

Herbst/Winter 2020/21

RAD im Pott

Fahrradzeitschrift für Duisburg, Essen, Gladbeck, Mülheim und Oberhausen

**Endspurt beim
Fahrradklima-Test**

Kidical Mass im Pott

Als ADFC-Mitglied
finden Sie hier Ihren
Adressaufkleber



Oberhausen

Die Fahrradpartner in Ihrer Region

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



Bewachung



Verleih



Service



Informationen



Fahrrad Waschanlage*

Radstation Duisburg Hbf *

47057 Duisburg, Kammerstraße 3 (Ostausgang)

Telefon: 0203 / 80 71 790

E-mail: rs-duisburg@stadtdienste.de

Web: www.radstation-duisburg.de

Mo – Fr: 7:00 – 21:00 Uhr

So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr

Dauerkunden: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Essen Hbf

Am Hauptbahnhof 5, 45128 Essen

Telefon: 0201 / 49 57 882

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa: 10:00 – 18:00 Uhr

So, Feiert.: 10:00 – 16:00 Uhr



Radstation Mülheim an der Ruhr Hbf

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

Telefon: 0208 / 84 85 70

E-mail: rs-muelheim@stadtdienste.de

Web: www.radstation-muelheim.de

Mo – Fr: 5:30 – 22:30 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 18:30 Uhr

DeinRadschloss - Hbf Nordausgang: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Bahnhof Mülheim-Styrum

Hauskampstr. 14, 45476 Mülheim an der Ruhr

Telefon: 0208 / 40 20 00

E-mail: rs-styrum@stadtdienste.de

Web: www.radstation-styrum.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: Geschlossen

Dauerkunden & DeinRadschloss: 24 Std. / 7 Tage



Radstation Oberhausen Hbf

Willy-Brandt-Platz 1, 46045 Oberhausen

Telefon: 0208 / 85 51 74

E-mail: radstation@zaq-oberhausen.de

Mo – Fr: 7:00 – 19:00 Uhr

Sa: 10:00 – 16:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Radstation Bottrop Hbf *

Am Hauptbahnhof 1, 46242 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 65 99 58

E-mail: rs-bottrop@stadtdienste.de

Web: www.radstation-bottrop.de

Mo – Fr: 6:00 – 22:00 Uhr

Sa, So, Feiert.: 8:00 – 20:00 Uhr



Radstation Bottrop ZOB

Berliner Platz 9, 46236 Bottrop

Telefon: 02041 / 7 81 16 89

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

Web: www.radstation-bottrop-zob.de

Mo – Fr: 6:00 – 21:00 Uhr

Sa: 8:00 – 20:00 Uhr

So, Feiert.: Geschlossen



Wir freuen uns auf Sie!



Liebe Leserinnen und Leser,

alle Zeichen für mehr Radverkehr stehen auf Grün. Die Radentscheide im Land und den Städten werden von den Parteien aufgenommen und begrüßt. Das Land stellt im nächsten Jahr 15 Millionen Euro mehr für Radwege zur Verfügung. Straßen NRW schafft 10 Stellen für Radverkehrsplanung. Alles gut?

In der Realität sieht es dann doch etwas grauer aus. Der lang angekündigte RS 1 ist nicht wie versprochen 101 Kilometer, sondern bisher nur 1200 Meter lang. Straßen NRW hat 6000 Mitarbeiter*innen. 10 neue Stellen für Radverkehr sind da keine echte Trendwende. Und die Ankündigungen des Landesverkehrsministers werden im Angesicht von 3 Milliarden Euro Verkehrsetat zur überschaubaren Größe.

Insgesamt brauchen wir deutlich mehr Planer*innen als bisher, damit Radschnell-

wege nicht nur auf dem Papier möglich sind, sondern auch endlich schnell gebaut werden können. Auch die Städte müssen die Abteilungen für Radverkehr deutlich besser personell ausstatten. Bei der Demo auf der A 40 forderten die Menschen nicht nur schnelle Reparaturen von Autobahnen, sondern auch schnellere und bessere Bauarbeiten für den Radverkehr.

Der ADFC setzt sich mit der Stärke von inzwischen über 200.000 Mitgliedern an vielen Stellen für diese Verkehrswende ein. Die Demonstrationen von Friday for Future, Kidical Mass und Critical Mass helfen dabei, den notwendigen politischen Druck zu schaffen. Aktuell läuft noch der ADFC-Fahrradklima-Test. Hier kann jeder mitmachen und seine Stadt bewerten. Auch dabei sind viele Teilnehmer*innen ein Zeichen für die notwendige Verkehrswende. Also bitte teilnehmen und die Menschen in Ihrer Nähe gleich zum Mitmachen auffordern.

Michael Kleine-Möllhoff

Inhalt

Im Pott	4
ADFC-Fahrradklima-Test.....	4
RS1 bis Moers verlängert?.....	5
Straßenbahnschienen.....	6
Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr.....	7
Verkehrswende.....	8
Lastentransport.....	12
Touristik	13
Burgenland.....	13
Wien.....	16
Technik	18
Beleuchtung.....	18
Bücher	20

Duisburg	21
Kidical Mass.....	21
Mülheim	25
Ideenmelder.....	25
Oberhausen	28
Kommunalwahl.....	30
Essen	34
Radentscheid angenommen.....	34
Gladbeck	46
Kommunalwahl.....	46
Radtouren	50
Impressum	58
Kontaktadressen.....	58



ADFC-Fahrrad- klima-Test 2020

Wie fahrradfreundlich ist deine Stadt – in Zeiten von Corona?

Aktuell läuft die große Online-Umfrage zum ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Alle zwei Jahre fragt der ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Radfahrenden in ganz Deutschland, wie es um die Fahrradfreundlichkeit der Städte und Gemeinden bestellt ist. Der diesjährige Themenschwerpunkt ist das Radfahren in Zeiten von Corona. Rebecca Peters, stellvertretende ADFC-Bundvorsitzende, sagt: „Corona hat auf einen Schlag viele Menschen zum Radfahren gebracht, die das noch nie oder lange nicht mehr gemacht haben. Uns interessiert sehr, wie diese Neuaufsteiger das Radfahren wahrnehmen. Macht es Spaß? Ist es Stress? Was muss verbessert werden? Die Einschätzungen der routinierten Radfahrerinnen und Radfahrer sind natürlich genauso wichtig. Je mehr Leute beim ADFC-Fahrradklima-Test mitmachen, desto besser! Je vielstimmiger die Rückmeldungen sind, desto klarer kann eine Kommune einschätzen, wo sie noch besser und einladender zum Radfahren werden kann.“

Wie fahrradfreundlich ist deine Stadt?

Vom 1. September bis 30. November 2020 kann man auf www.fahrradklima-test.adfc.de an der Online-Umfrage des ADFC teilnehmen. Bei den 27 Fragen geht es darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt, wie gut



die Radwege sind und ob die Stadt in Zeiten von Corona das Fahrradfahren besonders fördert. Damit fundierte Ergebnisse erzielt werden können, müssen pro Stadt mindestens 50 Teilnahmen vorliegen. Bei größeren Städten sind mindestens 75 beziehungsweise 100 Abstimmungsergebnisse nötig.

Neunter Durchgang

Der ADFC-Fahrradklima-Test findet zum neunten Mal statt – seit 2012 im Zwei-Jahres-Rhythmus. Möglich gemacht hat das eine Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Zahl der Teilnehmenden hat sich seit her immer weiter gesteigert – 2012 waren es 80.000, im Jahr 2018 haben schon mehr als doppelt so viele Menschen bei der Umfrage mitgemacht. 683 Städte und Gemeinden haben es 2018 in die Wertung geschafft, von Aachen bis Zwickau.

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 werden im Frühjahr 2021 in Berlin vorgestellt. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte nach sechs Einwohner-Größenklassen sowie diejenigen Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben. Das Städteranking und die detaillierte Notenvergabe der Radfahrenden haben sich als wichtiges Zufriedenheitsbarometer für fahrradfreundliche, lebenswerte Städte etabliert.

RS1 nach Moers?

Der RS1 wurde uns versprochen. Fertigstellung der gesamten Strecke von 102 km zwischen Duisburg und Hamm sollte 2019 erfolgen. Immerhin 1,2 km sind fertig. Naja, ein Teil von Mülheim nach Essen ist ja auch einigermaßen ausgebaut, aber kein Radschnellweg. Zur Erinnerung: Ein Radschnellweg soll 4 m Fahrbahnbreite aufweisen, mit Beleuchtung versehen und weitgehend kreuzungsfrei sein. Daneben soll ein Gehweg mit Abstand von 50 cm eingerichtet werden. Der Teil, der fertig ist, verläuft vom Bahnhof Mülheim bis zur Hochschule Ruhr-West. Und selbst dort befinden sich z. T. Bänke und andere Dinge auf der Fahrbahn. Komisch ist, dass es auf Autobahnen solche Einschränkungen nicht gibt, den Radfahrenden darf aber so etwas zugemutet werden. Das ist sicher nicht richtig und sachlich nicht zu rechtfertigen, aber wenn es denn nur endlich weitergehen würde, würden mich ein paar Bänke auf 102 km Strecke nicht so arg stören.

In Duisburg ist noch kein Meter RS1 fertiggestellt. Die Planungen werden jetzt angeblich forciert, zumal 2027 die Internationale Gartenausstellung auch nach Duisburg kommt und niemand weiß, wo die Besucher parken sollen. Also muss möglichst viel Verkehr auf den ÖPNV und (Leih-)Fahrräder umgelegt werden. Es bleibt zu hoffen, dass der RS1 nun bald wirklich auch in Duisburg umgesetzt wird.

