

IN ESSEN AUF RÄDERN

25 JAHRE ADFC-ESSEN



VON
JÖRG BRINKMANN

ADFC Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Kreisverband Essen e.V.



125 JAHRE KRÖGER

Wir feiern! Sie sparen!

www.moebel-kroeger.de

BEST OF

ROLF BENZ

Die Marken-Studios

schüller
KÜCHEN

Ihr Küchen-Profi

Der coolste Einrichter im Revier!

Hol Dir die neuen Wohnideen!

KRÖGER XXL
MAXIMALE WOHNIDEEN ZUM MITNEHMEN

KRÖGER

DIE WELTSTADT DES WOHNENS

Mitten in Essen • Direkt an der **B224** • Hans-Böckler-Straße 80

45127 Essen • Telefon: 02 01/64 64-0 • www.moebel-kroeger.de • Öffnungszeiten: Montag – Samstag 10.00 – 20.00 Uhr

DAS SCHÖNSTE EINRICHTUNGS-ZENTRUM DER WELT!

IN ESSEN AUF RÄDERN – 25 JAHRE ADFC IN ESSEN

INHALT

Grußwort, Vorwort	5
Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club	10
Radfahren in Essen	14
25 Jahre ADFC in Essen	51
Die Essener Fahrrad Initiative	81
Persönliches und Personelles	86
Fahrradtour auf ehemaligen Bahntrassen	88
Informationen / Adressen	104
ADFC-Mitgliedschaft / Impressum	106

FOTOS TITELSEITE / RÜCKSEITE

Das Titelbild zeigt das mit 200 Radlerinnen und Radlern gebildete Fahrradpiktogramm am Wasserturm auf der Steeler Straße am 21. Mai 1995.

Das Bild links auf der Rückseite zeigt die Teilnehmer des Fahrradpiktogramms während der Anfahrt zum Wasserturm auf der Kurfürstenstraße.

Auf dem Bild rechts sind die Teilnehmer der bislang größten Raddemo mit 600 RadlernInnen am 5. Juni 1993 auf der Hindenburgstraße zu sehen.

DANKSAGUNG

- Der ADFC-Essen dankt Ilse und Uli Straeter für ihre eingehende Beratung, Herrn Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger sowie EFI-Sprecher und Bürgermeister Rolf Fliß für ihre jeweiligen Vorworte, Thomas Plaßmann für die Zeichnung, Ulrich von Born von der NRZ sowie den Herren Prengel und Bühne von der Stadtbildstelle für die Fotos und nicht zuletzt Frau Holtermann vom Stadtarchiv für ihre Recherchen.

- Der Dank gilt natürlich auch allen nachfolgend aufgeführten Firmen und Institutionen, welche die Erstellung dieses Jubiläumsbandes mit ihrer Annonce ermöglicht haben: AOK Die Gesundheitskasse, DEKRA, Bergetappe der Fahrradladen, BMW-Niederlassung Essen, Essener Marketing Gesellschaft, Essener Verkehrs AG, Entsorgungsbetriebe Essen, Fahrrad-Fachmarkt Fahrradies, Fahrrad-Schrauber, Flotte Karotte, Insider Traveller, Issa-Security, Die Johanniter, Die Kuriere, Kur vor Ort, KV-Verlag, Landkartenhaus Orgs, Meoline, Messe Essen, Möbel-Kröger, Radstation Essen, RGE Servicegesellschaft, RWE Rhein-Ruhr, Sparda-Bank West, Sparkasse Essen, Stadt Essen, Stadtwerke Essen, Verkehrswacht Essen e.V., Zweirad Stegemann, Zweiradmeisterbetrieb van Buer.

- Für die Unterstützung der Jubiläumsveranstaltung am 19. April 2009 sei gedankt den Herren Spengler und Hanster von der Grugapark-Verwaltung, den Firmen Bäcker Peter, Stauder-Brauerei und Jagdhaus Schellenberg für Essen & Trinken sowie der Sparda-Bank West, der E.ON Ruhrgas AG und den Entsorgungsbetriebe Essen für die zusätzlichen finanziellen Zuwendungen.



ESSEN

fahrradfreundliche Stadt

- über 200 km Radwege an Straßen und im Grünen
- Wegweisung für das Rad-Haupttroutennetz 1
- mehr als 3.000 Fahrradbügel im gesamten Stadtgebiet
- Fahrradkalender mit zahlreichen Veranstaltungsterminen und Tipps zum Radfahren
- Amtliche Fahrradkarte der Stadt Essen mit dem Radverkehrsnetz NRW und mehreren Tourenvorschlägen

www.essen.de/fahrradfreundlich

In Essen stehen 170 abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung. Freie Boxen befinden sich an folgenden S-Bahnhöfen:

- Dellwig
- Dellwig-Ost
- Eiberg
- Frohnhausen
- Katernberg-Süd
- Kettwig
- Kray-Nord
- Stadtwald
- Steele-Ost
- Süd

und an folgenden EVAG-Haltestellen:

- Finefraustraße
- Florastraße
- II. Schichtstraße

Weitere Informationen erhalten Sie beim Amt für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Essen, Ansprechpartner Herr Binder.

Tel.: 0201 - 88-61625

E-mail: erich.binder@amt61.essen.de



Planungsdezernent Hans-Jürgen Best, Bürgermeister und EFI-Sprecher Rolf Fliß, Michael Kohlhaas vom VRR und der Essener Fahrradbeauftragte Christian Wagener bei der Eröffnung der neuen bikey-Boxen

GRUSSWORT

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

25 Jahre ADFC in Essen sind ein guter Grund, gemeinsam zu feiern – allen Mitgliedern, Förderern und Freunden gelten meine besten Wünsche.

Die Verleihung der „Rostigen Speiche“ Anfang der neunziger Jahre an die Stadt Essen war ein Signal und zugleich der Anlass für intensivere Gespräche und eine engere Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Essen. Es wurde der „Arbeitskreis Radverkehr“ ins Leben gerufen und die Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ erreicht, der wir auch heute noch angehören – ein Beleg dafür, dass sich hier bei uns inzwischen einiges getan hat. Gemeinsam mit dem ADFC spricht die Stadt Essen immer wieder die Öffentlichkeit an. Diese Kooperation hat sich bewährt, und wir wollen sie auch in Zukunft unbedingt beibehalten. Der stets rege, manchmal kritische Austausch und die Impulse haben uns, und damit unseren Radverkehr, nach vorne gebracht. Das Radwegenetz wurde ausgebaut, es gibt eine Fahrradstation und auch unser Fahrradkalender kann sich sehen lassen. Erst im letzten Jahr durften wir uns über eine Auszeichnung der Bundesinitiative „best for bike“ freuen. Die erzielten Erfolge spornen an, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen – gemeinsam mit dem ADFC.

Ohne den ADFC Essen, ohne all die engagierten Radfahrerinnen und Radfahrer hätte es eine solch positive Entwicklung in unserer Stadt nicht gegeben. Sie alle machen uns immer wieder klar, wie kostengünstig, umweltfreundlich und nicht zuletzt gesundheitsfördernd das Fahrrad ist. Deshalb danke ich Ihnen herzlich für Ihren Einsatz, machen Sie weiter so! Ich wünsche Ihnen für die kommenden Aufgaben viel Energie, weiterhin Freude am Radfahren und allseits gute Fahrt.

Essen im Februar 2009



Dr. Wolfgang Reiniger
Oberbürgermeister



GRUSSWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freundinnen und Freunde,
liebe Radlerinnen und Radler!

Zunächst möchte ich dem ADFC-Essen und seinen beiden Vorstandssprechern Jörg Brinkmann und Rüdiger Sang gratulieren und Danke sagen für 25 äußerst erfolgreiche Jahre der Radverkehrsförderung. Als radfahrbegeisteter Bürgermeister und langjähriger Sprecher der Essener Fahrrad-Initiative (EFI) durfte ich den ADFC bei seinen vielen Aktivitäten häufig begleiten und weiß daher zu genau, von wie vielen Stolpersteinen, Dornen und Gräben der „Radweg“ dabei übersät war. Dabei denke ich an den leider gescheiterten Bau der Brücke über den Stadthafen, den Nichtbau einer Radstation am Bahnhof Altenessen oder die Verleihung der „Rostigen Speiche“ an die Stadt Essen

Mit großem Spaß entsinne ich mich noch genau, wie wir am Tag des Besuchs der Bereisungskommission des Landtages durch eine für nur 2 Stunden (!) geöffnete Einbahnstraße und später über eine so frische Rotfurmarmarkierung radelten, dass nicht nur mancher Reifen „rot“ wurde. Noch weiter zurück geschaut, gab es in den Anfängen nur „Flickwerk“. Auf Radwegen wurde legal geparkt, Bordsteinabsenkungen gab es nicht, von einer Radstation wurde ebenso geträumt wie von einer Fahrradwegweisung u.a. durch die Innenstadt, Fahrradboxen oder Radeln auf alten, aufgelassenen Bahntrassen. Doch ausgerechnet die „Rostige Speiche“ führte nach bundesweiten Schlagzeilen endlich zu einem Umdenken im Essener Rathaus. Der Radverkehr wurde Konzernziel und die Stadt beteiligt sich seither am „Modellvorhaben fahrradfreundliche Stadt“. Die Radstation im Essener Hauptbahnhof bleibt und sogar die Nord-Süd-Fahrt auf eigener Fahrspur kommt.

Doch besonders freue ich mich 2010 auf die Fertigstellung des neuen Radfahr-Wanderweges auf der so genannten „Rheinischen Bahn“ zwischen Duisburg und Essen. Dies geniale, fast kreuzungsfreie (da der Brückenbau über den Berthold-Beitz-Boulevard ärgerlicherweise gestrichen wurde) Verbindung wird das westliche Ruhrgebiet attraktiv mit dem neuen Niederfeldsee in Altendorf, dem Kruppark sowie dem Univiertel samt City verknüpfen. Wasser-, Kultur- und Naturroute ergänzen die Ost-West-Velouroute nördlich am Rhein-Herne-Kanal bzw. südlich an der Ruhr.

Gemeinsam mit den Ehrenamtlichen von EFI und ADFC, dem engagierte städtischen Fahrradbeauftragten Christian Wagener, der radelnden Umwelt- und Baudezernentin Simone Raskob, den Mitstreitern im „Arbeitskreis

Radverkehr“ sowie unter dem kritischen Blick des „ADFC/EFI-Rundbriefes“ wird es gelingen, die Stadt pneu á pneu „Fahrradfreundlicher“ zu machen. Dazu wünsche ich allen ADFC-Mitgliedern einen langen Atem, viel Luft in den Schläuchen, weiterhin so viele kreative Ideen (wie das unvergessene Fahrradpiktogramm am Wasserturm) sowie allzeit unfallfreie Fahrt!

Mit Pedal- und Speichenbruch
Ihr/Euer



Rolf Fliß
EFI-Sprecher und Bürgermeister der Stadt Essen



VORWORT

25 Jahre ADFC-Essen, das sind zwar nicht 25 Jahre Radfahrgeschichte in Essen – diese ist um Einiges älter – es ist ein viertel Jahrhundert ehrenamtliches Engagement für ein Objekt, welches ohne Zweifel als **das** umweltfreundliche Verkehrsmittel gilt. Das Fahrrad ist leise, abgasfrei, Platz sparend, zudem gilt seine Benutzung als gesundheitsfördernd – ein Aspekt, der gar nicht hoch genug bewertet werden kann.

Dieser Jubiläumsband gibt einen Überblick über die Entwicklung des Radverkehrs in Essen, ausgehend von den fahrradfreundlichen Verhältnissen der Vorkriegszeit, weiter über die 50er, 60er und 70er Jahre, in denen der Radverkehr fast bis zur Bedeutungslosigkeit zurückgedrängt wurde und infolge dessen die Stadt schließlich die „Rostige Speiche“ als die fahradunfreundlichste Großstadt Deutschlands verliehen bekam. Aufgezeigt wird die anschließende Kehrtwende, die schließlich zur Aufnahme Essens in den exklusiven Zirkel der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ (AGFS) in NRW führte. Von einer „Rostigen Speiche“ ist die Stadt jedenfalls weiter entfernt denn je. Der ADFC-Essen hat in den vergangenen 25 Jahren das Seine dazu beigetragen und wird dies auch in Zukunft tun.

Natürlich hakt es immer wieder bei der Umsetzung einzelner Projekte, natürlich läuft für die Aktiven des ADFC vieles zu langsam und zu bürokratisch ab. Dennoch kann Politik wie Verwaltung der gute Wille für die Förderung des Radverkehrs in dieser Stadt nicht abgesprochen werden. Die aktuelle Finanznot und ihre Folgen auch für den Radverkehr ist zweifellos ein nicht zu ignorierender Faktor, kann und darf aber nicht als Argument für Untätigkeit herhalten. Gerade im Radverkehrsbereich gibt es viele Möglichkeiten, mit kleinen und preiswerten Maßnahmen viel zu bewegen. Genannt sei die Einrichtung von gegenläufig geöffneten Einbahnstraßen, Fahrradstraßen usw., aber auch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind erheblich preiswerter als herkömmliche Radwege. Dass sie in innerstädtischen Bereichen zudem noch viel sicherer sind, ist ein zusätzlicher und nicht zu unterschätzender Vorteil.

Wie man auf den folgenden Seiten feststellen wird, kann das Radfahren in Essen sehr vielschichtig und alles andere als langweilig sein. Dazu gehört natürlich auch die Rolle des Fahrrades im Freizeitbereich. Hierbei ist der ADFC gemeinsam mit der EFI mit einem großen Radtourenprogramm besonders stark vertreten. Und so erfolgt am Ende die Beschreibung einer im vergangenen Jahr erfolgreich durchgeführten Radtour über die vielen ehemaligen Bahntrassen dieser Stadt. Und ganz zum Schluss folgt noch ein kleiner Serviceteil mit den wichtigsten Adressen und Ansprechpartnern beim Radverkehr in Essen.

Abschließend möchte ich mich im Namen des ADFC-Essen nachdrücklich bei den vielen Sponsoren, die mit ihren Annoncen die Herstellung dieses Jubiläumsbandes überhaupt erst möglich gemacht haben, ganz herzlich bedanken. Besonders hervorheben möchte ich hierbei die Sparda-Bank West und die E.On-Ruhrgas AG. Beide haben jeweils mit einer großen Einzelspende zusätzlich für die letztlich problemlose Finanzierung nicht nur dieses Jubiläumsbandes, sondern auch unserer Festveranstaltung am 19. April in der Orangerie im Grugapark gesorgt.

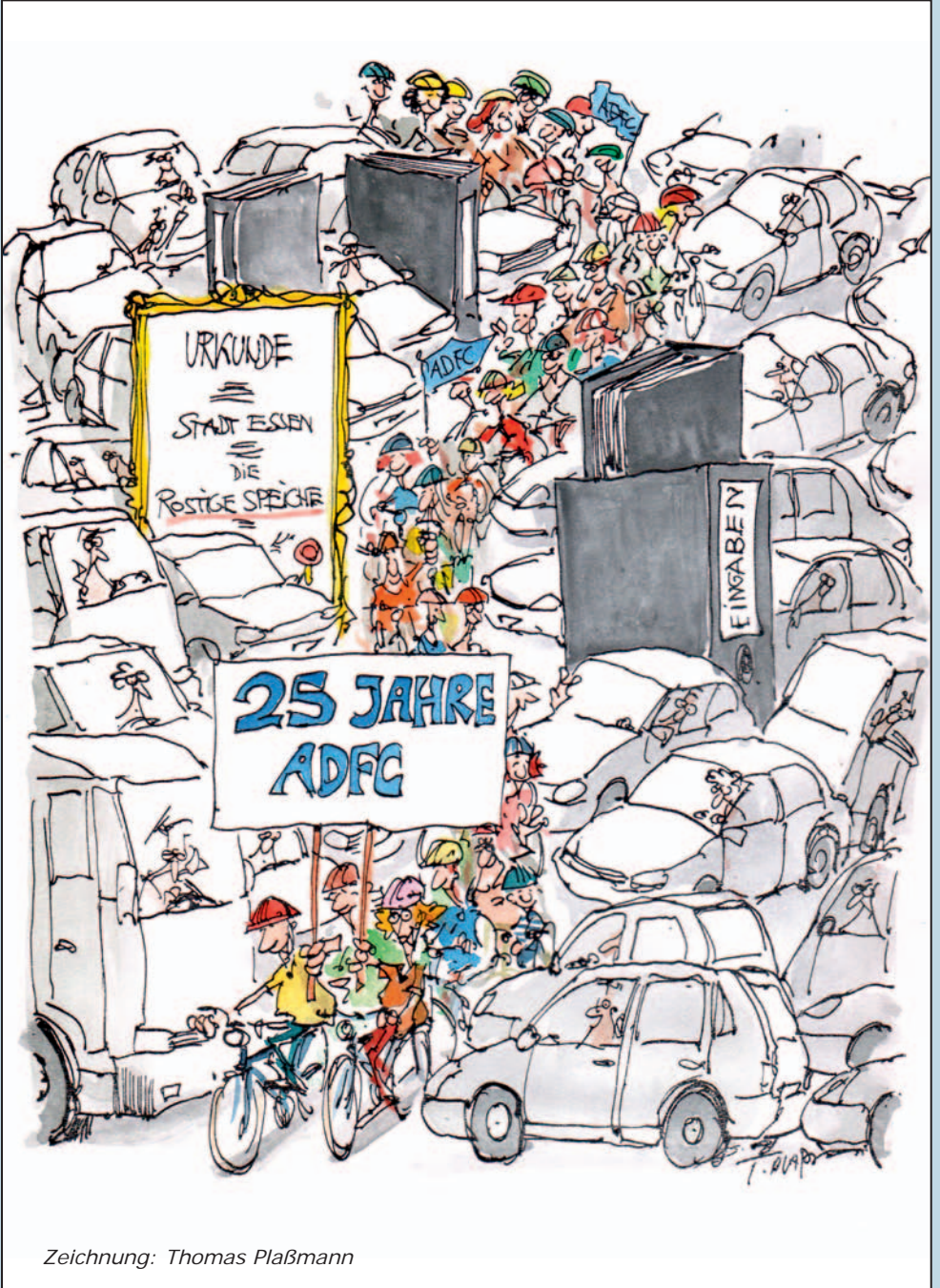
Und nun wünsche ich viel Spaß beim Durchstöbern dieser Lektüre

Essen, im April 2009

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jörg Brinkmann', with a long horizontal line extending to the right.

Jörg Brinkmann
Vorstandssprecher des ADFC-Essen





Zeichnung: Thomas Pläßmann

DER ALLGEMEINE DEUTSCHE FAHRRAD-CLUB

Der ADFC ist ein bundesweiter Verband, der sich die Förderung des Radverkehrs im Alltag – wie in der Freizeit auf die Fahnen geschrieben hat. Die Namensähnlichkeit zum ADAC – man ahnt es schon – ist natürlich kein Zufall. Von Beginn an ist es das Ziel des ADFC gewesen, das Fahrrad als abgasfreies, leises und platzsparendes Verkehrsmittel, welches zudem noch gesundheitsfördernd ist, wieder zu einem ihm gebührenden Stellenwert zu verhelfen.

Die Idee für die Gründung eines bundesweit organisierten Fahrradverbandes entsteht auf der Internationalen Fahrradmesse (IFMA) 1978 in Köln. Im Zuge der ersten Energiekrise zu Beginn der 70er Jahre, vor allem aber durch das zunehmende Umweltbewusstsein, sind in den Jahren zuvor in vielen Städten unabhängige Fahrradinitiativen entstanden, darunter auch 1976 die Essener Fahrrad-Initiative (EFI). Jede Gruppierung versucht für sich vor Ort, das Fahrrad wieder als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren.

Diese Kräfte bundesweit zu bündeln, aber auch den vielfach vor den Rathäusern ausgetragenen Aktionismus wie beispielsweise Raddemos direkt in die politischen Gremien zu verlagern, das ist das Ziel von Jan Tebbe. Ihm ist letztlich die am 18. April 1979 in Bremen erfolgte Gründung des ADFC zu verdanken. Tebbe, 1985 leider viel zu früh verstorben, prägt auch die ersten Jahre des ADFC. Gestartet wird mit 179 Mitgliedern, 2009, also nach 30 Jahren, sind es rund 120.000.

Fahrradklimatest

Untrennbar mit dem ADFC verbunden sind Aktionen wie der Fahrradklimatest, bei welchem bundesweit Radfahrer über die Fahrradfreundlichkeit ihrer Heimatstädte befragt werden. In Essen hat dies für viel Wirbel gesorgt, als die Stadt 1991 hierbei die „Rostige Speiche“ als damals fahrradfeindlichste Großstadt Deutschlands erhalten hat. Dass eine derartige „Auszeichnung“ durchaus Wirkung erzielen kann und eine Stadt aufgrund dessen auch entsprechend handelt, dafür ist Essen ein gutes Beispiel. Und so hat sich die Stadt beim letzten Fahrradklimatest 2005 unter 30 Großstädten schon auf Platz 22 hoch gearbeitet.

Straßenverkehrsordnung

Starken Einfluss hat der ADFC 1979 auf die Fahrrad-Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) nehmen können, bei der z.B. feste Kriterien für die Benutzungspflicht von Radwegen festgelegt worden sind. Seither ist auch offiziell die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler oder die Einrichtung von Fahrradstraßen erlaubt – Verbesserungen, die auch in Essen Einzug gehalten haben.

Nationaler Radverkehrsplan

2002 beschließt die Bundesregierung – auch auf Initiative des ADFC – den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP). Vorbild sind die Niederlande, die mit einem ähnlichen Programm die Förderung des Radverkehrs massiv vorangetrieben haben. Ziel ist es bis 2012 den Radverkehrsanteil in Deutschland deutlich zu steigern.

Gesundheit in besten Händen.

AOK
Die Gesundheitskasse.

FIT FÜR DEN JOB: MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

Machen Sie mit bei unserer großen Fitness-Aktion!
Der schnellste Weg zur Gesundheit – und zu attraktiven
Preisen. Alle Infos zur Anmeldung finden Sie unter
www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de oder bei der AOK in
Ihrer Nähe.

Eine Gemeinschaftsaktion des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs und Ihrer AOK.

Mit dem Rad
zur Arbeit 2009
Eine Initiative von
ADFC und AOK



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

D-Routennetz

In Deutschland ist die Zahl ausgeschlitterter Radwanderrouen beinahe schon inflationär; viele davon haben aber nur lokalen Charakter. In Nordrhein-Westfalen ist 2008 immerhin das flächendeckende „NRW-Landesroutennetz“ fertig gestellt worden. Der ADFC hat vor einiger Zeit ein bundesweites Netz mit 12 Routen und einer Gesamtlänge von über 10.000 Kilometern konzipiert, das in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium in den kommenden Jahren Schritt für Schritt realisiert werden soll.

Radstationen

Bereits 1982 ist auf Initiative des ADFC in Bremen die erste bewachte Fahrradstation eingerichtet worden. Hier können Pendler ihr Rad diebstahl- und wettergeschützt unterstellen. Zudem gibt es (meistens) einen Reparatur- und Verleihservice. In NRW wird in den 90er Jahren von der rot-grünen Landesregierung nach einem vom Landes-ADFC ausgearbeiteten Konzept das Programm „100 Radstationen“ aufgelegt. Im Zuge dessen wird 1999 auch die Radstation im Essener Hauptbahnhof eröffnet. Planungen für eine weitere Radstation am Altenessener Bahnhof werden 2009 ausgesetzt.

ICE-Kampagne

Die Fahrradmitnahme bei der Bahn gestaltet sich im Fernverkehr zunehmend problematisch. Entweder werden Fernverbindungen, in denen bislang ein Fahrradtransport möglich gewesen ist,

auf ICE-Züge umgestellt oder ganz gestrichen. Die Bahnkonzern selbst weigert sich beharrlich, ICE-Züge für Räder freizugeben – trotz einer entsprechenden Verfügung der Europäischen Union sowie einer Intervention von Bundesverkehrsminister Tiefensee. Der ADFC ist seit Jahren mit einer Kampagne bemüht, Bewegung in die Konzernspitze der DB zu bringen. Auch der ADFC-Essen hat 2004 mit einer Aktion im Hauptbahnhof die Kampagne unterstützt.



Die drei Essener Gewinner der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ Hermann Steins (Mitte), Sebastian Breuer und Peter Heßler (beide mit Helm) bei der Preisübergabe Anfang 2009

Mit dem Rad zur Arbeit

Bei der 2002 von ADFC und AOK gestarteten Gemeinschaftsaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollen Arbeitnehmer für einen festgelegten Zeitraum dazu motiviert werden, an einer Mindestzahl von Tagen mit dem Fahrrad zu ihrer Arbeitsstelle zu radeln. 2008 haben bundesweit 168.589 Teilnehmer (davon 243 aus Essen) mitgemacht, das sind fast 30 % mehr als im Vorjahr gewesen.

Bett & Bike

Das vom ADFC ins Leben gerufene Pro-

jekt „Bett & Bike“ ist mit nahezu 5.000 fahrradfreundlichen Hotels und Pensionen eine der erfolgreichsten Qualitätsmarken im Übernachtungsgewerbe in Deutschland. 2009 wird ein neu konzipiertes Gesamtverzeichnis mit nahezu 5.000 Adressen erscheinen. Unter www.bettundbike.de lassen sich auch im Internet passende Unterkünfte finden.

Deutschland per Rad entdecken

Das seit 1999 vom ADFC herausgegebene Verzeichnis enthält eine Übersicht über 70 Radfernwege und gilt mittlerweile als das Standardwerk für den Fahrradurlaub in Deutschland. Anfang

2009 ist die 6. Auflage mit 500.000 Exemplaren erschienen.

Radwelt

1997 richtet der ADFC seine Präsentation nach außen hin neu aus, was sich u.a. in dem seither herausgegebenen Mitgliedermagazin „Radwelt“ ausdrückt. Die Auflage der jährlich sechs Ausgaben ist mittlerweile auf 75.000 Exemplare gestiegen. Ebenfalls 1997 richtet der ADFC unter www.adfc.de seine Homepage ein, die sich zusammen mit den Landes- und Kreisverbänden im Laufe der Jahre zu einer der meistbesuchten Plattformen zum Thema Fahrrad entwickelt.



Haus-Notruf-Dienst

- ▶ Sicherheit per Knopfdruck zu Hause rund um die Uhr



- ▶ Zentrale identifiziert die Notrufenden automatisch elektronisch
- ▶ direkte Sprechverbindung zwischen Teilnehmer und Einsatzleitzentrale

- ▶ Maßnahmen werden besprochen

- ▶ speziell ausgebildete Helfer kommen im Notfall sofort



Info-Telefon:

 **8 96 46-0**

Wir beraten Sie gerne - auch bei Ihnen zu Hause
Natürlich kostenlos und unverbindlich

DIE JOHANNITER

Regionalverband Essen
Essen · Mülheim · Bottrop



RADFAHREN IN ESSEN

Die Geschichte des Fahrrades in Essen ist mit vielen Höhen und Tiefen verbunden. Sie beginnt wie in vielen Teilen Europas in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst als eher elitäres, weil teures und für die damalige Zeit exotisch anmutendes Verkehrsmittel. Die Massenproduktion macht das Fahrrad allerdings schnell für eine breitere Schichten erschwinglich, die hiermit eine neue ungebundene Mobilität für sich entdeckt. Für die einfache Arbeiterschicht bleibt das Fahrrad allerdings noch für einen längeren Zeitraum ein unerschwingliches Verkehrsmittel.

In Essen erfährt das Fahrrad zunächst aus anderen Gründen eine nicht ganz so große Verbreitung wie anderswo. Zum einen lassen sich die vielfach wohnortnahen Arbeitsplätze relativ gut zu Fuß erreichen, zum anderen verfügt die Stadt seit Ende des 19. Jahrhunderts über ein öffentliches Verkehrsnetz, dass bis in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts eine besonders hohe Dichte aufweist. Dennoch gehört auch das Fahrrad in Essen zu den tragenden Säulen im Alltagsverkehr. Das zeigt beispielhaft ein Ende der 30er Jahre entstandenes Foto von der Unterführung am Hauptbahnhof (siehe rechts oben), auf dem links wie rechts Radwege zu sehen sind. Diese haben bezeichnenderweise sogar den Krieg überstanden und sind erst Anfang der 50er Jahre verschwunden, als man die Fahrbahnen für Autos verbreitert hat. Erst 2008 hat die Stadt beschlossen, an dieser Stelle endlich wieder Radverkehrsanlagen einzurichten.

Radfahren in der Vorkriegszeit

Quasi von Beginn an hat es auch Fahrradvereine gegeben. Diese sind allerdings vielfach sportlich orientiert. Davon zeugen die in Vereinsnamen enthaltenen Jahreszahlen, so beispielsweise „Essener Radsportgemeinschaft 1900“ oder „RV Sturmvogel 1919“. Erwähnenswert ist vielleicht noch der „Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität“, 1896 in Offenbach gegründet. Dieser durchaus auch politisch aktive Verband ist im weitesten Sinne der damals aufstrebenden Arbeitersportbewegung zuzurechnen. Mit 330.000 Mitgliedern ist man 1930 der größte Radportverband der Welt, verfügt sogar über eine eigene Fahrradfabrik. 1933 wird der Verband vom NS-Regime zerschlagen. Zwar erfolgt nach dem Krieg die Neugründung, letztlich hat man sich von dem Verbot nie wieder richtig erholt. Auch in Essen hat der Verband Spuren hinterlassen. Dokumentiert sind im Jahr 1906 der „Arbeiterfahrradclub Schwalbe“ in Rüttenscheid sowie 1954 der „Rad- und Kraftfahrer-Verein Solidarität Groß-Essen“. Auch in Altenessen und Borbeck muss es einzelne Klubs gegeben haben. Nichts davon ist heute mehr vorhanden.

