne erkennbaren Erfolg. In der Folge hat die Ordnungsbehörde nun zusammen mit der Polizei entschieden, dass die Falschparker abgeschleppt werden sollen. Es bleibt abzuwarten, ob sich dies herumspricht und den gewünschten Erfolg hat. Die Problematik Lieferverkehr möchte man ebenfalls zu lösen versuchen. Der Vorschlag, zwei kaum genutzte Taxiparkplätze im mittleren Bereich der Delle frei zu geben, ist laut Ordnungsamt rechtlich nicht möglich: „Sie sind von den Taxiunternehmen im Rahmen eines politischen Antrages als notwendiger Bedarf geltend gemacht worden und vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr beschlossen worden. Insoweit können diese Parkplätze nicht umfunktioniert werden.“ Statt dessen werden sie weiterhin als Kurzzeitparkplätze missbraucht.

Alternativ dazu hat die Verwaltung beschlossen, den ersten der beiden „Behindertenparkplätze“ zu versetzen und dort eine Ladezone





Fahrbahnseite auf die Radwege. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn lassen sich zwar prinzipiell gut maschinell räumen und reinigen, aber wie in den letzten Jahrzehnten üblich blieb der Radverkehr komplett unberücksichtigt. Jörg Briese

Eine Million Euro Förderzusage für den Radverkehr

Interaktive Karte zu Problemstellen der Radinfrastruktur

Das Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“ hat damit begonnen, für Radfahrer problematische und gefährliche Stellen in einer interaktiven Karte aufzuführen.

In der „Problemkarte“ sind kritische Stellen der Infrastruktur mit einem Fähnchen gekennzeichnet. Dort finden sich weitere Informationen wie Bilder, eine Beschreibung und ein möglicher Lösungsansatz.

Damit möchten wir alle Radfahrer*innen und die Stadt Oberhausen ganz konkret auf gefährliche Stellen und Verbesserungspotential in der Fahrradinfrastruktur hinweisen.

Die Karte befindet sich auf der Homepage des Aktionsbündnisses

oberhausensatteltum.de/problemkarte

Eigene Entdeckungen lassen sich einfach über oberhausensatteltum.de/meldeseite dem Aktionsbündnis mitteilen.

Ein Foto machen, zusammen mit einer genauen Beschreibung auf der Meldeseite eintragen – fertig!

Das funktioniert sogar mit dem Smartphone direkt an Ort und Stelle.

Das Aktionsbündnis freut sich auf Meldungen und schaltet eingegangene Meldungen auf der Problemkarte baldmöglichst frei. Burkhard Schmidt

Radfahren kommt oft nicht in Frage, weil bei dichter Wohnbebauung kein Platz vorhanden ist, um das Fahrrad bequem und geschützt abzustellen. Deshalb fordert der ADFC seit vielen Jahren die Kommunen auf, in solchen Wohngebieten Fahrradhäuser oder Fahrradboxen vor dem Wohnhaus auf öffentlichen Grund für die private Nutzung zuzulassen.

Die Stadt Oberhausen wird dies in einem beachtenswerten Projekt 2021 und 2022 umsetzen. Dafür hat sie beim Bundesumweltministerium in Berlin Mittel in Höhe von 1 Mio. Euro beantragt, der Bewilligungsbescheid ist im Dezember 2020 eingetroffen und damit kann die Umsetzung erfolgen.

Es sollen 180 Boxen im Bismarckviertel nahe der Mülheimer Straße aufgestellt werden und zwar dezentral an 18 verschiedenen Stellen, und damit wohnungsnah. Ca. 2 bis 3 Pkw-Parkplätze müssen weichen, um für 10 Fahrradboxen Platz zu schaffen. Sobald die Standorte bestimmt sind, werden sie zügig umgebaut. Damit stehen nach Abschluss der Arbeiten für ca. 5 Prozent der Anwohner*innen im Radfahralter hochwertige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung.

Zur Vermeidung von Angsträumen werden die Boxenstandorte beleuchtet sein, eine Begrünung der Dächer wird nach Projektantrag angestrebt. Das Bundesumweltministerium als Geldgeber verlangt, dass in einer Testphase die Nutzung der Parkboxen durch die Bewohner*innen des Bismarckviertels kostenlos sein sollen. Umfangreiche Bürger*ininformationen im Bismarckviertel sind vorgesehen.

Durch die neu geschaffenen 180 Fahrradbo-



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



nen erhofft sich die Stadt eine spürbare Senkung des Parkdrucks im Viertel einschließlich reduziertem Parksuchverkehr, was die Lebensbedingungen dort verbessern würde. Sollte die Nachfrage nach den Boxen hoch und sie ständig ausgebucht sein, ist eine Erweiterung des Angebots vorgesehen.

Mit dem Projekt soll auch der Trend zum Lastenrad unterstützt und ein entsprechendes Verleihsystem einbezogen werden. An sechs Stellen wird die Ausleihe von Elektro-Lastenräder möglich sein, ein Angebot, das sich insbesondere an Geschäftsinhaber und Gewerbetreibende richtet.

Damit gelingt es der Stadt Oberhausen, ein weiteres landesweites Vorzeigeprojekt zur Radverkehrsförderung umzusetzen.