Nun gibt es eine Machbarkeitsstudie, mittels derer geprüft wird, ob der RS1 auch nach Moers weitergeführt werden kann. Die Studie kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass dies durchaus möglich ist. Fünf Hauptrouten mit bis zu 41 Varianten wurden dabei eingehend untersucht. Bei so einer Machbarkeitsstudie spielen viele Dinge eine Rolle. Umweltverträglichkeit, Bebauung, Neuversiegelung, Fahrbahnbreiten, Kollisionen mit anderen Verkehrsarten, Knotenpunkte und vieles

mehr. Eine Machbarkeitsstudie soll ein Projekt vorbereiten und prüfen, ob es umsetzbar ist. Danach erst kann es in die Detailplanung gehen.

Mit der Machbarkeitsstudie ist jetzt aber ein großer Schritt nach vorne gemacht worden. Insbesondere freut mich natürlich, dass unser großer Einsatz mit vielen Stunden Arbeit sich gelohnt hat, den wir in das Projekt des Radweges an der A-40-Brücke gesetzt haben. Diese bekommt entgegen der ursprünglichen Planung nun einen 4 m breiten Rad-



So eng sollte die neue Brücke der A 40 auch zukünftig für Radfahrende werden.

weg mit 0,5 m Sicherheitsfläche auf beiden Seiten. Geplant waren 2,75 m. Ein Riesenerfolg, den wir vom ADFC zusammen mit den Städten Duisburg und Moers erreicht haben. Und so wird es vielleicht doch irgendwann Wirklichkeit, dass wir mit dem Rad auf einem Schnellweg mal eben nach Moers oder vielleicht sogar noch weiter fahren können. Wir geben die Hoffnung nicht auf, bleiben am Ball und kämpfen für mehr und bessere Radinfrastruktur.

Wolfgang Voßkamp

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

VELOMOBIEL.NL
www.velomobiel.nl

Bakfiets.nl

HASE BIKES
www.hasebikes.nl

ICILETTA
www.iciletta.nl

HPVELDTECHNIK

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



Straßenbahnschienen ohne Gefahr?

In Düsseldorf soll im Herbst 2021 ein Pilotprojekt an der Nordstraße durchgeführt werden: Rillenschienen für die Straßenbahn, in denen Radfahrer nicht mehr hängenbleiben können.

Im Herbst 2021 wird die Straßenbahn-Haltestelle Nord- und Venloer Straße barrierefrei umgebaut. Das wird eine relativ aufwändige Maßnahme, unter anderem ist die drei- bis viermonatige Vollsperrung eines Teilstücks der Nordstraße vorgesehen. Im Rahmen dieser Baustelle will die Rheinbahn auch ein neues Gleismodell testen, das vor allem alle Radfahrer sicher sehnlichst herbeiwünschen würden. Denn sollte das Pilotprojekt erfolgreich sein, könnte es in Zukunft Schienen ge-

ben, in denen Radfahrer nicht mehr hängenbleiben und womöglich stürzen können.

„Das ist auch für uns relativ weit in der Ferne, das hat es so noch nicht in Düsseldorf gegeben“, sagt Rheinbahn-Sprecherin Heike Schuster. „In Basel werden diese Gleise aber schon genutzt, mit den Kollegen müssen wir uns im Vorfeld ebenso austauschen wie mit dem Hersteller.“ Die Idee, die hinter diesem neuen Modell steckt: In die Rillenschienen wird ein Kunststoff eingebaut, der durch die schwere Bahn heruntergedrückt wird, bei Radfahrern, Fußgängern oder auch Nutzern von Rollatoren mit vergleichsweise geringem Gewicht hält die Masse aber stand.

Der Bereich an der Kreuzung Nord-/Venloer/Duisburger Straße ist deswegen für das Projekt so gut geeignet, weil die Gleise im Boden verschwenkt sind und Radfahrer sie daher überqueren müssen.

Marc Ingel

Gummiprofil in Schienen auf dem Ruhrtalradweg
Foto: Michael Kleine-Möllhoff



Radler und Füßler

Der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. ist für Fußgänger das, was der ADFC für Radfahrer ist. In diesem Jahr haben sich FUSS-Ortsgruppen in Duisburg und Essen gegründet. Gemeinsam mit den Radfahrverbänden engagiert sich FUSS e.V. für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Eine Umfrage unter den Essener Interessierten hat ergeben, dass Fußgänger nicht nur über Probleme mit parkenden Autos klagen, sondern vor allem auch über Konflikte mit Radfahrern. Diese ergeben sich immer dann, wenn Fußgänger und Radfahrer denselben Verkehrsraum nutzen.

Ein typisches Beispiel sind die Bahntrassen im Ruhrgebiet. So schön die Wege geworden sind: Bei gutem Wetter sind sie inzwischen voll und auf beiden Seiten ein Ärgernis.

Der StVO entsprechend sind die Bahntrassen als „gemeinsame Rad- und Gehwege“ aus-

FUSS e.V. www.fuss-ev.de
Ortsgruppe Duisburg:
Melih Keser, duisburg@fuss-ev.de
Ortsgruppe Essen:
Wolfgang Packmohr, essen@fuss-ev.de

gewiesen. Sie sind also für Radfahrer UND für Fußgänger gedacht. Zwischen beiden herrscht ein ziemlicher Geschwindigkeitsunterschied. Ein Radfahrer ist fünf bis zehn Mal so schnell unterwegs wie ein Spaziergänger. Der Verkehr rauscht also an einem Fußgänger so schnell vorbei, als würde ein Radfahrer ständig mit Autobahngeschwindigkeit überholt.

Hinzu kommt, dass Fahrräder leise sind. Sie „schleichen“ sich also mit hohem Tempo von hinten an und fahren oft mit wenig Abstand vorbei. Kein Wunder, dass sich Fußgänger erschrecken und bedroht fühlen. Anderthalb Meter Sicherheitsabstand sind nicht nur beim Überholen durch Autos angebracht, auch als Radfahrer sollte man sich daran ein Beispiel nehmen.

Auf der linken Seite laufen

Ein Rat an die Fußgänger lautet, auf eigenständigen Rad-/Gehwegen, also solchen außerhalb einer Straße, auf der LINKEN Seite zu laufen, so wie es die StVO für Straßen ohne Bürgersteig vorschreibt. Das hat nämlich für Fußgänger wie für Radfahrer den Vorteil, dass man sich frühzeitig sieht und das Erschrecken unterbleibt.

Und ja, Fußgänger dürfen links gehen, oder rechts, oder auch zu dritt nebeneinander. Bei gemeinsamen Wegen muss der stärkere Verkehrsteilnehmer auf den schwächeren Rücksicht nehmen. Das ist auf einer Fahrradstraße der Radfahrer, auf dem gemeinsamen Rad-/Gehweg der Fußgänger. Und Fußgänger brauchen nicht führerscheinfähig zu sein. Sie können schlecht hören, gehbehindert sein oder blind, jederzeit stehen bleiben oder mit den Armen wedeln.

Ein zweiter Konfliktpunkt sind Bürgersteige, die für Radfahrer freigegeben sind. Hier kommen zu den genannten Problemen noch Hauseingänge, Garagenzufahrten, Mülltonnen und Blumenkübel hinzu. Radwege auf dem Bürgersteig sind, da sind sich FUSS e.V. und ADFC vollkommen einig, ein Planungsmangel.



Wenn die Verwaltung Radfahrer auf den Gehweg verdrängt, dann fast immer, um Autofahrern freie Fahrt zu gewähren. Oft ist das völlig unnötig, wird aber auch in aktueller Planung leider noch gemacht. Ein Negativbeispiel ist die neue Kampmannbrücke am Baldeneysee mit benutzungspflichtigem(!), linken(!), gemeinsamen(!) Rad-/Gehweg.

Geh- oder Radweg?

Überall, wo Bürgersteige für Radfahrer freigegeben sind, wollen FUSS e.V. und ADFC gemeinsam mit der Verwaltung Lösungen suchen, bei denen Fußgänger und Radfahrer jeweils eigene, geschützte Verkehrsräume bekommen.

Vergessen wir nicht den dritten Konflikt: Fußgänger beschwerten sich über Radfahrer, die auf nicht-freigegebenen Gehwegen fahren.



Und das zu Recht, denn die StVO bestimmt: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen“. Wer stattdessen auf dem Bürgersteig fährt, muss mit einem Bußgeld zwischen 55 € und 100 € rechnen. Dietmar Rudolph

Kommentar:

Die Kontakte und Vernetzung mit anderen in der Verkehrspolitik tätigen Initiativen ist für den ADFC wichtig. Der Artikel von Fuss e.V. zeigt die Sichtweise aus der Perspektive der Fußgänger*innen. Klar wird aber auch: Es gibt ein großes Konfliktpotenzial aus der geringen Fläche für Nahmobilität.

Die Lösungen von Fuss e.V. sind aber nicht immer deckungsgleich zu denen des ADFC. Die vorgeschlagene Lösung, auf der linken Seite zu laufen, ist so ein Konflikt. Für Radfahrende ergibt sich dadurch ein zusätzlicher Gefahrenherd. Bei stärkerer Wegenutzung ist ein Stillstand aller Nutzer unvermeidbar. Übrigens ist auch der ursächliche Konflikt damit nicht gelöst. Das Foto zeigt: Auch so ist der Abstand nicht größer.

Es gibt also noch viel Gesprächsbedarf zum gemeinsamen Weg für mehr Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen.