Radverkehr wird zurückgedrängt

Die Verkehrspolitik in der Nachkriegszeit ist in überwiegendem Maße auf den Autoverkehr ausgerichtet. Das bedeutet für etliche bestehende Radwege das Aus, wenn z.B. Straßen vierspurig ausgebaut werden. Es werden aber auch Radwege schlicht zu Parkstreifen umfunktioniert – zu besichtigen heute



Das Foto oben zeigt die Freiheit vor dem Hauptbahnhof im Jahr 1939. Wer genau hinschaut, kann links und rechts Radwege erkennen.



Links die Bocholder Straße in den 30er Jahren mit der Eisenhütte Phoenix im Hintergrund. Radfahrer hatten damals bestenfalls mit Kopfsteinpflaster und Straßenbahnschienen zu kämpfen. Autos? Fehlannonce!

Ende 1991 ist der absolute Tiefpunkt für den Radverkehr in Essen: Oberstadtdirektor Kurt Busch muss gute Miene zum bösen Spiel machen – er bekommt aus den Händen des damaligen Bundesumweltministers Klaus Töpfer die (stillsierte) „Rostige Speiche“ überreicht – Kurz zuvor hat eine bundesweite Umfrage des ADFC unter Radfahrern ergeben, dass Essen die fahrradfeindlichste Großstadt in Deutschland ist.



Alle drei Fotos:
Stadtbildstelle Essen

noch auf der Richard-Wagner-Straße. Sogar in den 80er Jahren werden noch Radverkehrsanlagen entfernt, so am Ruhrschnellweg zwischen Frillendorf und Kray, als die dort parallel zur Autobahn geführten Radwege dem sechs-spurigen Ausbau zum Opfer fallen.

Ende der 70er Jahre besitzt das Fahrrad in Essen wie in vielen westdeutschen Großstädten als Verkehrsmittel so gut wie keine Bedeutung mehr. Das Totschlagargument, die ungünstige Topographie Essens behindere eine stärkere Verbreiterung des Radverkehrs in dieser Stadt, entspricht nicht der Praxis. Gerade im hügeligen Essener Süden wird in den letzten Jahren wieder verstärkt Rad gefahren. Eine sehr viel bessere Technik und die Berg und Tal glatt bügelnden ehemaligen Bahntrassen ermöglicht dies.

Erste positive Signale

Ein zaghaftes Umdenken bei der Essener Radverkehrspolitik findet zu Beginn der 80er Jahre statt. Erstmals wird ein Radwegeplan erstellt, der allerdings nur bedingt einen Netzcharakter aufweist. Faktisch werden neue Radwege allerdings nur im Zuge von Straßenneubauten oder Umgestaltungen gebaut – und das auch nur dann, wenn der Platz dies hergibt und wenn der Autoverkehr keine Einschränkungen erfährt. Zumeist sind Radwege zu schmal, mitunter beginnen und enden sie im Nichts, letzteres bevorzugt vor Kreuzungen und Einmündungen. Klassische Beispiele aus dieser Zeit sind die Radwege Rüttenscheider, Steeler und Hindenburgstraße. Sogar in verkehrsberuhigten Straßen, also dort wo dies eigentlich nicht notwendig wäre, werden Radwege gebaut, so in der Von-Einem- und der Isen-

bergstraße. Das Geld dafür hätte man sinnvoller einsetzen können. Immerhin werden seit 1988 in Essen als Fahrradständer die sogenannten **Anlehnbügel** vom **Typ „Rhein-Ruhr“** eingesetzt (Im Fachjargon auch als VRR-Bügel bezeichnet). Hieran kann man sein Rad kipp- und diebstahlsicher abstellen, letzteres sinnvollerweise verbunden mit einem stabilen Ring- oder Bügelschloss.

Wendepunkt „Rostige Speiche“

Wie schlecht es um den Radverkehr in Essen bestellt ist, bekommt die Stadt Ende 1991 aufgezeigt, als man mit der Verleihung der „Rostigen Speiche“ Essen zur fahrradfeindlichsten Großstadt Deutschlands erklärt. Diese „Auszeichnung“ bedeutet nicht nur den absoluten Tiefpunkt in der Radverkehrspolitik der letzten Jahrzehnte, sie markiert auch einen Wendepunkt, wenn auch einen mit Hindernissen, wie sich in den Jahren darauf zeigen wird.

Immerhin hat die Stadt bereits 1988 bekundet, sich um die Aufnahme in die damalige Vorläuferorganisation der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) zu bemühen. 1990 beauftragt man ein externes Ingenieurbüro mit der Konzeption eines Radroutennetzes, das 1992 fertig gestellt wird. Es gilt in der Folgezeit allerdings noch etliche inhaltliche und mentale Hürden zu meistern, denn nicht unerhebliche Teile von Rat und Verwaltung haben massive Akzeptanzprobleme mit dem Konzept. Schließlich wird das Radroutennetz dann aber doch offiziell beschlossen. Allerdings ist dieser Beschluss mit vielen Kompromissen behaftet, von einer gleichwertigen Behandlung mit dem Autoverkehr kann

SpardaGiro

www.sparda-west.de



Vitamine für Ihr Konto!

0,- Euro* Kontoführungsgebühr ohne Mindestgehaltseingang!

*Mitgliedschaft Voraussetzung.

Geschäftsstelle Essen:

■ Kruppstraße 41, 45128 Essen

Gebührenfrei anrufen: 0800-330 605 9



Sparda-Bank

freundlich & fair

nach wie vor nicht die Rede sein. Mit eingebaut ist auch der Vorbehalt, im Nachhinein Änderungen erwirken zu können. Hiervon wird in der Praxis dann auch des Öfteren Gebrauch gemacht – und dies nicht immer zum Vorteil der Radfahrer.

Essen wird fahrradfreundlich

Das schließlich bei der AGFS eingereichte Konzept bewirkt tatsächlich 1994 den Besuch einer Bereisungskommission, um sowohl die bislang geleisteten Taten als auch die weiteren Planungen zur Förderung des Radverkehrs vor Ort zu erkunden – natürlich per Rad. Die Präsentation der Stadt mit ersten Fahrradstraßen und gegenläufig für Radler geöffneten Einbahnstraßen gerät offenbar so überzeugend, dass Essen schließlich im März 1995 auf dem Radverkehrskongress „Velo-Regio“ in Troisdorf offiziell in besagte Arbeitsgemeinschaft aufgenommen wird.

Tatsächlich hat die Stadt damals bereits vorab mit dem Bau einiger zukunftsweisender Elemente für den Radverkehr begonnen. So werden 1991 die ersten Radwegeübergänge an Kreuzungen und Einmündungen rot eingefärbt (was etliche Jahre später allerdings nur noch auf einige wenige als „gefährlich“ eingestufte Bereiche beschränkt wird).

Entgegen der Einbahnrichtung

1992 wird die Brigittastraße in Rüttenscheid als erste Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. So richtig traut man der Sache allerdings noch nicht, denn es erfolgt ein aufwändiger und teurer Umbau mit separatem Radweg. Erst 1994 werden Einbahnstraßen ohne größere Umbauten für Rad-

fahrer geöffnet – allerdings zunächst nur versuchsweise. Zwei Jahre später hat es die Stadt dann aber schwarz auf weiß: Entgegen vielfach geäußerter Behauptungen sind entgegen der Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraßen kein Sicherheitsrisiko. Es ist zu keinem einzigen Unfall gekommen. Was auch logisch erscheint, denn die sich entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer haben sich ständig im Blickfeld.

Seit 1995 werden nun Einbahnstraßen durchweg ohne Umbauten geöffnet. Dennoch läuft die Freigabe in den ersten Jahren nur schleppend an, bis 1998 sind es erst 32. In den vergangenen Jahren haben nun die meisten Bezirksvertretungen den Beschluss gefasst, alle geeigneten Einbahnstraßen zu öffnen. Die Stadtverwaltung hat daraufhin eine Kommission bestehend aus Mitgliedern einzelner Fachämter und sowie der Polizei gebildet, welche seither kreuz und quer durch Essen fahren und die jeweiligen Objekte vor Ort auf ihre dahingehende Tauglichkeit untersucht. Bis Ende 2008 hat man von 539 Einbahnstraßen in Essen 344 unter die Lupe genommen. Fazit: 183 Einbahnstraßen sind bis dato für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet, 18 folgen in Kürze. 121 Einbahnstraßen hat man aus verschiedensten Gründen abgelehnt, bei 22 besteht noch zusätzlicher Diskussionsbedarf.

Weitere sichtbare Fortschritte

1993 wird auf der Schwanenbuschstraße in Huttrop ein erster **Schutzstreifen** an den Fahrbahnrandern aufgebracht, zwar noch mit einigen Mängeln behaftet, aber immerhin. An der Kreuzung Heißener Straße / Herbrüggenstraße in Schönebeck finden sich die ersten



Die „Bereitsungskommission“ der AGFS 1994 auf Tour durch Essen: An der Kreuzung Rosa- und Von-Einem-Straße lässt man sich über die neu eingerichteten Fahrradstraßen informieren.



Das Ergebnis dieser „Bereisung“ ist die Aufnahme Essens in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ (AGFS) in NRW. Oberbürgermeisterin Annette Jäger unterzeichnet im März 1995 die entsprechende Urkunde.

Der „Arbeitskreis Radverkehr“ tagt (v.r.n.l.):
 Christian Wagener
 (Fahrradbeauftragter,
 Stadtplanungsamt)
 Rainer Wienke (Tiefbauamt)
 Dieter Schmitz (Straßenverkehrsamt)
 Rolf Fliß (EFI)
 Jörg Brinkmann (ADFC)
 Karsten Riedl (ADFC)
 Aufnahme von 2004
 Stadtbildstelle Essen.



vorgelagerten Aufstellflächen, auf denen sich links abbiegende Radler vor den Autos platzieren können.

1994 werden im Rüttenscheider Schulenviertel die ersten **Fahrradstraßen** eingerichtet, in denen Radler absoluten Vorrang vor dem Autoverkehr genießen. Entgegen vieler Vorurteile sind Autos und Motorräder in Fahrradstraßen allerdings nicht ausgesperrt, sondern müssen sich analog zu den „Spielstraßen“ lediglich der Geschwindigkeit von Radfahrern anpassen. Bis Ende 2008 gibt es in Essen 34 Fahrradstraßen.

Am S-Bahnhof Essen-Süd werden die ersten **Fahrradboxen** aufgestellt, die Ein- wie Auspendlern die Möglichkeit eröffnen, ihre Räder diebstahlsicher und wettergeschützt unterzustellen. Übrigens ist 1994 mit dem Ankauf der ehemaligen Bahntrasse Rüttenscheid-Rellinghausen die Basis für den Bau des späteren Gruga-Radwegs gelegt worden.

Der erste Fahrradbeauftragte

Auch in punkto **Öffentlichkeitsarbeit** tut sich 1994 so einiges. Zum zweiten Mal nach 1989 werden in Essen die „Fahrrad-Aktionstage“ ausgerichtet. Im Herbst startet man medienwirksam einen „Dienstradtest“, bei dem verschiedene Fahrradmodelle über einen längeren Zeitraum auf ihre zweckentsprechende Tauglichkeit hin getestet werden sollen. Sogar das Fernsehen rückt an.

1994 ist mit Martin Stenert ein neuer Sachbearbeiter für den Radverkehr angetreten – der fünfte innerhalb von vier Jahren. Stenert entpuppt sich schnell als äußerst kompetenter und engagier-

ter Mitarbeiter. Anfang 1995 wertet man ihn schließlich zum offiziellen **„Radfahrbeauftragten“** der Stadt Essen auf. Bereits 1993 ist mit der neuen Umweltdezernentin Eva-Maria Krüger eine nicht minder engagierte Befürworterin des Radverkehrs in Essen auf den Plan getreten. In den Grünflächenbereichen versucht sie trotz knapper Geldmittel neue Wegeverbindungen für Radler zu schaffen. Dazu greift sie verstärkt auf ABM-Kräfte zurück. Eine ihrer ersten Amtshandlungen ist die Aufwertung der bislang nur sporadisch zusammen treffenden Gesprächsrunde zwischen Verwaltung und Fahrradverbänden zum regelmäßig tagenden „Arbeitskreis Radverkehr“, in welchem alle in diesem Bereich tätigen Fachämter der Stadt sowie die Polizei vertreten sind. Nach Meinung von Planungs- und Tiefbauamt geht die neue Dezernentin hierbei allerdings zu falsch vor, so dass sie noch im selben Jahr ihren eigenen Arbeitskreis gründet.

Letztgenannter Umstand ist auch ein Signal dafür, dass Teile der Verwaltung in Essen nach wie vor beträchtliche Probleme mit der Förderung des Radverkehrs haben. Hinzu kommt die schon zu diesem Zeitpunkt sich abzeichnende desolante Finanzlage der Stadt, ein gerade heute besonders aktuelles Problem, wird doch dadurch das städtische Engagement beim Radverkehr nahezu auf Null gefahren.

Dennoch – um die Belange des Radverkehrs in Essen besser koordinieren zu können, werden 1996 die entsprechenden Kompetenzen im Tiefbauamt gebündelt. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Zuständigkeiten auf mehrere Stadtämter verteilt gewesen, vielfach

**U****Tram****BUS****In der Stadt
unterwegs mit ...****EVAG**

ist mehr nebeneinander als miteinander gearbeitet worden. Die neue Fachgruppe wird von Christian Wagener geleitet, auch der Fahrradbeauftragte Martin Stenert gehört dieser Gruppe an. Leider wird die Bündelung an Zuständigkeit 2001 aus politischen Gründen wieder rückgängig gemacht.

Radfahrstreifen & Schutzstreifen

Mitte der 90er Jahre gibt es aber zunächst noch zahlreiche Erfolgsmeldungen zu verzeichnen. So werden 1995 in der Innenstadt auf der Schützenbahn Radfahrstreifen aufgebracht. In Steele gibt man Teile der Fußgängerzone für den Radverkehr frei (Dreiringstraße, Kaiser-Otto-Platz), in Borbeck tut man sich dagegen noch schwer. Eine Freigabe der Marktstraße wird bis heute abgelehnt.

1996 starten auf der Wittenbergstraße Umbaumaßnahmen für die Anlegung von **Radfahrstreifen**. Derartige Radverkehrsanlagen haben sich mittlerweile in vielen Städten als die sicherste Form zur Führung des Fahrradverkehrs erwiesen. Sicherer als **konventionelle Radwege**, da Radler auf diesen wegen ihrer vielfach versteckten Lage hinter parkenden Autos und Grünstreifen aus dem Blickfeld der Autofahrer geraten. Wenn dann an Kreuzungen, Einmündungen sowie Grundstückszufahrten Radler unvermittelt vor dort abbiegenden Autos auftauchen, ist es häufig zu spät, um entsprechend reagieren zu können. Unfälle sind damit vorprogrammiert.

Bei Radfahrstreifen bleiben die Radler dagegen immer im Blickfeld von Autofahrern. Sehen und gesehen werden ist gerade für Radfahrer eines der

wichtigsten Maxime im Straßenverkehr. Radfahrstreifen haben auch noch weitere Vorteile: Im Gegensatz zu herkömmlichen Radwegen, die immer wieder auf Kosten der Gehwegbreiten angelegt worden sind, gibt es keine Konflikte mit Fußgängern. Zudem ist die Anlegung von Radfahrstreifen ist durchweg preiswerter als die von Radwegen, braucht doch in vielen Fällen nur ein Strich auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Das gilt auch für ihre Reinigung, denn durch ihre Lage am Straßenrand können sie von normalen Straßenkehrmaschinen befahren werden.

Während 1996 auch auf der Ostfeldstraße in der westlichen Innenstadt Radfahrstreifen aufgebracht werden, entwickeln diese sich auf der Wittenbergstraße zum Politikum, so dass sich ihre Fertigstellung bis zum Jahr 2001 hinzieht. Die Schönebecker Straße im gleichnamigen Stadtteil erhält dagegen **Schutzstreifen**. Hierbei handelt es sich um eine abgespeckte Variante der Radfahrstreifen. Ihre Linie ist gestrichelt und darf in Ausnahmefällen, z.B. bei Begegnungsverkehr, von Autos überfahren werden, was bei Radfahrstreifen strikt verboten ist.

Radeln auf Bahntrassen

1996 wird mit der Veltenbahn in Freisenbruch der erste längere **Bahntrassenradwegs** fertig gestellt. Im gleichen Jahr beginnt man mit dem Bau des ersten Abschnitts des Gruga-Radwegs zwischen Rellinghausen und dem ehemaligen Bahnhof Rüttenscheid. Radwege auf stillgelegten Bahntrassen entwickeln sich in den Folgejahren zu einem der erfolgreichsten Projekte für den Radverkehr in Essen, kann man doch



Fahrradstraße Lohmühlental in Steele: Hier haben Radfahrer Vorrang vor dem Autoverkehr, der natürlich nicht ausgesperrt ist, sondern sich lediglich der Geschwindigkeit von Radfahrern anpassen muss. Diese dürfen übrigens auch nebeneinander radeln. Anfänglich hat die Stadt Fahrradstraßen zusätzlich mit Transparenten gekennzeichnet.



Die Gemarkenstraße in Holsterhausen ist eine für gegenläufigen Radverkehr geöffnete Einbahnstraße. Obwohl es sich hier um eine Einkaufsstraße handelt, hat es wie bei den anderen 180 freigegebenen Einbahnstraßen keine nennenswerten Probleme gegeben.



Einige freigegebene Einbahnstraßen treffen auf Hauptverkehrsstraßen, wie hier in Rüttscheid die Florastraße auf die Alfredstraße (B 224). Damit Radler diese Kreuzungsbereiche sicher queren können, hat die Stadt extra für sie Ampeln installieren lassen.

auf ihnen kilometerweit radeln, ohne mit dem Autoverkehr in Berührung zu kommen. Und da in der Vergangenheit Eisenbahnen keine großen Steigungen bewältigen konnten, weisen diese Trassen auch keine großen Steigungen auf – gerade im hügeligen Essener Süden ein unschlagbarer Vorteil.

Die Fertigstellung der Gruga-Bahn bis Rüttenscheid erfolgt 1998. Sechs Jahre später startet der Weiterbau bis zum Frohnhauser Weg an der Essen-Mülheimer Stadtgrenze, so dass man seit 2005 durchgehend von Frohnhausen bis Steele völlig unbehelligt vom Autoverkehr radeln kann. Weitere Radwege auf ehemaligen Bahntrassen sind der im Jahr 2000 von Oberbürgermeister Dr. Reiniger persönlich eröffnete Zollverein-Radweg, welcher 2006 über die Kray-Wanner Bahn Anschluss an die Erzbahntrasse erhält, so dass man heute stressfrei vom Weltkulturerbe Zollverein bis zur Jahrhunderthalle in Bochum radeln kann.

Fahrradboxen

Nachdem man 1995 in Steele erste Versuche mit elektronisch gesicherten Fahrradboxen gestartet hat, folgen 1996 am Essener Hauptbahnhof die ersten Boxen eines Typs, wie er auch anderswo im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr aufgestellt wird. Diese Boxen können mittels einer Chipkarte auf und wieder zu geschlossen werden. Bis heute sind über 100 Fahrradboxen schwerpunktmäßig an S-Bahnhöfen aufgestellt worden. Seit 2008 wird ein ganz neuer Typ verwendet, die optisch ansprechenderen Bikey-Boxen. Diese findet man seither auch im übrigen Stadtgebiet an wichtigen Knotenpunkten von Bus und Bahn.

1996 starten übrigens auch erste Gespräche für die Einrichtung einer Fahrradstation im Essener Hauptbahnhof.

Erste Rückschläge

Ist es mit dem Radverkehr in Essen zwei Jahre lang bergauf gegangen, erfolgt 1996 ein erster herber Rückschlag. Im Zuge der Planungen für die U-Bahn-Nordstrecke und dem Umbau des Altenessener Bahnhofs beschließt die SPD, die Altenessener Straße in diesem Bereich weiterhin vierspurig zu belassen. Da jedoch das Profil im Bereich der Bahnunterquerung sehr schmal ist, bleibt schlichtweg kein Platz für Radfahrstreifen. 2002 fertig gestellt, ist dies heute ist der einzige Abschnitt der Nordradroute, wo sich die Radfahrer mit dem starken Autoverkehr auseinandersetzen müssen.

Auch in den Jahren darauf gibt es Negativmeldungen zu verzeichnen. So untersucht die Stiftung Warentest 1997 zum zweiten Mal nach 1994 Städte auf ihre Fahrradfreundlichkeit, darunter auch Essen. Obgleich die Stadt ein wenig besser abschneidet als 1994, ist die Endzensur immer noch ein dickes „Mangelhaft“. Und obgleich man sich inzwischen als AGFS-Mitglied offiziell „Fahrradfreundlich“ betiteln darf, werden immer noch die ungeliebten, weil wenig sicheren konventionellen Radwege gebaut: So auf der Borbecker Straße, auf der Prosperstraße und der Bergheimer Straße, schließlich der östliche Abschnitt der Kraystraße, welche immerhin im Einmündungsbereich zur Rotthausener Straße einen beispielhaften Übergang zum dortigen Radweg erhält.

Es gibt auch Maßnahmen, die im ersten Augenblick negativ erscheinen,

Erdgas

Wasser

Abwasser

Hafen

Service

Stadtwerke Essen AG*Generation e* : Menschen mit Energie**Nah,****näher,****am nächsten!****Wir gehören zu Essen.****Wären wir Ihnen noch näher, gehörten wir zur Familie.**

Gute Dienstleistungsunternehmen sind wie gute Nachbarn – sie vermitteln das beruhigende Gefühl, immer da zu sein, wenn man sie braucht. Und sie sind so nah, dass man sie jederzeit erreichen kann. Ihre Stadtwerke Essen AG: aus dieser Stadt, für diese Stadt.

Auf gute Nachbarschaft!

Ihre Fragen beantworten wir Ihnen gerne unter der Rufnummer 0201 800-0.

sich dann aber doch als sinnvoll erweisen. Dazu zählt z.B. die Entfernung des Trennungsstriches zwischen Rad- und Fußweg am Hardenbergufer. Bislang ist dieser Uferweg am Baldeneysee der Unfallbrennpunkt beim Radverkehr in Essen gewesen. Als nun 1997 der Trennungsstrich entfernt wird, ist der Aufschrei groß. Auch die Radfahrverbände sind zunächst dagegen, müssen sich dann jedoch eines Besseren belehren lassen, denn die Unfallzahlen gehen um die Hälfte zurück.

1997 gibt es natürlich auch viel Positives zu vermelden: So wird die vom Einzelhandelsverband initiierte Klage gegen die 1993 beschlossene Nord-Süd-Radrouten durch die Innenstadt endgültig abgewiesen, so dass sie kurz danach in Angriff genommen werden kann. Sie führt bewusst nicht durch die stark frequentierten Fußgängerbereiche wie z.B. die Kettwiger Straße, sondern parallel dazu über die Rathenaustraße, der Westseite des Kennedyplatzes sowie der Schwarzen Horn. Ansonsten geht es über innerstädtische Straßen, wobei es sich in allen Fällen um Tempo 30-Zonen handelt. 1998 ist die City-Radrouten fertig.

Gleichfalls 1997 erhalten die Ahrendahls Wiese in Stoppenberg und die Alfred-Herrhausen-Brücke in der Innenstadt Schutzstreifen. Die Radweg an der Eleonorastraße wird im Einmündungsbereich der Sabinbastraße auf die Fahrbahn gelegt, was eine wesentlich sicherere Führung des Radverkehrs mit sich bringt. An der Aktienstraße wird am Ende des von Mülheim kommenden konventionellen Radwegs eine Einfädelungshilfe gebaut, damit sich der Radverkehr ohne Probleme in den fließenden Autoverkehr

einordnen kann. In Kettwig werden versuchsweise Aufstellungen der allerersten Radwegweiser aufgestellt. Die S-Bahnhöfen Stadtwaldplatz und Frohnhausen erhalten Fahrradboxen. Schließlich werden 35 km Waldwege offiziell für Radfahrer freigegeben.

Ebenfalls 1997 werden im Zuge der „Internationalen Bauausstellung Emscherpark“ die regionalen Grünzüge B und C eingerichtet. Diese eröffnen völlig neue Chancen für neue Radrouten im Essener Norden, was sich schließlich in den beiden **„Emscherpark-Radwegen“** niederschlägt.

Wechselspiele

1998, also ein Jahr später geht das auf und ab beim Radverkehr in Essen munter weiter. Wobei das Jahr mit einer dicken Negativschlagzeile startet: Der ebenso kompetente wie agile Fahrradbeauftragte Martin Stenert schmeißt die Brocken hin, nachdem die verwaltungsinternen Widerstände gegenüber seiner Tätigkeit offenbar zu groß geworden sind. Der bisherige Leiter des Tiefbauamtes, Hans-Willi Froitzheim, verlässt die Stadtverwaltung in Richtung Stadtwerke. Froitzheim hat sich zwar nie als großer Befürworter des Radverkehrs hervorgetan, die Maßnahmen des Fahrradbeauftragten aber immer unterstützt. Ob beide Weggänge miteinander zu tun haben, sei einmal dahingestellt.

Stenert jedenfalls hinterlässt außerordentlich große Fußstapfen – viel zu große für seine Nachfolgerin, wie sich später herausstellen wird. Immerhin wird 1998 ein Mitarbeiter extra für die **Öffentlichkeitsarbeit** beim Radverkehr eingestellt, wenn auch leider nur

Konventionelle Radwege sind vor allem sinnvoll an stark befahrenen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften wie hier an der Wuppertaler Straße (B 227). Für Radler wie für Autofahrer muss aber vor allem im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen immer ein Sichtkontakt gewährleistet bleiben.



Radfahrstreifen sind innerhalb von geschlossenen Ortschaften die sichersten Radverkehrsanlagen. Radfahrer sind hier immer im Blickfeld der Autofahrer, wichtig vor allem an Kreuzungen und Einmündungen. Zudem gibt es keine Probleme mit Fußgängern sowie Bordsteinkanten. Sie lassen sich auch mit ganz normalen Kehrmaschinen reinigen. Nicht-zuletzt ist ihre Anlegung erheblich preiswerter als der Bau konventioneller Radwege.



Ist auf der mittig abgebildeten Haedenkampstraße in Altendorf die Anlage von Radfahrstreifen wegen der breiten Fahrbahn kein Problem, ist dies auf der vierspurigen Huyssenallee schon schwieriger. Wie man sieht ist auf dieser Hauptverkehrsstraße aber genug Platz vorhanden – sowohl für den Radfahrstreifen wie für doppelspuriges Fahren.

zeitlich befristet. Schon seit einiger Zeit auf Basis von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zwei Mitarbeiter im Radverkehrsbereich eingesetzt. Da auch für diese Personen eine zeitliche Befristung gilt, fehlt letztendlich die Kontinuität. Ein Ergebnis der neuen Öffentlichkeitsarbeit ist die Herausgabe des ersten offiziellen **Fahrradstadtplans** der Stadt Essen. Er ist abgeleitet vom Stadtplan des Kommunal-Verlags aus Steele. Vom ADFC-Essen lässt sich die Stadt eine erste Fotoausstellung zum Thema „Radfahren in Essen“ anfertigen.

Und damit dies alles ein Gesicht erhält, lässt sich die Stadt ein Fahrradlogo anfertigen, welches 2005 dann nochmals eine Abwandlung erfährt. Ende 1998 erhält die Stadt schließlich noch die ersten offiziellen **Dienstfahrräder**, die zum Teil auch heute noch eingesetzt werden.

Generell werden die Bedingungen für den Radverkehr härter. So sollen 1998 erstmals 800.000 DM aus Stellplatzablösemitteln (wenn beim Hausbau nicht genügend Autoparkplätze gebaut werden können) für Fahrradabstellanlagen bereit gestellt werden. Letztlich wird das Geld dann aber für den neuen Kirmesplatz an der Gladbecker Straße und für die Umgestaltung des Porthofplatzes in Werden zum Parkplatz (!) eingesetzt. Apropos Werden: Ebenfalls 1998 beschließt die Bezirksvertretung IX (Werden, Kettwig, Bredeney) als einziger Bezirk in Essen grundsätzlich keine Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen. Dieser Beschluss gilt auch heute noch.

Auch die Nordradroute sorgt wieder für Schlagzeilen: Nachdem die SPD wie er-

wähnt die Radverkehrsanlagen in Höhe des Altenessener Bahnhofs gekippt hat, beschließt sie 1998, auf diese nunmehr auch im Zentrum von Altenessen zu verzichten. Die Stadtverwaltung wiederum „vergisst“ bei der Planung der neuen Zweigertbrücke zwischen Altenessen und Karnap eine Rampe hinunter zum Radwanderweg am Rhein-Herne-Kanal. Auch nachträglich hat man diese Anbindung nicht mehr gebaut.

Stadt setzt StVO-Novelle um

Besonders positiv zu vermerken ist die Tatsache, dass Essen als eine der wenigen Städte die 1997 in Kraft getretene StVO-Novelle relativ konsequent umgesetzt hat. Jetzt sind unter anderem erstmals **Fahrradstraßen** gesetzlich fest verankert. Wobei die Stadt hierbei sogar zu den Vorreitern zählt, schließlich hat man die ersten Fahrradstraßen bereits 1994 in Rüttenscheid eingeführt. Das gilt auch für die in Gegenrichtung für Radfahrer geöffneten **Einbahnstraßen**. Auch diese hat es in Essen, wie bereits erwähnt, schon vorher gegeben.

Eine der wichtigsten neuen Bestimmungen ist die Lockerung der **Radwegbenutzungspflicht** (mehr dazu auf S. 84). Bei 62 Kilometern Radwege (von 79 km) wird diese wegen unzureichender Breite und anderweitiger Mängel aufgehoben, indem man das blaue Radwegeschild entfernt. Rein rechtlich handelt es sich aber nach wie vor um Radwege, die beispielsweise nicht zugeparkt oder von Fußgängern betreten werden dürfen. Um dieses nachhaltig zu verdeutlichen, bringt man auf derartige Radwege weiße Fahrradpiktogramme auf. Und um generell diese neuen Bestimmungen der StVO einer breiteren Öffentlichkeit

Entsorgen.