Norbert Marißen

B. u. J. HESSE

GmbH & Co. KG

Gegründet 1899



Schrott - Metalle - Absetzmulden - Abroller

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

Stadtrat lehnt eigenes Budget fürs Fahrrad ab

Verbesserungen für den Radverkehr scheitern oft schon daran, dass dafür im Haushalt kein Geld vorgesehen ist. Das sollte sich aus Sicht des ADFC für den Haushaltsplan 2021 ändern. Zusammen mit dem Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“ bat er die Ratsparteien in einem Schreiben, einen Betrag von 25 Euro pro Einwohner*in, in Summe also ca. 5 Mio. Euro im Haushalt dafür vorzusehen. So wurden die Fraktionen im Rat an ihre Aussagen in einer Wahlkampfveranstaltung zum Radverkehr erinnert. Im August 2020 herrschte parteiübergreifend Einigkeit darüber, dass für den Ausbau der Radinfrastruktur in Oberhausen und für dessen Erhalt ein Budget im nächsten öffentlichen Haushalt festgeschrieben werden muss. Einig war man sich auch darüber, dass eine ausreichende Personaldecke für die Entwicklung von Fahrradinfrastruktur nötig sei.

Die Linke.Liste griff diese Forderung als erste auf und stellte im Planungsausschuss den Antrag, 5,3 Mio. Euro für Fuß- und Radverkehr in den Haushalt 2021 einzustellen. Es folgte ein Änderungsantrag der Grünen, die ebenfalls 25 Euro pro Einwohner*in zur Radverkehrsförderung vorschlugen und zusätzlich rückblickend wissen wollten, wieviel Geld in den vergangenen Jahren für den Radverkehr ausgegeben wurde. Dann gab es einen weiteren Änderungsantrag von Seiten der SPD, die auch ein festes Budget für den Radverkehr befürwortete, in dem aber ängstlich keine Summe genannt wurde. Abschließend reichte die BOB einen Ergänzungsantrag mit dem Vorschlag ein, bis zur Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes, an dem schon seit 2017 ge-

arbeitet wird und das irgendwie nicht fertig zu werden scheint, zu warten, um dann eine Fördersumme für den Radverkehr zu diskutieren. Der Vorschlag der Linken, Liste und der Grünen wurde schließlich mit den Stimmen von CDU und SPD abgelehnt. Der BOB-Vorschlag, erst einmal zu verschieben und damit keinen Betrag für den Haushalt festzulegen, fand am Ende die Zustimmung von CDU und SPD.

Offensichtlich hat Schwarz/Rot kein Problem damit, wenn in der hochverschuldeten Stadt für Unterhalt und Instandsetzung der Parkplätze Millionen an Steuergeldern verbrannt werden, deutlich mehr als die geforderten 25 € Radförderung/Kopf. Jährlich kommen in Oberhausen 1500 Fahrzeuge zusätzlich auf die Straßen. Dies entspricht einer 8 Kilometer langen Autoschlange, die überwiegend kostenlos öffentlich parken darf. Und obwohl der „Verschleiß“ des Straßennetzes überwiegend durch den motorisierten Verkehr (MIV) verursacht wird, trägt dieser

kaum etwas zum Unterhalt bei. Von der KFZ-Steuer landet schließlich kein Euro im städtischen Haushalt. Die Jahrzehnte der ideologischen Auto-Subventionierung gehen zu Lasten der Radfahrenden und Fußgänger*innen.

Werden z.B. Radwegmarkierungen auf der Fahrbahn durch Autos „ab-gefahren“, sind weder Geld noch Personal da, um die vom MIV verursachten Schäden zu beseitigen. Es fehlt ein eigener „Topf“, um zeitnah Radinfrastruktur zu reparieren oder zu verbessern. Dagegen wurden z.B. an der Teutoburger Straße mal eben 100.000 € zur Rettung von 15 Parkbuchten ausgegeben.

Die Radinfrastruktur in Oberhausen ist in schlechtem Zustand, insbesondere ältere Radwege sind beschädigt und verschmutzt. Manche Radwegmarkierungen sind kaum noch sichtbar und gefährlich für alle, die darauf fahren müssen. Schäden werden wegen Geld- und Personalmangel kaum beseitigt, lediglich neue Anlagen

ebike oberhausen

ELEKTROFAHRRÄDER · ZUBEHÖR · SERVICE

ebike-Oberhausen e.K.

Steinbrinkstraße 205
46145 Oberhausen

☎ 0208 307 632 83

@ info@ebike-ob.de

🏠 www.ebike-ob.de



Parkmöglichkeiten Gartenstraße -
direkter Zuweg zum Ladenlokal

Fahrkomfort neu erleben



bleiben eine Zeit lang intakt. So wundert es nicht, dass insbesondere Ungeübte und Ältere Angst haben, das Fahrrad zu nutzen. Und obwohl mehr Radverkehr unsere Stadt lebenswerter, ruhiger und Stau-ärmer machen kann, wurde von CDU, BOB und SPD das nötige Budget auf die ganz lange Bank geschoben. Auch eine stärkere Beteiligung der Autofahrenden an den immensen Kosten der Autoinfrastruktur und Belastungen durch Lärm, Unfälle und Abgase wird nicht in Betracht gezogen. Statt eine umweltfreundlich und sozial gerechte Mobilität zu fördern, wird weiter Steuergeld ins zunehmend über-



Lothringer Straße Markierung fast verschwunden

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

Ideal für:
MTB • Rennrad
Citybike • E-Bike

...auch als
Gleitsichtbrille...