Michael Kleine-Möllhoff

„Verkehrswende For Future“

Es war richtig spannend, wenn man sich allein den Zeitplan anschaut. Am 2. Oktober um 16 Uhr sollte die Fahrraddemo mit dem Motto aus der Überschrift stattfinden. Veranstalter war die Fridays For Future-Gruppe aus Duisburg. Diese hatte die geniale Idee, für die Fahrraddemo die z. T. gesperrte A 40 zu nutzen. Wie könnte man besser darstellen, dass Fahrrädern mehr Platz im Verkehrsgeschehen gewährt werden muss? Wie gesagt: eine geniale Idee!

Leider wurde jedoch am Vortag um kurz vor 17 Uhr ein Strich durch diese Rechnung gemacht. Die Polizei verbot den Aufzug auf der A 40. Zu groß seien die Gefahren, weil Autofahrer auf der freien Gegenfahrbahn mit einem Fahrradkorso auf der Autobahn nicht rechnen würden und dies zu Unfällen führen könnte. Wenige Minuten später war der Auftrag an einen Anwalt vergeben, das Verbot aufheben zu lassen und um 20 Uhr flatterte eine elektronische Nachricht mit Eilvermerk beim Verwaltungsgericht in Düsseldorf in den Computer. Da dort – verständlicherweise – keiner mehr tätig war, erfolgte die Bearbeitung am Freitagmorgen. Die Polizei wurde vom Gericht um weitere Informationen gebeten und um kurz vor 13 Uhr wollte das Gericht noch eine Stellungnahme vom Anwalt der Fridays For Future-Gruppe. Diese erfolgte zwanzig Minuten später. Als dann um kurz vor 15 Uhr noch immer keine Nachricht vorlag, rief der Anwalt beim Gericht an und erhielt die Nachricht, dass der Antrag abgelehnt worden sei. Er unterrichtete die Gruppe, in der sich sofort Enttäuschung breit machte. Zwei Minuten später spuckte das anwaltliche Faxgerät die erste Seite der Entscheidung aus. Den komplexen Tenor musste er erst zweimal lesen, um dann sofort wieder die Jugendlichen



Aktivisten anrufen zu können und endlich mitteilen zu können: „Ihr könnt auf die Autobahn. Zwar nur von Dümpten bis zur Baustelle und zurück. Aber das ist besser als nichts.“ Die Freude war groß und die Jugendlichen wollten es erst kaum glauben.

Der Tross startete um kurz nach 16 Uhr – gut eine Stunde nach der Entscheidung des Gerichts. Anfangs waren es ca. 150 Teilnehmer*innen, aber immer wieder kamen neue hinzu. Auf ca. 170 Teilnehmer*innen angewachsen bewegte sich die Gruppierung unter großem Polizeischutz nach Mülheim und fuhr auf die A 40 auf. Unter lautem Jubel der Passanten auf der Brücke gehörte die Autobahn für kurze Zeit den Radfahrenden. Ein sagenhafter Anblick. Alle, die dort vorbeikamen zückten die Handys, schossen Fotos und machten Filme. Auch bei dem Weg durch die Stadt haben wir immer wieder nach oben gestreckte Daumen gesehen und Leute riefen aus den Fenstern „richtig so!“.

Die ganze Aktion war damit ein voller Erfolg mit viel Publicity, auch wenn der spannungsgeladene erste Teil durchaus verzichtbar gewesen wäre.

Damit hat Fridays For Future Duisburg einmal mehr bewiesen, was in ihnen steckt: Jede Menge Energie und Leistungsfähigkeit sowie hervorragendes Organisationsta-

lent. Auch die Reaktionen der Leute zeigen, dass die Ziele der Bewegung, die aus den Aktionen einer jungen schwedischen Schülerin entstanden sind, von vielen Menschen akzeptiert und gutgeheißen werden. Die Politik sollte endlich verstehen und vor allem auch umsetzen, was zu tun ist: Die Verkehrswende herbeiführen!

Das geht nur mit einer massiven Stärkung der umweltfreundlichen Verkehre, also des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs. Hierzu muss dem motorisierten Individualverkehr, also den Autos, ggf. auch Raum genommen werden. Dieser wird aber sowieso nicht mehr im jetzigen Maße benötigt, wenn die Nutzung der „grünen“ Verkehrsarten so attraktiv ist, dass viele Menschen das Auto stehen lassen.

Es geht nicht darum, gegen das Auto zu sein. Es geht darum, den Raum gerecht zu verteilen. Das ist nur möglich, wenn sieben Jahrzehnte konsequente Bevorzugung des Autos endlich ein Ende haben und gegengesteuert wird.

Wir werden nicht abwarten, wie es sich weiter entwickelt. Wir werden weiter für diese Ziele eintreten – gerne auch mit anderen Gruppierungen, wie den wirklich beachtenswerten Jugendlichen von Fridays For Future!

Danke!

Wolfgang Voßkamp

Viel los auf der Autobahn.

Foto: Herbert Fürmann



Das Fahrrad ist ein demokratisches Transportmittel. Es verbessert die Mobilität von nahezu allen, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder körperlichen Fähigkeiten. Gleichzeitig fördert das Fahrrad die soziale Teilhabe und ist somit ein günstiges Mittel um (räumliche) Ausgrenzung zu verhindern.



Soziale Gerechtigkeit



Radfahren schafft gesellschaftliche Teilhabe



Radfahren eröffnet neue Möglichkeiten

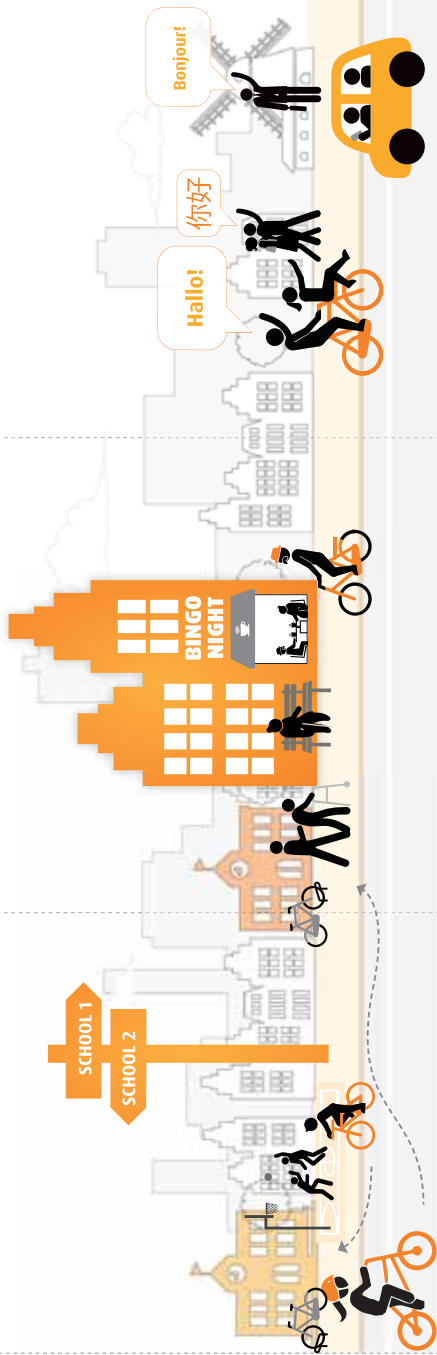
Radfahren ist günstiger als Autofahren und schafft eine größere Zahl an Optionen, sowohl beruflich als auch in der Freizeit.

Radfahren verbindet ältere Menschen

Radfahren ermöglicht es älteren Menschen länger sozial aktiv zu sein.

Radfahren verstärkt die soziale Interaktion

Radfahren erfordert die Interaktion mit verschiedenen Verkehrsteilnehmern um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und Unfälle zu vermeiden. Deshalb wird Radfahren als soziale Aktivität wahrgenommen.





Transporte mit dem Fahrrad

Gerade Leute, die nicht mit dem Fahrrad fahren, nutzen gerne das Argument, dass man mit dem Fahrrad nicht genug transportieren könne. Lastenradfahrer*innen können darüber nur müde lächeln. Mit beiden Gepäckträgertaschen, den Lowridertaschen an der Gabel und der Gepäckrolle auf dem Gepäckträger schaffe ich viele Transporte locker. Wenn das mal nicht reicht oder das Gepäck zu sperrig wird, nutze ich gerne meinen Anhänger. Noch ist es selten, dass man Fahrräder mit Anhänger sieht. Oft sind es Anhänger für Kinder oder auch Hunde. Ich nutze einen reinen Lastenanhänger mit Plattform. Mit Spanngurten kann ich damit „fast alles“ transportieren. 19 Säcke Grünabfälle habe ich damit schon zum Betriebshof gebracht – nun ja, da muss man schon ordentlich verzurren und feste in die Pedale treten. 40 kg Schokolade waren es auf der Schokofahrt

(www.Schokofahrt.de). In der letzten „Rad im Pott“ konnten Sie mein Gespann mit SUP-Board und Kanu sehen.

Eine Reling habe ich mir dazu besorgt und kann so schneller be- und entladen. Zwei große Kisten nehmen einen Wocheneinkauf für die Familie auf und auch ein Fahrrad habe ich auf diesem Anhänger schon transportiert. Ein Holzkreuz mit Resten aus dem Keller und darauf einen normalen Radträger, der eigentlich fürs Autodach gedacht ist, waren schnell montiert. Damit transportiere ich schon mal ein Rad ins Büro oder zurück – natürlich mit dem Rad, auf dem ich gerade fahre.

So ein Anhänger ist nicht ganz billig, aber für mich hat sich die Anschaffung schon gelohnt. Allein die Autofahrten zum Einkaufen haben schon eine Menge Sprit und Abnutzung erspart – vom ökologischen Fußabdruck einmal ganz abgesehen. Was aber für mich viel mehr zählt: So macht die Fahrt zum Supermarkt Spaß und ist auch noch Entspannung und schützt mich vor Burnout und Co. Eigentlich sollten viel mehr Leute darüber nachdenken, sich einen Fahrradanhänger zu kaufen – und natürlich, ihn ausgiebig zu nutzen.