Transportieren.

Reinigen.



Für schnelle Entsorgung!

Pferdebahnstraße 32
45141 Essen
Tel.: 02 01/854-22 22
Mail: info@ebe-essen.de
Web: www.ebe-essen.de

e3e

Entsorgungsbetriebe
Essen GmbH

bekannt zu machen, lädt die Stadt zu einer rollenden Pressekonferenz in einem EVAG-Bus ein, um den Journalisten die entsprechenden Objekte vor Ort zu demonstrieren.

Viele neue Radverkehrsanlagen

1998 entstehen im ganzen Stadtgebiet neue Radverkehrsanlagen. Die Huysseallee im Südviertel und die Haedekampstraße in Altendorf erhalten Radfahrstreifen. Um die Wittenbergstraße wird diesbezüglich lange Zeit gerungen, SPD und CDU legen das Projekt zunächst auf Eis. Weil aber die Zuschüsse des Landes bereits parat liegen, macht man einen Rückzieher und es kann schließlich doch mit den Bauarbeiten begonnen werden. In Frohnhausen, Altendorf und Steele entstehen weitere Fahrradstraßen.

Die Hangetalroute, eine ehemalige Anschlussbahn zur Zeche Ernestine in Frilendorf, wird für Radler frei gegeben. In Leithe wird eine Unterführung unter der Rheinischen Bahntrasse fertig gestellt, womit eine Verbindung von Süden zum Mechtenbegstraße und später auch zum Radweg auf der Kray-Wanner-Bahn geschaffen wird. Kurioses geschieht auf der autobahnmäßig ausgebauten Bottroper Straße im nördlichen Abschnitt bis zur Stadtgrenze: Die Mehrzweckstreifen am Rand, bislang auch für Radler nutzbar, werden zu Busspuren umgewidmet. Damit ist das Rad fahren dort eigentlich verboten, wird aber faktisch bis heute geduldet. An den S-Bahnhöfen in Werden, Kettwig und Dellwig-Ost werden weitere Fahrradboxen aufgestellt. Für die Essener Schulen wird ein Programm für die Installation von Rahmen sichernenden VRR-Bügel aufgelegt.

Im Südwesten von Altenessen werden in einem neu angelegten Grüngürtel rund um das in Erschließung befindliche M1-Gewerbegebiet auch Radwanderwege angelegt, die im Jahr darauf offiziell frei gegeben werden.

Radverkehrswegweisung

1999 beginnt die Ausschilderung des Haupttroutennetz I mit Wegweisern. Verwendet werden Tabellenwegweiser, auf denen bis zu neun Ziele aufgeführt werden, verbunden mit der entsprechenden Entfernungsangabe. Sie finden sich immer an solchen Stellen, an den mindestens zwei Radrouten aufeinander treffen. Da eine Radroute mitunter auch zwischendurch ihre Richtung ändert, werden hier dann Zwischenwegweiser aufgestellt. Das sind kleine quadratische Schilder mit einem Pfeil, er in die entsprechende Richtung zeigt.

Zunächst werden allerdings nicht alle Routen ausgeschildert, denn das Land NRW hat ein eigenes landesweites Radroutennetz angekündigt, dessen Routen in Essen zwar weitgehend identisch sind mit den Essener Radrouten, letztendlich aber noch nicht aufeinander abgestimmt ist. Das es acht Jahre dauert, bis auch das NRW-Landesroutennetz in Essen Einzug hält, ist zu dieser Zeit noch nicht absehbar. Nicht ausgeschildert wird auch das Haupttroutennetz II. Dieses will man erst anpacken, wenn das erste Routennetz vollständig fertig gestellt ist. Trifft man nun auf einer bereits ausgeschilderten Radroute auf eine nicht ausgeschilderte Route, erhalten die Tabellenwegweiser einen blauen Aufkleber, versehen mit dem Schriftzug „Wegweisung in Vorbereitung“.

Die Schutzstreifen auf der Hachestraße zwischen Hans-Böckler-Straße (B 224) und der Hindenburgstraße. Sie werden aufgebracht, wenn die Straßenbreite für Radfahrstreifen zu schmal ist. Da es sich auch bei ihnen um Radverkehrsanlagen handelt, darf darauf nicht geparkt werden.



Schutzstreifen auf der Ahrendahls Wiese in Stoppenberg. Die gestrichelte Linie darf nur im absoluten Ausnahmefall bei Begegnungsverkehr mit großen Fahrzeugen überfahren werden.

Vorgelagerte Aufstellflächen für links-abbiegende Radfahrer rücken diese ins Blickfeld der Autofahrer. Die hier gezeigte Wiedfeldstraße in Rüttenscheid zeigt den Zustand vor 1999, inzwischen hat man die rote Farbe leider wieder entfernt.



Radstation im Hauptbahnhof

Ebenfalls 1999 wird in der ehemaligen Expressgutabfertigung im Hauptbahnhof eine „Radstation“ eingerichtet. Sie ist Bestandteil des Projekts „100 Radstation in NRW“ welches der Landes-ADFC im Auftrag der Landesregierung konzipiert und danach viele Jahre betreut hat. Mit dieser Radstation wird Pendlern, aber auch Besuchern der Innenstadt die Möglichkeit gegeben, ihr Rad während ihrer Abwesenheit diebstahlsicher und wettergeschützt einstellen zu können. Damit ist auch schon ein wesentliches Merkmal einer Radstation skizziert – die Räder werden dort bewacht. Übrigens sind es nicht nur Auspendler, die ihr Rad hier tagsüber abstellen. Es gibt auch etliche Einpendler, die ihr Rad über Nacht stehen lassen.

Dass tagsüber vom Personal auch noch kleinere Reparaturen durchgeführt werden können, ist ein praktischer Nebeneffekt. Zudem können auch noch Räder ausgeliehen werden. Betrieben wird die Essener Radstation, die Platz für ca. 180 Räder hat, von der „Neuen Arbeit der Diakonie“, einer gemeinnützigen Institution, die seit vielen Jahren in der Fahrradwerkstatt „Freilauf“ in der Gerlingstraße arbeitslose Menschen qualifiziert.

Schuss vor den Bug

Dass in Essen beim Radverkehr nicht alles so rund läuft, hat sich mittlerweile auch bei der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) herum gesprochen. Und so rückt 1999 eine Kontrollkommission der AGFS an und radelt erneut durch Essen. Auch jetzt versteht es die Stadt sich wieder gut zu präsentieren, so dass es nur eine gut gemeinte „Verwarnung“

gibt. Essen bleibt also weiterhin Mitglied in der AGFS.

Schließlich ist auch die Verwaltung in Vorleistung getreten. Das beim Radverkehr federführende Tiefbauamt hat die Förderung des Radverkehrs zu einem ihrer offiziellen „Amtsziele“ erklärt. Dass dieses hehre Ziel in den Jahren darauf teilweise zur Makulatur wird, hat allerdings eher politische Gründe. Immerhin wagt man sich jetzt auch verstärkt in die Öffentlichkeit. So präsentiert sich der Radverkehrsbereich erstmals mit einem eigenen Informationsstand auf dem Kennedyplatz.

Dass dem Radverkehr trotz des Warnschusses der AGFS der Wind härter ins Gesicht bläst, zeigt sich im darauf folgenden Jahr. Die im Vorjahr bei der Kommunalwahl siegreiche CDU will zunächst das Haupttroutennetz auf den Prüfstand stellen. Über die Bezirksvertretungen versucht man Planungen für Radfahrstreifen auf einigen Abschnitten des Haupttroutennetzes zu torpedieren. Bei der Borbecker Straße gelingt dies, bei der Wittenberg- und der Lerchenstraße nicht, da hier bereits Gelder verbaut worden sind. Der Hintergrund: Die CDU lehnt sowohl Radfahrstreifen als auch Schutzstreifen grundsätzlich ab. 2001 fasst man dahingehend sogar einen offiziellen Beschluss. Generell sollen nur noch Bezirksvertretungen über Radverkehrsbelange abstimmen.

Was das bedeutet, zeigt sich bei der Wiedfeldstraße, die im Jahr 2000 wegen der nahen Grundschule Schutzstreifen erhalten hat. Während im westlichen Abschnitt, er gehört zum Stadtbezirk II, diese auch heute noch vorhanden sind,

ENGAGEMENT FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN.

WIR INVESTIEREN IN DIE ENERGIE DER NÄCHSTEN GENERATION.

Unser Energiebewusstsein hat sich in den letzten Jahren grundlegend gewandelt. Wir müssen neu denken und handeln, um Klimaschutz und Versorgungssicherheit in Einklang zu bringen. Deshalb setzen wir immer stärker auf nachhaltige Energiequellen. Und haben mit RWE Innogy sogar ein spezialisiertes Unternehmen für den beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien. Dafür wenden wir im Jahr durchschnittlich mindestens 1 Milliarde Euro auf. www.vorweggehen.com



VORWEG GEHEN

hat die Bezirksvertretung IX für ihren Bereich die Entfernung angeordnet, was dann auch wenige Monate erfolgt entfernt werden auf Betreiben der BV IV auch die Schutzstreifen auf der Schönebecker Straße. In beiden Fällen ist die Schaffung weiterer Autoparkplätze der Grund. Immer wieder auf der Tagesordnung stehen die Schutzstreifen auf der Weserstraße in Bergerhausen. Auch sie werden 2001 endgültig abgelehnt. Im gleichen Jahr beginnen die Diskussionen um die Radfahrstreifen auf der Aktienstraße, welche die CDU um jeden Preis verhindern will.

Fast schon kurios ist die Aufhebung der nagelneu eingerichtete Fahrradstraße Lanfermannfähre in Heisingen – immerhin Bestandteil des Radrundweges um den Baldeneysee. Hier ist die große Zahl von Radfahrern für die BV VIII Anlass genug, die Bevorrechtigung des Radverkehrs, wie sie einer Fahrradstraße nun einmal bewusst vorgesehen ist, wieder rückgängig zu machen. Die konkret geplanten Fahrradstraßen in der Veronika- und der Walpurgisstraße werden trotz gegenteiligen Votums einer Bürgerversammlung genauso gekippt wie in der Ripshorster- und der Emscherstraße. Das gleiche gilt für die Straßen Donnerberg und Schemmannsfeld.

Fahrradbeauftragte abgeschlossen

Anfang 2000 hat man die Position der Fahrradbeauftragten direkt der Leitung des Tiefbauamtes unterstellt, wenige Monate später wird dann aber die Stelle komplett eingespart (trotz offiziellem „Amtsziel“ Radverkehrsförderung). Die als Verstärkung im Radverkehrsbereich geschaffenen ABM-Stellen werden gestrichen. Als Grund werden notwendige

Einsparungen im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes angegeben. Im Jahr darauf zementiert die CDU ihre ablehnende Haltung gegenüber dem Alltagsradverkehr, indem man alle bereits beschlossenen Radverkehrsprojekte nochmals auf den Prüfstand stellt.

Fördern möchte man dem eigenen Bekunden nach allenfalls noch den Freizeitradverkehr. Aber auch hier werden bereits konkrete Planungen gekippt. So lehnt man im Jahr 2000 den Plan für eine beampelte Querung des IBA-Radwanderweges über die Gladbecker Straße (B 224) ab. Diese überregionale touristische Radroute sollte hier über den westlichen Ast der Katernberger Bahn in Richtung Vogelheim und Bergeborbeck geführt werden. Und so müssen die Radler bis heute über die viel befahrene Vogelheimer Straße fahren. Der Hammer ist jedoch die Ablehnung der CDU der geplanten Radlerbrücke über den Stadthafen. Damit legt man den letzten großen, etwa 4 Kilometer langen Lückenschluss des Radwanderweges entlang des Rhein-Herne-Kanals zwischen Duisburg und Henrichenburg für immer auf Eis.

Und doch gibt es Fortschritte

Trotz des Gegenwindes, der den Radlern durch den politischen Wechsel entgegen schlägt, sind die kommenden Jahre geprägt durch zahlreiche Aktivitäten sowohl bei neuen Radverkehrsanlagen als auch bei der Öffentlichkeitsarbeit. Oft handelt es sich um Projekte, deren Planung noch vor besagtem Wechsel begonnen hat.

So wird von Oberbürgermeister Reiniger persönlich der **Zollverein-Radweg** eröffnet, der bis zu diesem Zeitpunkt aller-



Als Fahrradabstellanlagen werden in Essen seit Ende der 80er Jahre die Anlehnbügel vom Typ Rhein-Ruhr verwendet, an denen man sein Fahrrad kippsicher einstellen kann. Vorausgesetzt man hat ein gutes Schloss, kann man das Rad auch weitgehend diebstahlsicher anschließen (eine absolute Sicherheit dafür gibt es nicht). Inzwischen dürften mehrere tausend dieser VRR-Bügel im Stadtgebiet zu finden sein, wie hier an der Rütterscheider Straße (oben links) und am Aalto-Theater (unten links).



Am Gruga-Radweg wie hier vor dem Eingang am Grugapark an der Orangerie finden sich ebenfalls Abstellbügel, an denen man das Fahrrad anlehnen wie auch anschließen kann. Im Vergleich zum VRR-Bügel verfügen sie über ein städtebaulich ansprechenderes Design, ohne das ihr Gebrauchswert geringer wäre.



dings erst bis Kray fertig gestellt ist. Als weitere ehemalige Bahntrassen werden die Hangetalroute in Stoppenberg, der Radweg im Wichteltal in Burgaltendorf und 2002 schließlich der Radweg Altenessen – Revierpark Nienhausen frei gegeben. Allerdings hat nicht die Stadt diese Routen gebaut, sondern der Regionalverband Ruhr (RVR).

2001 werden tatsächlich die Radfahrstreifen auf der Wittenbergstraße fertig gestellt. Hierum ist bis zuletzt hart gerungen worden, letztlich sind die Verhinderungsbestrebungen der CDU nur mit der Drohung, bereits gezahlte Fördergelder zurückerstatten zu müssen, abgeblockt worden. Auch die Radfahrstreifen auf der Moltkestraße in Huttrop sowie der Herkules- und der Goldschmidtstraße im Ostviertel werden fertig gestellt.

Selbst die eine oder andere Einbahnstraße wird für gegenläufigen Radverkehr geöffnet. Markantestes Beispiel ist die Gemarkenstraße in Holsterhausen. Auch hierum ist jahrelang gestritten worden. Die CDU in der BV VII beschließt auf der Dinnendahlstraße, dem Laurentius- und dem Graffweg sogar die Einrichtung von Fahrradstraßen (Fertigstellung 2003). Weitere fünf entstehen allein auf der Nordost-Radrouten von der Innenstadt nach Katernberg. In Frohnhausen stellt man den Radweg Kerckhoffstraße fertig, der als konventioneller Radweg allerdings kein Ruhmesblatt darstellt und zudem mit einigen Mängeln behaftet ist. Seine Enden an der Berliner Straße (mit vorgezogener Aufstellfläche für links abbiegende Radler) und an der Frohnhauser Straße (hier mit separater Abbiegespur) sind jedoch vorbildlich. In der City

werden Fahrradboxen für Kurzzeitparker aufgestellt. Drei Standorte gibt es heute: Trentelgasse, Parkhaus Lindenallee und Rathausvorplatz.

Ein paar Wermutstropfen gilt es aber dennoch zu vermelden: Für den Museumspfad Folkwang wird eine Brücke über die Bismarckstraße gebaut, die als Fahrbeziehung auch für Radfahrer interessant wäre, wenn – ja wenn sie an beiden Enden eine Rampe erhalten hätte. Auf der Westseite baut man jedoch nur eine Treppe – eine Fehlplanung sondergleichen! Zwar gibt es einen Fahrstuhl, dennoch ist die architektonisch eigentlich bemerkenswerte Brücke damit als Bestandteil für eine Radroute unbrauchbar.

2001 beginnt eine bis heute währende Diskussion um frei geführte Rechtsabbiegespuren. Anlass sind sich häufende Unfallzahlen an der Ecke Marie-Juchacz-Straße /Wuppertaler Straße in Rellinghausen. 2004 hat man die Stelle zwar ein wenig entschärft, das Grundproblem, die viel zu schnell durch den Rechtsabbieger fahrenden Autos, ist aber bis heute geblieben. Diese Stelle bildet nach wie vor einen der Hauptknackpunkte auf dem viel frequentierten „RuhrtalRadweg“. Und es werden derzeit solch gefährliche Stellen sogar neu gebaut, so an der Einmündung des Berthold-Beitz-Boulevards in die Pferdebahnstraße.

Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2000 startet die Stadt gemeinsam mit den Fahrradverbänden die PR-Aktion „Rad und Tat – Autofreie Wochen in Essen“. Dabei sollen die Teilnehmer vier Wochen lang ihr Auto stehen lassen und statt dessen Rad und Bahn benutzen.



Reinigung & Sicherheit

Verlässlichkeit hat einen Namen



RGE

RGE Servicegesellschaft Essen mbH

Tenderweg 2 · 45141 Essen

Telefon 0201/88-7 23 76

Telefax 0201/88-7 23 98

E-Mail info@rge-essen.de

Internet www.rge-essen.de

zen. Insgesamt 130 Essenerinnen und Essener nehmen bei dieser Aktion teil, die als Vorläufer der inzwischen bundesweiten ADFC/AOK- Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ gelten kann. Es gibt sowohl eine große Auftakt- als auch eine Abschlussveranstaltung auf dem Willy-Brandt-Platz, im Rahmenprogramm finden sich Vorträge, Radtouren usw.

2001 veröffentlicht die Stadt eine bunte **Informationsbroschüre** mit dem Titel „**Radfahren in Essen**“. Im Jahr darauf startet die Stadt gemeinsam mit den Fahrradverbänden eine Reihe von Themenradtouren, angesteuert werden historische Kirchen sowie ehemalige Zechenstandorte.

Nachdem man im Jahr 2000 die Position des Fahrradbeauftragten offiziell abgeschafft hat, wird im Jahr darauf dessen Vorgesetzter Christian Wagener zum „kommissarischen“ Fahrradbeauftragten ernannt. Der Weggang der auch im Radverkehrsbereich sehr agilen Umweltdezernentin Eva-Maria Krüger – ihr Vertrag mit der Stadt ist nicht verlängert worden – bewirkt im gleichen Jahr wieder die Zusammenlegung der beiden „Arbeitskreise Radverkehr“.

2002 wird die Ausstattung des Hauptrouthenetzes I mit Wegweisern erst einmal beendet. Fünf Routen haben entsprechende Schilder erhalten, bei dem Rest wartet man auf die Ausschilderung des NRW-Routhenetzes, welches übrigens im gleichen Jahr gestartet wird. Dennoch dauert es fünf Jahre, bis auch die durch Essen verlaufenden Routen ihre Wegweisungsschilder erhalten.

Mit der Fertigstellung der Zweigertbrücke über den Rhein-Herne-Kanal und der Anlegung von Radfahrstreifen auf der Karnaper Straße im gleichnamigen Stadtteil wird die Nordradroute um ein wichtiges Teilstück erweitert. Besonders positiv: Bis 2002 sind in Essen 202 **Sackgassen**, die an ihren jeweiligen Enden für Radfahrer durchlässig sind, mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ versehen worden.

„Amtliche“ Fahrradkarte Essen

2003 bringt die Stadt ihren ersten selbst produzierten Fahrradstadtplan heraus. Versehen mit dem etwas sperrigen Titel „Amtliche Fahrradkarte Stadt Essen“ handelt es sich um die erste ganz auf die Bedürfnisse von Alltags- wie Freizeitradlern in dieser Stadt abgestimmten Plan, welcher basierend auf dem amtlichen Stadtplan eine gut lesbare Karte im Maßstab 1:20.000 darstellt. Zudem gibt es ein informatives Begleitheft, und das alles zu einem im Vergleich zu anderen Fahrradstadtplänen durchaus akzeptablen Preis. 2006 ist die zweite Auflage erschienen, jetzt zusätzlich versehen mit Radtourenvorschlägen. Im kommenden Jahr wird es wieder eine Neuauflage geben, hinzu kommen dieses Mal die für das Kulturhauptstadtjahr neu konzipierten Radrouten.

Im Jahr 2003 wird nach langer Umbauzeit der Stadtwaldplatz mitsamt Radverkehrsanlagen fertig gestellt, womit man nun auf einer Radroute durchgehend von der City bis zum Baldeneysee radeln kann. In der City erhält die Hachestraße zwischen Hans-Böckler-Straße und Hindenburgstraße Schutzstreifen. Damit entsteht fast schon eine Art Rin-

In einer Radstation werden Fahrräder bewacht, also diebstahlsicher und zudem wettergeschützt untergestellt. Während ihrer Abstellzeit können die Räder sogar repariert werden. Die Radstation bietet auch Leihräder an, interessant vor allem für Besucher, die (nicht nur) mit der Bahn anreisen und die Stadt eigenständig erkunden wollen. Die Radstation im Hauptbahnhof erhält derzeit neue Räumlichkeiten im ehemaligen Gepäcktunnel.



Fahrradboxen gibt es in Essen seit 1994. Sie bieten die Möglichkeit, das Fahrrad diebstahlsicher und wettergeschützt einschließen zu können. Da vor allem Pendler während ihrer durchaus längeren Abwesenheit ihre Räder sicher abgestellt wissen möchten, stehen die Fahrradboxen fast ausschließlich an S-Bahnhöfen und zentralen U-Bahnstationen. Auf dem Bild links eine Fahrradbox am Bahnhof Kettwig.

Die hier zu sehenden Fahrradboxen an der U-Bahnstation 1. Schichtstraße in Altenessen sind die sogenannten „Bikey“-Boxen, ein neuer Typus, der seit Anfang 2008 in Essen aufgestellt wird. Versuchsweise werden in den rot gekennzeichneten Boxen auch Leihräder eingestellt.



groute um die westliche, südliche und östliche City – wenn da nicht die West-Ost-Querung vor dem Hauptbahnhof fehlen würde.

Ärger gibt es auf dem Radweg Lilienthalstraße in Haarzopf mit der Zufahrt zu dem neuen Messeparkplatz, um dessen Legalität bis heute ein juristischer Streit tobt. Zunächst wird den Radlern auf dem eigentlich vorfahrtberechtigten Radweg genau diese entzogen, später macht man nach etlichen Protesten die Entscheidung wieder rückgängig. Im Rahmen des „Emscherpark-Radweges“ wird in Krays in der Nähe des Mechtenbergs mit einer architektonisch bemerkenswerten Radlerbrücke über die B 227 eine neue Verbindung in Richtung Gelsenkirchen geschaffen.

2003 beginnen Diskussionen um ein geplantes Einkaufszentrum namens „Essen Arcaden“. In Zuge dessen soll der Berliner Platz einen gigantischen Kreisverkehr erhalten, wobei zunächst keine Radverkehrsanlagen mit eingeplant sind. Die „Essen Arcaden“ verschwinden wieder relativ schnell, der Kreisverkehr wird im Zuge des jetzt fast fertig gestellten Einkaufszentrums auf dem Gelände des ehemaligen Karstadt-Kaufhauses nun doch gebaut. Die Radler sollen auf den recht breit angelegten Gehwegen fahren dürfen, immerhin ohne Benutzungspflicht.

Rostige Speiche knapp verfehlt

Die 1996 im Tiefbauamt erfolgte Bündelung der Kompetenzen beim Radverkehr wird 2003 wieder rückgängig gemacht. Die Abteilung mit dem kommissarischen Fahrradbeauftragten Wagener wechselt wieder ins Planungsamt. Die Ausbaupla-

nung verbleibt wiederum im Tiefbauamt. Auch wirkt sich die schlechte Finanzlage der Stadt mehr und mehr auf den Radverkehrsbereich aus. Projekte wie der Ausbau der Heisinger, der Bocholder sowie der Hövelstraße mit Radverkehrsanlagen werden erst einmal auf Eis gelegt. Auch die Schutzstreifen auf der Keplerstraße sowie die Umwandlung der Breslauer und Saarbrücker Straße in Fahrradstraßen lassen bis heute auf sich warten. Und 2004 kippen die beiden großen Parteien in seltener Einmütigkeit mit der Ablehnung von Schutzstreifen auf der Kahr- und der Moltkestraße im Südviertel und in Rüttenscheid einen wichtigen Teil der West-Ost-Route.

Obwohl sich eine Menge beim Radverkehr in Essen bewegt hat, haben die vielen restriktiven Entscheidungen der letzten drei Jahre die Aufbruchstimmung der 90er Jahre weitgehend zunichte gemacht. Was Essens Radler von ihrer Stadt wirklich halten, zeigt sich mehr als deutlich in dem extrem schlechten Abschneiden der Stadt bei dem 2004 erneut durchgeführten bundesweiten Fahrradklimatest des ADFC. Man verfehlt den letzten Platz und damit die erneute Verleihung der „Rostigen Speiche“ ganz knapp – nur Wuppertal hat noch ein winziges Stück schlechter abgeschnitten.

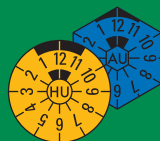
Die erneute Wende

Bereits vor dem Fahrradklimatest hat die Kommission der AGFS Essen 2004 nochmals einen Besuch abgestattet. Dieses Mal beschränkt man sich auf einen Besuch im Rathaus, wird dort aber immerhin von Oberbürgermeister Reiniger sowie Bau- und Planungsdezernent Best empfangen.



Hier können Sie sich sicher sein.

Sind HU und AU fällig?
Dann am besten gleich zu DEKRA!



Auch bei Fahrzeugbewertungen oder Schadengutachten einfach nur vorbeikommen.

Mo - Fr: 07.30-18.00 Uhr, Sa: 08.00-12.00 Uhr

DEKRA Automobil GmbH
Niederlassung Essen
Sulterkamp 101
45356 Essen
Tel. 0201/8357-0

 **DEKRA**

Immerhin – man scheint bei der Stadt die Zeichen der Zeit erkannt zu haben. Der Oberbürgermeister macht bei dem Gespräch deutlich, dass Essen unbedingt Mitglied in der AGFS bleiben möchte. Die Stadt muss nun kurzfristig darstellen, was sie für den Radverkehr machen will, damit es in Essen diesbezüglich endlich wieder voran geht. In der Tat legt man etwas später ein Positionspapier mit etlichen Maßnahmen vor. Zudem wird eine Arbeitsgruppe für die Öffentlichkeitsarbeit gebildet, um die Errungenschaften beim Radverkehr demnächst besser nach außen tragen zu können.

In diesem Zusammenhang richtet die Stadt endlich auch einen entsprechenden Auftritt für den Radverkehr im Internet ein. Mit ihrem neuen Infostand ist die Stadt erstmals beim dreitägigen Stadtfest „Essen Original“ präsent.

Neuer Wind für den Radverkehr

Zusätzlichen Auftrieb erhält der Radverkehr 2004 nach der Kommunalwahl, als CDU und Grüne erstmals eine Kooperation eingehen. Die restriktive Radverkehrspolitik scheint damit gestoppt. Auch in den Bezirksvertretungen bewirken neu gebildete Bündnisse eine stärkere Gewichtung des Radverkehrs. Besonders spürbar wird dies in den Bezirken II, III, IV, V und VII. Die Sache hat nur einen Haken – jetzt ist kaum noch Geld vorhanden.

Im gleichen Jahr entstehen in Stadtwald auf dem mittleren Abschnitt der Frankenstraße Radfahrstreifen – es geht also doch noch. Auf der anderen Seite wird auf der Aktienstraße in Schönebeck ein gerade im innerstädtischen

Verkehr als gefährlich angesehener Zweirichtungsradweg fertig gestellt. Ihn hat die CDU 2002 als „Alternative“ zu den ursprünglich geplanten Radfahrstreifen durchgeboxt. Bereits 2003 hat man auf der Aktienstraße die erst 1997 gebaute Einfädelhilfe für Radfahrer wieder entfernt. Diese am Ende des aus Mülheim kommenden Radweges bestehende Einrichtung hat vor allem zur Sicherung des Radverkehrs gedient, soll jedoch angeblich Autofahrer zu sehr irritiert haben.

Der Essener Fahrradfrühling

Wie zwölf Jahre zuvor zeigt auch dieses Mal die schlechte Bewertung Essens beim Radverkehr nachhaltig Wirkung. Vor allem die Öffentlichkeitsarbeit – einer der Hauptkritikpunkte der AGFS-Kommission – wird wieder intensiviert.

Der „Essener Fahrradfrühling“ wird ins Leben gerufen, eine sehr umfangreiche Veranstaltungsreihe rund ums Fahrrad – zusammengefasst in einer speziellen Broschüre in einer 10.000er Auflage. Offizieller Anlass ist die 10-jährige Mitgliedschaft Essens in der AGFS. Inszeniert werden Fahrradtouren (darunter eine mit Oberbürgermeister Reiniger), Vorträge, Ausstellungen Informationsstände, darüber hinaus einen Gebrauchtradmarkt, eine Fahrradversteigerung, einen Reparaturkurs sowie einen Radfahrlernkurs. Zudem gibt es ein Gewinnspiel für all diejenigen, die an mindestens fünf Veranstaltungen teilgenommen haben. Natürlich zählen Veranstaltungen von ADFC und EFI ebenso dazu wie die anderer Verbände. Und damit dies alles noch bekannter wird, lässt man sogar eine Straßenbahn Reklame für den „Essener Fahrradfrüh-



Die Wegweisung besteht in Essen aus Tabellenwegweisern sowie beim NRW-Radroutennetz aus Pfeilwegweisern, die aber z.T. auch tabellenartig übereinander angeordnet sind. Hinzu kommen die Zwischenwegweiser sowie für Radwanderrouten etliche bunte Symbole, die den Wegweisern meist untergehängt werden (z.B. RuhrtalRadweg, Emscherpark-Radweg, Rundkurs Ruhrgebiet, Kaiser-route).

ling“ fahren. Aus der Broschüre wird in den Jahren darauf der „Essener Fahrradkalender“, der in einer fünfstelligen Auflage immer Anfang April erscheint.