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

6 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)

Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

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

forderte System Auto gepumpt.

Am Paradigma der „Autogerechten Stadt“ wird so von CDU, SPD und BOB fest gehalten.

Burkhard Schmidt/Norbert Marißen

Lesermeinung:

Verlorene Radwege,
ich schreibe hier nichts Neues, die Radwege sind in Oberhausen wie auch anderswo in einem zumeist kläglichem Zustand.

Vor einiger Zeit habe ich mir ein MTB gekauft. Eigentlich fand ich es bisher etwas unpassend für die Stadt, aber ehrlich gesagt, komme ich jetzt deutlich besser durch den kommunalen Hindernisparcours und fühle mich bedeutend sicherer. Das kann doch wohl nicht sein!

Vor einigen Jahren wurden bei uns an vielen Stellen Radstreifen auf die Fahrbahn gepinselt. Ob das eine gute oder schlechte Lösung ist, lassen wir mal dahingestellt; zumindest tat sich etwas und es wurde immerhin mal nicht nur ans Auto gedacht. Das führte dann allerdings, wie zum Beispiel an der Lothringer Straße, zum Wegfall des Radweges auf

dem Bürgersteig. Jetzt, ein paar Jahre später, ist die Farbe fast ganz verschwunden, der Streifen also nicht mehr vorhanden. Das sollte eigentlich einer Kommune auffallen, aber das scheint nicht so zu sein. Daher habe ich, um darauf aufmerksam zu machen, die Stadt Oberhausen angeschrieben und bin sehr gespannt, ob sich etwas tut bzw. die Stadt mitteilt, wann die notwendigen Arbeiten erfolgen.

Ich habe keine Ahnung, ob es eine gute Idee ist, die Stadt oder auch unsere politischen Vertreter zu informieren, aber ich habe den Eindruck, die vielen Probleme mit der zu weiten Teilen maroden Radinfrastruktur sind dort nicht so gegenwärtig.

Daher wäre es vielleicht gut, wenn auch andere, die etwas aus ihrer Stadt zu berichten haben, das tun. Es würde mich freuen.

Jörg Briese, Oberhausen

Aktivenklausur

Traditionell treffen sich die Aktiven des KV OB/MH am Anfang eines Jahres zu einer eintägigen Klausur, um das anstehende Jahr durchzuplanen. So geschehen im Januar 2021, wenn auch „nur“ als Online-Konferenz. Mit 17 TN, davon 6 Frauen, waren sogar mehr Personen dabei als in vergangenen Jahren mit Realpräsenz.

Nach einem Rückblick auf 2020 wurden besonders die für die beiden Städte relevanten Themen aufgerufen, z.B. Radschnellwege RS1 und RSWR, die kommenden Fahrradklima-Testergebnisse, Betreuung der Homepage oder Kooperation mit anderen Vereinen und Verbänden. Mit Blick auf die anstehende Mitgliederversammlung wurde beraten, wer zukünftig bei wichtigen Aufgaben mitarbeiten könnte. Es gibt nach wie vor Vieles, wo sich weitere Mitglieder einbringen könnten, sporadisch oder mit festem Aufgabengebiet.

Frauen sind besonders eingeladen, da sie bei den Aktiven noch in der Minderheit sind.

Die geplante Mitgliederversammlung soll auch in diesem Jahr nicht digital stattfinden und ist damit erst für die 2. Jahreshälfte vorgesehen. Die genauen Umstände können also jetzt noch nicht benannt werden, dies ist für die nächste RiP-Ausgabe vorgesehen. Sollte eine Präsenzversammlung auch im Herbst nicht möglich sein, wird wohl eine digitale Mitgliederversammlung versucht. Die digitale Aktivenklausur konnte so immerhin erfolgreich durchgeführt werden.

Ausfall der Mitgliederversammlung

Vor dem Hintergrund der aktuellen Kontaktbeschränkungen im Rahmen der Corona-Schutzverordnung NRW hat der Vorstand des ADFC Essen beschlossen, die für März geplante ordentliche Mitgliederversammlung des ADFC Essen e.V. abzusagen. Da eine Verschiebung auf einen späteren Zeitpunkt wegen der pandemiebedingten Unwägbarkeiten nicht zielführend erscheint und die Voraussetzungen für eine digitale Mitgliederversammlung nicht durchgehend vorhanden sind, wird die nächste Mitgliederversammlung daher voraussichtlich im März 2022 stattfinden.

Turnusmäßig waren im März Wahlen zum Vorstand geplant. Nach § 9 Abs. 1 der Satzung des ADFC Essen bleiben Vorstände bis zur Neuwahl im Amt. Der Gesetzgeber hat mit dem „Gesetz zur Abmilderung der Folgen der Covid 19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht“ zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Das Gesetz ermöglicht, dass Vorstandsmitglieder auch nach Ablauf ihrer Amtszeit zunächst im



Amt bleiben, d.h. eine Wieder- oder Neubestellung nicht zwingend erforderlich ist. Alle Mitglieder des Vorstandes haben sich bereit erklärt, ihr Amt über den März 2021 hinaus bis zur Vorstandswahl im Rahmen der Mitgliederversammlung 2022 auszuüben. Die Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020 wird bei der nächsten Mitgliederversammlung nachgeholt.