Wolfgang Voßkamp



Entschleunigung pur im Burgenland

Mit Rad und Schiff
am Neusiedler See



Schloss Ersterhazy: Barock pur

„Der Neusiedler See bietet Entschleunigung pur“, sagt Hotelier Gerhard Schmidt aus Mörbisch am See. Und wie kann man besser diese Entspannung genießen als mit dem Rad und ab und zu mit dem Schiff. Auf österreichischem Gebiet hat der Neusiedler See-Radweg mit Seeüberquerung zwischen Mörbisch und Illmitz eine Länge von ca. fünfundsiebzig Kilometern. Ein Radweg, an dem es nichts zu nörgeln gibt. Ein familienfreundlicher Fahrgenuss mit einer attraktiven We-

geführung und zahlreichen sehenswerten Zwischenstationen, kurz und gut eine 5-Sterne Qualität, so die Bewertung des ADFC. Begleitet wird man von der pannonischen Sonne, die nachweislich 2.000 Stunden und 300 Tage pro Jahr vom Himmel lacht. Wer Genuss und Kultur verbinden will, startet am besten immer von einem Ort, z. B. von Mörbisch am See, und erkundet so sternförmig die Highlights entlang des Radweges.

ZU RECHT IM POTT.

ARBEITSRECHT, SOZIALRECHT, FAMILIENRECHT, MIETRECHT

0208 8106580 WWW.KANZLEIVORORT.DE

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



Von Mörbisch erreicht man mit dem Rad nach gut achtzehn Kilometern Eisenstadt mit dem Schloss Esterhazy und seinem weltbekannten „Haydnsaal“, ein Juwel unter den Konzertsälen. Das Schloss, eines der schönsten Barockschlösser Österreichs, war vierzig Jahre lang Wirkungsstätte des Komponisten. Wer auf den Esterhazy-Geschmack gekommen ist, macht noch einen Abstecher zur Burg Forchtenstein, dem Wahrzeichen des Burgenlandes mit seiner einzigartigen Schatzkammer. Nach so viel Kultur radelt es sich entspannt zurück nach Mörbisch.

In fünf Kilometer Entfernung von Mörbisch liegt Rust. In dem kleinen Örtchen mit seiner historischen Altstadt heißt es, Pause machen und schauen, denn auf den Kaminen der Dächer nisten Störche. Z. Zt. sind es 40 Horste, die mit dem Fernglas noch besser zu beobachten sind. Übrigens sollte man immer ein Fernglas dabei haben, um Flora und Fauna zu erkunden.

Nach weiteren fünf Kilometern lädt Oggau,

Ein toller Blick bis nach Ungarn

die älteste Rotweingemeinde Österreichs, zur Weinprobe ein. Da die Westseite des Sees mit einem breiten Schilfgürtel umspannt ist, führt der Radweg hier nicht direkt am Wasser entlang.

Über Purbach am See, das zum Welterbenaturpark Neusiedler See gehört und mit einer Wehrmauer sowie einer historischen Kellergasse schöne Fotomotive bietet, erreicht man Breitenbrunn. Jetzt wird es völlig entspannt, denn mit einer Radfahre überquert man den See, erreicht Podersdorf auf der Ostseite und steigt um in die Fähre nach Rust auf der Westseite. Die fünf Kilometer von Rust bis Mörbisch zurück vergehen nach so vielen Eindrücken wie im Fluge.

Nach einem ausgiebigen Frühstück setzt man am nächsten Morgen mit der Radfahre nach Illmitz über. Im „Nationalpark Informationszentrum“ erhält man anschauliche Informationen über Flora und Fauna im „Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel“, um anschließend mit dem Fernglas zum „birdwatching“ zu starten. Ein unglaublicher Ar-





Ein Brutparadies für viele Vogelarten

tenreichtum wartet darauf, entdeckt zu werden.

Von Illmitz bis Podersdorf sind es rund 10 Kilometer und da der Schilfgürtel auf der Ostseite des Sees nicht so ausgeprägt ist, radelt man nah am Wasser. Mehrere Aussichtstürme bieten die perfekte Plattform zum Beobachten der einzigartigen Naturlandschaft. In Podersbach steigt man dann wieder auf die Radföhre nach Breitenbrunn. Bis Neusiedl am See sind es dann noch ca. zehn Kilometer. Jetzt gilt es ein Stück bergauf zu radeln, zur Ruine Tabor, dem Wahrzeichen der Stadt. Belohnt wird die Anstrengung mit einem tollen Blick über den See bis nach Ungarn. Wer Lust hat, springt ins moderne Strandbad, um anschließend erfrischt noch zehn Kilometer bis Podersdorf zu radeln. Denn jetzt wird es wieder entspannt, die Radföhre wartet und

gemütlich tuckert man über den See nach Rust. Noch fünf Kilometer, diesmal oberhalb des Sees durch die Weinberge und Mörbisch ist erreicht.

„Entspann di“ am Neusiedler See auf einem Top- und ebenen Radweg mit Ausblick zum See zwischen Weingärten, Feuchtwiesen, Schilfgürtel und Salzlacken (salzhaltige Seen). Winzer, Heurige und Gasthöfe entlang

Einladung zu Pause und Information



der Strecke bieten zum Rad- und Naturgenuss die passenden kulinarischen Erlebnisse und auch für Kulturliebhaber gibt es vieles zu entdecken.

Wilfried Kochner

Alle Informationen:

info@neusiedlersee.com

www.neusiedlersee.com

OCHSENBRUCH BUS- & AKTIVREISEN

WIR SIND IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER FÜR GEFÜHRTE RADREISEN IN EUROPA! AB / BIS RUHRGEBIET!

PARIS-LONDON, RESCHENPASS-VENEDIG, MASUREN, ALPE ADRIA, SCHLÖSSER DER LOIRE, INNTAL, ELBE-HAVEL, DRAU, ELSASS, RHÖN, CHIEMSEE, RÜGEN, SCHOTTLAND, BALTIKUM, TOSKANA, PROVENCE U. V. M.

WWW.OCHSENBRUCH.COM





Wien

Eine Radtour mit vielen Sehenswürdigkeiten

Bis Ende Mai war überhaupt nicht klar, ob wir diese Radtour durchführen können. Mit den nötigen Hygieneregeln, die uns das Hotel versicherte, und dem nötigen Abstand innerhalb der Gruppe war es dann am 01. August soweit. Die Gruppe war trotz der 12-stündigen Anreise gut gelaunt und so fuhren wir mit dem Rad in den Prater zum Abendessen. Das fahrradfreundliche Bett + Bike Hotel lag in der Nähe und war Ausgangspunkt für unsere täglichen Radtouren.

Der Sonntag lag ganz im Zeichen der „Natur-Pur-Tour“. Wir radelten durch die Praterauen, über die Donauinsel, vorbei an biologischen Anbauflächen in das Naturschutzgebiet Lobau und die Teilnehmenden waren sehr erstaunt über die vielen Grünflächen, die es in und um Wien herum gibt. Das beste Eiscafé mit dem leckersten Eis fanden wir an der Stadtgrenze Wiens zu Niederösterreich. Auf dem Rückweg zu unserem Abendessen haben wir am FKK-Strand der Donauinsel noch

ein herrliches Bad genommen. Es war sehr warm und die Abkühlung tat allen gut. Montags radelten wir – allerdings im Regen – zuerst zum Hundertwasserhaus, ein Wohnhaus des gleichnamigen Künstlers. Weiter ging es zum Zentralfriedhof und wir sahen uns die Ehrengräber berühmter Musiker (u.a. Beethoven, Strauß, Udo Jürgens, Falco) und die Gräber vieler berühmter Schauspieler (u.a. Hans Moser, Theo Lingen, Curd Jürgens) an.

Dienstags hatten wir eine 3,5-stündige Stadtführung. Wunderschöne Gebäude wie Oper, Hofburg, Michaeliskirche, Spanische Hofreitschule, um nur einige zu nennen, wurden besichtigt. Geschichten über die Herzen und Körper der Habsburger und die Historie des Kaiserhauses gab es von unserer Stadtführerin zu hören. Am Abend besuchten wir die Oper „La Boheme“ auf dem Wiener Rathausplatz, ein Festivalbeitrag der Stadt Wien für Touristen und Daheimgebliebene.

Schloss Schönbrunn erwartete uns am nächsten Tag mit einer zweistündigen Führung. Wir sahen die imposanten Räume der ehemaligen Kaiserin Maria Theresia, sowie die des berühmtesten kaiserlichen Ehepaares Sissi und Franz-Josef. Nach einer Pause in einem alten Wiener Kaffeehaus kamen wir am ehemaligen Wohnhaus von Hans Moser vorbei und erreichten die Villa des Malers Klimt. Am Naschmarkt konnten wir uns anschließend an Früchten und Gemüse aus aller Welt, an heimischen Käse- und Fleischprodukten, an Gewürzen, Ölen und Essigvariationen erfreuen. Ein Markt mit allem, was essensmäßig das Herz begehrt. Den Abend ließen wir bei einem Heurigen in Grinzing ausklingen.

Den Donnerstag begrüßten wir mit einem Frühstück im sonnigen Garten.

An diesem Tag war das Programm „Höhenstrasse – Blick über Wien“ angesagt. Vorher besuchten wir aber noch die Gräber von Peter Alexander und Gustav Mahler auf dem Grinzinger Friedhof, sowie von Niki Lauda auf einem benachbarten Friedhof.