Die NRZ nimmt den „Fahrradfrühling“ zum Anlass, gleich eine ganze Artikelserie zum Radfahren in Essen zu publizieren. Auch die auf dem besonders gut ausgebauten Radweg entlang der Wuppertaler Straße eingerichtete Teststrecke für Fahrradachos lässt sich im weitesten Sinne der Öffentlichkeitsarbeit zuordnen.

Aber auch das Jahr 2005 hält noch einige Wermutstropfen bereit. Zwar gehen von der CDU, nachdem sie in das in das schwarz-grüne Bündnis eingebunden ist, kaum noch negativen Bestrebungen mehr in punkto Radverkehr aus. Dafür tritt die SPD jetzt auf den Plan. In der Bezirksvertretung Altenessen verhindert sie eine fahrradfreundliche Umgestaltung des Einmündungsbereichs Altenessener Straße / Unsuhrstraße und damit abermals ein wichtiges Teilstück der Nordradroute. Dass man drei Jahre später (erfolglos) in Altenessen die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung zu verhindern sucht, sei hier nur am Rande erwähnt.

Und in der Innenstadt wird nicht nur das beschlossene Einkaufszentrum in Verbindung mit dem Kreisverkehr am Berliner Platz Konsequenzen für den Radverkehr haben, sondern auch die beginnende Diskussion um das Messehôtel in Rüttenscheid, dessen Baubeginn 2009 erfolgt.

Es geht weiter aufwärts

Verwaltungsintern gibt es dagegen

gute Neuigkeiten für Essens Radler. Die neue Umwelt- und Baudezernentin Simone Raskob nimmt ihre Tätigkeit auf. Wie ihre Vorgängerin erweist sie sich als ausgesprochene Befürworterin des Radverkehrs. Auftrieb gibt zudem das Ende 2005 bekannt gegebene Ergebnis des erneut durchgeführten Fahrradklimatests des ADFC: Essen belegt von 28 gewerteten Großstädten nunmehr den 22. Platz und ist auch in der Endzensur um einen ganzen Punkt nach oben gestiegen. Auch wenn dies nur ein erster Schritt ist, so langsam scheint die Radverkehrspolitik trotz der vielen Rückschläge Früchte zu tragen.

Der Auftrieb setzt sich auch 2006 fort. Der „RuhrtalRadweg“ und die „Erzbahntrasse“ werden eröffnet. Letztere liegt zwar nicht in Essen, hat durch den direkten Anschluss an den „Zollverein-Radweg“ aber auch hier eine große Bedeutung. In Stoppenberg erhält die Straße „Im Mühlenbruch“ Radfahrstreifen. Die Stadt beschließt ein Maßnahmenpaket mit durchaus noch bezahlbaren Projekten, Wovon inzwischen Einiges umgesetzt worden ist. Dank des Engagements der neuen Dezernentin Raskob wird das gesamtstädtische Projekt „Neue Wege zum Wasser“ ins Leben gerufen, bei dem u.a. gemeinsam mit der Emschergenossenschaft auch neue Radrouten entlang der Emscherzuflüsse wie der Borbecker Mühlenbach entstehen sollen.

2006 wird endlich auch die Fahrradstaffel der Essener Polizei eingerichtet. Dem Vernehmen nach ist das Interesse für die Besetzung der Stellen – es gibt nur 6 Räder – so groß, dass man unter den Beamten auslosen muss. 2006



YOUR **SECURITY** IN SAFE HANDS

- Objektschutz
- Veranstaltungsschutz
- Personen- und Begleitschutz
- Messe- und Konferenzschutz
- Detektei und Bewachung
- und vieles mehr...

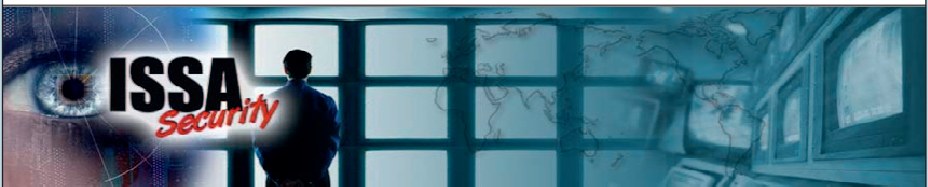
Hauptsitz Essen

Kettwiger Straße 31 · 45127 Essen
 Tel. 0201/ 240 88 34 · Fax: 0201/ 240 88 35 · info@issa-security.de

Zweigstelle Neuss

Königstraße 32-34 · 41460 Neuss
 Tel. 02131/ 609 73 10 · Fax: 02131/ 609 73 11 · info@issa-security.de

www.issa-security.de



erscheint schließlich auch die zweite, erheblich verbesserte Auflage des Essener Fahrradstadtplans, welchem man zudem die neuen Radtourenfaltblätter der Stadt beilegt.

Erste Fahrradmesse in Essen

2007 findet in Essen zum ersten Mal parallel zur Traditionsmesse „Reise-Camping“ eine Fahrradmesse statt. Zwar belegt man im ersten Jahr nur eine einzige Halle, dennoch scheint die Messe ein Erfolg zu sein, so dass man sie in den Folgejahren fortsetzt. Ob sich das Ende der Fahrradmesse „IFMA“ in Köln langfristig positiv auf die Essener Fahrradmesse auswirkt, muss sich zeigen.

2007 gibt es auch einige neue Radverkehrsanlagen zu vermelden, darunter die Überraehrstraße mit Fahrradstreifen fast auf der gesamten Länge. Mit dem Lückenschluss zwischen der Altenessener Straße und der Unuhrstraße in Altenessen-Süd wird endlich auch die Nordradroute fertig gestellt. Leider ist die allerletzte Lücke im Bereich des Altenessener Bahnhofs schon 1996 durch einen SPD-Beschluss zementiert worden. Eine neue Verbindung zwischen Essen und Mülheim ergibt sich mit der Freigabe des Radwegs im Winkhauser Tal parallel zur dortigen Bahnstrecke. Schließlich bekommt gegen den ausdrücklichen Widerstand des (ehemaligen) Intendanten Michael Kaufmann die neue Philharmonie im Saalbau endlich Fahrradabstellanlagen.

2007 ist zudem Baubeginn zahlreicher Großbaustellen in Essen, von denen auch der Radverkehr mehr oder minder stark betroffen ist. Für die Großbau-

stelle am Berliner Platz wird extra eine großräumige Umleitungsstrecke für Radler eingerichtet – leider nur von der Segerothstraße bis zum Hauptbahnhof, nicht dagegen in die Gegenrichtung. Für den Bertholt-Beitz-Boulevard wird extra der Bahndamm abgetragen, auf dem zukünftig die Radtrasse auf der früheren Rheinischen Bahn verlaufen soll. Ob hier eine Brücke über den problematischen Einmündungsbereich mit der Pferdebahnstraße errichtet werden soll, hält man sich zunächst noch bedeckt. Anfang 2009 ist dann klar, dass es aus Kostengründen keine Brücke geben wird!

Das der Berthold-Beitz-Boulevard keine separaten Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen erhält, ist für eine sich fahrradfreundlich nennende Stadt schon bezeichnend. Die Radler werden sich zukünftig ihren Weg mit den Fußgängern teilen müssen. 2007 beginnt man an der Norbertstraße auch mit dem Bau der neuen Zentrale von E.On-Ruhr-gas. Dabei gibt es intensive Diskussionen um die Führung des stadteinwärts führenden Radwegs. Hier gibt es immerhin eine positive Lösung für die Radler.

Aufgrund neuer Statuten der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS), dass jede Kommune nunmehr alle sieben Jahre ihre Fortsetzung ihrer Mitgliedschaft neu beantragen muss, stellt zu Beginn des Jahres auch die Stadt Essen einen diesbezüglichen Antrag. Anfang November erfolgt in einem Festakt die Übergabe der Urkunde an Oberbürgermeister Reiniger, der dafür extra in die AGFS-Zentrale nach Krefeld gereist ist.



Bild links oben: 1998 wird der östliche Abschnitt des Grugabahn-Radwegs zwischen Rütterscheid und Rellinghausen durch Umweltdezernentin Dr. Eva-Maria Krüger eröffnet.

Bild links unten: 2007 findet wieder eine Fahrradtour mit Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reinige statt. Startpunkt ist die Zeche Zollverein, Ziel das Georg-Melches-Stadion von Rot-Weiß Essen. Links der Bundestagsabgeordnete Rolf Hempelmann, rechts der städtische Fahrradbeauftragte Christian Wagener.



Bild rechts oben: 2005 eröffnet Bürgermeister Rolf Fliß den Essener Fahrradfrühling, eine bunte Veranstaltungsreihe rund ums Radfahren in Essen mit vielen Radtouren, Vorträgen und Infoständen, es gibt sogar etwas zu gewinnen.

Bild rechts unten: 2007 empfangen der ehemalige Polizeipräsident Herbert Schenkelberg und Bürgermeister Rolf Fliß die neue Fahrradstaffel der Essener Polizei.



Radwegweisung endlich fertig

Anfang 2008 kann nach acht Jahren mit der Aufstellung des letzten Schildes die Fertigstellung der Radwegweisung für das Haupttroutennetz I verkündet werden. Bei den zuletzt beschilderten Routen handelt es sich um das NRW-Radroutennetz, wobei die Stadt Essen zu den letzten Städten in NRW gehört, welche diesbezüglich ausgeschrieben worden sind.

2008 beginnt der längst überfällige **Umbau des Hauptbahnhofs**. Pluspunkt (nicht nur) für Radfahrer: Es wird endlich Aufzüge zu den Bahnsteigen geben. Ein Opfer der Umbaumaßnahme ist jedoch die Radstation. Sie muss aus ihren für Bahnkunden besonders günstig liegenden Räumlichkeiten der ehemaligen Expressgutabfertigung ausziehen und wird nach Fertigstellung des Bahnhofs auch nicht wieder dorthin zurückkehren können. Während der Bauphase ist sie im ehemaligen AEG-Haus an der Kruppstraße untergebracht, ab 2010 findet man sie dann etwa 50 Meter hinter ihren früheren Räumlichkeiten im ehemaligen Gepäcktunnel. Ob dies wirklich der geeigneten Ort für eine Radstation sind, wird sich noch zeigen müssen.

Im Zuge der Umgestaltung des Hauptbahnhofs werden sich auch die Verhältnisse für den Radverkehr verbessern. So erhält der Nord-Süd-Verkehr durch die Bahnstufenunterführung endlich Radfahrstreifen. Leider packt man den Kreisverkehr an der Freiheit nicht an, dieser Bereich wird auch weiterhin ein Knackpunkt bleiben. Für die Fahrbeziehung von West nach Ost, also von der Hache- zur Hollestraße, wird es endlich auch eine Lösung geben. Der Radver-

kehr wird hier zukünftig die teilweise neu angeordneten Überwege für Fußgänger mit benutzen dürfen.

Perspektiven für Essens Radler

Anfang 2009 ist der Baubeginn des Radwegs auf der Rheinischen Bahntrasse erfolgt, leider ohne die Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard. Da die Trasse bis zum Kulturhauptstadtjahr 2010 fertig sein soll, erfolgt zunächst ein provisorischer Ausbau bis zum Stadtteil Schönebeck – ohne Anbindung an den Gruga-Radweg. Die große alte Eisenbahnbrücke über die Segerothstraße wird abgerissen und stattdessen eine neue Radwegebrücke gebaut. Mit der Rheinischen Radtrasse soll übrigens erstmals ein Bahntrassenradweg asphaltiert werden – in diesem Fall zumindest bis Altendorf. Ob und vor allem wann der Radweg bis nach Mülheim und weiter bis an den Rhein in Duisburg-Hochfeld gebaut wird, steht derzeit noch in den Sternen. Der RVR als Bauträger geht perspektivisch von zehn Jahren aus.

Während wie erwähnt die Zukunft der Radstation im Hauptbahnhof gesichert ist, hat man bezüglich der Radstation in Altenessen nach fast 15 Jahren Planungszeit die Reißleine gezogen. Vor allem wegen der andauernden Verzögerungstaktik durch den Investor des Gebäudes, in dem die Radstation untergebracht werden soll (der Rohbau steht immerhin seit Ende 2004), haben Stadt und Zuschussgeber hierin keine Perspektive mehr gesehen. Die einzig sinnvolle Entscheidung kann jetzt nur noch die Aufstellung von Fahrradboxen an dieser Stelle sein.

Die **Verkehrswacht Essen e.V.** ist eine der ältesten Bürgerinitiativen für mehr Verkehrssicherheit



www.verkehrswacht-essen.de

Tel. (0201) 49 59 997

Wir machen es uns zur Aufgabe, für mehr Sicherheit auf unseren Straßen zu sorgen. Dies tun wir gemeinsam mit vielen Kooperationspartnern.

- Betrieb des **Verkehrsübungsplatzes** in Essen-Frillendorf mit zusätzlichen PKW-Sicherheitstrainings und Spezialtrainings für Unfallkassen und Senioren
- **Radfahrausbildung** in den Jugendverkehrsschulen
- **Mofaausbildung** für **junge Fahrer/-innen**
- **Seh- und Reaktionstests**
- Aktionen in den **Kindergärten**
- **Aktionen zu Schulbeginn** (Mützen- und Spannbandaktionen)
- **Seniorenprogramme** u.v.m.

Schirmherr der Verkehrswacht Essen:
Dr. Wolfgang Reiniger,
Oberbürgermeister der Stadt Essen

Im Hinblick auf die Kulturhauptstadt 2010 möchte die Stadt auch neue Radrouten schaffen. Konkret geplant sind drei Nord-Süd-Verbindungen zwischen Emschertal und Ruhrtal: Die Wasser-Route (die schon bereits in Bau ist), die Kultur-Route und die Natur-Route. Hinzu kommen noch diverse Rundkurse, z.B. um Zollverein. All diese Planungen profitieren zum Teil von der naturnahen Umgestaltung der Emscherzuflüsse, die ganz neue Wegebeziehungen schaffen. Ansonsten werden vorhandene Radrouten einbezogen, nur in Ausnahmefällen werden Radwege neu gebaut. Kürzlich hat man sogar die aus den 90er Jahre stammende Planung einer Radroute durch das Deilbachtal zwischen Kupferdreh und Nierenhof wieder ausgegraben.

Essen ist beim Radverkehr auf einem guten Weg, der allerdings auch nicht mehr verlassen werden darf. Auch wenn die Finanzlage inzwischen mehr als prekär ist, der Radverkehr lässt sich auch mit relativ einfachen und kostengünstigen Mitteln fördern. Es wäre schön, wenn bislang zurück gestellte Projekte wie die Radfahrstreifen auf der Borbecker Straße oder die Schutzstreifen auf der Keplerstraße, aber auch die Brücke der Rheinischen Radtrasse über den Berthold-Beitz-Boulevard, sich doch noch einmal realisieren ließen, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Wunschliste von Essener Radlerinnen und Radlern ist groß – es bleibt zu hoffen, dass Politik und Verwaltung in Essen auch weiterhin ein offenes Ohr dafür haben.



Ein Traum geht 2010 für die Radler im Ruhrgebiet in Erfüllung – der autofreie Sonntag auf dem Ruhrschnellweg! Am Sonntag, den 18. Juli, wird die A 40 zwischen Duisburg und Dortmund gesperrt. Auf 59 Kilometer Länge werden auf der einen Fahrbahnseite 28.000 Tapeziertische und 56.000 Bänke aufgestellt. Entlang dieser riesig langen Reihe soll dann allen Menschen im Revier die Möglichkeit gegeben werden, auf der Autobahn zu feiern. Auf der anderen Fahrbahnseite können sich dann Radfahrer und Inliner, aber natürlich auch Fußgänger von Stadt zu Stadt bewegen.
(Bild: RUHR.2010)

25 JAHRE ADFC IN ESSEN

Bis in die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts hat man das Fahrrad in Essen soweit verdrängt, dass es als Verkehrsmittel faktisch keine Bedeutung mehr besitzt. In der Verkehrsplanung findet es so gut wie keine Berücksichtigung mehr. Dieser Umstand in Verbindung mit der Mitte der 70er Jahre aus einer politischen Krise hervorgegangenen Ölkrise, vor allem aber der sich verstärkt ins Bewusstsein drängende Umweltschutzgedanke führt dazu, dass sich 1976 in Essen mehrere junge Leute zusammenfinden, um gegen die in dieser Stadt für Radfahrer katastrophalen Verhältnisse etwas zu unternehmen. Erst in einem zweiten Anlauf – nach Durchführung einer Raddemo mit mehreren hundert TeilnehmerInnen – stoßen weitere Radler und Radlerinnen dazu, die sich zu einer arbeitsfähigen Interessensgruppe zusammenschließen. Die „Essener Fahrrad-Initiative“, auch kurz EFI genannt, ist geboren.

Der 1979 in Bremen gebildete „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club“ benötigt fünf Jahre, um auch in Essen einen Ableger zu erhalten. Dieser entsteht im Gegensatz zu vielen anderen Städten nicht aus einer bereits existierenden Fahrradinitiative heraus, (sprich aus der EFI), sondern völlig unabhängig davon. Am 25. Mai 1984, also vor nunmehr 25 Jahren, wird sie also gegründet, die Essener Ortsgruppe des ADFC. Zunächst bildet sie keine eigenständige Organisation, sondern ist dem ADFC-Bezirksverband Dortmund zugeordnet.

Obwohl nicht aus der EFI heraus entstanden, entwickelt sich rasch eine enge

Zusammenarbeit. Ein erstes Ergebnis ist noch im gleichen Jahr ein zweistündiger Auftritt in der damals sehr populären samstäglichem Radiosendung „Hörer machen Programm“ auf WDR 2.

Die 80er Jahre – das Radfahren populärer machen

1985/86. Die ersten Jahre radverkehrspolitischer Arbeit bestehen darin, das Fahrrad in Essen überhaupt wieder ins Gespräch zu bringen. Dazu werden regelmäßig Infostände, Raddemos und Fahrradtouren veranstaltet. 1985 beginnen ADFC und EFI schwerpunktmäßig sich mit der Neugestaltung der Rüttenscheider Straße und der Hindenburgstraße zu beschäftigen, wobei das damals erreichte aus heutiger Sicht nur wenig zufrieden stellend wirkt. Im Jahr darauf intervenieren die Radfahrverbände heftig gegen drohende Kürzungen beim Radwege-Etat – ein Vorgang, welcher 23 Jahre später aktueller ist denn je.

1987. Das Jahr beginnt mit einer Neustrukturierung der Aktiventreffen. Haben diese bislang getrennt stattgefunden – der ADFC im „Haus der Begegnung“ am Weberplatz, die EFI im Jugendinformationszentrum (JIZ) im Deutschlandhaus –, erfolgen diese nunmehr gemeinsam jeden 1. und 3. Freitag im Monat. Erst 21 Jahre später werden die Aktiventreffen mangels Zuspruch auf den 1. Freitag im Monat begrenzt. Erstmals wird auch ein Flugblatt mit der Jahresübersicht der Fahrradtouren herausgebracht. Die Touren sind bereits im Jahr zuvor auf den ersten Sonntag eines jeden Monats festgelegt worden. Erst Ende der 90er

Jahre wird das Tourenprogramm umfangreicher.

In das Jahr 1987 fallen auch die ersten Vorstöße von ADFC und EFI zum Umbau der kurz zuvor zwischen Rüttenscheid und Rellinghausen stillgelegten Gruga-bahntrasse zum Radwanderweg. Zudem intervenieren die Fahrradverbände gemeinsam mit den Umweltorganisationen gegen einen zunächst megabreit geplanten Ausbau des Leinpfades entlang der Ruhr zwischen Werden und Kettwig – und dies erfolgreich.

Videofilm „In Essen auf Rädern“

1988. Das Jahr beginnen ADFC und EFI gemeinsam mit der Produktion einer Videodokumentation über das Radfahren in Essen – Titel: „In Essen auf Rädern“. Uraufgeführt wird das Video als Auftakt für eine Podiumsdiskussion anläss-

lich der Veranstaltungsreihe „Alptraum Auto“ des BUND in der Stadtbibliothek im Gildehofcenter. Im selben Jahr nehmen ADFC und EFI am erstmals von der Stadt ausgerichteten Umweltmarkt teil. Auch dies erfolgt seither regelmäßig.

Ebenfalls 1988 wird zum allerersten Mal die bundesweite Umfrage des ADFC zum Fahrradklima in deutschen Städten durchgeführt. Essen landet unter 63 gewerteten Städten auf dem 62., sprich dem vorletzten Platz. Immerhin – aufgrund dessen signalisiert die Stadt Ende des Jahres an dem damals als Pilotprojekt gestarteten Förderprogramm „Fahrradfreundliche Stadt“ des Landes Nordrhein-Westfalen teilnehmen zu wollen.

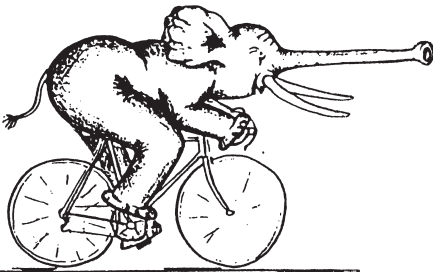
1989. Erstmals findet der vom Land NRW sowie vom Landes-ADFC ins Leben gerufene „Fahrradaktionstag“ auch in Essen statt, natürlich mit Beteiligung des Essener ADFC und der EFI. Die Essener Ortsgruppe beteiligt sich zunächst auch an der maßgeblich von der EFI organisierten bundesweiten Unterschriftenaktion gegen die Radwegenbenutzungspflicht. Nach Interventionen des damaligen ADFC-Bundesvorsitzenden Karl-Ludwig Kelber, der für eine Behandlung dieses damals sehr sensiblen Themas mehr hinter den Kulissen eintritt, überlässt man dieses Feld der EFI und anderen Verbänden, die sich inzwischen bundesweit dieser Aktion angeschlossen haben.

Immerhin hat sich Kelber gegen Ende des Jahres sogar persönlich nach Essen zu einem klärenden Gespräch begeben. Dennoch ziehen sich etliche der damals aktiven ADFC-Mitglieder zurück, was zu

Immer eine Nasenlänge voraus !

Zweirad E. Stegemann

Viehofer Platz 7
45127 Essen
Tel. 0201 / 230822



Reparaturservice
Fahrräder nach Maß
Ersatzteile

FORT • Columbus • Puky

Mit Informationsständen sind der ADFC-Essen gemeinsam mit der EFI seit jeher an die Öffentlichkeit gegangen. Auf dem Bild links unten stehen Dagmar Thomas und Rainer Udelhoven 1985 am Rütterscheider Stern, rechts im selben Jahr Susanne Prautsch, Jürgen Kammel und Georg Fürtges gemeinsam mit dem Fahrradhändler Bachmann auf der Kettwiger Straße.



Auch Fahrraddemonstrationen haben dem ADFC zusammen mit der EFI immer dazu gedient, auf die Probleme für Radfahrer aufmerksam zu machen. Unten links Thomas und Jörg Brinkmann auf dem Tandem 1988 auf der Hans-Böckler-Straße (Foto Rolf Fliß), rechts der Tross 1987 auf der noch nicht von der Messe überbauten Lührmannstraße.



einer weitgehenden Lähmung der Aktivitäten des ADFC in den beiden Jahren danach führt.

1990. Durch die gerade beschriebenen Vorkommnisse ist der ADFC in Essen kaum noch präsent – es ist hauptsächlich die EFI, die in vielen Fällen die Fahne für den ADFC hoch hält. Immerhin gestalten die verbliebenen ADFCler noch die allererste Fotoausstellung mit dem vom Videofilm entliehenen Titel „In Essen auf Rädern“ mit. Diese Fotoausstellung wird in den Jahren darauf zweimal aktualisiert und dabei auch erweitert. Der ADFC besitzt heute ein ca. 2.500 Dias umfassendes Fotoarchiv, in welchem sich die Entwicklung des Radverkehrs in Essen seit Ende der 80er Jahre widerspiegelt.

Als 1990 das Jugendinformationszentrum (JIZ) das Deutschlandhaus wegen des Umbaus zu einer Einkaufspassage verlassen muss, verlieren die Fahrradverbände ihren seit über 10 Jahren angestammten Ort für die Aktiventreffen. Für die nächsten sechs Jahre finden diese Treffen daher ausschließlich im „Haus der Begegnung“ am Weberplatz, statt. Hier war 1984 der ADFC mit seinen Mitgliedertreffen gestartet.

Die Rostige Speiche

1991. Der ADFC rückt in Essen erst wieder verstärkt ins Blickfeld, als gegen Jahresende erneut die bundesweite Umfrage unter RadlerInnen zum Fahrradklima in den jeweiligen Städten erfolgt. Sie endet für Essen mit einem Paukenschlag: Die Stadt landet auf dem letzten Platz und erhält die „Rostige Speiche“ als fahrradunfreundlichste Großstadt Deutschlands. Oberstadtdirektor Kurt

Busch muss gute Miene zum bösen Spiel machen und im Dezember in Bonn die Negativ-Trophäe aus den Händen des damaligen Bundesumweltministers Klaus Töpfer entgegen nehmen.

1992. Immerhin läutet diese Negativauszeichnung die elementare Wende in der Essener Radverkehrspolitik ein. Ein Radverkehrsgutachten eines externen Ingenieurbüros wird vorgelegt, an dessen Erstellung auch Essener Radler und Radlerinnen mitgewirkt haben. Ermöglicht hat dies eine Beteiligung der EFI, welche Workshops in den Stadtteilen sowie in der VHS veranstaltet. Auch etliche Mitglieder des ADFC nehmen die Chance wahr, erstmalig direkt ihre Vorstellungen für eine fahrradfreundlichere Stadt einzubringen.

Gründung des ADFC-Essen e.V.

Dass sich der ADFC in Essen überhaupt wieder neu konstituiert, hat mehrere Gründe. Der erste ist die bundesweite Neustrukturierung des ADFC. Der zweite Grund ist ein ganz profaner: Essen gehört nach wie vor zum inzwischen zum Kreisverband umformierten ADFC-Dortmund. Dort landen auch die für die lokale Arbeit vor Ort vorgesehenen Anteile der Mitgliedsbeiträge. In Essen kommt davon bislang so gut wie nichts an. 1992 gibt es aber schon 200 ADFC-Mitglieder in Essen (1984 bei der Bildung der ADFC-Ortsgruppe waren es ganze 22).

Am 6. November 1992, also fast 8½ Jahre nach der Gründung der Ortsgruppe in Essen, erfolgt die Umformierung zum ADFC-Kreisverband als offiziell eingetragener Verein. Der Mitgliederbestand steigt danach merklich, bereits zwei

Jahre später gibt es 400 ADFClerInnen in Essen, derzeit sind es etwa 570.

Fahrradzeitschrift RAD im Pott

1992 ist auch die Geburtsstunde für eine Mitgliederzeitung. Auslöser ist wiederum die Neustrukturierung des ADFC. Nach Auflösung der Bezirksverbände bilden sich überall neue Kreisverbände, so auch in Duisburg, Oberhausen und Mülheim. Dort entsteht auch die Idee für eine Mitgliederzeitung, wobei man den Essener ADFC eigentlich mit einbeziehen möchte. Da dieser aber zunächst noch nicht offiziell wieder präsent ist, verbleibt als Kooperationspartner zunächst einmal die EFI.

Die EFI hat ihre Aktiven bislang regelmäßig durch einen Rundbrief mit In-

formationen versorgt. Den haben auch die wenigen verbliebenen ADFC-Aktiven erhalten, bricht jedoch die übrigen Essener Mitglieder. Diese haben die Zeitschrift „Fahr Rad“ aus Dortmund zugeschickt bekommen, dort hat man aber so gut wie nie etwas über die Aktivitäten in Essen gefunden.

Im Juni 1992 erscheint schließlich die erste Ausgabe der „RAD im Pott“. Der Titel der Zeitschrift ist nicht unumstritten, denn die durchaus gewollte Assoziation mit dem „Ruhrpott“ geht einigen Aktiven im ADFC gegen den Strich. Nur knapp hat sich der Name damals durchsetzen können.

Dass sich die RAD im Pott zu einer kleinen Erfolgsgeschichte mausert, ist

Gut.

Gut, dass es Sparkassen gibt:

- Sicherheit
- Vertrauen
- Nähe



 Sparkasse Essen

Mit der Sparkasse Essen sind Sie auf der sicheren Seite und die kompetenten Berater vor Ort sind Ihr verlässlicher Partner für alle Finanzfragen. Menschlich, fair, nah - testen Sie uns, wir beraten Sie gerne. Mehr Infos unter www.sparkasse-essen.de. Wenn's um Geld geht - Sparkasse Essen.

anfänglich nicht abzusehen gewesen. Das erste Heft startet mit 32 Seiten und einer Auflage von 2500 Exemplaren – und dies wohlgerne für vier Großstädte. Zuletzt sind es bis zu 76 Seiten und 6.000 Hefte pro Ausgabe. Das alles haben einige wenige Aktive viermal im Jahr zunächst unter Federführung von Markus Westphalen vom ADFC-Duisburg, von 1998 bis 2007 von Jörg Brinkmann aus Essen zustande gebracht – ehrenamtlich, versteht sich. Ende 2007 hat sich allerdings der Essener ADFC aus der Mitwirkung an der RAD im Pott zurückziehen müssen, da dies personell nicht mehr zu bewerkstelligen gewesen ist.

Marsch durch die Institutionen

Die Ende 1991 verliehene „Rostige Speiche hat auch ihr Gutes. Nachdem die Stadt das Gutachten für ein schlüssiges Radroutenkonzept hat erarbeiten lassen. Begleiten ADFC und EFI auch die Einbringung des fertigen Konzeptes in die einzelnen politischen Gremien. Teilweise erhalten die Vertreter der Radfahrerverbände sogar Rederecht. Gleichzeitig bringen sie zahlreiche Vorschläge zur Öffnung von Einbahnstraßen sowie zur Ausschilderung von Sackgassen, die an den jeweiligen Enden für Radler durchlässig sind, ein. Ende 1992 veranstalten ADFC und EFI unter dem Titel „Rostige Speiche – ein Jahr danach“ in der VHS eine Podiumsdiskussion mit maßgeblichen Vertretern aus Politik und Verwaltung.