Neues für Essens Radler*innen

Werktägliche Sperrungen auf der Grugatrasse

Die Ruhrbahn GmbH verlegt in Rellinghausen Kabelschutzrohre und Glasfaserkabel über die Grugatrasse. Aus diesem Grund musste der Geh- und Radweg zwischen Eisenbahnstraße/Rellinghauser Straße und St. Annental/Steinkuhle ab Montag, 1. Februar zeitweise komplett gesperrt werden. Die Sperrung erfolgt immer montags bis freitags von 7 bis 15:30 Uhr. Von freitags 15:30 Uhr, bis montags 7 Uhr, bleibt der Trassenabschnitt geöffnet. In Richtung Steele endet die Trasse während der Sperrzeiten in Höhe der Straße Am Glockenberg, in Richtung Stadtwald/Rütterscheid im Bereich St. Annental/Steinkuhle. Eine Umleitung über Rellinghauser Straße, Eisenbahnstraße, Frankenstraße und St. Annental wird eingerichtet. Die Arbeiten und Sperrungen dauern voraussichtlich noch bis zum 31. März.

Grünzug Zangenstraße

Die Rodungsarbeiten, die im Laufe des Februars abgeschlossen waren, bildeten den



Startschuss für den zweiten Bauabschnitt der Verbindung: Nachdem bereits Ende 2018 der Abzweig Rheinische Bahn bis zur Bottroper Straße inklusive eines Brückenneubaus fertiggestellt wurde, beginnt nun der zweite Bauabschnitt: die Verbindung zwischen dem Segerothpark und dem Berthold-Beitz-Boulevard. Im Zuge dessen soll zur Fortsetzung des Grünzugs Zangenstraße nun eine Brücke über die Bottroper Straße entstehen. Zudem sind in den Planungen kurze Anschlusswege zwischen Segerothpark und Grünzug berücksichtigt. Eine Fertigstellung ist für 2022 geplant.

Der weitere Ausbau des Grünzuges Zangenstraße soll auch zukünftig in mehreren Bauabschnitten erfolgen und sieht für den zweiten Teil des zweiten Bauabschnittes die Verbindung vom Berthold-Beitz-Boulevard bis zur Hövelstraße inklusive einer Überquerung der Straße vor. Hierfür wird ein Arbeitszeitraum von 2022 bis 2024 anvisiert. Der abschließende dritte Bauabschnitt von der Hövelstraße über den Bahnhof Altenessen bis zum Helenendamm wird ebenfalls zweigeteilt und soll voraussichtlich mit dem Grunderwerb der benötigten Flächen ebenfalls 2022 beginnen.



Trasse Rommenhöller

Rheinischen Bahn / RS1 nach Borbeck wird asphaltiert

Am 18.01. haben die Arbeiten zur Asphaltierung der rund zwei Kilometer langen Rad- und Gehwegtrasse zwischen dem Bahnhof Borbeck und der Rheinischen Bahn, dem zukünftigen Radschnellweg Ruhr (RS1), begonnen. Der Weg, der durch Teile Borbecks, Boicholds und Altendorf verläuft, wird auf einer



Breite von 3,5 Metern asphaltiert, damit die Strecke künftig auch bei schlechten Witterungsverhältnissen genutzt werden kann. Für eine bessere Orientierung, besonders in der Dunkelheit, erhält der neue Weg zudem eine beidseitige weiße Fahrbahnrandmarkierung. Die vorbereitenden Arbeiten machen aufgrund des Einsatzes von Maschinen und der räumlichen Enge zunächst eine Vollsperrung erforderlich. Die eigentlichen Asphaltarbeiten werden dagegen abschnittsweise durchgeführt. Nach erfolgter Asphaltierung können Teilbereiche wieder freigegeben werden. Wegen der erforderlichen Sperrungen wird eine Umleitung ausgeschildert. Diese verläuft parallel zum Radweg über Wüstenhöferstraße und die Straße Schölerpad.

Die Arbeiten werden voraussichtlich acht Wochen dauern, sind allerdings stark witterungsabhängig. Im August 2020 hatte der Rat der Stadt Essen der Maßnahme und den veranschlagten Kosten in Höhe von 361.000 Euro zugestimmt.

Rommenhöller Gleis

Es tut sich was beim Ausbau der Radwegverbindung Rommenhöller Gleis. Auf dem gesamten Stück der künftigen Trasse zwischen Veronikastraße bis zur A 52-Brücke, Abfahrt Essen-Süd wurden ebenfalls bereits die Rodungsmaßnahmen im Februar durchgeführt. Auf der genannten Fläche entsteht ein rund 860 Meter langer und 3 Meter breiter, asphaltierter Weg, der das Radwegenetz der Stadt Essen erweitert. Die Stadtteile Bergerhausen und Rüttscheid erhalten eine verkehrssichere Anbindung an die Haupttroute der Grugatrasse und damit einen direkten Zuweg nach Mülheim-Heißen und ins Ruhrtal. Die Arbeiten sollen bis 2022 abgeschlossen sein.

Fahrradstraßenachse C von Steele nach Zollverein

Am 14.12. wurde mit der Achse C von Steele nach Zollverein die letzte der drei neuen Fahrradstraßenachsen für den Verkehr freigegeben: Sie verbindet die Stadtteile Steele, Kray, Stoppenberg, die Zeche Zollverein und Katernberg.