Dann fuhren wir 500 Höhenmeter auf der Höhenstrasse bis zum Kahlenberg hinauf. Die herrliche Aussicht über Wien hat uns für diesen Anstieg belohnt.

Die Kultur am Abend kam auch diesmal nicht zu kurz. Im Rahmen des „Kultursommers – Wien dreht auf“ lauschten wir einer Sängerin zur „Hymne á l' amor“ von Edith Piaf, weiteren französischen und Wiener Liedern, sowie netten Geschichten.

Im Rahmen der Aktion „Der Freitag“ stand die Besichtigung der Wirtschaftsuniversität Wien an, eine architektonische Augenweide. An der Donau entlang erreichten wir das älteste Strandbad von Wien das „Gänsehäufel“, besungen vom österreichischen Liedermacher Rainhard Fendrich. Imposante hohe Gebäude begegneten uns auf unserer weiteren Radtour: der „Millennium Tower“ mit 202 m, der „Donacity-Tower“ mit 220 m bis zum

252 m hohem Donauturm. Stift Klosterneuburg erreichten wir mit der Fähre über die Donau. Am Abend war „Quincy Jones“ auf dem Rathausplatz im Rahmen des Wiener Festivals hören- und sehenswert.

Samstags am Abreisetag fuhren dann alle individuell nach Hause zurück. Es lagen sehr ausgefüllte Tage mit vielen Besichtigungen, interessanter geschichtlicher Historie, reichem Kultur- und Kunstgenuss hinter uns. Eine vielseitig geführte Radtour, gute Stimmung in der Gruppe, eine gemeinsam erlebte schöne Zeit in Wien und Umgebung.

Gisela Brands

2021 wird diese Tour voraussichtlich Anfang August 2021 wieder angeboten. Weitere Informationen bei Gisela Brands, E-Mail: gisela.brands@gmx.de und 0171/2817022



Beleuchtung

Die Tage werden deutlich kürzer. Eigentlich stimmt das gar nicht, denn sowohl im Sommer als auch im Winter ist ein Tag 24 Stunden lang – aber jeder weiß, was die Aussage bedeuten soll. Die Zeiten der Dunkelheit werden deutlich länger. War es vor ein paar Wochen noch bis 22 Uhr hell, bricht die Dämmerung nun schon viel früher ein. Morgens wird es später hell. Ergo fahren wir viel mehr im Dunkeln als im Sommer. Daher ist es wichtig, das Fahrrad mit gutem Licht auszustatten. Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO) schreibt uns in § 67 StVZO so einiges vor, was wir dürfen und was nicht. Blinkende Scheinwerfer oder Rückleuchten sind nicht zugelassen. Akkuleuchten sind seit ein

paar Jahren erlaubt. Es ist auch für uns Radfahrende ärgerlich, wenn uns ein „Nightrider“ ohne Licht und häufig genug auch noch ohne jegliche Reflektoren entgegenkommt. Genauso ärgerlich ist es, wenn der Scheinwerfer eines entgegenkommenden Radfahrenden zu hoch eingestellt ist und blendet. Seit dem LED in Scheinwerfern zum Einsatz kommen blenden diese nämlich richtig stark, wenn sie falsch eingestellt sind.

Scheinwerfer gibt es von günstig bis sehr teuer. Weit über 300 EUR kann man sich einen StVZO-zugelassenen Scheinwerfer kosten lassen, aber es geht auch mit einem schmalen Geldbeutel. Leider gibt es kaum gute Vergleichbarkeit. Ein Scheinwerfer mit viel Lichtausbeute, der aber das Licht auf einen kleinen Bereich bündelt, hilft einem nicht weiter. Denn ein gleichmäßiger, hinreichend breiter Lichtteppich ist erforderlich, damit z. B. auch Hindernisse am Rand der Strecke wie

**mobile
Fahrrad
Werkstatt**



Die Werkstatt,





die zum Fahrrad kommt.

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

plötzlich kreuzende Kaninchen frühzeitig erkannt werden können.

Ideal sind Nabendynamos, da damit immer genug Energie für das Licht zur Verfügung steht. Bei neuen Fahrrädern werden sie oft verbaut. Eine Umrüstung ist teuer und kann schnell über 200 EUR kosten. Alternativ kann Batterielicht genutzt werden. Hier sollten, schon aus Kosten und Umweltschutzgründen, Akkus verwendet werden. Sie müssen mitgeführt werden, wenn die Dämmerung eintritt auch genutzt werden. Gleiches gilt für Rücklichter.

Übrigens müssen auch reflektierende Materialien vorhanden sein. Vorne und hinten zusätzlich zum Scheinwerfer. An jedem Rad entweder mit Reflexionsstreifen, zwei „Katzenaugen“ oder Speichensticks. Dies sind reflektierende Stäbchen, die werkzeugfrei und leicht auf die Speichen geclipst werden und

wirklich gute Sichtbarkeit gewähren, so dass ich sie gerne nutze.

Alle Regelungen darzustellen, würde die „Rad im Pott“ vermutlich ganz füllen, denn es gibt noch eine Reihe von Ausnahmen und zusätzlichen Einschränkungen.

Zu viel Licht oder Reflexionsflächen kann man eigentlich nicht haben. Es gibt im Übrigen auch „Hosenträgergurte“ aus gelbem Stretchmaterial mit Reflexionsstreifen zu kaufen. Diese können schnell an- und abgelegt werden, brauchen kaum Stauraum sind bequem und flattern nicht im Wind. Auch Fahrradtaschen, Rucksäcke, Jacken, Helme, Schuhe etc. gibt es mit Reflexmaterial. Ich kann nur dazu raten, damit großzügig umzugehen, denn je besser wir Radfahrende gesehen werden, umso sicherer sind wir.

Kommen Sie gut durch die dunkle Jahreszeit.

Wolfgang Voßkamp

Spaß oder Stress?

Bewerte das Radklima in Deiner Stadt

 **ADFC
Fahrradklima-Test
2020**

fahrradklima-test.adfc.de



Platt gewesen von Frieder Busch

Fahrräder werden gerade gekauft wie warme Semmeln. Eine dringende Reparatur des Fahrrades steht an und Termine in der Werkstatt sind auf Sicht nicht zu bekommen. Da fällt ein neues Buch zur Fahrradreparatur grad richtig aus der Buchpresse. „Platt gewesen“ vom Fahrradschrauber Frieder Busch. Mein Tipp vorab: Lesen!

Auf unterhaltsame Art vermittelt der Autor praxisnah ein Basiswissen angefangen von der Anschaffung eines geeigneten Fahrrades. Er führt scheinbare Banalitäten rund ums Fahrrad auf. Warum ist es wichtig, auf den Reifendruck zu achten und wie erkenne ich ihn überhaupt? Einfache Weisheiten schonen den Geldbeutel und sorgen gleichzeitig für gute Fahreigenschaften. Nur be-

achtet werden sie oft nicht, wie die Erfahrung des Autors zeigt. Ungenügender Reifendruck ist Ursache für mühevolles Fahren und Plattenanfälligkeit, da macht es wirklich Sinn, ausführliche Informationen zu geben. Diese werden gewürzt mit kurzweiligen Anekdoten und viel Sprachwitz.

Umfassend wird in der Fahrradfibel das Thema Schlauch und Mantel behandelt. Die sehr gute kleinschrittige Anleitung in Schrift und Bild befähigt so ziemlich jeden Privatschrauber, die Laufräder seines Fahrrades abzumontieren, um eine Panne beheben zu können.

Ein weiteres Kapitel überschreibt Frieder Busch mit der Überschrift: „von Armeleuchtern und Lichtgestalten“. Lesende erhalten praktische Informationen rund um die Fahrradbeleuchtung. Schließlich runden Pflegetipps das gewonnene Wissen rund ums Fahrrad ab. Frieder Busch schafft in dem Buch den Spagat zwischen der Vermittlung vieler Informationen und vergnüglichem Lesen. Mit detaillierten Beschreibungen führt er zur eigenständigen Pannenbehebung, wirbt aber auch begründet für die Kompetenz der Fahrradschrauber und den Umgang mit ihnen. Ich hab noch nie so oft geschmunzelt und laut gelacht bei der Lektüre eines „Fahrradreparaturbuches“, eigentlich einem trockenen Thema. „Platt gewesen“ liest sich fast wie eine Kurzgeschichte, gewürzt mit Humor und abgewandelten Sprichwörtern wie z.B. dem „Wink mit der Sattelstange“. Wir lernen in dem Buch einen fachkundigen und netten Fahrradschrauber von nebenan kennen. Liebe geht durch das Fahrrad und hält es am Laufen.
Doro Kleine-Möllhoff



Frieder Busch
Platt gewesen
Die Fahrrad-Schrauber-Fibel
Unterhaltsames Fahrradwissen Bd. 1
14,50 €
ISBN: 978-3-7519-7987-0
www.friederbusch.de

KIDICAL MASS

Die Fahrrad-Demo am 20. September 2020 für und mit Kindern und Jugendlichen unter dem Motto „Kinder aufs Rad“, war ein voller Erfolg. Bei strahlendem Sonnenschein kamen 300 Teilnehmer*innen zum Bahnhof.



Herr Mosblech, überbrachte in Vertretung unseres Oberbürgermeisters Sören Link ein Grußwort, in dem unsere Forderungen unterstützt wurden. Wir

fuhren nach einer kurzen Ansprache unsere Runde bis in den Kantpark, wo wir gegen 16 Uhr eintrafen.