Neben der RAD im Pott versuchen ADFC und EFI sich im Rahmen des damals neu ins Leben gerufenen Bürgerfunks im wahrsten Sinn des Wortes Gehör zu verschaffen. Bei der „Neuen Essener Wel-

le“ (NEW) werden 1992 und 1993 einige Sendungen produziert und über „Radio Essen“ ausgestrahlt, danach kann allerdings das Projekt mangels aktiver Mitglieder nicht weiter verfolgt werden. Ende 1992 produziert der inzwischen leider eingestellte lokale Fernsehkanal OK 43 eine Sendereihe „Verkehr in Essen“. Bei der Folge über den Radverkehr wird auch die Videodokumentation von ADFC und EFI gezeigt, es folgt ein längeres Interview mit dem späteren ADFC-Vorsitzenden Jörg Brinkmann

Im gleichen Jahr bringt der in Steele ansässige KV-Verlag eine Neuauflage seines Essener Stadtplans heraus – erstmals mit vielen Informationen für Radfahrer wie z.B. Radwege und Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen. ADFC und EFI liefern viele Informationen dazu.

1993. Um die schon wieder erlahmenden Bemühungen der Stadt bei der Erstellung des Radroutenkonzeptes wieder auf Trab zu bringen, organisieren ADFC und EFI mit 600 Radlern und Radlerinnen ihre bislang größte Raddemo. 1993 finden auf der (heute nicht mehr existierenden) Festwiese in Rüttenscheid die ersten „Essener Radtage“ statt. Auf diesem privat organisierten Fahrradfest ist so ziemlich alles vertreten, was sich mit Fahrrad in Verbindung bringen lässt, darunter eine Ausstellung historischer Räder, eine Rallye für Radkuriere und ein HPV-Rennen (für aerodynamisch verkleidete Liegeräder). Natürlich sind ADFC und EFI dort auch vertreten.

1994. Die „Essener Radtage“ finden in jenem Jahr noch ein weiteres Mal statt, und zwar im Strandbad am Baldeneysee,



Oben links Thomas u. Jörg Brinkmann 1987 beim Drehen für die ADFC/EFI-Videodokumentation am Varnhorstkreisel (Foto Rolf Fliß), oben rechts Andrea Seeger, Thomas Brinkmann und Susanne Prautsch 1988 bei einer Mini-Demo für einen Radweg auf der Rütterscheider Straße, mitte rechts der ADFC/EFI-Infostand 1989 beim ersten Umweltmarkt der Stadt Essen auf der Kettwiger Straße.



Die ADFC/EFI Podiumsdiskussion 1992 in der VHS mit (v.l.n.r.): Dieter Geeven (CDU), Jürgen Zierus (SPD), Frank Rosinger, (ADFC), F.R. Hesselmann (Moderator), Thomas Franke, (Leiter Planungsamt), Hans-Willi Froitzheim und Ulrich Mahlburg (Tiefbauamt).

dem heutigen „Seaside-Beach“. Dann ist auch schon wieder Schluss mit dieser wirklich tollen Veranstaltungsreihe. Hätte die Stadt, die sich zu jenem Zeitpunkt ihre Fahrradfreundlichkeit ganz besonders auf die Fahnen geschrieben hat, sich damals stärker eingebracht, gäbe es die „Essener Radtage“ vielleicht heute noch. Ebenfalls zum zweiten (und letzten) Mal finden die vom ADFC-Landesverband und dem NRW-Verkehrsministerium ausgerichteten Fahrradtage auf der Kettwiger Straße statt.

Der Arbeitskreis Radverkehr

1994 ist mit der damals neu im Amt befindlichen Umweltdezernentin Eva-Maria Krüger zum ersten Mal eine hochrangige Vertreterin der Verwaltung zu Gast bei ADFC und EFI. Auf ihre Initiative wird noch im gleichen Jahr die bis dahin nur sporadisch stattfindende Gesprächsrunde zwischen der Verwaltung und den Fahrradverbänden zum regelmäßig tagenden „Arbeitskreis Radverkehr“ aufgewertet. Seither findet dieser bis heute drei bis viermal im Jahr statt. Vertreten sind dort alle Stadtämter, die in irgendeiner Form mit dem Radverkehr zu tun haben und die zuvor mehr neben- als miteinander gearbeitet hatten. Zudem sind die Polizei sowie je nach Thematik auch andere Institutionen beteiligt – und natürlich ADFC und EFI. Allerdings ist die Teilnahme der überwiegend berufstätigen Aktiven der Fahrradverbände an dem weitgehend während der Arbeitszeit tagenden Arbeitskreis mitunter ein Problem. Das gilt im Übrigen auch für die anderen Gesprächstermine mit Politik und Verwaltung – ein grundsätzliches Problem im ehrenamtlichen Bereich.

Herausragendes Ereignis ist in jenem Jahr der offizielle Besuch der Bereisungskommission der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden“ (AGFS), in die Essen unbedingt aufgenommen werden möchte. Aktive von ADFC und EFI begleiten die Tour durch die Stadt. Erstmals zieht man auch nach außen an einem Strang, denn Stadt wie Fahrradverbände wollen die Aufnahme Essens in die AGFS erreichen. Bis zur letzten Minute hat die Stadt zuvor noch an verschiedenen Stellen der Route, die er Kommission präsentiert werden soll, gearbeitet – mit Erfolg, wie sich im Jahr darauf zeigt.

Verkehrs- und Umweltzentrum

Für ADFC und EFI erfüllt sich 1994 ein lang gehegter Wunsch: Nach einer mehrjähriger Suche kann mit dem „Verkehrs- und Umweltzentrum“ eine eigene Geschäftsstelle bezogen werden – und das mitten in der Innenstadt in der Maxstraße 11, nur 300 Meter vom Essener Hauptbahnhof entfernt. Ermöglicht wird dies durch die Anmietung der Räumlichkeiten gemeinsam mit dem Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), der Essener Aktion gegen Umwelterstörung (EAU), dem Fahrgastverband Pro Bahn und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Da die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt nach wie vor brach liegt, inszenieren die Fahrradverbände die Aktion „Mit Rad und Plan durch Essen“. Aufhänger ist der Stadtplan des KV-Verlages mit seiner Vielzahl an Informationen zum Radfahren in Essen, an dessen Entstehung die Aktiven von ADFC und EFI maßgeblich mitgewirkt haben.

In der Stadt unterwegs mit ...



7 Tram-Linien
3 U-Bahn-Linien
46 Omnibus-Linien

18 NachtExpress-Linien
20 TaxiBus-Linien
an 1.600 Haltestellen



NachtNetz ab 23.00 Uhr



Im Auftrag der MVG und der EVAG
befördern wir jährlich 150 Millionen Fahrgäste
in Mülheim an der Ruhr und Essen



Wenn Sie weitere Informationen zur meoline wünschen, steht Ihnen Simone Klöse
unter 0208/9700-110 oder s.klose@meoline.de gerne zur Verfügung.

Städte in Bewegung **meoline** 

Offiziell fahrradfreundlich

1995. Das Jahr beginnt mit der offiziellen Aufnahme Essens in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden“ (AGFS) anlässlich des Fahrradkongresses „Velo-Regio“ in Troisdorf – mit Sicherheit auch ein Erfolg der langjährigen Lobbyarbeit von ADFC und EFI. Noch im gleichen Jahr bekommen die Fahrradverbände in ihrer neuen Geschäftsstelle hochkarätigen Besuch: Der ebenfalls neue Oberstadtdirektor Hermann Hartwich steht bei seinem Antrittsbesuch den Aktiven Rede und Antwort.

Gemeinsam mit der Stadt richtet man erstmals die Aktion „Radler des Jahres“ aus, bei der Menschen für ihr engagiertes Radfahren ausgezeichnet werden. Zu den ersten Preisträgern gehören Schwester Raphaele, eine Nonne, die

tagtäglich ihre Patienten beim häuslichen Pflegedienst per Velo erreicht sowie Gerd Bartholomäus, ein Sozialarbeiter, der beruflich wie privat jährlich bis zu 10.000 Kilometer zurück legt.

Das Fahrradpiktogramm

Aktionsmäßiges Highlight ist in jenem Jahr das zum Abschluss einer Raddemo am Wasserturm an der Steeler Straße aus 200 Radlerinnen und Radlern gebildete Fahrradpiktogramm. Vor allem logistisch handelt es sich um eine Meisterleistung, schließlich müssen alle Teilnehmer innerhalb kürzester Frist auf einem vorbestimmten Platz in dem Piktogramm platziert werden. Die Polizei hat nämlich nur einen eng begrenzten Zeitrahmen für die erforderliche Vollsperrung des Straßenknotens Steeler Straße / Kurfürstenstraße genehmigt. Die perfekte Inszenierung ist Frank Rosing zu verdanken, zu diesem Zeitpunkt einer der beiden Vorsitzenden des ADFC in Essen.

1996. ADFC und EFI organisieren im Rahmen des städtischen „Ökosponsoring“-Programms eine Spendenaktion, um kleinere Radverkehrsmaßnahmen im Grünflächenbereich anschieben zu können, für die ansonsten das Geld gefehlt hätte. Etwa 4.000 DM kommen zusammen. Darüber hinaus pflanzen Aktive von ADFC und EFI über 1.200 Bäume und Sträucher entlang der Veltbahntrasse in Freisenbruch. Derartige Pflanzaktionen hat es in den Jahren danach immer wieder mal gegeben, darunter im Hallopark und entlang der Hangetalroute. Im Herbst erfolgt in der

Fahrradkarten Radwanderführer aus aller Welt

Landkartenhaus Orgs
Rosastraße 12 · 45130 Essen



Tel. 0201 /
78 17 78

Fax 0201 /
78 04 02

www.landkartenhaus-orgs.de



1992 avanciert der zu diesem Zeitpunkt 8 ½ Jahre alte ADFC-Essen zum offiziell eingetragenen Verein. Auf dem Bild ein Teil des neuen Vorstands (v.l.n.r.): Frank Rosinger (Vorsitzender), Jessica Seifert, Claudio Nedden (Vorsitzender) und Jörg Brinkmann.

1994 wird von Umweltdezernentin Dr. Eva-Maria Krüger (Bildmitte) das „Verkehrs- und Umweltzentrum“ in der Maxstraße eröffnet, die Geschäftsstelle von ADFC, EFI, EAU, BUND, VCD, Pro Bahn und Runden UmweltTisch. 2.v.r. ist Ilse Straeter, die den Baum auf dem Schaufensterglas, so wie es sich heute noch darstellt, gestaltet hat.



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Fahrrad - Aktionstage 1994

26./27. August 1994 in Essen Fußgängerzone:

Kettwägener Str. / Kuriennplatz

ADFC Allge
Deut
Fahr

1994 finden auf der Kettwägener Straße zum zweiten Mal nach 1989 (und danach leider nie wieder) die vom ADFC-Landesverband und von NRW-Verkehrsministerium veranstalteten „Fahrradaktionstage“ statt, die hier mit viel Lokalprominenz eröffnet werden.

„Aktuellen Stunde“, dem WDR-Nachrichtenmagazin, ein Interview mit ADFC-Vorstandsmitglied Jörg Brinkmann zu Themen des Alltagsradverkehrs.

Noch etwas Positives in jenem Jahr: Mit dem „Radhaus Kray“ kann der ADFC-Essen sein erstes Fördermitglied begrüßen.

1997. Zum Jahreswechsel steht die Geschäftsstelle des ADFC, das erst vor zwei Jahren eröffnete und gemeinsam mit anderen Verbänden betriebene „Verkehrs- und Umweltzentrum“, wegen des Auszugs des Hauptmieters schon wieder vor der Schließung. Erst in letzter Minute kann mit neuen Mitmietern das VUZ gerettet werden. Mitte März findet die offizielle Wiedereröffnung statt. Seither steht sogar (fast) das gesamte Erdgeschoss in der Maxstraße 11 zur Verfügung. Und da man jetzt genügend Platz zur Verfügung hat, werden auch die Aktiventreffen von ADFC und EFI, die bislang immer noch im „Haus der Begegnung“ am Weberplatz stattgefunden haben, endgültig ins VUZ verlegt.

Im Rahmen der IBA, der „Internationalen Bauausstellung Emscherpark“ wird 1997 in Gelsenkirchen die „Bundesgartenschau“ ausgerichtet. Im Sommer ist der ADFC dort offiziell mit einem Informationsstand vertreten, welcher wechselweise von den Kreisverbänden im Ruhrgebiet betrieben wird. Ende Juni präsentiert sich schließlich auch der ADFC-Essen dort dem Publikum. Darüber hinaus richten ADFC und EFI im Rahmen der IBA auch in den Folgejahren mehrere offizielle Radtouren aus.

Inoffiziell nimmt ein Team von ADFC und EFI auf ihrem Tandem an einem von der EVAG ausgerichteten „Wettrennen“ zwi-

schen einem Radler, einer Straßenbahn und einem BMW-Sportwagen teil. Der Radler bewältigt die zwischen Bredeney und Altenessen vorgegebene Strecke als schnellster. Das Team der Fahrradverbände wird nur deshalb Zweiter, weil ein Autofahrer dieses unterwegs abdrängt und zu Fall bringt. Dritter wird die Straßenbahn, letzter der Sportwagen.

Fotoausstellung zum Radfahren

1998. Im März wird in der Stadtbibliothek im Gildehof die vom ADFC-Essen offiziell für die Stadt angefertigte 10-teilige Fotoausstellung mit dem Titel „Radfahren in Essen“ der Öffentlichkeit präsentiert. Zuvor haben die Aktiven von ADFC und EFI ein halbes Jahr lang im gesamten Stadtgebiet mehrere Fotoaktionen durchgeführt, um einigermaßen aussagefähige Bilder zu den verschiedenen Themenbereichen zu bekommen.

Anlässlich der 1998 in Kraft getretenen Novelle der Straßenverkehrsordnung mit den neuen Regelungen zur Benutzungspflicht von Radwegen fertigen ADFC und EFI ein Titelfoto für die Fahrradzeitschrift „RAD im Pott“ an, bei dem symbolisch ein Radwegeschild mit einer Kettensäge entfernt wird. Das Bild macht anschließend sogar bundesweit „Karriere“.

1998 führen ADFC und EFI zum zweiten Mal gemeinsam mit der Stadt die Aktion „Radler des Jahres“ durch. 137 Anmeldungen sind eingegangen, Gewinner sind Anny Sichel, eine 71-jährige Rentnerin, die seit Jahrzehnten täglich zu allen möglichen Anlässen 60 bis 80 Kilometer mit dem Rad zurücklegt und Michael Pforte ein Handwerker, der seinen täglichen Arbeitsweg von Al-


tenessen nach Werden mit dem Fahrrad zurücklegt. Einen Sonderpreis erhalten das Tandempaar Matthias Brell und Dagmar Günther – er ist blind, sie sehend –, das seit vielen Jahren regelmäßig in der Essener Blindensportgruppe mit anderen Tandempaaaren Radtouren durchführt.

Ende 1998 wird der erste offizielle Fahrradstadtplan der Stadt Essen herausgegeben, welcher auf dem Stadtplan des Kommunal-Verlages aus Steele basiert. Natürlich haben ADFC und EFI auch hier wieder ihre Kenntnisse zu den Radverkehrsanlagen eingebracht.

1999. Im Frühjahr führt die Stadt eine „Planungs- und Perspektivenwerkstatt“ durch. Dabei können die Bürger erst-

malig bei der Planung eines ganzen Quartiers, in diesem Fall das Nordviertel zwischen Universität, Berliner Platz und Rheinischem Platz, mitgestalten. Etwa 1.000 Personen, darunter auch Aktive von ADFC und EFI, nehmen diese Gelegenheit wahr. Dass letztendlich leider nur sehr wenig von den damals ausgearbeiteten Plänen verwirklicht worden ist, kann sich jeder heute vor Ort ansehen.

Anlässlich der Kommunalwahl legen die Fahrradverbände den damaligen Oberbürgermeisterkandidaten eine Frageliste zum Thema Radverkehr vor, die diese auch alle brav beantworten. Die erwartungsgemäß sehr unterschiedlichen Antworten werden anschließend auf insgesamt 4½ Seiten in der Fahrradzeitschrift „RAD im Pott“ veröffentlicht.

Knackiges  -Obst und Gemüse
kommt zu Ihnen nach Hause!



Flotte  arotte
Naturkost in Bewegung

WWW.FLOTTE-KAROTTE.DE

FON: 0201-540430

Ebenfalls 1999 wird Essen als bislang einzige Stadt einer Kontrollbereisung durch eine Kommission der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ (AGFS) unterzogen, denn man ist mit der bisherigen Radverkehrspolitik alles andere als zufrieden. ADFC und EFI, welche die Mitgliedschaft in der AGFS des häufigeren schon als Druckmittel genutzt haben, um bestimmte Dinge voranzubringen, sind für einen Verbleib Essens in der AGFS und machen dies auch gegenüber der Kommission deutlich.

Das von einem externen Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt konzipierte Wegweisungskonzept für das Hauptrouthenetz muss vom ADFC überarbeitet werden. Es hat sich in vielen Bereichen als zu fehlerhaft erwiesen, da die Ausarbeitung offenbar in großem Maße vom Grünen Tisch aus erfolgt ist – und das weitgehend ohne Ortskenntnisse.

Für die RAD im Pott arbeitet der ADFC einen umfangreichen Artikel über Behinderten-, Reha- und Spezialräder aus, viele Recherchen sind dafür u.a. auf der Reha-Fachmesse in Düsseldorf notwendig.

Seit 1999 befindet sich der ADFC-Essen auch im Internet – zunächst über die Homepage des „Verkehrs- und Umweltzentrums“. In der Folgezeit wird die Seite leider nur sporadisch gepflegt. Erst 2008 wird der Auftritt vollständig neu gestaltet, seither ist der ADFC-Essen wie alle ADFC-Gliederungen über die Seite des Landesverbandes unter www.adfc-nrw.de/essen zu finden – mit vielen neuen Inhalten, die jetzt auch regelmäßig aktualisiert werden.

Kampf gegen Windmühlenflügel

2000. Zum ersten Mal richten ADFC und EFI den traditionellen Neujahrsempfang der Essener Umwelt- und Verkehrsverbände aus. Insgesamt ist das Jahr geprägt von dem im Vorjahr durch die Kommunalwahl erfolgten Politikwechsel in Essen. Seither wird der Radverkehr noch restriktiver behandelt als zuvor, ja man nimmt sogar die Zerschlagung des (eigentlich noch nicht fertigen) Hauptrouthenetzes in Kauf.

In mehreren Gesprächen mit Politikern versuchen die Fahrradverbände zu retten, was noch zu retten ist. Immerhin können einige bereits begonnene Projekte wie die Radfahrstreifen auf der Wittenbergstraße vollendet werden, andere wie die Schutzstreifen auf der Schönebecker Straße oder die Fahrradstraße Lanfermannfähre werden allerdings wieder demarkiert. Weitere Projekte wie die Radfahrstreifen auf der Aktienstraße werden ganz gestrichen. Hierzu gab es sogar eine Reportage des WDR-Fernsehens mit einem Auftritt des ADFC vor Ort, der noch versucht zu retten, was zu retten ist – leider vergeblich.

Auch gegen den Ratsbeschluss, generell keine Radfahrstreifen und Fahrradstraßen mehr einzurichten, können die Fahrradverbände nichts ausrichten. Der Höhepunkt ist die endgültige Streichung der Stelle des Fahrradbeauftragten. Schließlich verfasst der ADFC-Essen im Sommer ein 10-seitiges Positionspapier, in dem diese Missstände thematisch und chronologisch festgehalten werden.

Aktion „Rad und Tat“

Positiv läuft dagegen im Sommer die Öffentlichkeitsarbeit beim Radverkehr an,



1995 hat im Verkehrs- und Umweltzentrum zum ersten Mal ein Gespräch mit dem damals neuen Oberstadtdirektor Hermann Hartwich stattgefunden. Auf dem Bild v.l.n.r.: Rolf Fliß (EFI), Renate Pormann (EFI), Volker Tacke (VCD), Hermann Hartwich, Martin Stenert (Fahrradbeauftragter Stadt Essen), Frank Rosinger (ADFC-Essen).

1995 haben ADFC und EFI gemeinsam mit der Stadt Essen die Radler des Jahres gesucht. Hauptgewinnerin ist Schwester Raphaela (Mitte), Hauptgewinner Gerd Bartholomäus (rechts), die hier von Oberbürgermeisterin Annette Jäger und Umweltdezernentin Eva-Maria Krüger (links) beglückwünscht werden.



Gemeinsam veranstalten ADFC und EFI mit der Stadt Essen im Jahr 2000 die Veranstaltungsreihe „RAD und TAT – Autofreie Wochen in Essen“, auf dem Bild die Auftaktveranstaltung auf dem Willy-Brandt-Platz mit Helmut Kühnast (links) und Erika Heckmann von der Stadt Essen sowie Frank Rosinger vom ADFC-Essen. Auf dem Bild steht übrigens eines der neuen Diensträder der Stadt Essen.

bei der ADFC und EFI stark mit eingebunden werden. Unter dem Titel „Rad und Tat – Autofreie Wochen in Essen“ sollen Bürger motiviert werden, verstärkt auf Rad und ÖPNV umzusteigen. 136 Essener beteiligen sich und lassen vier Wochen ihr Auto stehen. Dank einiger Sponsoren gibt es auch etwas zu gewinnen, so gesehen ist die Aktion eine Art Vorläufer der aktuellen Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK.

Stadt und Fahrradverbände veranstalten zusätzlich Infostände und Vorträge, Radtouren werden durchgeführt. Höhepunkt ist der „RadwegeTisch“ am Hauptbahnhof, der auf die fehlende Radfahrverbindung von der Hache- zur Hollestraße aufmerksam machen soll. Dazu wird im Anschluss an eine Radsternfahrt aus den Stadtteilen quer vor dem Hauptbahnhof eine lang gezogene, mit einer roten Tischdecke versehene Tischreihe von der Hachestraße hinüber zur Hollestraße aufgebaut. Gemeinsam halten alle Radler dort schließlich ein Picknick ab. Der Autoverkehr ist damit eine ganze Zeit lang blockiert.

2001. Angesichts der anhaltend restriktiven Radverkehrspolitik veranstalten ADFC und EFI unter dem Titel „Hat das Fahrrad in Essen noch eine Zukunft?“ in der VHS eine Podiumsdiskussion. Die drei Vertreter – ein Landtagsabgeordneter der Grünen und zwei Ratsmitglieder von CDU und SPD – müssen sich teilweise recht harschen Fragen stellen. Viele der Antworten sind allerdings außer den obligatorischen Absichtserklärungen ernüchternd.

Eines der Hauptbetätigungsfelder der Fahrradverbände wird im Laufe des Jah-

res die geplante Radwegebrücke über den Essener Stadthafen. Dieser vom Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) geplante letzte große Lückenschluss des Radwanderweges am Rhein-Herne-Kanal zwischen Duisburg und Henrichenburg wird von einigen Essener Politikern solange zerredet, bis der KVR von dem Projekt abrückt. Da haben auch die von den Radfahrverbänden angeregten preiswerteren Alternativvorschläge nichts ausrichten können.

Im Rahmen der städtischen Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr erscheint die Informationsbroschüre „Radfahren in Essen“, zu der ADFC und EFI viele Fotos geliefert haben. Apropos Fotos: Aktive von ADFC und EFI posieren auf Zollverein für das Titelfoto sowie weiteren Aufnahmen für den KVR-Radwanderführer „Route der Industriekultur per Rad“.

Goldener Lenker

Die scheidende Umweltdezernentin Eva-Maria Krüger wird von den Fahrradverbänden für ihre Verdienste ums Radfahren in Essen mit dem „Goldenen Lenker“ ausgezeichnet. Unter dem Titel „Zu den Orten des Widerstands 1933-1945“ richten ADFC und EFI eine Themenradtour aus. Prominentester Referent ist am Südwest-Friedhof der bekannte Stadthistoriker Dr. Ernst Schmidt. Am „Europaweiten Autofreien Tag“ im September veranstalten die Fahrradverbände schließlich eine Fahrradralley kreuz und quer durch Essen.

2002. Drei Jahre nach der „Perspektivenwerkstatt Berliner Platz“ richtet die Stadt die „Ideenwerkstatt Hauptbahnhof“ aus. Die Resonanz ist nach den Erfahrungen

beim Umgang mit den Ergebnissen der erstgenannten Veranstaltung erheblich geringer. Allerdings sind die Vorgaben für mögliche Veränderungen auch wesentlich enger gesetzt. Da gerade beim Thema Hauptbahnhof der Radverkehr stark tangiert ist, sind ADFC und EFI natürlich bei der Veranstaltung auch mit dabei. Tatsächlich beschäftigt der Hauptbahnhof die Fahrradverbände bis heute.

Gemeinsam mit der Stadt bieten ADFC und EFI eine neue Themenradtourenreihe an, bei denen es auf Spurensuche alter Kirchen und ehemaliger Zechen geht. Später entwickeln die Fahrradverbände daraus eine eigene Tourenreihe. Eine gemeinsam mit dem Fahrgastverband „Pro Bahn“ konzipierte Radtour führt entlang der Trasse des geplanten „Metrorapid“-Projekts (welches allerdings kurz danach schon wieder begraben wird).

Für die RAD im Pott arbeiten ADFC und EFI einen Artikel über die immer stärker gefragten Falträder aus. Dazu erfolgt ein Aufruf zu einem Fototermin auf der Schurenbachhalde in Altenessen, zu der viele verschiedene Modelle vorfahren.

Der Verkehrstriathlon

2003. ADFC und EFI führen am bundesweiten Aktionstag „Mobil ohne Auto“ im Juni einen „Verkehrstriathlon“ durch. Die Teilnehmer sollen dabei zu Fuß, per Rad und per Straßenbahn den Grugapark durchqueren bzw. umrunden. Die Veranstaltung wird von etlichen Firmen wie beispielsweise der EVAG unterstützt, so dass die Teilnehmer dort kostenlos mitfahren können. Dank weiterer Sponsoren winken zudem etliche Preise, die Gewinner werden per Los ermittelt. Zum „Europaweiten Autofreien Tag“ im September radeln dann Ak-

insider traveller

Mit uns aktiv Natur erleben.



Traveller Reisen

Skireisen für Familien mit besonderer Kinderbetreuung, Skiservice und Skiverleih.

traveller-reisen.de

Insider Traveller GmbH
NEU Rüttenscheider Straße 192
 45131 Essen
 Tel. 0201,79 60 75
www.insider-traveller.de



Insider Outdoor

Das Fachgeschäft für Trekking, Wandern und Bergsport mit dem individuellen Service.

insider-outdoor.de

Öffnungszeiten:
 Mo-Do 10.00 - 18.30 Uhr
 Fr 10.00 - 20.00 Uhr
 Sa 10.00 - 15.00 Uhr



Insider Kanutouren

Kanuvermietung, Kanutouren und Betriebsausflüge auf der Ruhr.

insider-kanutouren.de

Alle Mitglieder des ADFC erhalten einen **Nachlass von 10%** auf Insider Kanutouren und auf alle Artikel in unserem Fachgeschäft für Outdoor- und Wanderbedarf.

tive von ADFC und EFI 12 Stunden lang ohne Unterbrechung um die Innenstadt herum.

Die Radstation im Essener Hauptbahnhof erhält vom ADFC-Essen das Codiergerät, welches dieser 2001 bei der Schließung des „Radhauses Kray“ übernommen hat. Dadurch können endlich auch wieder im größeren Stil Codierungen von Fahrrädern durchgeführt werden. Die nach einem einheitlichen Schema in den Rahmen eingravierten Codenummern ermöglichen das eindeutige Zuordnen eines gestohlenen Rades, wenn es wieder gefunden wird. Da sich ein derartiges Rad kaum wieder verkaufen lässt, senkt dies zudem das Diebstahlrisiko.

Die Stadt Essen bringt einen neuen Fahrradstadtplan heraus. Im Gegensatz zu seinem 1989 erschienen Vorgänger hat die Verwaltung ihn nun selbst gestaltet. Neben der Karte gibt es jetzt auch ein Begleitheft mit einer Vielzahl von Informationen zum Radfahren in Essen. Hierzu wie auch bei der Radkarte haben ADFC und EFI wieder maßgeblich ihre Kenntnisse mit eingebracht.

Mehr als bedauerlich sind dagegen die erneuten personellen Einsparungen der

Stadt beim Radverkehr: Die Stelle für Öffentlichkeitsarbeit wird gestrichen. Auf der Strecke bleiben damit diverse von der Stadt und den Fahrradverbänden gemeinsam geplante Projekte. Aber auch das Land NRW muss sparen. ADFC und EFI versuchen in einem Gespräch mit dem verkehrspolitischen Sprecher der grünen Landtagsfraktion Oliver Keymis auszuloten, was noch möglich ist und was nicht.

Erneute Negativauszeichnung

2004. Die Quittung dieser restriktiven Radverkehrspolitik dieser letzten Jahre folgt auf dem Fuße: Bei dem nach 12-jähriger Pause wieder durchgeführten bundesweiten Fahrradklimatest des ADFC schrammt Essen nur ganz knapp am letzten Platz vorbei – und verfehlt damit die erneute „Prämierung“ mit der „Rostigen Speiche“.

Diese erneute Negativauszeichnung findet ihren gebührenden Niederschlag in der Presse, der ADFC-Vorsitzende Jörg Brinkmann wird sogar im WDR-Nachrichtenmagazin „Lokalzeit Ruhr“ interviewt. Kurz zuvor hat die Stadt aber noch einen weiteren Schuss vor den Bug bekommen: Vertreter der AGFS bitten erneut zum Rapport, dieses Mal zwar nicht per Rad, sondern nur zum

Fahrrad-Schrauber



Rad fit

Service

Fahrradverleih



Du fit

Klima fit

Mach mit !