Bis zum Redaktionsschluss standen jedoch u.a. die Markierungen der großen, blau-weißen Fahrradstraßenpiktogramme aufgrund der unbeständigen Witterungsbedingungen noch aus. Es ist vorgesehen, diese Arbeiten im Frühjahr nachzuholen.



Graffitikunst an der Protected Bike Lane

Die Betonwand zwischen der Protected Bike Lane und der Fahrbahn der Bernestraße wurde im Auftrag der Stadt Essen durch einen Graffitikünstler verschönert. Dazu musste die Protected Bike Lane eine Zeit lang gesperrt werden, die Arbeiten sind jedoch mittlerweile abgeschlossen.

(Ein Video und mehr zu Protected Bike Lane und Umweltspur finden Sie auf unserer Webseite.)

Foto: Jörg Brinkmann



Rad- und Fußgängerweg Holthuser Tal

Zur Schließung der derzeitigen Wegnetz-lücke im Ruhrtal ist geplant, zwischen der Straße Holthuser Tal und Kampmannbrücke einen neuen Rad- und Gehweg zu bauen. Die Pläne sehen vor, dass die neue Wegverbindung am östlichen Ruhrufer entlang der

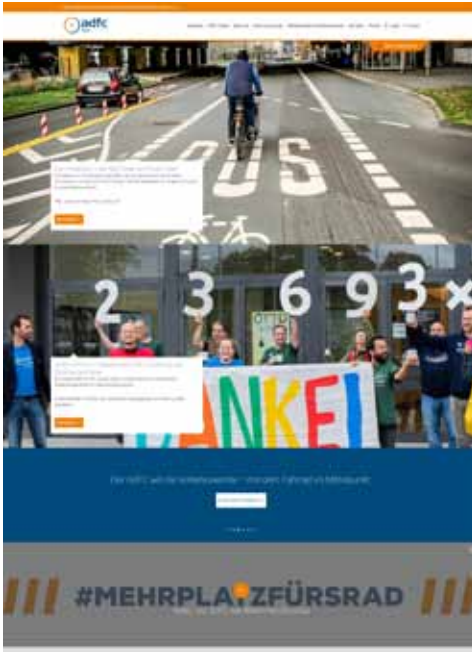
Bahntrasse der S9 verläuft und auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern eine asphaltierte Strecke entsteht. Größtenteils wird die neue Verbindung eine Breite von drei Metern aufweisen, lediglich auf Höhe des Kanaklub-Gebäudes am Bahnübergang Holthuser Tal sowie unterhalb der A 44-Brücke kann der Weg aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit einer Breite von zweieinhalb Metern umgesetzt werden. Der Baustart für den neuen Geh- und Radweg ist im Herbst dieses Jahres geplant, die Eröffnung im Herbst 2022 vorgesehen. Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Essen hat diese Maßnahme bereits einstimmig beschlossen, die finale positive Entscheidung durch den Rat der Stadt Essen gilt als höchstwahrscheinlich, konnte jedoch bis Redaktionsschluss pandemiebedingt nicht getroffen werden.

Stadtwerke Essen als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet

Die Stadtwerke Essen haben im Januar durch den ADFC die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber erhalten. In Essen sind damit aktuell bereits 14 Unternehmen erfolgreich zertifiziert worden. Der ADFC führt seit 2017 regelmäßig in Kooperation mit der Stadt Essen Workshops für interessierte Unternehmen durch.

Foto: Peter Wieler





Hier finden Sie stets aktuelle Informationen über den ADFC Essen und den Radverkehr in Essen.

Auch unseren Touren und Veranstaltungskalender finden Sie dort.

Ebenfalls laden wir herzlich dazu ein, unseren neu aufgelegten Newsletter zu abonnieren.

Dieser erscheint max. 1 x pro Monat und informiert ebenfalls über aktuelle Neuigkeiten zum ADFC und zum Radverkehr. Den Anmelde-link finden Sie unten auf der Seite „Services in Essen“ unserer Webseite.

Save the Date

Mittwoch, 19.05.2021 - Ride of Silence Essen
Der Ride Of Silence ist eine weltweit stattfindende Gedenkfahrt, die auf getötete und verletzte Radfahrer*innen aufmerksam machen will. Auch in Essen wird es höchstwahrscheinlich dazu eine Veranstaltung geben. Details dazu werden noch über unsere Webseite und den Newsletter bekanntgegeben.

Freie Plätze im Fahrradhaus Goethestraße

In unserem Fahrrad(park)haus Ecke Goethestraße/Cäsarstraße sind aktuell noch freie Plätze vorhanden. Der monatliche Mietpreis beträgt 10,- EUR. Bei Interesse wenden Sie sich gerne an uns.

Aufruf in eigener Sache

Wir suchen interessierte Mitglieder, die (sobald pandemiebedingt wieder möglich) unter anderem in den Bereichen Radtourenleitung & Fahrradcodierung aktiv werden wollen. Bei Interesse freuen wir uns über eine kurze Mitteilung.

Mirko Sehnke

Brücke Rheinische Bahn (RS1) / Berthold-Beitz-Boulevard

Die Arbeiten an der neuen Brücke am Berthold-Beitz-Boulevard gehen in den Endspurt und werden wahrscheinlich Ende März dem Ende entgegengehen, anschließend müssen dann allerdings noch die Wegeanschlussarbeiten erfolgen. Eine offizielle Eröffnung und Freigabe könnte nach aktueller Planung in der 2. Maihälfte stattfinden, eine Freigabe für den Radverkehr könnte jedoch evtl. bereits eher erfolgen.