Weit mehr als wir gehofft hatten, waren gekommen. Eltern, Großeltern, Freunde und vor allem viele Kinder und Schüler und Schülerinnen versammelten sich vor dem Hauptbahnhof mit allen Arten von Fahrrädern, vom Laufrad für die Kleinsten bis zum Lastenrad mit Kinderanhänger. Der Termin war nicht zufällig. Am 20. September war Weltkindertag und der Tag lag in der Europäischen Woche der Mobilität. So betonte ich in einer kurzen Ansprache die Bedeutung von selbständiger Mobilität für Kinder und Jugendliche, die hauptsächlich durch zu Fuß ge-

hen und mit dem Fahrrad realisiert wird. Die vorhandene Infrastruktur wird der Bedeutung des Radfahrens für Kinder und Jugendliche überhaupt nicht gerecht.

„Würde ich ein Kind hier selbst-

KIDICAL MASS

ständig Rad fahren lassen?“ - diese

Frage muss man in Duisburg leider mit einem klaren NEIN beantworten. Deshalb unsere Forderungen:

- Schulradwege-Netz in Duisburg
- Sicheres und angstfreies Radfahren für alle Generationen in Duisburg
- Tempo 30 innerorts

FAHRRÄDER FÜR JEDES ALTER



fahrradhaus
hardacker 
seit 1933 - Tradition in Bewegung

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



Sehr gefreut haben wir uns, dass wir vom ADFC von lokalen Partnern Unterstützung fanden, vielen Dank an sie: Kinderschutzbund Duisburg, BUND Duisburg, attac Duisburg, Fridays for Future Duisburg und das Mercator-Gymnasium. Auch die Verkehrsunfall-Prävention der Polizei war aktiv dabei, die Kolleginnen und Kollegen fuhren sogar auf ihren Diensträdern mit !

Alle zusammen absolvierten wir die knapp 5 Kilometer lange Runde durch die Innenstadt. Geschützt wurden wir durch die Polizei, an Kreuzungen unterstützt von erwachsenen Teilnehmer*innen.

Im Kantpark hatten wir vom ADFC und die Unfallprävention Infostände aufgebaut, die regen Zuspruch fanden.

Alles in allem eine gelungene Veranstaltung. Wir werden die Entwicklung der Rad-Infrastruktur genau beobachten und weiter darauf drängen, dass sich die Verkehrspolitik in Duisburg ändert, dass für die Schwächsten im Straßenverkehr gesorgt wird und Vision

Zero, das Ziel eines Straßenverkehrs ohne Verletzte und Tote, realisiert wird.

Wir werden dazu auch versuchen, die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern zu vertiefen und konkrete Projekte mit Leben zu füllen. Auch über weitere Partner, mit denen wir gemeinsam an den genannten Themen arbeiten können, freuen wir uns.

Und natürlich ein großes Dankeschön an alle Aktiven im ADFC, die mit ihrem Einsatz die KIDICAL MASS möglich gemacht haben.

Die KIDICAL MASS fand an dem Wochenende in ungefähr 100 Städten im ganzen Bundesgebiet und darüber hinaus in einigen europäischen Städten statt. Bei der nächsten, wahrscheinlich im Frühjahr 2021, wird Duisburg wieder dabei sein. Bis zur nächsten KIDICAL MASS ! Kinder aufs Rad !

Mehr Infos zu der bundesweiten Aktion gibt es unter

<https://kinderaufsrad.org/>

Wolfgang Dewald

Beteiligung des ADFC an der Entwicklung neuer Stadtquartiere

In Duisburg soll Neues geschaffen werden. Das ist auch gut so. Die Entwicklungen rund um 6-Seen-Wedau, den alten Güterbahnhof und die IGA 2027/Rheinort (Rheinpark, DU-Hochfeld) müssen beispielhaft als Chance genutzt werden, den Radverkehr auf eigenständigen Wegen in und zu den Gebieten zu führen. Für die Zukunft der Stadt bedeuten die Planungen auf bisherigen Industriebrachen und Gleisanlagen eine Perspektive für den Wohnungsbau, qualitätvolle Arbeitsplätze und

die Wiedererlangung wertvoller Naturräume. Für uns im ADFC steht dabei die Verkehrswende im Vordergrund. Damit Klimaziele in der Zukunft erreicht werden, muss der umweltfreundliche Radverkehr auf sicheren und komfortablen Wegen wesentlicher Bestandteil der Planungen sein. Bereits bei Baubeginn muss diese Radinfrastruktur zur Verfügung stehen. Obwohl die Online-Beteiligung der Bürger, vielleicht auch bedingt durch die Covid-19 Pandemie, mehr als spartanisch ausgeprägt ist, kann man den Einträgen in den Foren zur IGA und zum alten Güterbahnhof sehr deutlich entnehmen, wie wichtig den Teilnehmern das Thema Radverkehr ist. Eine allein virtuelle Beteiligung an der Stadtentwicklung wird den Erwartungen der Bürger nicht gerecht. Ein Mausklick reicht hier nicht aus. Als Vertreter der Radfahrenden haben wir die Forderungen in den Befragungen gerne aufgenommen. Als ADFC sind wir auf die Stadt Duisburg zugegangen, um dem umweltgerechten Radverkehr in den Entwicklungsgebieten Raum zu geben. Wir haben vielfältige Kontakte zum Oberbürgermeister und dem Stadtentwick-





Newsletter des ADFC Duisburg

Wir sind wieder da!

In „Neudeutsch“ würde man wohl sagen, wir haben einen Relaunch gestartet. Das neue Team, Barbara Aldag und Wolfgang Dewald, hat sich vorgenommen, Interessierte mit aktuellen Neuigkeiten zu versorgen. Wenn es klappt, einmal im Monat.

Größtenteils gibt es Nachrichten über die Aktivitäten des ADFC sowie über Aktuelles zum Thema Radfahren in Duisburg. Aber natürlich finden wir für Sie auch Interessantes aus der Nachbarschaft und von unserem Landes- oder Bundesverband. Und natürlich wird das aktuelle Duisburger Tourenangebot angekündigt.

Jede*r kann den Newsletter abonnieren

Zur Anmeldung gehen Sie auf die Homepage des ADFC Duisburg und klicken Sie rechts auf den Button „Newsletter abonnieren“. Bisherige Ausgaben finden Sie auf der linken Spalte unter „Newsletter – Archiv“.

Wir freuen uns auf Sie, ihr Newsletter-Team

Fotos: Barbara Aldag und Wolfgang Dewald



lungsdezernenten aufgenommen. Dieses haben wir schriftlich und in Gesprächen getan. Ziel ist es, gemeinsam mit den verantwortlichen Stadtplanern, Investoren und Planungsbüros über die neuen Radverkehrsanlagen zu beraten und für eine Realisierung zu sorgen. Wir sehen in der Beteiligung des ADFC die Möglichkeit, den von Bürgern, Organisationen und aktiven Kreisen gestellten Forderungen nach eigenständigen Radverkehrsanlagen Struktur zu verleihen. Dieses bedeutet auch, dass die Verbindungen aus den Gebieten zur Mobilitätszentrale Hauptbahnhof und wichtigen regionalen Strecken, z.B. RS 1, geschaffen werden. Gleiches gilt auch für Radwege in benachbarte Stadtteile. Die Beratungen mit den Verantwortlichen der Stadt Duisburg lassen erwarten, dass die Ziele des ADFC geteilt werden. Die Bereitschaft der Stadt Duisburg zur Beteiligung des ADFC ist gegeben. Weitere Gespräche in naher Zukunft werden zeigen, wohin der „Radweg“ geht. Im ADFC Duisburg vergessen wir natürlich nicht, wie bisher auch, die Verbesserung der bestehenden Radverkehrssysteme zu fordern. Die Stadt Duisburg braucht dringend auf dem Gebiet des Radverkehrs die Schaffung leistungsfähiger Radwege. Nehmen wir die Entwicklungen in und zu den neuen Stadtquartieren als Start in eine neue Ära des Radverkehrs. Das Image der Stadt kann davon nur profitieren.

Manfred Klaaßen

Mindestabstand beim Überholen

Ideenmelder erfolgreich gestartet

Mit der Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO), die seit Ende April in Kraft ist, hat der Gesetzgeber festgeschrieben, dass innerorts mindestens 1,50 m und außerorts 2,00 m Seitenabstand beim Überholen von Radfahrer*innen durch Kraftfahrzeuge einzuhalten sind. Da die Koexistenz von Motorisierten und Radfahrenden auf Straßen ein hohes Konfliktpotenzial in sich birgt und im Alltag Radfahrer*innen leider häufig immer noch mit zu geringem Abstand überholt werden, wird uns das Thema „Mindestabstand beim Überholen“ sicherlich noch einige Zeit begleiten. Wünschenswert wäre eine stärkere Kontrolle dieser Regelungen durch die zuständigen Behörden.

Zur Sensibilisierung der Kfz-Fahrer*innen wollten wir unsere diesjährige Banneraktion (siehe Foto) vor dem Fahrradfrühling im Mai starten und bis zum Ende des Stadtradelns 2020 durchführen. Beides wurde wegen Corona verschoben, so dass die Aktion von Juni bis Oktober lief. Sie soll nächstes Jahr wiederholt werden.

Rolf Schroers-Canzler



Um die vielen Anregungen und Ideen für eine Verbesserung der Radinfrastruktur zu kanalisieren und zusammenzufassen, haben wir in Mülheim im Juni diesen Jahres eine online-kartenbasierte Plattform in Betrieb genommen. Das Konzept hat sich bewährt und die Möglichkeit geschaffen, dass nun einige Verbesserungen umgesetzt werden können. Der so genannte „Ideenmelder“ basiert auf einer Entwicklung von Walter Hupfeld vom ADFC Hamm, mit dem die Umsetzung dankenswerterweise gut geklappt hat! Einträge können dabei sowohl für Probleme und Anregungen im Radverkehr, als auch für Fußwege und öffentliche Verkehrsmittel gemacht werden.