Essen-Haarzopf Humboldtstr.239 Tel 4909532 www.fahrrad-schrauber.de
Inhaber: Frieder Busch



1998 sägen Frank Rosinger vom ADFC-Essen und Rolf Fliß von der EFI symbolisch ein Radwegeschild ab, um damit auf die Umsetzung der neuen StVO im Hinblick auf die Radwegebenutzungspflicht aufmerksam zu machen.



Im Jahr 2000 veranstalten ADFC und EFI im Essener Hauptbahnhof im Anschluss an eine Raddemo den „RadwegeTisch“, um damit nachdrücklich die fehlende Verbindung für Radler von der Hache- in die Hollestraße einzufordern.



2004 versuchen 10 Radler im Essener Hauptbahnhof einen ICE zu „stürmen“, um die bundesweite Kampagne des ADFC für eine Fahrradmitnahme in ICE-Zügen zu unterstützen.

Gespräch im Rathaus. Immerhin wir die AGFS-Delegation von Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger persönlich empfangen, auch ADFC und EFI sind bei dem Gespräch mit dabei. Die Intention der AGFS ist eindeutig: Wenn Essen jetzt nicht endlich handelt, ist es endgültig aus mit der Mitgliedschaft im exklusiven Zirkel der fahrradfreundlichen Städte. Die Vertreter der Fahrradverbände können diesen Wink mit dem Zaunpfahl nur unterstreichen

Immerhin scheint man bei der Stadt die Zeichen der Zeit erkannt zu haben. Es wird eine Arbeitsgruppe für die Öffentlichkeitsarbeit gebildet, um die Errungenschaften beim Radverkehr demnächst besser nach außen tragen zu können. So ist die Stadt mit ihrem neuen Infostand erstmals beim dreitägigen Stadtfest "Essen Original" präsent, auch ADFC und EFI sind hier mit dabei. Zusätzlichen Auftrieb erhält der Radverkehr nach der Kommunalwahl, als CDU und Grüne erstmals eine Kooperation eingehen.

ADFC-Karte Ruhrgebiet West

2004 gibt der Bielefelder Verlag im Rahmen der ADFC-Regionalkartenreihe die Radkarten „Ruhrgebiet West und Ost“ heraus. Die Karte West hat redaktionell maßgeblich Jörg Brinkmann vom ADFC-Essen bearbeitet, natürlich auch mit Hilfe benachbarter ADFC-Verbände. Damit kann die vornehmlich für Freizeitradler konzipierte Karte mit Fug und Recht von sich behaupten, von Radlern für Radler gemacht worden zu sein. Über 300 Arbeitsstunden sind allein von Essener Seite in das Projekt eingeflossen. Die Karte verkauft sich im ersten Jahr bereits so gut, dass im Folgejahr bereits eine zweite Auflage aufgelegt wird, in

der bereits etliche Fehler der ersten Karte beseitigt werden können.

Auch aktionsmäßig sind ADFC und EFI 2004 präsent. Im Sommer versuchen 10 Aktive im Essener Hauptbahnhof mit ihren Rädern einen ICE-Zug zu besteigen – dies natürlich nur symbolisch. Hintergrund ist das von der Deutschen Bahn betriebene Verbot der Fahrradmitnahme in diesen Zügen. Da die herkömmlichen Fernzüge nach und nach durch ICE ersetzt werden, wird es immer problematischer, das Fahrrad mitzunehmen. Mit der Aktion soll die bundesweite Kampagne des ADFC für eine Fahrradmitnahme in ICE-Zügen unterstützt werden.

Die zweite Aktion ist die am „Europaweiten Autofreien Tag“ von Peter Kayser gestaltete und auf dem Berliner Platz aufgestellte „Klagemauer“ für Radfahrer. Unter dem Motto „Radler fahren vor die Wand“ soll die Möglichkeiten gegeben werden, Kritik, Kommentare und Wünsche zum Radfahren in Essen plakativ vorzubringen. Dass es die ganze Zeit in Strömen regnet, tut der Aktion kaum einen Abbruch.

Essener Fahrradfrühling

2005. Die Stadt beginnt ihre Öffentlichkeitsarbeit mit einem Feuerwerk an Aktivitäten. Die neue Aktionsreihe läuft unter dem Oberbegriff „Essener Fahrradfrühling“, es wird erstmals ein Kalender mit der Auflistung von über 70 Veranstaltungen sowie Informationen rund ums Radfahren heraus gebracht. Dazu gehören auch die Aktivitäten von ADFC und EFI, die mit Vorträgen und Infoständen und vor allem mit ihrem radtourenprogramm präsent sind. Das Fahrrad ist auch Schwerpunktthema

beim Umweltmarkt, auf dem ADFC und EFI einen Fahrrad-Gebrauchtmärkte organisieren. Im Auftrag der Stadt erneuert der ADFC zudem die 10-teilige Fotoausstellung „Radfahren in Essen“.

Nach nur 1½ Jahren wird noch einmal der bundesweite Fahrradklimatest des ADFC durchgeführt. Essen steht jetzt in den Augen der teilnehmenden Radler nicht mehr ganz so schlecht da. Man ist um acht Plätze nach vorne gerückt, notenmäßig steigert man sich von einer Fünf plus auf eine glatte Vier.

Und da beim Radverkehr trotz des letztjährigen Warnschusses nach wie vor nicht alles rund läuft, verfassen ADFC und EFI bei ihrem diesjährigen Radverkehrsseminar im Münsterland die „Darruper Erklärung“. Es handelt sich um einen vier Punkte umfassenden Forde-

rungskatalog. Vor allem die verstärkte Einflussnahme des Rechnungsprüfungsamtes selbst bei kleinsten Maßnahmen ist ADFC und EFI sauer aufgestoßen.

Neben dem „Arbeitskreis Radverkehr“ werden auch direkte Gespräche geführt. So ist bereits kurz nach ihrem Amtsantritt die neue Umwelt- und Baudezernentin Simone Raskob zu Gast bei ADFC und EFI. Gerade sie ist es, die in den Jahren darauf für neuen Auftrieb beim Radverkehr sorgen wird. Auch der ebenfalls dem Radverkehr sehr aufgeschlossen gegenüber stehende Polizeipräsident Herbert Schenkelberg stattet den Radfahrverbänden einen Besuch ab. Eine weitere Gesprächsrunde führen ADFC und EFI mit Thomas Rommelspacher, dem neuen grünen Planungsdezernenten und stellvertretenden Direktor des Regionalverbandes Ruhrgebiet (RVR).

DIE KURIERE

schnell * freundlich * emissionsfrei



Fahrradkuriere für Essen
Tel.: 0201 777989
www.diekuriere.com



Neue touristische Radrouten

2006. Zwei überregionale Radrouten werden freigegeben: Zum einen die Erzbahntrasse in Gelsenkirchen, an welcher der von Essen kommende Zollvereinradweg endet. Damit entstehen durchgehende Verbindungen von Essen zur Bochumer Jahrhunderthalle, zum Rhein-Herne-Kanal bei Herne sowie zur „Zoom-Erlebniswelt“ in Gelsenkirchen. Zum anderen der mit großem medialem Aufwand angekündigte „Ruhrtal-Radweg“, eine ca. 220 Kilometer lange touristische Radroute zwischen Winterberg und Duisburg, welcher mit einem großen Fest in Witten eröffnet wird. Bereits im ersten Jahr erlebt diese Radroute einen bis dahin nicht gekannten Ansturm auf den Radwegen im Ruhrtal, seit 2008 gehört sie sogar zu den Top Ten bei den deutschen Radwanderrouuten. Der ADFC-Essen ist sowohl bei der Freigabe der Erzbahntrasse in Herne als auch beim Fahrradfest in Witten mit dabei.

Fahrradgottesdienst und -Fest

ADFC und EFI veranstalten Mitte des Jahres zusammen mit der evangelischen und der katholischen Kirche einen ökumenischen „Fahrradgottesdienst“ auf dem Weberplatz. Zuvor sind die Radler in einer Sternfahrt aus den Stadtteilen in die City gefahren. Anschließend raddelt man gemeinsam – unterbrochen von einigen kurzen Stopps an Problem- punkten – zum „Fahrradfest“ nach Altenessen, welches die Fahrradverbände im dortigen „Bürgerpark“ organisiert haben. Dort bekommen die Teilnehmer Verpflegung und Unterhaltung geboten. Es gibt Dinge, die sich ADFC und EFI in jedem Fall auf ihre Fahnen schreiben können. Die seit 2006 in Essen einge-

setzte Fahrradstaffel der Polizei gehört dazu. Das Gespräch mit dem Polizeipräsidenten Schenkelberg im Jahr zuvor dürfte wie die Gespräche des radelnden Bürgermeisters Rolf Fliß den letzten Anstoß dazu gegeben haben. 6 Räder gehören zu der Radstaffel. Bedauerlicherweise ist Schenkelberg selbst kurz vor dem ersten Einsatz der Fahrradpolizisten nach Düsseldorf versetzt worden.

Erneut beteiligen sich ADFC und EFI an der Neuauflage des städtischen Fahrradstadtplans, der 2006 mit vielen Neuerungen und als Beigabe drei Faltblätter mit Tourenvorschlägen erscheint, von denen zwei aus dem Tourenprogramm von ADFC und EFI stammen. Die Faltblattreihe mit Tourenvorschlägen wird in den Jahren darauf mit weiteren Touren ergänzt, wobei alle Faltblätter auch separat erhältlich sind – kostenlos.

Im September veranstaltet die NRZ in der neuen VHS am Burgplatz im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Essen kontrovers“ eine Podiumsdiskussion zum Thema Radverkehr. Auf dem Podium sitzen u.a. der ADFC-Vorsitzende Karsten Riedl und (quasi in einer Doppelrolle) Bürgermeister und EFI-Sprecher Rolf Fliß. Auch bei den Aktiventreffen von ADFC und EFI erfolgen Gespräche mit Vertretern der Verwaltung. Neben Umwelt- und Baudezernentin Simone Rasch sind der Leiter der Verkehrswacht Karl-Heinz Webels und der designierte Leiter des Straßenverkehrsamtes Dieter Schmitz zu Gast im Verkehrs- und Umweltzentrum.

Mit insgesamt 18 Touren können ADFC und EFI 2006 ihr Radtourenprogramm erstmals in nennenswerter Weise aus-

Unter dem Motto „Rostige Speiche – 10 Jahre danach“ veranstalten ADFC und EFI 2001 erneut eine Podiumsdiskussion in der VHS zum Thema Radverkehr. Auf dem Podium sitzen Klaus Diekmann (CDU), Reinhard Paß (SPD) und Thomas Rommelspacher (Grüne), es moderiert Volker Tacke vom VCD.



2007 richten ADFC und EFI anlässlich des Umweltmarktes der Stadt Essen auf dem Kennedyplatz neben ihrem Informationsstand einen Gebrauchtmärkte für Fahrräder aus.



2007 findet zum ersten Mal die Fahrradmesse in Essen statt. ADFC und EFI sind mit einem großen Infostand vertreten (Bild links unten), wie auch 2009, dieses Mal u.a. mit Unterstützung des ADFC-Landesverbandes.



weiten. Darunter befinden sich auch ganz neue Ideen wie eine Tour nur für Frauen, die Eisdielentour sowie weitere Themenradtouren. Wie im Jahr zuvor wird mittels einer Tour erneut der Versuch gestartet, Neumitglieder des ADFC zur Mitarbeit zu motivieren. Die Werbung neuer ADFC-Mitglieder ist Themenschwerpunkt des Radverkehrseminars in Darup. Dazu hat man sich zwei „Trainer“ des Bundesverbandes eingeladen, welche die Aktiven entsprechend coachen sollen.

Fahrradmesse Essen

2007. Das Jahr beginnt mit einem für Essens Radler besonders interessanten Ereignis, der „Fahrradmesse Essen“. Auf der parallel zur Traditionsmesse „Reise-Camping“ stattfindenden Veranstaltung sind ADFC und EFI mit einem sehr ansprechenden Stand vertreten. Für die Messe wird sogar eine mit 84 Seiten und 7.000 Heften besonders dicke und auflagenstarke Ausgabe der „RAD im Pott“ produziert.

Auf Initiative des Essener ADFC wird erstmals der „RuhrtalRadtag“ ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um eine Staffeltour per Fahrrad zwischen Duisburg und Witten, wobei an jeder Stadtgrenze der jeweilige örtliche ADFC-Verband die Radler „übernehmen“ soll. Leider entspricht die Resonanz der Tour nicht ganz den Erwartungen, und da niemand die weitere Durchführung übernehmen will, findet die Veranstaltung keine Fortsetzung.

ADFC und EFI engagieren sich wieder einmal sehr stark bei der Neuauflage des Essener Stadtplans des KV-Verlages.

Viele Informationen über Radverkehrsanlagen, Steigungen usw. stammen von den Fahrradaktivisten. Im „Verkehrs- und Umweltzentrum“ versuchen die dort ansässigen Verbände verstärkt ihre Außenpräsentation zu verbessern. Die bislang brach liegende Schaufenstergestaltung des VUZ erfolgt seither wechselweise, auch ADFC und EFI beteiligen sich beispielsweise mit der Präsentation des Fahrradstadtplans sowie diverser Plakate und Fahrradutensilien.

Das Jahr endet mit dem Ausstieg der beiden Essener Fahrradverbände aus der Fahrradzeitschrift „RAD im Pott“. Nach 15 Jahren ist die Personaldecke von ADFC und EFI so dünn geworden, dass angesichts der vielen anderen Aktivitäten eine Weiterarbeit in der Redaktion nicht mehr zu realisieren ist. Trotz langer Suche ist eine Nachfolgeregelung, die alle Bereiche der Zeitschriftenherstellung abgedeckt hätte, nicht zustande gekommen. Nun muss der altbekannte Rundbrief, den es die ganze Zeit in reduzierter Form weiterhin gegeben hat, diese Lücke wieder füllen, was sich auch in der erheblich gestiegenen Seitenzahl niederschlägt.

Erfolgreiches Tourenprogramm

2008. Rundweg positiv sieht es dagegen bei den Radtouren aus. Abermals kann ihre Zahl gesteigert werden, 27 Touren sowie 12 MTB-Treffs werden durchgeführt. Dank Udo Waldenburger, der im Jahr zuvor für das Tourenprogramm gewonnen worden ist, kann der ADFC-Essen jetzt sogar mit einer Mountainbike-Sparte aufwarten. Die herausragenden Touren sind 2008 die drei Baustellenradtouren mit Bau- und

Wir freuen uns
auf Sie.



www.messe-essen.de
Messe-Info 01805.221514 (0,14 Euro/Minute aus dem deutschen Festnetz)

Umweltdezernentin Simone Raskob sowie Bürgermeister und EFI-Sprecher Rolf Fliß, die den Radfahrverbänden neue Teilnahmerekorde bescheren. So sind bei der zweiten Tour immerhin 145 Radler mit dabei. Erwähnenswert ist auch die Bahntrassentour des ADFC-Vorstandssprecher Jörg Brinkmann, welcher die NRZ einen umfangreichen Bericht widmet. 2008 hat er übrigens noch für die AWO-Essen die Routenführung für die fünftägige „RadkulturTour“ quer durch das Ruhrgebiet ausgearbeitet und diese anschließend auch als Tourleiter geführt.

Immer schlechter ist dagegen die Beteiligung bei den Aktiventreffen geworden. Seit Mitte 2008 finden diese daher nur noch einmal pro Monat, sprich an jedem ersten Freitag, statt. Um auch wieder neue Fahrradbegeisterte ins VUZ zu locken, haben ADFC und EFI im Herbst zwei interessante Vortragsveranstaltungen organisiert: Zum einen über das kartographische Mitmachprojekt „Open-StreetMap“, an welchem der ADFCler Hilmar von dem Bussche stark engagiert ist, zum anderen über das städtische Vorzeigeprojekt „Neue Wege zum Wasser“, bei dem in den kommenden Jahren viele neue Radverbindungen entstehen sollen.

Auch bei der zweiten Fahrradmesse sind ADFC und EFI wieder mit dabei. Da für die dreitägige Veranstaltung nicht genügend eigene Aktive zur Verfügung stehen, wird der Infostand durch die Duisburger ADFC-Kollegen unterstützt.

Auf und ab beim Radverkehr

In der Radverkehrspolitik sind ADFC und EFI nach wie vor sehr aktiv. So engagieren sich die Fahrradverbände beim Umbau des Hauptbahnhofs stark für den Erhalt der Radstation (erfolgreich!) sowie für eine sichere Querungsmöglichkeit sowohl in Nord-Süd-Richtung durch die Bahnhofsunterführung (ebenfalls erfolgreich!) als auch in West-Ost-Richtung zwischen Hache- und Hollestraße (eingeschränkt erfolgreich). Für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes wird der ADFC-Essen erstmals auch in eine Wettbewerbskommission berufen, wenn auch ohne Stimmrecht in der Jury.

Ein weiteres Thema, welches die Fahrradverbände 2008 sehr stark beschäftigt, ist der Umbau der Rheinischen Bahntrasse zwischen der Essener Universität und der Mülheimer Stadtgrenze zum Radweg. Bei dieser eigentlich tollen Radfahrverbindung haben die Radfahr-

**Fahr mal
wieder Rad!**



**Zweiradmeisterbetrieb
van Buer**

**Schloßstraße 292
45359 Essen-Frintrop
Tel. 0201/694031**



Im Jahr 2008 hat sich der ADFC-Essen zunehmend mit dem Thema Sponsoring befasst. Den Anstoß hierfür hat Bürgermeister Rolf Fliß gegeben, der die Sparkasse Essen dafür gewonnen hat, Obstbäume entlang von Radrouten zu spendern. Das Bild oben (Foto Rüdiger Sang) zeigt die Pflanzaktion im Frühjahr 2008 am Gruga-Radweg mit Sparkassenchef Hans Martz (rechts); ebenso mit dabei Umwelt- und Baudezernentin Simone Raskob, Bürgermeister Rolf Fliß (Grüne) sowie Hans-Peter Huch (CDU). 2009 soll es eine Fortsetzung geben.

Die Sparda-Bank West hat Ampelgriffe gesponsort, die Ende 2008 zunächst an 6 Orten installiert worden sind. Hieran können sich Radfahrer festhalten, wenn sie an Kreuzungen warten müssen. Sie brauchen hierbei nicht absteigen (Foto oben rechts). Auch in diesem Fall sollen 2009 weitere Ampelgriffe folgen.

Vom Fahrradhandel „Fahrradies“ ist 2008 die Hochwasserwarnanzeige an der Ecke Wuppertaler Straße / Weg zur Roten Mühle in Heisingen gesponsort worden. Diese zeigt an, ob der „RuhrtalRadweg“ ruhraufwärts nach Rellinghausen überfudet ist (Foto unten rechts).



verbände allerdings eine empfindliche Schlappe einstecken müssen: Die allein schon aus Sicherheitsgründen zwingend erforderliche Brücke über den neuen Berthold-Beitz-Boulevard hat bereits bei dessen Bau keine Berücksichtigung gefunden, obwohl ADFC und EFI rechtzeitig auf die Notwendigkeit hingewiesen haben. Jetzt ist offiziell kein Geld mehr dafür übrig.

Sponsoring für den Radverkehr

Der ADFC hat sich auch verstärkt dem Thema Sponsoring zugewendet. Auf diese Weise sind mit Hilfe der Sparkasse Essen Obstbäume entlang des Gruga-Radwegs gepflanzt und mit der Sparda-Bank erstmals Haltegriffe an Ampelmasten installiert worden (hier müssen Radler während des Wartens zukünftig nicht mehr absteigen). Beide Projekte sollen 2009 ihre Fortsetzung finden.

Der Ruhrverband hat auf Initiative der Fahrradverbände am Beginn des Radwanderweges entlang der Ruhr in Heisingen eine Hochwasserwarnanlage aufgestellt, damit Radler bei Überflutung des Weges nicht umsonst in diesen hineinfahren, um dann eventuell kilometerweit zurückfahren zu müssen. Gesponsert hat die Anlage, welche sich im Winter 2008/09 bereits mehrfach bewährt hat, der Fahrrad-Fachmarkt „Fahrradies“ in Rellinghausen. Am Baldeneysee sind von einer Hattinger Firma zwei Schlauchautomaten aufgestellt worden, damit Radler im Falle einer Panne nicht ganz so hilflos sind – vor allem am Wochenende.

Besonders erfolgreich ist der im Herbst 2008 in enger Kooperation mit dem städtischen Eigenbetrieb Grün & Gru-

ga sowie der „Arbeit & Bildung Essen GmbH“ gestartete Einsatz von Arbeitern im Gemeinwohlbereich. Nach einem ersten Versuch im Jahr 2007, der allerdings wenig erfolgreich verlaufen ist, hat man mit dem jetzigen Team sehr gute Erfahrungen gemacht. Eingesetzt worden sind die fünf hoch motivierten Mitarbeiter unter anderem bei Ausbesserungsarbeiten am Ruhrtal-Radweg sowie am Gruga-Radweg. In den Wintermonaten haben sie mehrere hundert Radwegweiser gereinigt und sogar von Graffiti befreit – letzteres eine Sysphosarbeit sondergleichen.

Erwähnenswert wäre zuletzt noch der neue Internetauftritt des ADFC-Essen. Gekoppelt an die gleichfalls neue, nunmehr einheitlich gestaltete Homepage des ADFC-Landesverbandes können jetzt altbekannte wie auch viele neue Themen im Netz präsentiert werden. Im Gegensatz zur bisherigen Homepage des ADFC-Essen gibt es jetzt auch Bilder zu sehen, zudem existiert ein umfangreicher Serviceteil, zudem finden sich jetzt auch wirklich alle wichtigen Termine. Außerdem sollen die Inhalte zukünftig möglichst aktuell gehalten werden. Man findet den ADFC-Essen unter: www.adfc-nrw.de/essen.

Ausblicke und Perspektiven

2009. ...besteht der ADFC in Essen 25 Jahre. Das Jubiläumsjahr wird selbstverständlich gebührend gefeiert. Die „Alltagsgeschäfte“ werden natürlich weiter gehen. Das betrifft die radverkehrs-politischen Themen wie die Rheinische Bahntrasse und den Hauptbahnhof, aber natürlich auch das Radtourenprogramm, das 2009 einen Umfang erreicht hat, dass es auf zwei Flugblättern

“Glück Auf”... Zwei Rädern



Die Leidenschaft und Professionalität eines Amateur – Vizeweltmeisters, das Know – How eines erfahrenen Zweiradmechanikers



Und

Die langjährige Erfahrung einer Fachärztin für Allgemeinmedizin und passionierten Radfahlerin.



Das alles bieten wir Euch zusammen mit unserem Team.

Unsere Leistungen:

- Ergonomie und Fahrradtechnische Beratung
- Individuell zugeschnittene Leistungsdiagnostik und Trainingssteuerung durch Laktatmessung und Spiroergometrie, Ernährungsberatung
- Bikefitting zur Analyse und Optimierung des persönlichen Bewegungsablaufes auf dem Fahrrad oder zur Einstellung der optimalen Werte nach Zielsetzung
- Druckfolienmessung des Gesäßes und Sattelanpassung.
- Radlertreffpunkt mit Sonnenterrasse zum Erfahrungsaustausch und gemeinsamer Tourenplanungen
- Fahrradneuaufbauten und Reparaturen
- Verkauf von Bekleidung und Zubehör
- Restauration von Fahrrad-Oldtimern

Bergetappe Der Fahrradladen

Kupferdreher Straße 112, 45257 Essen

www.bergetappe.de, 0202 5643247



Essen. Highlights 2009

KULTUR • ENTERTAINMENT • EVENTS

Bis 31.08.2009

Villa Hügel zeigt Folkwang
Renoir, Monet, van Gogh, Gauguin, Matisse, Dalí
Villa Hügel

16.01. - 08.03.2009

ESSEN ON ICE | Kennedyplatz

26.03. - 11.04.2009

Essener Ostermarkt
Essen City

Anfang Mai - Mitte Juli 2009

Klavier-Festival Ruhr
verschiedene Veranstaltungsorte

17.05.2009

Karstadt Marathon | Metropole Ruhr

17.06. - 21.06.2009

Essen... verwöhnt. | Essen City

19.06.2009

Kulturpfadfest | Essen City

27.06.2009

ExtraSchicht | verschiedene Veranstaltungsorte

28.08. - 30.08.2009

Essen. Original | Essen City



**ESSEN
MARKETING**

EMG - TOURISTIKZENTRALE

Am Hauptbahnhof 2 | 45127 Essen
Tel.: 0201 88 720-48 | Fax: 0201 88 720-44
touristikzentrale@essen.de | www.essen.de
TICKET-HOTLINE: 0201 8872333

ESSEN



aufgeteilt werden muss. Zudem wird der ADFC sich Ende August an der Benefizveranstaltung „Radeln für das Leben“ beteiligen, die erstmals im Rahmen des seit Jahren mit großem Erfolg von Prof. Heinrich Seegenschmied im Grugapark organisierten „Onko-Laufs“ stattfinden soll.

Aber auch das Kulturhauptstadtjahr 2010 wirft seine Schatten voraus. Die aus Radlersicht herausragende Veranstaltung dürfte am 18. Juli die ganztägige Sperrung des Ruhrschnellweges sein, welche es erstmals ermöglicht, auf dieser Autobahn zwischen Duisburg und Dortmund mit dem Fahrrad zu fahren – der Traum eines jeden Radlers im Ruhrgebiet. Vielleicht ist dies ja der Auftakt für einen alljährlichen autofreien Tag im Ruhrgebiet.

Mitmachen und Mitgestalten

Wer nun Gefallen gefunden hat an der mehr als abwechslungsreichen Arbeit von ADFC (und EFI), wer beispielsweise mal eine Radtour leiten oder einfach nur mitradeln möchte, wer sich bei der verkehrspolitischen Arbeit der Fahrradverbände einbringen möchte, der sollte einmal völlig unverbindlich bei den Aktiventreffen an jedem 1. Freitag im Monat um 19.30 Uhr im „Verkehrs- und Umweltzentrum“ in der Maxstraße 11 in der Innenstadt reinschauen

Aber allein schon durch eine Mitgliedschaft im ADFC lässt sich die (rad-) verkehrspolitische Arbeit in Essen unterstützen. Alles Nähere hierzu findet sich am Schluss dieser Broschüre auf Seite 106. Auch wenn es vielleicht noch ein weiter Weg ist – gemeinsam lässt sich die Stadt Essen fahrradfreundlicher gestalten!

DIE ESSENER FAHRRAD-INITIATIVE (EFI)

Die Entwicklung des ADFC hat in Essen, wie zuvor bereits dargestellt, zunächst unabhängig von der die Essener Fahrrad-Initiative begonnen, dennoch ist die Entwicklung des Radverkehrs in Essen in den letzten 35 Jahren ohne die EFI nicht vorstellbar. Schließlich hat sich relativ schnell eine enge Zusammenarbeit entwickelt. Im Gegensatz zu fast allen anderen Städten ist es in Essen aber nie zur Fusion der beiden Fahrradverbände gekommen.

Ob die EFI 1976 oder 1977 gegründet wurde, darüber scheiden sich heute die Geister. Es gibt schlichtweg keine Dokumente mehr aus dieser Zeit, und von den Gründungsmitgliedern ist auch niemand mehr greifbar. Dienstältestes EFI-Mitglied ist heute Rolf Fliß, immerhin seit Ende der 70er Jahre aktiv und seit mehr als 20 Jahren einer der beiden Sprecher der EFI. Dass er seit einigen Jahren für die Grünen als Bürgermeister der Stadt Essen fungiert – inzwischen spricht man vom „radelnden Bürgermeister“ – und sich in dieser Funktion ebenso für den Radverkehr engagiert, kann eigentlich nur als Glücksfall gewertet werden.

Die Funktion des anderen Sprechers hatte jahrelang der seit 1983 bei der EFI aktive Jörg Brinkmann inne – bis zu seinem Wechsel als Vorstandssprecher des ADFC-Essen

im Jahr 2003. Heute übt Hilmar von dem Bussche dieses Amt aus.

Ansonsten lebt die EFI bis heute von ihren aktiven Mitgliedern. Nach wie vor ist sie kein offiziell eingetragener Verein, sondern versteht sich als Interessensverband ohne feste hierarchische Strukturen. Insofern stellt sie auch keine Konkurrenz zum ADFC-Essen dar, stattdessen versteht sie sich bis heute als Alternative für all diejenigen Aktivisten, die sich nicht vereinsmäßig binden möchten. Zudem ist das Kürzel „EFI“ sehr einprägsam und in dieser Stadt seit vielen Jahren in Aller Munde.

Inhaltlich gibt es im Prinzip kaum Unterschiede zum ADFC, außer dass man mitunter mit etwas frecheren Aktionen aufwartet. Aber nach über 30 Jahren sind auch bei der EFI die wilden Zeiten vorbei. Schließlich hat man in der Stadt



Sieben „Alt-EFlaner“ bei einem Zusammentreffen im Jahr 2006 (v.r.n.l.): Lothar Wolbring, Christoph Filthaut, Rolf Fliß, Gernar Heinrich, Axel Morbach, Georg Fürtges, Jörg Brinkmann.

der „Rostigen Speiche“ viel bewirken können. Jetzt gilt es das Erreichte auszubauen, auf das Essen wirklich eine fahrradfreundliche Stadt wird.

Langjährige Lobbyarbeit

Die ersten Jahre der EFI sind geprägt von den Versuchen, das Fahrrad als umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel in Essen generell wieder ins Bewusstsein zu bringen. Dazu werden regelmäßig Infostände, Raddemos, aber auch ganz normale Fahrradtouren für jedermann veranstaltet, alles Elemente, die zum Teil auch heute noch in der Arbeit von ADFC und EFI Bestand haben. Man nimmt an ersten Symposien zum Thema Radverkehr teil, zudem gibt es vereinzelt auch schon Gespräche mit Politik und Verwaltung. Dokumentiert ist ein Gespräch mit der aus Essen stammenden SPD-Bundesgesundheitsministerin Antje Huber zu Beginn der 80er Jahre, Ende der 80er Jahre dann auch mit dem SPD-Landtagsabgeordneten Dr. Peter Heinemann. Derartige Gespräche sind aber zu jenem Zeitpunkt noch Eintagsfliegen.