Neue Webseite und neuer Newsletter

Unter www.essen.adfc.de finden Sie seit Ende des letzten Jahres unsere Webseite im neuen Design.





Zweiradfahrer überholen verboten

Was bringt das neue Schild?

Beim Antrag des ADFC, die Radfahrenden an der Buerschen Straße auf dem zu schmalen, alten Radstreifen mit dem neuen Verkehrsschild vor zu engem Überholen zu schützen, hat ergeben, dass das rechtlich nicht zulässig ist.

Nach Aussage des NRW-Verkehrsministeriums ist es überhaupt nicht möglich, das neue Zweiräder-Überholverbotschild dort aufzustellen, weil Radfahrstreifen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht zur Fahrbahn gehören würden; sie gelten - wie baulich getrennte Radwege - als Sonderwege. Daraus folge, dass im Falle von Radfahrstreifen kein Überholen, sondern ein Vorbeifahren stattfindet und die Mindestseitenabstände von 1,50 m somit keine Anwendung fänden. Außerdem müsse eine besondere Gefahrenlage vorliegen.

Da stellt sich allerdings die Frage nach dem Sinn des Verkehrsschildes, wenn es zum einen erst zu mehreren Unfällen gekommen sein muss, bevor es überhaupt erst aufgestellt werden darf und zum anderen der angeblich besonders sichere Radstreifen hier zu einer größeren Gefährdung der Radfahrenden führt. Hier besteht Handlungsbedarf: NRW könnte die durch Bundesverkehrsminister Scheuer herbeigeführte Schwebelage der Novelle der StVO nutzen, um seinen Vorstoß im Bundesrat, die 1,50 m-Überholregel auch auf Radstreifen anzuwenden, zu wiederholen. Der Gladbecker ADFC fragt sich, wie das zu der in der WAZ am 15.7.20 zitierten Untersuchung zusammenpasst, wonach jeder 2. Radunfall mit Dooring zu tun habe und Gerichte im Dooring-Fall dem Radfahrenden eine Mitschuld zusprechen, wenn er

nicht mindestens 90 cm (!) Abstand zu den parkenden Autos gehalten hat. Im Gladbecker Fall befindet sich der Radfahrende dann fast auf der weißen Begrenzungslinie und wird von Autos mit weit weniger als 1 m Abstand überholt. Und der Bundes-ADFC müsste angesichts der widersinnigen Rechtslage seine Empfehlung für Radstreifen überdenken? Vera Bückler

ADFC fordert Radverkehrsbudget

Nachdem sich im Wahlkampf viele Parteien zu einer verstärkten Radverkehrsförderung bekannt hatten, wollte der ADFC nun herausfinden, wie ernst es ihnen damit ist. In einem Brief an die Fraktionen, mit denen er traditionell im Gespräch ist, hat er gefordert, den Worten nun Taten folgen zu lassen und dafür die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Dabei bezieht er sich auf die Forderungen des Bundesverkehrsministeriums, das sicher radverkehrspolitischer Träumereien unverdächtig ist.

Hier nun der Brief im Wortlaut:

„Zur Realisierung zum Ausbau der Radinfrastruktur in Gladbeck und für dessen Erhalt ist es nötig, dass ein Budget im nächsten öffentlichen Haushalt festgeschrieben wird, allein schon um den Ei-



genanteil der Stadt von 10 % im Fall einer Förderung einzelner Radinfrastrukturprojekte durch das Land / den Bund gewährleisten zu können. Ebenso ist eine ausreichende Personaldecke für die Entwicklung von Fahrradinfrastruktur nötig.

In den nächsten Wochen wird über den Haushalt der Stadt verhandelt und entschieden werden. Wir bitten Sie, ein Budget von 10 EUR pro Gladbecker Einwohner*in für die künftige Gestaltung der Radinfrastruktur in der Stadt zu beantragen, um Worten auch Taten folgen zu lassen. Diese Summe bewegt sich am unteren Rand der Empfehlung des nationalen Radverkehrsplanes 2020 des Bundesverkehrsministeriums, das 8-19 € pro Einwohner fordert. Und das ist wenig im Vergleich zu den 70 € in Oslo oder 35 € in Kopenhagen. Und die Stadt Mannheim beispielsweise hat schon seit 2015 pro Einwohner*in 15 € im Jahr für den Radverkehr ausgegeben.

In Gladbeck dürfte es sich um eine Summe von ca. 800.000 € handeln, die aus der Förderung des KFZ-Verkehrs übergeleitet werden sollte....“

Die Bürgermeisterin antwortete darauf mit der Zusage, das Anliegen in die Haushaltsberatungen mitzunehmen.

Die Forderung ist nicht unrealistisch. Die Stadt Hannover beispielsweise gab 2019 bei ca. 540.000 EW 4,1 Mio. € für den Radverkehr aus und will bis 2022 die Summe auf 9,2 Mio.€ verdoppeln. Damit lag sie 2019 bei ca. 7,60 € pro EW und wird dann 2022 gut bei 16 € liegen. Gladbeck dagegen gab bisher 200.000 € für Fuß- und Radwege gemeinsam aus, das sind ca. 2,60 € pro EW. Bedenkt man, dass sich Fußverkehr und Radverkehr diese Summe teilen, sind das aktuell nicht mehr als 1,30 € pro EW. Da ist also noch sehr viel Luft nach oben. Die Haushaltsberatungen standen bei Redaktionsschluss kurz vor dem Abschluss, es zeichnet sich immerhin eine leichte Erhöhung ab, die auf die Initiativen von Grünen und Linken zurückgehen, wobei Letztere sich eng an das Schreiben des ADFC anlehnen.