In den ersten drei Monaten kamen so über 200 Anregungen zusammen. Die Einträge können einzeln kommentiert werden, so dass inzwischen für einige neuralgische Stellen, wie zum Beispiel die Duisburger Straße in Speldorf, eine fundierte Wissensbasis zum Zustand und der rechtlichen Situation entstanden und für jedermann einsehbar ist.

Wir haben verschiedene, besonders komplexe Fragestellungen direkt an die Stadtverwaltung weitergegeben und deren Antworten wiederum eingestellt. Inzwischen beteiligt sich die Verwaltung direkt mit Beiträgen und bringt damit Transparenz in die jeweiligen Prozesse.

Alles in allem ist so eine gute Möglichkeit entstanden, mehr Verständnis für die einzelnen Probleme der Radfahrenden, aber auch für die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zu schaffen und letztendlich Lösungen zu finden.

Link zur Seite:

<https://mh-ideenmelder.hpadm.de/>

Peter Beckhaus



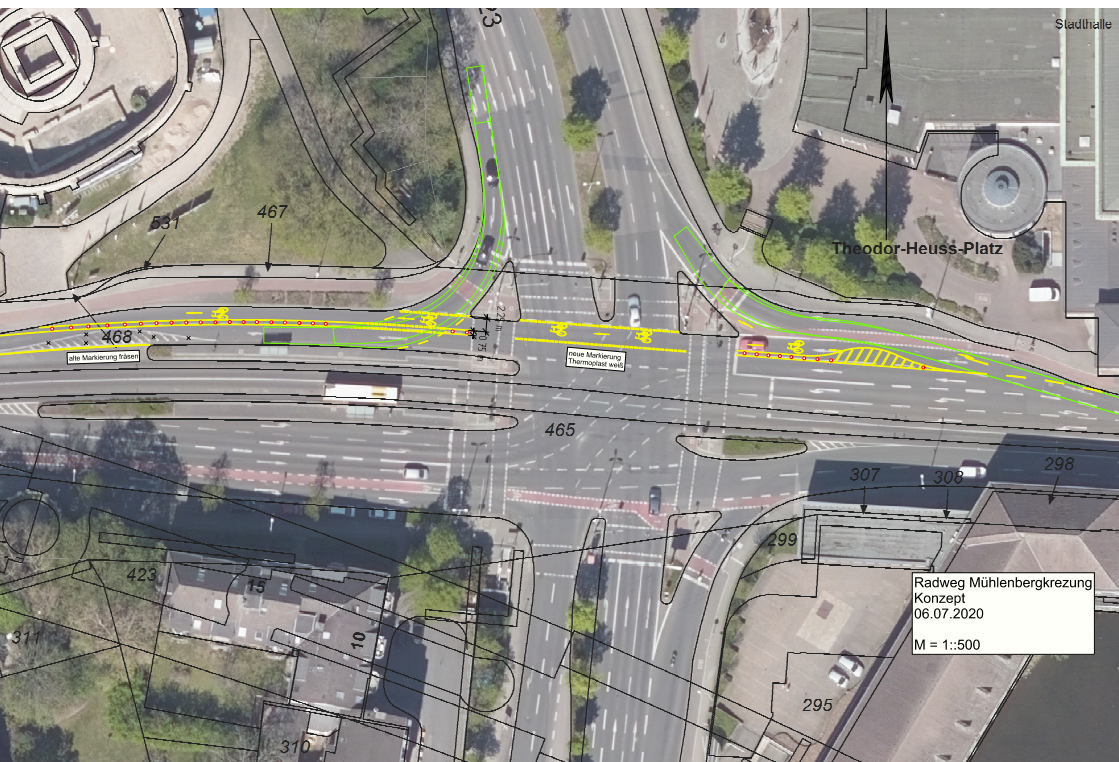
Gesicherter Radstreifen Mühlenbergkreuzung

Wohl jeder, der jemals von der Stadtmitte Richtung Broich und Speldorf geradelt ist, hat sich schon einmal an der Mühlenbergkreuzung über das „Inselhopping“ von Verkehrsinsel zu Verkehrsinsel - maximale Wartezeit inklusive - geärgert. Nach vielen Prüfungen und ergebnislosen Diskussionen um eine geänderte Signalschaltung überraschte die Verwaltung nun mit einer ganz anderen Lösung. An Stelle des rechten Fahrstreifens wird bzw. wurde ein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet. Die vom Fußweg nun abgesetzte Führung ermöglicht die getrenn-

te Signalisierung des Radverkehrs mit eigenem Signalgeber vor der Kreuzung. Wer bei Grün in die Kreuzung einfährt, kann die insgesamt sechs Fahrstreifen der Bergstraße hiermit endlich in einem Zug passieren.

Lückenschluss Mintarder Straße

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat nach einem entsprechenden Beschluss der Bezirksvertretung 3 an der Mintarder Straße zwischen dem Ende des Saarner Damms an der Landsberger Straße und dem Ruhrauenweg nach Mintard den kombinierten Fuß- und Radweg erneuert und ganzjährig befahr- bzw. begehbar gemacht. Dieser war bisher



auf einer Länge von etwa 300 m einschließlich einer Brücke im Winter kaum zu benutzen. Er verwandelte sich mangels befestigter Oberfläche in eine rutschige Schlammrinne mit vielen Pfützen.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme fehlte noch die Beschilderung.

Probleme gibt es noch bei der Querung der Landsberger Straße. Obwohl ab der Kreuzung mit der Mintarder Straße Tempo 30 km/h gilt, fahren viele Kfz-Nutzer*innen deutlich schneller. Wir haben deshalb bei der Stadt angeregt, auf der Fahrbahn eine Furt für die querenden Fußgänger*innen und Radfahrenden zu markieren. Da laut Informationen der Stadt bisher keine Finanzmittel dafür vorgesehen waren, sollen diese im nächsten Jahr budgetiert werden.

Um für Radfahrende durchgängig von Saarn nach Essen-Kettwig eine angenehme Oberfläche zu schaffen, fehlt noch die Asphaltierung des Weges durch den Reiterhof in Mintard.

Rolf Schroers-Canzler

Mendener Straße statt Leinpfad

Im Fahrradsommer 2020 geriet ein alter Konflikt wieder verstärkt in die öffentliche Diskussion: Das Radfahren zwischen Mendener Brücke und der Delle auf dem hierfür streckenweise viel zu schmalen und von Fußgängern stark frequentierten Leinpfad. Die Stadt reagierte nicht zum ersten Mal mit Kontrollen, diesmal aber auch mit einer weiteren Umlaufsperrung und mit einem ausdrücklichen Radfahrverbot zwischen Mendener Brücke und Luisental. Im Gegensatz zur bloßen Ausweisung als Fußweg ist somit auch Kindern und deren erwachsenen Begleitung, also der typischen familiären Radgruppe, das Radeln hier zweifelsfrei untersagt. Nur blieb damit die große Nachfrage nach einem schönen, sicheren und direkten Weg auf der innerstädtischen Seite der Ruhr selbstverständlich bestehen und traf auf kein auch nur ansatzweise adäquates Angebot. Die parallel und oberhalb des Leinpfades verlaufende Mendener Straße bzw. Dohne liegt zwar ähnlich günstig und landschaftlich reizvoll, wurde aber bisher als Landesstraße mit Tempo 50 und ohne Radwege von Radfahrenden gemieden. Mit der Sperrung des Leinpfades wird der Radverkehr rechts der Ruhr aber mangels Alternativen unmittelbar auf diese Straße verwiesen. Die Verwaltung ist zusammen mit der Polizei nach Prüfung zum Ergebnis gekommen, dass dieser Umstand die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Mendener Straße und dem betreffenden Abschnitt der Dohne auf 30 km/h zur Wahrung der Verkehrssicherheit erfordert. Neben der Beschilderung wurden am Kahlenberg zur Verkehrsberuhigung drei Engstellen mit seitlichem Radfahrstreifen eingerichtet. Geplant ist ferner noch eine Radwegweisung mit Anschluss über Friedrichstraße und Luisen-





tal von bzw. zur Schleuseninsel. Der ADFC Mülheim hatte sich im Vorfeld für die Ausweisung der Mendener Straße als Fahrradstraße ausgesprochen. Nach Auskunft der Verwaltung ist dies im Zusammenhang mit einer noch zu prüfenden Abstufung der Straßen zu Gemeindestraßen eine der zukünftigen möglichen Optionen. Da Mülheim nach eigenem Selbstverständnis eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt am Fluss ist, ist die Tempo 30-Regelung ein richtiger kurzfristiger Schritt auf dem Weg zu einer sicheren und attraktiven Radroute.

Erste Kidical Mass

Platz da für die nächste Generation!

In rund 100 Städten in Deutschland, Belgien, Großbritannien, Österreich und der Schweiz haben Kinder, Jugendliche und Familien am Wochenende 19./20. September auf Fahrrädern eine riesige Kidical Mass veranstaltet. Zum Weltkindertag und im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche forderten sie ein

Foto: Peter Beckhaus



Umdenken in der Verkehrspolitik: „Wir wollen, dass sich Kinder sicher und selbständig mit dem Fahrrad in unseren Städten bewegen können. Mehr Freiräume zum Bewegen und Fahrradfahren haben in Corona-Zeiten eine noch höhere Bedeutung bekommen“.

Die Bedingungen für Radfahrende, insbesondere für Kinder und Jugendliche, sind immer noch sehr schlecht. Es fehlt vor allem an Platz: zu schmale, ungeschützte oder oft gar keine Radwege. Viele Eltern haben Angst um ihre Kinder und fahren sie lieber mit dem Auto zur Schule. Die Kidical Mass will die Menschen deshalb für eine nachhaltige Mobilität begeistern. Fahrradfahren muss auch abseits vom Radschnellweg sicherer und bequem werden, damit alle Generation aufsatzen können.