Ab Mitte der 80er Jahre erfolgen die meisten Aktivitäten gemeinsam mit der ADFC-Ortsgruppe. Lediglich zu Beginn der 90er Jahre, als der ADFC in Essen für kurze Zeit in eine gewisse Lethargie verfällt, wird die Fahne für den Radverkehr in Essen von der EFI weitgehend alleine hochgehalten. In diese Zeit fallen dann aber auch so prägende Veranstaltungen wie die 1990 von der EFI in der damaligen Stadtbibliothek im Gildehof organisierten Fotoausstellung zum Thema Radverkehr mit einem umfangreichen Rahmenprogramm, darunter zwei Podiumsdiskussionen.

Fahrradbüro Essen

Im Nachhinein betrachtet ist dies der Zeitpunkt, in dem maßgeblich die Weichen für die spätere Aufnahme Essens in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ (AGFS) des Landes NRW gestellt werden. 1991 hat die Stadt ein auswärtiges Ingenieurbüro beauftragt, ein Radroutenkonzept für Essen auszuarbeiten. Schnell haben die Mitarbeiter des Büros gemerkt, dass sie mit ihrer Ortskenntnis auf Grenzen stoßen. Und so nehmen sie das Angebot der EFI an, diesbezüglich „auszuhelfen“. Die Aktiven sehen dies als einmalige Chance an, ihre eigenen Vorstellungen für ein wirklich radfahrtaugliches Routennetz mit einzubringen.

Anfang 1991 richtet die EFI mit Zuschussmitteln aus dem Ökofond der Grünen in einem ebenfalls von den Grünen zur Verfügung gestellten Büro in der Maxstraße 11 (das jetzige Verkehrs- und Umweltzentrum) für das „Fahrradbüro Essen“ ein. Es werden Planungsworkshops in den Stadtteilen und in der VHS veranstaltet, um ein möglichst breites Spektrum über Vorstellungen für ein Radverkehrsnetz zu erhalten. Eine Broschüre mit dem etwas sperrigen Titel „Dokumentation zum Thema Radfahren in Essen“ wird erstellt und in einer 1.000er Auflage an alle Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung verteilt. Mehr symbolischen Charakter hat die Übergabe des ersten städtischen Dienstfahrrades an den Leiter des Stadtplanungsamtes Thomas Franke.

Dass nicht alle Vorstellungen verwirklicht werden können, ist letztlich den vielen Kompromissen bei dem langen



Eine derartig verregnete Fahrraddemo wie 1984 hat es vorher und auch später nicht wieder gegeben. Daher wird die Veranstaltung, die am Stadtwaldplatz gestartet ist, in der Innenstadt beendet. Auf dem Foto links der noch verbliebene harte Kern der Teilnehmer am Wiener Platz (heute Hirschlandplatz).



1990 präsentiert die EFI in der Stadtbibliothek im Gildehofcenter die Fotoausstellung „Radfahren im Stadtverkehr“ mit umfangreichem Beiprogramm. Bürgermeisterin Rosemarie Heiming und Frank Rosinger eröffnen die Ausstellung.

1991 spendiert die EFI der Stadt das erste offizielle Dienstoffahrrad. Monika Hoppe, Rolf Fliß und Ulrich Straeter überreichen dem Leiter des Planungsamtes Thomas Franke das Rad vor dessen Dienstsitz, dem Deutschlandhaus (Foto rechts).



1989 haben die EFI und viele weitere Verbände bundesweit 10.000 Unterschriften gegen die „Radwegebenutzungspflicht“ in der StVO gesammelt. 1990 fahren Gernar Heinrich, Rolf Fliß, Frank Rosinger (v.l.) sowie Jörg Brinkmann nach Bonn, um die Unterschriftenlisten dem Petitionsausschuss des Bundestages zu übergeben.



Gang des Radroutenkonzepts durch die politischen Institutionen geschuldet. Zudem hat sich in den letzten Jahren die finanzielle Situation der Stadt immer weiter verschärft, so dass das Hauptrouthenetz in seiner ersten Ausbaustufe noch immer nicht fertig gestellt ist. Daher wird nach wie vor – gemeinsam mit dem ADFC – sehr viel Zeit in die verkehrspolitische Arbeit investiert, welche allerdings heute mehr hinter den Kulissen stattfindet. Da aber die Zahl der Aktiven bei der EFI in den vergangenen Jahren stark rückläufig gewesen ist, hat leider auch die Zahl der außenwirksamen Aktivitäten darunter leiden müssen.

Radwegebenutzungspflicht

Einmal ist auch die EFI bundesweit aktiv geworden. In den 80er Jahren macht sich – nicht nur in Essen – die Erkenntnis breit, dass sich die wieder zunehmende Förderung des Radverkehrs im Bau von Radwegen niederschlägt, die in punkto Leichtigkeit und Sicherheit nicht unbedingt nach radfahrgerechten Kriterien erfolgen. Ganz zu schweigen von vielen älteren Radwegen, die sich in einem katastrophalen Zustand befinden. Es entsteht mehr und mehr der Eindruck, dass unter dem Deckmantel der Radverkehrsförderung Radfahrer lediglich von den Fahrbahnen verschwinden sollen. Gemäß der damaligen Straßenverkehrsordnung müssen Radler jeden Radweg zu benutzen – ganz gleich in welchem Zustand dieser sich befindet oder ob dieser zugeparkt oder durch andere Hindernisse versperrt ist.

Dies veranlasst die EFI, gegen diese Rechtslage eine bundesweite Unterschriftenaktion in Gang zu setzen. Auf

einem Verkehrskongress in Hannover wird die Aktion 1989 vorgestellt – mit unerwartet großer Resonanz. In einem Jahr sind bundesweit 10.000 Unterschriften gegen diese so genannte „Radwegebenutzungspflicht“ zusammen gekommen – angesichts dieser komplexen und eher juristisch-trockenen Materie durchaus ein Erfolg. Das Bundesverkehrsministerium in Bonn verweigert beinahe schon erwartungsgemäß die Annahme der Unterschriftenlisten. Schließlich werden diese mit Hilfe der damals in der Bundeshauptstadt ansässigen VCD-Bundesgeschäftsstelle persönlich dem Petitionsausschuss des Bundestages übergeben. Dieser benötigt fast zwei Jahre, um dann zu dem Schluss zu kommen, das Anliegen nicht unterstützen zu wollen.

Erst 1997 wird im Zuge der StVO-Novelle die Radwegebenutzungspflicht unter bestimmten Rahmenbedingungen aufgehoben, woran neben der eher hinter den Kulissen betriebenen Lobbyarbeit des Bundes-ADFC möglicherweise auch die Unterschriftenaktion der EFI nicht ganz unschuldig gewesen sein mag.





1991/92 richtet die EFI diverse Seminare – interne wie öffentliche – zur Ausarbeitung eines Radroutenkonzeptes für Essen aus. Oben links zeigt sich die EFI-Gruppe in einer Pause beim Seminar im Sauerland, rechts sind die EFI-Aktiven beim Seminar in Kleve intensiv in die Pläne vertieft. Beide Veranstaltungen haben übrigens mit Unterstützung der Essener AWO stattgefunden.

Auf dem Foto mitte links brüten interessierte Radler und Radlerinnen bei dem von der EFI 1991 gemeinsam mit der VHS veranstalteten Radverkehrsseminar über den Fahrradplänen.

Bis 1998 finden die gemeinsamen Aktiventreffen von EFI und ADFC im „Haus der Begegnung“ am Weberplatz statt. Auf dem Foto rechts von 1995 wird die Werbung für das Fahrradpiktogramm am Wasserturm an der Steeler Straße vorbereitet (welches dem Titelbild zu sehen ist).



PERSÖNLICHES UND PERSONELLES

Der ADFC-Essen nicht nur irgendein Verband, dahinter stehen natürlich auch Menschen. In den ersten acht Jahren, als man noch nicht als offizieller Verein fungiert, sind es wie bei der Essener Fahrrad-Initiative (EFI) die aktiven Mitglieder, welche die damalige ADFC-Ortsgruppe prägen. Deren Gründung 1984 wird maßgeblich von Georg Fürtges, Jürgen Kammel und Ralf Kober-Sonderfeld betrieben. Rasch stoßen Gabi Jacobs, Dagmar Lenschen und Rainer Udelhoven dazu. Gabi Jacobs avanciert nach kurzer Zeit zur Sprecherin der Essener Ortsgruppe und bleibt dies bis zum Beginn der 90er Jahre. Leider ist sie viel zu jung und viel zu früh vor wenigen Jahren verstorben.

Nachdem Anfang der 90er Jahre die Aktivitäten des Essener ADFC eine Zeit lang auf Sparflamme kochen, tritt Ende 1992 mit der Umwandlung des ADFC-Essen zum eingetragenen Verein ein neues Team auf den Plan, von denen einige aber bereits vorher bei der EFI aktiv gewesen sind. Als Vorstandssprecher fungierten nun offiziell immer zwei Personen, hinzu kommen ein Kassenwart sowie Beisitzer für den erweiterten Vorstand. Immerhin ist es bis heute gelungen, bei der Besetzung all dieser Posten eine gewisse Kontinuität zu wahren.

Die ersten beiden Vorstandssprecher sind Frank Rosinger und Claudio Nedden. Während ersterer immerhin 10 Jahre lang bis 2002 diese Position inne hat, lässt sich Claudio Nedden 1995 durch Sebastian Leske ablösen. Er ist aber bis heute für den ADFC-Essen im

Hintergrund tätig. Frank Rosinger und Sebastian Leske bleiben schließlich bis 2002 auf ihren Posten. Seither bilden Jörg Brinkmann und Rüdiger Sang das Sprecherduo. Letzterer wird zwar 2006 kurzzeitig für ein Jahr durch Karsten Riedl abgelöst, hält seither diese Position aber wieder besetzt.

Im erweiterten Vorstand des ADFC-Essen ist die Fluktuation etwas größer. Dort sind im Laufe der Jahre Jessica Seifert, Hilmar von dem Bussche, Volker Gardain, Norbert Prang, Andreas Hertrich, Wolfgang Schiemann, Peter Kayser und Simone Ehrhardt als Beisitzer tätig – die einen mal mehr, die anderen weniger lang. Auch Jörg Brinkmann, Sebastian Leske, Rüdiger Sang sowie Karsten Riedl sind vor bzw. nach ihrer „Amtszeit“ als Vorstandssprecher Beisitzer im Vorstand gewesen. Die Finanzen des ADFC-Essen haben Karin Schäfer (1992 bis 1994), Steffen Prang (1995 bis 2001), Susanne Prautsch (2002) und Jens Dobrunz (2003 bis 2006) verwaltet, aktuell ist dies Norbert Prang. Alle anderen bislang im ADFC-Essen aktiven Personen aufzulisten – ehemalige wie heutige – dürfte an dieser Stelle den Rahmen sprengen.

Um in allen Betätigungsfeldern möglichst wirksam und nachhaltig agieren zu können, ist ein ehrenamtlich tätiger Verband wie der ADFC-Essen auf viele aktive Mitglieder angewiesen. Ebenso notwendig sind aber auch die passiven Mitglieder, um einen Rückhalt in ideeller wie in finanzieller Hinsicht zu gewährleisten.

DER VORSTAND DES ADFC-ESSEN



Vorstandssprecher Jörg Brinkmann



Vorstandssprecher Rüdiger Sang



Kassenwart Norbert Prang



Vorstandsmitglied Peter Kayser

Radstation
Essen HBF

Wir geben
auf Ihr Rad
acht...

...auch Verleih
und Service.

Zentral am Haupt-
bahnhof gelegen
und sehr kosten-
günstig.

NEUE ARBEIT
der Diakonie Essen

Mo-Fr 5:30 - 22:30
Sa 10:00 - 18:00
So + Feiertag 10:00 - 16:00

Am Hauptbahnhof 5 • Tel. 0201 223545
www.neue-arbeit-essen.de

FAHRRADTOUR AUF EHEMALIGEN BAHNTRASSEN

Diese Radtour verfolgt die Spuren der Eisenbahn in Essen, wie sie seit Mitte des 19. Jahrhunderts das Stadtbild stark geprägt hat. Angesteuert werden ehemalige wie heute noch betriebene Bahnstrecken. Dabei wird gerade auch auf stillgelegten Trassen geradelt, die zu Radwegen umgestaltet worden sind. Start- und Zielpunkt dieser Rundtour ist die **Radstation am Essener Hauptbahnhof**.

1862 erreicht mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die zweite große Bahngesellschaft, welche das Ruhrgebiet von West nach Ost durchquert, die Stadt Essen. Im Laufe der Zeit avanciert diese Bahn zur wichtigsten Fernverkehrsverbindung. Der erste Hauptbahnhof ist noch ein hölzernes Gebäude, welches erst 1902 durch ein im Stil seiner Zeit gehaltenes repräsentatives Empfangsgebäude ersetzt wird. Das alles fällt 1945 dem Bombenkrieg zum Opfer. Erst 1952 beginnt man mit dem Bau eines architektonisch bescheideneren Nachkriegsbaus, die Bahnhofshalle wird 1959 eingeweiht. Zuletzt Anfang der 70er Jahre im Zuge des U-Bahnbaus modernisiert, hat man nach jahrelangem hin und her 2008 mit umfangreichen Sanierungs- und Umbauarbeiten begonnen. Pünktlich zum Kulturhauptstadtjahr 2010 soll alles fertig sein.

- vom Hauptbahnhof geht es zum **Willy-Brandt-Platz** und am „Kaufhof“ vorbei in die **Rathenaustraße**
- das „Grillotheater“ entsprechend der Verkehrsführung im Bogen **rechts** umfahren
- an der „Nationalbank“ **rechts** in die Straße **I. Hagen**
- vor dem **Kennedyplatz** erst **links**, hinter dem „Europahaus“ an der „Spitzer-Spirale“ **rechts**, dann weiter entlang der Westseite des Platzes
- am Ende des Kennedyplatzes **geradeaus** in die Straße **Schwarze Horn** sowie weiter die **I. Weberstraße** hinab
- am **Weberplatz** weiter **geradeaus** in die **Turmstraße**, dieser über die Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Straße bis um Ende folgen). Hier hat sich der ehemalige *Bahnhof Essen-Nord* der Rheinischen Bahn befunden.

Die Strecke der Rheinischen Bahn erreicht Essen 1867 und ist die dritte große West-Ost-Verbindung im Ruhrgebiet. Der Personenverkehr auf dieser Strecke, der nie große Bedeutung erlangt hat, wird in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts eingestellt. Bis zuletzt ist die Bahnstrecke von vielen Güterzügen befahren worden und hat häufig auch als Umleitungs- und Entlastungsstrecke gedient. Dennoch legt man sie Ende 2002 still. Den westlichen Abschnitt zwischen Duisburg, Mülheim und Essen will man in den nächsten zehn Jahren zum Radweg umbauen. Anfang 2009 hat man mit den Bauarbeiten von der Essener Universität bis kurz vor die Mülheimer Stadtgrenze begonnen. Der ehemalige Rangierbahnhof Essen-Nord wird in die Neugestaltung des Berliner Platzes mit einbezogen, erste Bauarbeiten sind 2008 gestartet.

- weiter geht es **rechts** über den Parkplatz am Rheinischen Platz
- auf dem **linken**, gut ausgeleuchteten Gehweg der Gladbecker Straße den ehemaligen Bahnhofsbereich unterqueren
- hinter der Bahnunterquerung **links** in die Universitätsstraße
- kurz danach **rechts** in die Hauptzufahrt zum Campusgelände der Universität
- das Campusgelände kurz vor dem Ende wiederum **rechts** verlassen
- auf dem hinter dem Gebäudekomplex der Universität liegenden Parkplatz hat sich bis Ende der 60er Jahre der Güterbahnhof Segeroth (Stadt) befunden

Der in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts angelegte Güterbahnhof Segeroth ist von der eigentlich viel weiter nördlich verlaufenden Cöln-Mindener-Eisenbahn angelegt worden. Diese möchte damit auch die Essener Innenstadt anbinden. Ausgehend vom Altenessener Bahnhof führt ein



fahrradies

Frankenstr. 40 - 46
45134 Essen
Tel 0201/4308160
www.fahrradies.de



1500 m² Fahrrad-Fachmarkt



Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 10:00 bis 19:00 Uhr
Samstag 10:00 bis 16:00 Uhr

Stichgleis südwärts, welches heute noch anhand der überbreiten Brücke des Reckhammer Wegs über die Grillostraße nachzuvollziehen ist. 100 Jahre später bewirkt der Bau der neuen Gesamthochschule Essen die Stilllegung des Güterbahnhofs.

- vom Universitätsparkplatz aus geht es **links** weiter über den **Reckhammerweg**
- an der abknickenden Vorfahrt (Ecke „Auf der Union“) **geradeaus** in die Sackgasse
- am Ende ein kurzes Stück weiter über den Radgehweg, dann im **Links-Rechts-Versatz** Wechsel auf den Radweg **Bottroper Straße**
- unmittelbar vor der Unterführung der ehemaligen Kruppschen Werksbahn rechts in die Straße **Am Lichtbogen**
- Auf der nun folgenden großen Gewerbefläche hat bis vor einigen Jahren eine der größten zusammenhängenden Werkshallen Europa gestanden, die sogenannte *M1-Halle*. Hier hat sich der *Lokomotivbau der Firma Krupp* befunden

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts betätigt sich die Firma Krupp als Hersteller von Eisenbahnteilen wie Achsen, Federn und Schienen. Vor allem die Erfindung des nahtlosen und damit bruchsicheren Radreifens für Eisenbahnräder begründet einen enormen wirtschaftlichen Erfolg, so dass man 1875 drei ineinander verzahnte Ringe zum Firmenlogo machte. Nach dem ersten Weltkrieg beginnt man als Kompensation für die verbotene Rüstungsproduktion mit dem Bau von Lokomotiven. Schnell steigt man in die Führungsriege der deutschen Lokomotivhersteller auf. Nach dem zweiten Weltkrieg trägt Krupp maßgeblich zur Modernisierung des Lokomotivparks der Deutschen Bundesbahn bei. 1994 wird Lokomotivbau von Siemens übernommen, welche 1997 die Produktion in Essen zugunsten ihres eigenen Werkes in München einstellt. Bis dahin sind ca. 5.700 Lokomotiven in Essen hergestellt worden, letztes Fahrzeug ist ein ICE-Triebkopf der 2. Generation.

- an der Ecke **Am Lichtbogen / Tenderweg** (in Höhe des amerikanischen Imbiss) **links** abbiegen in den Radgehweg
- in relativ kurzen Abständen **zweimal rechts** abbiegen, nach Überquerung mehrerer Schienen scharfer **Linksknick**
- auf der linken Seite liegen etwas versteckt im Gebüsch die Gleise des ehemaligen *Lokschuppens der Kruppschen Werksbahn*. Diesen hat man um die Jahrtausend-Wende abgerissen
- dem nun zwischen einer Mauer und dem Gewerbegebiet entlangführenden Radgehweg ein längeres Stück folgen, zwischendurch einmal **halblinks** abbiegen
- Nach einem scharfen Rechtsknicks dem Radweg bis zum Ende folgen, dann nach **links** in die **Bäuminghausstraße** abbiegen
- Schräg gegenüber der Einmündung der **Kleinen Hammerstraße links** in einen kleinen Stichweg abbiegen, an dessen Ende mit dem Radgehweg weiter durch die schmale Unterführung (*hierüber verlief die Stichbahn zwischen dem Altenessener Bahnhof und dem Güterbahnhof Segeroth bzw. dem Bahnhof Essen-Nord*)
- nach Unterquerung einer weiteren Unterführung am Ende des Radgehweges **rechts** in die **Hövelstraße**, mit dieser im weiteren Verlauf die vielbefahrene Gladbecker Straße (B 224) queren
- kurz vor der Kreuzung mit der Altenessener Straße **links** in die Zufahrt zum **Altenessener Bahnhof**

Die 1847 eröffnete Köln-Mindener-Bahn ist die erste Bahnlinie, die das gesamte Ruhrgebiet von West nach Ost durchquert. Die Strecke dient zunächst fast ausschließlich dem Güterverkehr. Mit ihrer Bahn ist die CME maßgeblicher Wegbereiter für die Entwicklung des Kohlebergbaus im nördlichen Ruhrgebiet in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erst später gibt es auch bedeutende Fernverkehrsverbindungen. Heute halten in Altenessen nur noch S-Bahnen und Regionalzüge.



Seit Ende der 70er Jahre bietet die EFI geführte Radtouren in Essen und die nähere Umgebung an. Seit 1984 beteiligt sich auch der Essener ADFC daran. Sind im alljährlichen Programm bis in die 90er Jahre maximal sechs Touren enthalten gewesen, so sind es inzwischen fast 30 Touren pro Jahr. Das jeweils aktuelle Tourenprogramm findet man im Internet unter www.adfc-nrw.de/essen, zudem gibt es jedes Jahr ein neues Flugblatt mit allen Terminen.



Bei den auf dieser Seite abgebildeten Touren handelt es sich gleich zweimal um die Schlössertour im Norden des Ruhrgebiets (links oben 1991, rechts oben 1987), das Bild links unten zeigt eine Reifenpanne bei der Tour in die Kirchheller Heide 1987 (wenn immer möglich, wird bei einer Panne geholfen), bei dem Foto unten rechts handelt es sich um die 1995 durchgeführte Tour durch den Essener Süden mit etwa 150 Teilnehmern.



Das Bahnhofsgebäude selbst hat sich ursprünglich in einer Insellage zwischen den Gleisen befunden. In den 90er Jahren hat man das Empfangsgebäude abgerissen und die meisten Gleise entfernt – auch ein Sinnbild des Niedergangs der Köln-Mindener-Bahn. Auf der anderen Seite sind die verbliebenen Reste modernisiert und mit dem Straßenbahn- und U-Bahnnetz verknüpft worden.

- vom Vorplatz des Altenessener Bahnhofs **links** in die Altenessener Straße
- direkt hinter der Einmündung **Hundebrinkstraße halbrechts** in den kombinierten Radgehweg (dieser befindet sich auf der früheren Verbindungsgleistrasse zwischen dem Bahnhof Altenessen und dem ehemaligen Güterbahnhof Rheinisch)
- am Kreisverkehr weiter **geradeaus** über die **Wilhelm-Nieswandt-Allee**

Auf der Ende der 80er Jahre sehr breit ausgebauten Wilhelm-Nieswandt-Allee hat sich früher der Güterbahnhof Rheinisch befunden. Er dient der eigentlich viel weiter südlich verkehrenden Rheinischen Bahngesellschaft als Sammelbahnhof für die umliegenden Zechen Carl, Heinrich, Fritz, Emil und Emscher. Ein kilometerlanges Verbindungsgleis führt vom ehemaligen Bahnhof Altendorf von der Stammstrecke der Rheinischen Bahn über Bochold nach Altenessen. Vom nördlichen Ende des Sammelbahnhofs führt eine Strecke nordostwärts über den Rhein-Herne-Kanal zur Zeche Nordstern und weiter nach Gelsenkirchen-Horst. Dieser Streckenabschnitt bleibt nach Zerstörung der Kanalbrücke 1945 auf Dauer unterbrochen. Mit Schließung der letzten Zechen Anfang der 70er Jahre hat der Sammelbahnhof Rheinisch seine Daseinsberechtigung verloren, Mitte der 80er Jahre erfolgt schließlich das endgültige Aus.

- wenige Meter nach Unterquerung der Bahnbrücke **rechts** in Straße **Wüllnerskamp**
- am Sportplatz **rechts**, am Ende der ausgebauten Straße weiter in den Radgehweg
- an der unmittelbar darauf folgenden Radwegekreuzung **links** auf den Radweg der ehemaligen Katernberger Bahn
- an der **Bischoffstraße links** abbiegen, später weiter **geradeaus** in die **Querschlagstraße**
- **links** in die **Böhmerheide**
- **rechts** in den **Emma-Brasse-Weg**
- **rechts** abbiegen auf den Radgehweg (auch dieser ist eine ehemalige Bahntrasse)
- unmittelbar vor der Autobahn dem Radgehweg nach **links** folgen
- an der **I. Schichtstraße rechts**, mit dieser die Autobahn unterqueren
- am Ende der I. Schichtstraße **links** in die **Heßlerstraße**, nur wenige Meter weiter **rechts** in die **Nordsternstraße**
- an deren Ende **links** in die **Altenessener Straße**, unmittelbar danach **rechts** in die Straße **Rahmdörne**
- am Ausbauende **geradeaus** weiter über den Radgehweg
- am Ende des Radgehweges **rechts** auf den parallel zur **B 224** verlaufenden Radweg, diesem ein längeres Teilstück folgen
- an der **Arenbergstraße rechts** abbiegen
- unmittelbar vor der Eisenbahnbrücke **links** den Bahndamm hinauf

Bei dieser Bahntrasse handelt es sich um die Verbindungsstrecke ausgehend von der im Norden von Karnap gelegenen Zeche Matthias Stinnes zum gleichnamigen Hafen am Rhein-Herne-Kanal. Mit Stilllegung der Zeche 1972 wird die Strecke bis auf die Verbindung von der Emschetalbahn zum Müllheizkraftwerk des RWE stillgelegt.

- weiter geht es **geradeaus** über besagten Radwanderweg, nach wenigen hundert Metern erfolgt die Überquerung der *Emschertalbahn*

KVplan® = erfahrene Kartografie-Entwicklung

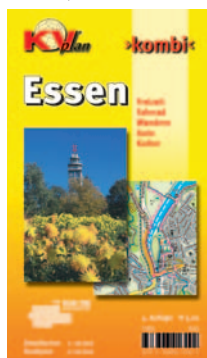
1984 Um nicht ständig im Stau zu stehen, steigt Volker Tacke vom Auto auf das Fahrrad um, um von Stoppenberg nach Steele in den väterlichen Verlag zu gelangen. Neben dem positiven Radel-Erlebnis auf der 8 km Strecke erlebt er hautnah die ungerechte Verteilung der Verkehrsfläche. Die Suche nach Schleichwegen führt zu Überlegungen, wie das für die Nutzer der Verlagsprodukte sichtbar gemacht werden kann. Er entwickelt ein verlagseigenes System, wie das gesamte dargestellte Gebiet einer Karte befahren und mittels eines Farbcodes klassifiziert werden kann. Die erste Karte, die nach diesem Farbschlüssel gefertigt wird, ist die Inselkarte von Fehmarn.

1988 stößt er Angesichts des vor seiner Tür geplanten Baues der A52 zur Essener Fahrradinitiative. Die Verquickung von Hobby und Beruf führt dazu, dass – in Hunderten von Überstunden erstellt – **1992** die 1. Auflage für Essen mit Radwanderempfehlungen erscheint. Genutzt, geprüft und überarbeitet auch von



ADFC-Mitgliedern erscheint die zweite Auflage **1995** mit neuen Radwanderempfehlungen. Schon da fließt die erdachte Ortskenntnis in die kartografische Grundlage ein. Für die 3. Auflage beginnt die systematische Beradelung des gesamten Stadtgebietes. Das von EFI und ADFC mitentwickelte Hauptroutennetz wird nun fester Bestandteil der empfohlenen Radfahrstrecken. Die **1998** erschienene Auflage wird auch die Basis für den ersten städtischen Fahrradstadtplan. Der technischen Veränderung ist geschuldet, dass die 4. Auflage erst **2007** neu erscheint. Die ersten drei Auflagen basierten noch auf der Bearbeitung von Montagefilmen. Für die neue, erste digitale, Kartografie musste das gesamte Stadtgebiet neu gezeichnet werden. Im Vorfeld wurde in vielen Stunden auch die Beradelung der kartografischen Fläche abgeschlossen. Heute präsentiert sich der **KVplan® Essen** als Gesamtkartenwerk mit vielen, in den Jahren hinzugekommen, Details. Der Maßstab z. B.

wurde auf vielfachen Wunsch auf 1:20.000 vergrößert. 7 Detailkarten in 1:10.000 verbessern die Orientierung in den Mittelzentren. Über 100 selbstentwickelte Symbole von Amtsgericht bis Wildgehe halten das Kartenbild übersichtlich. 32 Signaturen für „Verkehr und Landschaft“ von Fahrradstraßen bis Treppen verdeutlichen die Situation vor Ort. Von Haupt- bis Bezirkswege reicht die Fußwanderwegelegende. Radrouten sind mit drei verschiedenen Steigungsgraden markiert.



Der Essener **KommunalVerlag** ist **2009**, mittlerweile in der dritten Generation, mit zur Zeit über 200 aktuellen Karten bundesweit anerkannt für hochwertige Kartografie und im Buchhandel sowie unter www.KVplan.de erhältlich.



Die Emschertalbahn ist 1874 von der Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft als vierte West-Ost-Bahnstrecke durch das Ruhrgebiet gebaut worden und soll zum einen die alte CME-Strecke über Altenessen entlasten, vor allem aber dient sie als Anschlussstrecke für den weiter nordwärts wandernden Bergbau. Heute sind einzelne Teilstücke der Emschertalbahn stillgelegt, auf dem Abschnitt durch Karnap wird nur noch Güterverkehr durchgeführt.