Vera Bücker

Buersche Brücke – es geht weiter

Im Zusammenhang mit der Diskussion um den zu schmalen Radstreifen auf der innenstadtnahen Brücke Buersche Straße hatte der ADFC u.a. vorgeschlagen, mittelfristig den ebenfalls für heutige Autos zu schmalen Parkstreifen wegzunehmen und dann einen breiten Radstreifen anzulegen. SPD und CDU hatten mit der Idee gekontert, den Grünstreifen in der Mitte, eine ehemalige Straßenbahntrasse, in einen Radweg umzubauen, um so die Parkplätze zu erhalten. Damit hatten sie immerhin die Unhaltbarkeit des Ist-Zustands anerkannt, der vorher meist als unproblematisch dargestellt worden war (die RIP berichtete).



Buersche Str., halb zugeparkter Radweg

Dem ADFC ist inzwischen noch eine Variante eingefallen, die ebenfalls zu prüfen wäre: auf dem grünen Mittelstreifen Parkplätze anlegen, wenn man glaubt, auf sie nicht verzichten zu können, und auf der Fahrbahn einen breiten geschützten Radstreifen. Diese Variante, die der Bundesvorsitzende Uli Syberg ins Spiel gebracht hat, hätte den Charme, dass dabei die Bäume im Mittelstreifen erhalten werden könnten. Das Grün, das unter Klimagesichtspunkten erhaltenswert ist, müsste so nicht verloren gehen. Man würde auch nicht Grün und Radverkehr gegeneinander ausspielen, um die Parkplätze zu retten. Denn sie bzw. der Autoverkehr schaden dem



Klima, vermehrter Radverkehr durch bessere Radverkehrsanlagen und Straßenbegleitgrün helfen ihm. Vera Bücken

Corona- Auswirkungen aufs Radfahren?

Allgemein wird diskutiert, ob der Lockdown wegen Corona das Radfahren positiv beeinflusst. In vielen Städten, die Daten erheben, ist das auch nachweisbar. In Mülheim am RS1 und in Oberhausen an der Jacobi-trasse im CentrO weisen die dort installier-



Rathausplatz GLA

ten Zählstationen auch eine deutliche Steigerung nach. Am sehr gut ausgebauten RS1 war 2020 eine Steigerungsrate von 28 % zu verzeichnen, in Oberhausen von 25 %. Beide Steigerungsraten kann man als Corona-Effekt deuten, wobei offen bleibt, welchen Anteil Alltags- und Freizeitverkehr daran haben.



**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!*

Und in Gladbeck? Dort gibt es keine Messstation und auch die Verwaltung nimmt keine Messungen vor. Aber der ADFC zählt seit 8 Jahren einmal im Herbst vor den Herbstferien an einem möglichst sonnigen Tag die am Willy-Brandt-Platz vorbeikommenden Radfahrer*innen in einer Stunde am späten Mittag. Der Platz liegt zentral vor dem Rathaus am Eingangsbereich der Fußgänger*innenzone. Er ist teilweise verkehrsberuhigt, und kein Teil einer überörtlichen Radroute. Üblicherweise sind hier nur Alltagsradler*innen unterwegs.

In den letzten 8 Jahren passierten durchschnittlich 240 Radfahrende in 1 Stunde



den Rathausplatz. Spitzenjahr war 2019 mit 289 Rädern, schlechtestes Jahr 2014 mit nur 193. Das Coronajahr 2020 lag bei 248 Radfahrer*innen, das ist nur der drittbeste Wert nach 2017 mit 271 Rädern.

An dieser Aufstellung lässt sich keine Zunahme des Radverkehrs ablesen, sondern mit einigen Schwankungen zwischen den Jahren stagniert er seit Beginn der Zählung. Ein Corona-Effekt ist jedenfalls nicht nachweisbar. Im Alltagsradeln scheinen die Gladbecker*innen also ihr Verhalten nicht verändert zu haben und positive Auswirkungen wie woanders sind nicht erkennbar. Sucht man nach Gründen für den ausbleibenden Corona-Effekt, kann man zweierlei mutmaßen. Anders als an den oben genannten Messorten findet am Gladbecker Rathausplatz kein Freizeitradeln statt und auch am Zustand des Radwegenetzes hat sich nichts spürbar verbessert.

Vera Bucker

Erneuerte Querung an der B224

Lange haben sich viele Bürger*innen und auch der ADFC dafür eingesetzt, dass der Fuß- und Radweg-Übergang an der Schützenstraße/B 224 verbessert wird. Er befand sich jahrelang in einem katastrophalen Zustand. Ungesichert standen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen an der Drückampel im Dunkeln und in Pfützen, während im Abstand von einigen Zentimetern der Verkehr, darunter viele LKWs mit Tempo 70, vorbei donnerten. Und auch dass viele Schüler*innen diesen Weg vom Stadt-süden zu den weiterführenden Schulen nutzen, beunruhigte die Verantwortlichen nicht. Im Herbst vergangenen Jahres hatte nun die damalige Bürgermeisterkandidatin der SPD die ADFC-Vorsitzende um eine Problemradtour gebeten, bei der auch diese problematische Stelle ausführlich erörtert wurde. Anfang des Jahres hat sich nun endlich etwas getan: Der Untergrund der Aufstellfläche wurde ausgebessert und die Leitplanke bis nahe an den Übergang verlängert. Das ist das Minimum des Notwendigen und gerade einmal besser als nichts. Es fehlen nach wie vor die gewünschte Ausleuchtung der Kreuzung sowie eine Temporeduzierung auf 50 km/h entlang der 3 Ampeln der B 224 durch Gladbeck.

Vera Bucker

B224 neuer Übergang





Regelmäßige Termine

(unter Corona-Vorbehalt)

Essen

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

Oberhausen/Mülheim

- Radler-Treff in den Starthilfe-Räumen im Bürgerzentrum Altenberg: Aktivtreff 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 1. Montag eines Monats, 19 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Aktivtreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC Jetzt 2x monatlich, immer am 2. und 4. Mittwoch im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auf UKW 92,2 MHz, im Kabel 101,75 MHz oder im Web www.radioduisburg.de/der-sender/radioplayer.html?radiochannel=live#

Hinweise zu den Radtouren

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

Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Regelungen und haften für Schäden gegenüber Dritten oder anderen Teilnehmern nach gesetzlichen Vorschriften. Eine Haftung für Personen- oder Sachschäden durch den ADFC wird insoweit ausgeschlossen. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den ersten Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines 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 verkehrersarm



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



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

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

Liebe Leserinnen und Leser,

coronabedingt haben wir auf die Veröffentlichung unserer Tourenangebote verzichtet. Welche Touren tatsächlich stattfinden können oder leider ausfallen, ist für ein Magazin mit längeren Druck- und Veröffentlichungszeiten nicht darstellbar.

Auch die regelmäßigen Termine und Touren sind selbstverständlich von den Einschränkungen betroffen, genau wie die Öffnungszeiten unserer Infoläden.

Bitte informieren Sie sich über unser Internetangebot, die Newsletter oder rufen uns einfach an.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

<p>donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg-Süd</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 Michael Wilczoch 0163 / 14 45 84 8 ↻ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, 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. ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ↻ Start: Duisburg-Neumühl, Iltispark, Kleingartenverein „Gut Grün Bergbau e.V.“, Vereinshaus, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Montag im Monat im Sommerhalbjahr Feierabendtour</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km. ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 ↻ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr</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. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ↻ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr</p>





ADFC Duisburg

Infoladen

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

Geöffnet:

Di 17:30 – 19 Uhr
Sa 10 – 12 Uhr
(Dienstag Besetzung
durch Pro Bahn)

www.duisburg.adfc.de
[www.facebook.com/
ADFC.Duisburg](http://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-ob-mh.de
oberhausen@adfc-ob-mh.de
muelheim@adfc-ob-mh.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.essen.adfc.de
[www.facebook.com/
ADFC.Essen](http://www.facebook.com/ADFC.Essen)
info@adfc-essen.de

Vorsitzende:

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

ADFC

Bundesgeschäftsstelle
Mohrenstraße 69

10117 Berlin

☎ (030) 2 09 14 98-0

☎ (030) 2 09 14 98-55

www.adfc.de
kontakt@adfc.de
mitglieder@adfc.de

ADFC NRW

Karlstr. 88

40210 Düsseldorf

☎ (0211) 68 70 80

☎ (0211) 68 70 82 0

www.adfc-nrw.de
adfc-blog.de
[www.facebook.com/
ADFC.NRW](http://www.facebook.com/ADFC.NRW)
info@adfc-nrw.de

ADFC Gladbeck

Dr. Vera Bücker

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

Radfahrer-Telefone

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

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

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

Mülheim
Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

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

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

Impressum

RAD im Pott – Frühjahr 2021 (gegr. 1992, 29. Jahrgang, Nr. 1); ISSN 0942-6272;

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

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

☎ (0203) 51 88 03 1

Mail: redaktion@radimpott.de; www.radimpott.de

IBAN: DE70 3601 0043 0647 6854 33

Aktuelle Auflage: 8.000 Exemplare

Druck:

printed by:



WirmachenDruk.de

Sie sparen, wir drucken!

Vi.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Jörg Briese, Jörg Brinkmann, Vera Bücker, Joachim Danzig, Herbert Fürmann, Birgit Gardener, Axel Hercher, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Fred Krieter, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Burkhard Schmidt, Mirko Sehne, Heinz Stadie.

Titelfoto: www.pd-f.de/ ortlieb.com

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

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 02.05.2021.

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.

GROSSE AUSWAHL, BESTER SERVICE!

- ✓ Viele starke Marken
- ✓ Für komfortables oder sportliches Radfahren
- ✓ Beste Beratung durch unser kompetentes Verkaufsteam
- ✓ Leasing-Service
- ✓ Sorgfältige Inspektionen, fachmännische Reparaturen
- ✓ TÜV-zertifiziertes Werkstatt-Team



*Wir sind ausgezeichnet!
Meint auch der TÜV...*

Zweirad-Center
VOGEL



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz



Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 16:00 Uhr

In Duisburg

Kasinostraße 13-15

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