- weiter geht es über den Radwanderweg, zunächst ein langes Stück **geradeaus**, dann in einem langgezogenen Rechtsbogen durch ein Waldstück
- an dessen Ende befindet sich eine Kreuzung mit einem weiteren Radwanderweg, diesem nach rechts folgen (früher nordwärts führendes Verbindungsgleis der Zeche Matthias Stinnes)
- dem Weg über eine weitere Wegekreuzung hinaus folgen, im weiteren Verlauf dann immer entlang des Industriegebiets bis zur Kreuzung Karnaper Straße / Alte Landstraße / In der Mark
- die Kreuzung **geradeaus** queren und weiter über die Straße **In der Mark**
- nach ca. 200 Metern **rechts** in den Radgehweg parallel zum Bach „Alte Emscher“
- nach knapp 500 Metern Unterquerung der *Emschertalbahn*
- wenige Meter nach Querung der Straße Lohwiese führt der Weg hinauf auf den **Emscherdeich**
- nach Querung von Emscher und Rhein-Herne-Kanal dem Radwanderweg **halblinks** folgen
- an dem ehemaligen Bahnübergang **rechts**, nach der Querung der rudimentären Reste der Bahntrasse **links** in die **Emscherstraße**

Die hier gequerte Bahnstrecke ist Bestandteil der Verbindungsbahn von der Zeche Zollverein zur Schurenbachhalde und weiter zum Kohleverladehafen der DSK am Rhein-Herne-Kanal in Vogelheim bzw. Bottrop gewesen. Mit Stilllegung der Zeche Zollverein 1986 bzw. der Kokerei 1993 wird die Strecke überflüssig. Dennoch bleibt sie zunächst erhalten und wird im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscherpark als Museumsbahn genutzt. Betreiber ist die inzwischen insolvente Emscher-Park-Eisenbahngesellschaft gewesen. 2008 hat man die Gleise entfernt, 2009 soll von hier aus ein Radwanderweg in Richtung Zollverein gebaut werden.

- der **Emscherstraße** weiter unter der Autobahn her folgen
- an der beampelten Kreuzung **links** in die **Heßlerstraße** abbiegen
- wenige Meter weiter **Überquerung** der gerade beschriebenen Bahntrasse, direkt danach **rechts abbiegen** in den Radgehweg parallel zur Bahntrasse
- am Ende des Weges **rechts** in den **Imkerweg** (ist auf einem kurzen Teilstück mit historischem Pflaster versehen), dabei wird besagte Bahntrasse erneut überquert
- kurz danach **Unterquerung** der hier noch in Betrieb befindlichen *Katernberger Bahn*, danach geht es weiter **geradeaus** über die Straße **Bolsterbaum**
- nach Querung der Zollvereinstraße weiter geradeaus, zunächst nur wenige Meter in die Straße **Termeerhöfe**, dann weiter in die Straße **Distelbeckhof**
- nach Querung der Victoriastraße **links** in die **Heinrich-Lersch-Straße**
- den für Autos gesperrten **Heinrich-Lersch-Platz** im **Links-Rechts-Versatz** queren, weiter geht es über die **Theobaldstraße**
- an deren Ende zunächst die **Köln-Mindener-Straße** queren, nach wenigen Metern **rechts** abbiegen, mit dem Radgehweg die Köln-Mindener-Bahnstrecke unterqueren
- auf der anderen Seite die Straße **Arendahls Wiese** überqueren, weiter auf dem gegenüberliegenden Radweg in Richtung **Zeche Zollverein 1/2**
- die Zechenanlagen rechts liegen lassen, dahinter stößt von rechts der **Zollverein-Radweg** dazu

Bei der Fahrradtour nach Duisburg zur Sechs-Seen-Platte handelt es sich um eine Traditionstour, die seit etwa 25 Jahren im Tourenprogramm von ADFC und EFI enthalten ist. Das Bild rechts oben zeigt den Start an der Grugahalle im Jahr 2005.

2004 führt eine Tour des ADFC ins nördliche Ruhrgebiet. Das Bild links zeigt die Gruppe in Bottrop auf der Halde am Tetraeder.



Die Zechenradtouren (Bild unten links vor der ehemaligen Zeche Helene-Amalie im Nordviertel im Jahr 2005) gehören ebenso zu den Themenradtouren wie die Radtour auf ehemaligen Bahntrassen, hier die Gruppe 2008 auf dem Zollvereinradweg in Schonnebeck.

(Foto unten rechts: Ulrich von Born, NRZ)



Themenradtouren werden immer beliebter. Das haben die 2008 durchgeführten Baustellenradtouren gezeigt, die wegen des großen Zuspruchs gleich dreimal stattgefunden haben.



Der etliche Kilometer lange „Zollvereinweg“ ist Bestandteil des „Emscher-Park-Radwegs“ und befindet sich auf den ehemaligen Werksbahngleisen von Zeche und Kokerei Zollverein. Ausgehend von der Köln-Mindener-Bahnstrecke bindet diese Bahn ab Mitte des 19. Jahrhunderts zunächst die Zeche Zollverein 1/2 an, 1882 wird das Gleis bis zur Zeche Zollverein 3/7/10 verlängert. Die Trasse über Schonnebeck bis nach Richtung Kray entsteht erst 1935. Dadurch besteht ein Anschluss an die Kray-Wanner-Bahn und der Erzbahntrasse und somit auch zum Grimberghafen am Rhein-Herne-Kanal. Erst mit dem Ende der Kokerei Zollverein 1993 wird die Trasse komplett stillgelegt. Im Jahr 2000 kann das erste Teilstück des neuen „Zollverein-Radweges“ bis kurz vor Kray frei gegeben werden.

- weiter geht es über besagten **Zollvereinweg**, mit diesem Querung der Gelsenkirchener Straße im **Links-Rechts-Versatz**, weiter über den Radwanderweg
- im weiteren Verlauf Querung der Straße Schonnebeckhöfe (an dem kurz darauf folgenden Bahnübergang beginnt demnächst der Radweg zur Schurenbachhalde)
- nach einer langgezogenen **Linkskurve** folgt rechts die ehemalige *Zeche Zollverein 3/7/10*
- nach etwa 2,5 Kilometern vollzieht der Zollvereinweg eine **Spitzkehre** und geht über in den Radweg auf der ehemaligen *Kray-Wanner-Bahn*

Die 1874 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft eröffnete Kray-Wanner-Bahn verläuft zunächst vom Bahnhof Kray-Nord aus parallel zur gleichzeitig fertig gestellten Stammstrecke. Hinter Leithe zweigt sie in Richtung Wanne ab. Später avanciert sie zur privaten Anschlussbahn zu den Zechen Bonifacius, Rheinelbe und Alma. 1919 erfolgt die Anbindung zur Erzbahntrasse und damit die Verbindung zum Hafen Grimberg am Rhein-Herne-Kanal. Wie die Zollvereintrasse wird 1993 auch diese Strecke stillgelegt. Später beginnt man auch hier mit dem Umbau zum Radwanderweg. 2006 erfolgte in Gelsenkirchen die Anbindung an den Radweg auf der Erzbahntrasse, so dass man nun ohne Unterbrechung von Zollverein aus bis zur Jahrhunderthalle in Bochum bzw. seit Ende 2008 bis zum Rhein-Herne-Kanal radeln kann.

- im Zuge der weit gezogenen Linkskurve Unterquerung einer weiteren Bahntrasse

Bei dieser nach wie vor in Betrieb befindlichen (Haupt-) Bahnstrecke handelt es sich um die 1875 von der Rheinischen Bahngesellschaft gebaute Verbindung vom Bahnhof Kray-Nord nach Gelsenkirchen, wo man auf die Köln-Mindener-Bahn trifft. Heute fahren hier Regional- und Fernzüge vom Essener Hauptbahnhof aus in Richtung Münster und weiter nach Norden.

- wenige Meter hinter der Eisenbahnunterquerung folgt zunächst eine kleine Wegekreuzung, ca. 300 Meter weiter dann **rechts** abbiegen in einen weiteren Radweg
- mit dem Radweg **Unterquerung** der 2002 stillgelegten *Rheinischen Bahnstrecke*
- hinter der Unterführung weiter **geradeaus**, dann über den serpentinenförmig geführten Weg hinauf zur **Grimbergstraße**, dort **rechts** weiter
- **links** bergauf in die parallel zum Krayer Volksgarten führende **Elsterbuschstraße**
- an deren Ende weiter **geradeaus** in den Radgehweg, an dessen Ende **rechts** in die **Ottostraße**
- nach wenigen Metern **links** mit dem Rad- und Gehweg über die Autobahn, auf der anderen Seite **geradeaus** weiter über den **Volksgartenweg**
- **rechts** abbiegen in die **Lentorfstraße**
- an deren Ende **links**, dabei die heutige Hauptbahnstrecke von Essen nach Bochum überqueren

Bei dieser durch das südliche Kray verlaufenden Trasse handelt es sich um die zweite von der Bergisch-Märkischen-Bahngesellschaft betriebenen Hauptbahnstrecke zwischen Essen und Bochum. 1874 eröffnet, dient sie zunächst der Entlastung der 1862 gebauten ersten Hauptstrecke

Entspannung · Sauna · Wellness im schönsten Garten von Essen



Kur vor Ort
IM GRUGAPARK ESSEN

Lührmannstr. 70
45131 Essen
Tel. 02 01 · 8 56 10-0
www.kur-vor-ort-essen.de

der BME, die weiter südlich über Steele verläuft. Heute ist sie die dichtest belegte Bahnstrecke durch das Ruhrgebiet, wo vom ICE bis zur Regionalbahn alles zu sehen ist. Auf dem alten südlichen Streckenteil fahren dagegen nur noch Züge der S-Bahnlinie 1.

- nach Überquerung der Bahnstrecke **links** den **Brüninghofer Weg**
- an dessen Ende auf einem schmalen Pfad den gegenüberliegenden schmalen Grüngürtel hinüber in das Gewerbegebiet queren
- dort **links** die **Lahnbeckstraße** entlangfahren, danach **rechts** in die **Adlerstraße** abbiegen
- an deren Ende weiter in den schräg gegenüber beginnenden, zwischen den Gewerbeflächen liegenden Radgehweg
- an dem kleinen Wäldchen **rechts** in den Waldweg abbiegen, am Ende des Weges abermals **rechts** abbiegen in die ländlich geprägte Straße **Im Helf**
- an deren Ende **links** abbiegen in die leider stark befahrene **Rodenseelstraße**
- an der Ampel **rechts** in die **Märkische Straße**
- danach **links** in die **Zweibachegege**, mit dieser zunächst steil bergauf, dann wieder bergab
- nach der Querung der Bochumer Landstraße weiter geradeaus in die weiterhin steil bergab führende **Alleestraße**
- unten angekommen im Bereich des Wäldchens rechts abbiegen in den Radgehweg auf der ehemaligen **Veltenbahntrasse**

Die Veltenbahn ist ursprünglich eine vom heutigen Bahnhof Steele-Ost ausgehende Zechenbahn zur Zeche Eintracht Tiefbau in Freisenbruch. Nach deren Stilllegung 1925 wird über die Strecke die dort weiter arbeitende Fettfabrik Velten bedient, daher auch der Name dieser Trasse. In den 80er Jahren stellt schließlich auch besagte Fettfabrik den Betrieb ein, womit die Bahn arbeitslos wird. 1996 erfolgt schließlich die Umgestaltung zum Radwanderweg.

- weiter über die Veltenbantrasse
- in Höhe der Straße **Aisthang** folgt ein kleines Stück Asphaltweg, wenige Meter weiter **halblinks** in den bergab führenden Radgehweg
- am Ende des Radweges weiter über den P+R-Parkplatz des Bahnhofs Steele-Ost

Am Bahnhof Steele-Ost verzweigen sich die von der Bergisch-Märkischen Bahn 1862 gebaute Bahnstrecke nach Bochum und die ein Jahr später eröffnete Bahnstrecke nach Bochum-Dahlhausen. Bei erstgenannter Bahn handelt es sich um die ursprüngliche Hauptstrecke der BME durch das Ruhrgebiet, auf der heute nur noch die S-Bahnen der Linie S1 fahren. Die andere Strecke wird 1869 bis Hattingen verlängert und ist hinter Dahlhausen Bestandteil der ebenfalls zur BME gehörenden „Ruhrtalbahn“. Deren westlicher Abschnitt auf der Nordseite des Baldeneysees sowie entlang der Ruhr zwischen Steele und Burgaltendorf ist bereits schon länger stillgelegt, heute befinden sich darauf Radwanderwege. Zwischen Steele und Hattingen fahren die S-Bahnen der Linie S3 und weiter in Richtung Witten und Hagen die Züge des Eisenbahnmuseums Dahlhausen.

- an der Ecke der **Bochumer Landstraße** angekommen **links abbiegen**, dabei nicht die Fahrbahn queren, sondern auf dem für Radfahrer freigegebenen linken Gehweg weiterfahren
- nach ca. 200 Metern unterhalb der Eisenbahnbrücke **links** durch die schmale Unterführung, dahinter ein kleines Stück über den Radgehweg und weiter über den **Pläßweidenweg**
- an dessen Ende **links** in die Straße **Ruhräu**, dabei am besten gleich auf dem gegenüberliegenden Radgehweg weiterfahren

In Essen gibt es inzwischen eine Vielzahl von Radwegen abseits des Autoverkehrs, auf denen man das Rad fahren so richtig genießen kann.



Der Gruga-Radweg in Rellinghausen.



Der Gruga-Radweg in Höhe des Grugapark-Eingangs.



Radwandern mit Zechenromantik, der „RuhrtalRadweg“ bei Heisingen (rechts) und bei Burgaltendorf (oben).



Radeln am Rhein-Herne-Kanal – die „Ruhrpott-Reviera“.



- nach wenigen Metern **rechts abbiegen** in den Radweg in Richtung Ruhr
- nach einer scharfen Rechtskurve Unterquerung der *Prinz-Wilhelm-Bahn*

Die Prinz-Wilhelm-Bahn wird 1838 zunächst als pferdebetriebene Kohletransportbahn im Deilbachtal zwischen Kupferdreh und Nierenhof gebaut. Ihren Namen erhält die Strecke vom preußischen Kronprinz Wilhelm, der sie auch einweihet. Ab 1844 werden die ersten Dampfloks eingesetzt. Kurz danach erreicht die Strecke Vohwinkel. Eine Brücke über die Ruhr nach Steele wird allerdings erst 1863 mit der Übernahme der Strecke durch die Bergisch-Märkische-Eisenbahn errichtet. Um nun von Essen nach Wuppertal (und retour) zu gelangen, müssen die Züge weitere 100 Jahre lang jedes Mal in Steele-Ost wenden. Erst im Zuge der umfangreichen Sanierung des Steeler Ortskerns in den 70er Jahren entsteht die heutige Verbindungskurve vom heutigen Bahnhof Steele (früher Steele-West) in Richtung Ruhrbrücke. Mittlerweile wird auch diese Bahnlinie nur noch von S-Bahnen der Linie S9 befahren.

- nach Unterquerung der Prinz-Wilhelm-Bahn weiter **geradeaus** entlang der Ruhr
- am Ende des Radweges Querung der **Langenberger Straße** (am sichersten an der wenige Meter entfernt liegenden großen Kreuzung mit der Henglerstraße)
- auf der anderen Seite geradeaus weiter entlang der Ruhr
- die große, langgezogene Wiese, durch die der Radweg nun führt, war früher das Gelände des *Bahnhofs Steele-Süd*

Der Bahnhof Steele-Süd gehört zur 1878 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft eröffneten Strecke von Mülheim-Heißen über Rüttenscheid, Rellinghausen, Steele-Süd und Burgaltendorf nach Bochum-Dahlhausen. Der Verkehr auf dem östlichen Streckenast nach (Burg-) Altendorf wird 1945 wegen der Zerstörung der Ruhrbrücke dauerhaft unterbrochen. 1965 wird nach Schließung der Zeche Langenbrahm in Rellinghausen der Personenverkehr eingestellt. Der Abschnitt von Steele nach Rellinghausen wird Mitte der 70er Jahre stillgelegt, es folgt 1987 Rellinghausen-Rüttenscheid und Ende 1999 schließlich der verbliebene Abschnitt nach Mülheim-Heißen. Während die Trasse entlang der Ruhr bereits in den 80er Jahren zum Rad- und Wanderweg umgebaut wird, kann der Abschnitt nach Rüttenscheid erst 1998 befahren werden. Seit 2005 kann man nun auch bis Mülheim-Heißen radeln.

- immer weiter **geradeaus** entlang der Ruhr
- In Höhe der „Zornigen Ameise“ gabelt sich der Weg, hier **geradeaus** auf der ehemaligen Bahntrasse unter die große Unterführung der Ruhrallee hindurch
- nach einigen Kilometern Bergauffahrt Unterquerung einer weiteren Bahntrasse

Bei dieser in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahnstrecke handelt es sich um einen 1873 von Werden aus gebauten Abzweig von der bereits erwähnten „Ruhrtalbahn“ zum Essener Hauptbahnhof. In der Kaiserzeit erlangt die Strecke eine gewisse Exklusivität durch den Bahnhof Hügel, welcher die Krupp-Residenz Villa Hügel anbindet und daher so manchen illustren Besuch erlebt. Ansonsten avancierte die Bahn mit der Zeit zur Hauptpendlerstrecke zwischen Essen und Düsseldorf. 1968 wird hier die erste S-Bahnlinie eingerichtet, die heutige S 6.

- weiter **geradeaus** den Radwanderweg entlang
- nach etwa 500 Metern **links** hinunter zur **Wittenbergstraße**, dort **rechts** weiter über den Radfahrstreifen
- hinter der Einmündung der Henri-Dunant-Straße wird die Wittenbergstraße von einer ehemaligen Zechenbahntrasse überquert

Die Eisenbahnbrücke über die Wittenbergstraße gehört zum Anschlussgleis der ehemaligen Zeche Ludwig in Bergerhausen. Ausgangspunkt ist der Bahnhof Rüttenscheid, von wo auch ein weiteres Gleis südwärts zur Zeche Langenbrahm ausgeht. Letztgenannte Stichbahn führt bis Ende des 19. Jahrhunderts sogar bis zum heutigen Stadtwaldplatz, wo der Schacht Neu-Essen IV sowie



viel zu schade, um nur zu essen!

wir freuen uns auf sie!

restaurant jagdhaus schellenberg

heisinger straße 170a · 45134 essen

tel. 02 01. 43 78 70

dienstags - samstags 12-14 Uhr und 18-22 Uhr

sonntags und feiertags 12-22 Uhr

www.jagdhaus-schellenberg.de



die Zeche Capellenbank angeschlossen werden. Der Damm dieser Trasse ist heute noch gut im Stadtwald erkennbar. Das Anschlussgleis nach Bergerhausen bleibt auch nach Einstellung der Kohleförderung der Zeche Ludwig Ende der 40er Jahre für das später dort entstehende Gewerbegebiet in Betrieb und findet sogar Ende der 70er Jahre noch Berücksichtigung beim Bau der Autobahn A 52 in Form zweier Brücken. Erst Anfang der 90er Jahre wird die Trasse stillgelegt. Seit Jahren gibt es hier Bemühungen, auf besagter Trasse einen Radweg zwischen Rütterscheid und Bergerhausen anzulegen – bislang leider erfolglos.

- wenige Meter hinter der Eisenbahnbrücke endet die Wittenbergstraße an der **Müller-Breslau- Straße**, diese queren und auf den gegenüber liegenden Radweg **rechts abbiegen**
- unmittelbar danach **links abbiegen** in den Wendehammer der **Von-Einem-Straße**, einer Fahrradstraße
- nach ca. 750 Metern **links** in die **Isenbergstraße** (mit schmalen Radwegen), mit dieser im weiteren Verlauf die **Moltkestraße** queren
- am Ende der Isenbergstraße den **Isenbergplatz** queren
- an dessen Ende weiter der **Rellinghauser Straße** hinab (gegenläufig geöffnete Einbahnstraße, nach Querung der **Hohenzollernstraße** auch Fahrradstraße)
- im weiteren Verlauf **halbrechts** über die nun viel breitere **Rellinghauser Straße** bis zum **Hauptbahnhof** radeln, dort endet die Radtour

INFORMATIONEN ZU DIESER RADTOUR:

Die Länge dieser Rundtour beträgt ca. 45 Kilometer. Als reine Fahrtzeit müssen etwa 4 bis 5 Stunden veranschlagt werden (ohne etwaige Besichtigungen und Pausen). Empfohlene Karte: Fahrradstadtplan Essen (Herausgeber Stadt Essen, erhältlich im Buch- und Kartenhandel für 5,50 €).

STRECKENCHARAKTERISTIK:

Die Fahrtroute führt etwa zur Hälfte über grüne Strecken abseits des Autoverkehrs. Ansonsten werden verkehrsarme Nebenstraßen benutzt, nur ganz vereinzelt Hauptverkehrsstraßen, die aber oftmals Radwege bzw. Radfahrstreifen aufweisen. Zwar verläuft die Tour weitgehend eben, bei der in Essen vorgegebenen Topographie lässt es sich allerdings nicht vermeiden, dass sich vereinzelt die eine oder andere Steigung auf der Wegstrecke befindet. Eine Gangschaltung mit sieben oder mehr Gängen ist bei dieser Tour daher empfehlenswert.

FAHRRADMITNAHME IN BAHNEN UND BUSSEN:

Man möchte ohne Auto zum Startpunkt gelangen, oder die Tour hat sich doch als zu lang erwiesen und man möchte vorab nach Hause fahren. Hier empfiehlt sich die Benutzung von Bahnen und Bussen. Eine Fahrradmitnahme im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ist grundsätzlich möglich, außer montags bis freitags zwischen 6.30 bis 9.00 Uhr. Am Wochenende kann man sein Rad den ganzen Tag über mitnehmen. Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen genießen allerdings absoluten Vorrang. Generell notwendig ist ein Zusatzticket.



*Persönlich
gebraut in der
6. Generation.*



Die kleine Persönlichkeit.

*Privatbrauerei Jacob Stauder · Stauderstraße 88 · 45326 Essen · Telefon 0201-3616-0 · Fax 0201-3616-133
Internet: <http://www.stauder.de> · E-Mail: info@stauder.de*

WICHTIGE INFORMATIONEN FÜR RADLER IN ESSEN

Der ADFC in Essen

Wer den ADFC in Essen einmal näher kennen lernen möchte, komme doch unverbindlich zu den Aktiventreffen ins Verkehrs- und Umweltzentrum (VUZ) in der Maxstraße 11 in der südlichen City (300 Meter vom Hauptbahnhof entfernt). Die Aktiventreffen finden statt am 1. Freitag im Monat um 19.30 Uhr (zu Feiertagen verschiebt sich das Treffen um eine Woche). Zudem ist in der Geschäftsstelle an jedem Mittwoch und Freitag von 17.00 – 19.00 Uhr ein Vertreter des ADFC anzutreffen (außer in den Schulferien).

Geführte Fahrradtouren

Der ADFC-Essen bietet gemeinsam mit der EFI Jahr für Jahr geführte Radtouren an. Das Spektrum reicht von familientauglichen Touren bis zu schnell gefahrenen, bis zu 100 Kilometer weiten Touren. Für mehr thematisch interessierte Radler gibt es Touren entlang früherer Bergwerke und auf ehemaligen Bahntrassen oder – derzeit ganz aktuell – zu den vielen Großbaustellen in der Stadt. Für die Mountainbiker hat der ADFC seit zwei Jahren ebenfalls Angebote parat, wobei man sich vergewissern muss, dass es hierbei mitunter heftig zur Sache gehen kann.

Das aktuelle Tourenprogramm von ADFC und EFI findet sich auf einem Flugblatt (2009 sind es angesichts der Vielzahl an Touren sogar zwei Blätter), aber auch auf der Homepage des ADFC -Essen lassen sich die Radtouren unter www.adfc-nrw.de/essen nachlesen.

Weitere wichtige Adressen

Die Stadt Essen verfügt über einen Ansprechpartner für den Radverkehr, den Fahrradbeauftragten Christian Wagener im Amt f. Stadtplanung, Lindenallee 10. Tel. 0201/88 61 620, Fax 88 61 006, christian.wagener@amt61.essen.de

Wer eine **Fahrradbox** mieten möchte, wende sich bitte an Erich Binder, Tel. 0201/88 61 625. Die Preise: 11,- EUR pro Monat oder 80,- EUR pro Jahr zzgl. 10,- EUR Kautions für die Chipkarte.

Radstation im Hauptbahnhof

Bis Ende 2009 befindet sich die Radstation in einem Ausweichquartier an der Kruppstraße 5. danach findet man sie wieder im Hauptbahnhof auf die Nordseite. Die Öffnungszeiten und Preise:

Mo – Fr	5.30 – 22.30 Uhr
Sa	10.00 – 18.00 Uhr
So	10.00 – 16.00 Uhr

Tagesticket	0,50 EUR
Monatsticket	5,00 EUR
Jahresticket	50,00 EUR

Fahrradverleih

Radstation im Hauptbahnhof
Tel. 0201/22 35 45
www.neue-arbeit-essen.de

RevierRad-Station auf Zeche Zollverein E-Stoppenberg, Gelsenkirch. Str. 181, RevierRad-Station auf Zeche Bonifacius Essen-Kray, Rotthauer Straße 40, Tel. 0208/848 57 21

Fahrrad-Schrauber / Frieder Busch
E-Haarzopf, Humboldtstraße 239
Tel. 0201/490 95 32

Mohamed Chhima
E-Werden, Hardenbergufer 130
Tel. 0201/384 47 49

Ali Tango, E-Bredeney,
Freiherr-vom-Stein-Str. 385
Tel. 0201/44 30 02

ADFC- Tourenportal



Mehr als 100.000
Radkilometer

- konkrete Tourenvorschläge
- Routing-Funktion von A nach B



Freikilometer für
ADFC-Mitglieder

Komplettes Paket zu jeder Tour:

- GPS-Dateien
- Kartenabschnitte und Höhenprofile zum Ausdrucken
- Tourenbeschreibungen

www.adfc-tourenportal.de

**ADFC
ReisenPLUS**

Kennen Sie schon das Komplett-Paket ADFC-ReisenPlus für Ihre Tourenplanung?
 Gebündelte Radreiseinfos: Bett & Bike Übernachtungsverzeichnis, Radtourenkarte u.v.m.
 Anklicken: www.adfc.de/reisenplus

MITGLIED WERDEN IM ADFC

Das breite Themenspektrum, mit welchem der ADFC sich beschäftigt, finden sich ab Seite 10. Eine **Mitgliedschaft** bietet aber noch weitere Vorteile:

- Haftpflichtversicherung (bis 1 Mio EUR bei 500 EUR Selbstbeteiligung) und Rechtsschutzversicherung (bis 250.000 EUR bei 300 EUR Selbstbeteiligung) für alle, die per Rad, zu Fuß oder mit dem Öffentlichen Personenverkehr unterwegs sind. ADFC-Mitglieder können zudem eine vergünstigte Fahrraddiebstahlversicherung erhalten.
- Bezug des sechsmal im Jahr erscheinenden ADFC-Magazins „Radwelt“ mit einem bunten Themenmix aus Technik, Radreisen, Verkehrspolitik und einiges mehr. Essener Mitglieder erhalten zusätzlich dreimal im Jahr einen umfassenden Rundbrief mit vielen Informationen aus der Ruhrgebietsmetropole.
- In den Geschäftsstellen Beratung rund ums Radfahren, z.B. zu Radtouren oder zur Radverkehrspolitik vor Ort. In Essen wird zudem eine breite Palette von Radwanderkarten des ADFC und Fahrradplänen aus der Region bereit gehalten.

- Vor Ort bietet der ADFC viele Möglichkeiten, sich aktiv an der Radverkehrspolitik, an Radtouren und anderen Veranstaltungen zu beteiligen und sich bei den Aktiventreffen mit gleichgesinnten Radlern und Radlerinnen auszutauschen. Davon unabhängig unterstützen Sie mit einer Mitgliedschaft generell die Arbeit des ADFC im Bund, im Land und vor Ort in ihrer Stadt.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Kreisverband Essen e.V.
Verkehrs- und Umweltzentrum Essen
Maxstraße 11, 45127 Essen
Tel. 0201/23 17 07
www.adfc-nrw.de/essen
adfc@vuz-essen.de
Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Texte: Jörg Brinkmann (V.i.S.d.P.),
Mitarbeit: Irmgard Krusenbaum,
Rolf Fliß, Fotos (sofern nicht anders
vermerkt): Jörg Brinkmann, Redak-
tionsschluss: 6. März 2009, Layout:
Jörg Brinkmann, Basis-Druck, Druck:
Basis-Druck Duisburg, 3.500 Exem-
plare, April 2009

Anschrift:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Straße:

PLZ, Ort:

Telefon

e-Mail:

Beruf:

Antwort

ADFC e.V.

Postfach 10 77 47

28077 Bremen

Ja, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im ADFC-Tourenportal erhalte ich monatlich 100 Freikilometer.

Einzelmitglied 38 €

Familien-/ Haushaltsmitglied 48 €

Anmerkungen:

Familien-/ Haushaltsmitglieder

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Name, Vorname, Geburtsjahr:

Ich erteile dem ADFC hiermit eine Einzugsermächtigung

Konto-Inhaber:

Konto-Nummer:

Bankleitzahl:

Datum, Ort:

Datum, Unterschrift:

Schicken Sie mir eine Rechnung





BMW Lifestyle



Kidsbike

Freude am Fahren

Noch keinen Führerschein, aber schon BMW fahren.



So einzigartig kann Fahrfreude sein – mit dem BMW Kidsbike. Das erste Laufrad, das mitwächst, bis es schließlich ein Fahrrad ist. Einfach Sattel erhöhen, Pedaleinheit montieren und Gas geben. So faszinierend einfach und schön, dass es u.a. mit dem renommierten iF Product Design Award 2006 ausgezeichnet wurde. Das BMW Kidsbike gibt es in Rot, Blau und Orange. Mehr Informationen sowie alle anderen Produkte von BMW Lifestyle finden Sie bei Ihrem BMW Partner oder unter www.bmw-shop.de

Freude von Anfang an.

Hauptbetrieb
Bamlerstraße 102-110
45141 Essen
Tel. 0201/83 18-0

Filiale Rellinghausen
Frankenstraße 40-48
45134 Essen
Tel. 0201/83 18-100

BMW Niederlassung Essen

www.bmw-essen.de