Das gemeinsame Wochenende wurde von der Kidical Mass Köln ins Leben gerufen und sollte bereits am 22. März stattfinden. In Mülheim an der Ruhr wurde es von uns zusammen mit Parents For Future Mülheim organisiert. Bei der ersten Kidical Mass in Mülheim haben rund 125 Kleine und Große teilgenommen und hatten viel Spaß. Im nächsten Jahr planen wir, drei Kidical Masses durchzuführen. Wir informieren euch unter „kidicalmassmh“ auf Facebook, Twitter und Instagram.

Axel Hercher

Jahreshauptversammlung verschoben

Die diesjährige Mitgliederversammlung des Kreisverbandes Oberhausen/Mülheim muss coronabedingt auf 2021 verschoben werden. Da es dieses Jahr weder Versammlungen auf Landes- noch auf Bundesebene gibt



Guter Rat und gute Räder!

- ☞ **Hochwertige Produkte**
- ☞ **Fachlich kompetent**
- ☞ **Individuelle Beratung**
- ☞ **Große Auswahl vom Kinder-
rad bis zum Elektrorad**
- ☞ **Garantiert günstige Preise**
- ☞ **Reparaturservice in der
Meisterwerkstatt**
- ☞ **Kostenlose Probefahrt**
- ☞ **Erstklassiger Service**

Verkauf & Reparatur im Meisterbetrieb

Duisburger Straße 147 • 45479 Mülheim/Ruhr
Telefon 0208/42 52 32 • Fax 0208/42 09 53
info@zweirad-sebold.de • www.zweirad-sebold.de



**Zweirad
Sebold**
Meisterbetrieb seit 1924



und auch der Vorstand erst im nächsten Jahr neu gewählt werden muss, gibt es keinen zwingenden Bedarf mehr für eine Jahreshauptversammlung im Herbst. Dort könnte lediglich der Haushalt des laufenden Jahres beschlossen werden.

§ 8 Abs. 3 der Satzung sieht allerdings vor, dass mindestens einmal jährlich zu einer Mitgliederversammlung eingeladen werden muss. Sollte also ein zwingender Grund vorliegen, können zehn Mitglieder einen Antrag auf Einberufung stellen.

Der Vorstand bittet um Verständnis und hofft, dass im nächsten Jahr ein Treffen wieder unter normalen Umständen stattfinden kann.

1A-Radverkehrs-anlage

Dass es vier Jahre gedauert hat, bis diese Maßnahme abgeschlossen werden konnte, verwundert. Schließlich handelt es sich um



eine schlichte Markierungsarbeit auf einer Hauptverkehrsstraße in Osterfeld. Im April 2020 konnten die Arbeiten am neuen beidseitigen Fahrradstreifen auf einer Länge von 2,5 Kilometern endlich beendet werden. Bei einer Breite von zwei Metern Breite plus Sicherheitsabstand zu den parkenden KFZ entspricht er dem heute geforderten Standard und hat als Besonderheit an den Innenseiten zusätzlich zwei durchgehend rote Streifen, die dem Autofahrenden zusätzlich signalisieren, dass dieser Straßenbereich allein den Radfahrenden gehört.

Die rote Zusatzmarkierung ist auf Bitten des ADFC aufgetragen worden. Aus Sicht des ADFC wirkt der Radfahrstreifen wie aus dem Lehrbuch und ist aus unserer Sicht die zur Zeit beste Radverkehrsanlage in Oberhausen. Bis zur Fertigstellung waren Widerstände von einigen Lokalpolitikern und Anwohnern, die um wegfallende Parkplätze besorgt waren, zu überwinden. Deshalb gab es Ausschusssitzungen, vor-Ort-Begehungen, zahlreiche Leserbriefe und viel gutes Zureden der Verwaltung mit den Kritikern. Um ein Dutzend Parkplätze zu sichern, nahm die Politik am Ende 100.000 Euro zusätzlich in die Hand, was bei einer so klammen Stadt wie Oberhausen überrascht.

Nobert Marißen

Parteienvorschläge für besseren Radverkehr

Wie in der RiP-Ausgabe 1-2020 angekündigt, hat der ADFC gemeinsam mit dem Aktionsbündnis „Oberhausen sattelt um“ im Vorfeld der Kommunalwahl die Ratsparteien zu einer öffentlichen Wahlveranstaltung eingela-



FAHRRAD & ZUBEHÖR

Ihr Experte für E-Bikes!



Königshardter Str. 63 - 65

46145 Oberhausen

Telefon: (02 08) 67 60 12

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

Sa 9 - 14 Uhr



den, ihre konkreten Ideen für einen besseren Radverkehr vorzustellen. Am 25.8. hörten sich 20 Oberhausener*innen trotz Corona-Einschränkungen in einem ehemaligen Verkaufsraum in der Oberhausener Innenstadt die Vorschläge von Frau Hansen (Linke Liste), Herrn Real (SPD), Herrn Lenz (CDU) und Herrn Axt (Grüne) an und entschieden sich bei der abschließenden Abstimmung für zwei Sieger: Grüne und Linke Liste.

Neben weiteren Ideen wollen die Grünen eine Fahrradverbindung von der Sterkrader Innenstadt nach Osterfeld unter Einbeziehung der schon beschlossenen Qualitätssteigerung



der Richard-Wagner-Allee verwirklichen. Neben der Stadtteilverbindung soll der teilweise autofreie Radweg auch als Zubringer für den angedachten Radschnellweg von Gladbeck nach Mülheim dienen und ein Muster für den zukünftigen Radwegebau sein.

Die Linke Liste möchte die Querungsqualität des Bahnhofsvorplatzes (HBF) verbessern und im weiteren Verlauf eine Fahrspur der Concordiastraße in beiden Fahrtrichtungen zum Radweg umwidmen, um dann an die fahrradfreundlich umgestaltete Bebelstraße anzuschließen. Weiter wird sie sich für Fahrradzonen im Umfeld von Oberhausener Schulen (z.B. Bertha-v.-Suttner-Gymn.) einsetzen.

Die CDU stellte ihre Idee der Quartiersparkhäuser vor, mit denen sie Platz für Radfahrende und mehr Grün schaffen will. Sie wollte oder konnte jedoch nicht erklären, wie der Vorteil für den Radverkehr konkret aussehen soll. Weiter wird sie die Ergebnisse der von ihr initiierten Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Gladbeck-Bottrop-Oberhausen-Mülheim prüfen und sich für eine schnelle Umsetzung einsetzen.

Völlig enttäuschend war die Vorstellung der SPD, die gar keinen Verbesserungsvorschlag präsentierte und erst ein laufendes Gutachten abwarten will, das seit 2017 bearbeitet wird und Ende 2021 vorliegen soll. Die Absicht, 5 lange Jahre mit Nichtstun zu verbringen, macht leider deutlich, dass Radverkehrsverbesserungen aus SPD-Sicht keine Eile haben.

Die INDIVIDUELLE Fahrradbrille ist da

auch mit Ihren Glasstärken
bis +/- 15 Dioptrien

...auch als
Gleitsichtbrille...

Ideal für:
MTB ♦ Rennrad
Citybike ♦ E-Bike

2
unterschiedliche
Scheibengrößen

6 verschiedene
Tönungen lieferbar
(für alle Lichtverhältnisse)

Augenoptik Hallen

Mülheimer Str. 119 • 46045 Oberhausen

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

Das Projekt des ADFC hat auch deutlich gemacht, wie schwer es den Parteien mitunter fällt, eigene Vorschläge zu entwickeln und bereit zu sein, dafür Mehrheiten zu suchen. Während Herr Lenz (CDU), Herr Axt (Grüne) und Frau Hansen (Linke Liste) sich bereit zeigten, auch die Vorschläge des jeweils anderen zu unterstützen, wollte der SPD-Vertreter Herr Real selbst das nicht zusagen.

Einig war man sich über alle Parteigrenzen hinweg, dass im Haushalt der kommenden Legislaturperiode ein eigenes Budget für das Fahrrad ausgewiesen werden muss.

Robert Marißen

Fragen an den Mobilitätsmanager

Seit November 2019 kümmert sich Marcel Knauff als Mobilitätsmanager der Stadtverwaltung um die Belange des Rad- und Fußverkehrs in Oberhausen. Jetzt stellt er sich den Fragen des ADFC (Teil 2).

ADFC: Die Stadt Oberhausen hat sich mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Vermeidung von Dieselfahrverboten auf einen Kompromiss eingelassen. Kann der Radverkehr davon profitieren? Falls ja: wie und wo?

Knauff: Der DUH Vergleich enthält auch Maßnahmen für den Radverkehr, welche in Oberhausen geplant oder bereits durchgeführt werden. Hierzu gehören insbesondere die Radverkehrsbeschleunigung „RADWELLE“, die Fahrspurreduktion MIV, das Radverkehrskonzept, die Smartphone App „RADROUTEN“, das Fahrradabstellanlagensystem mit integriertem Lastenradverleih für Anwohner im Bismarckviertel, die Machbarkeitsstudie Radschnellweg „Hiberniadamm“ und die Neueinrichtung einer Planstelle „Nahmobilitätsmanager“. Der DUH-Vergleich enthält so-

mit einige sinnvolle Maßnahmen, welche aber zum Teil schon umgesetzt sind oder sich in Umsetzung befinden. Die weitere Umsetzung wird aber sicherlich durch den DUH-Vergleich einfacher und auch schneller möglich sein.

Hinzu kommt dass der Vergleich auch weitere Maßnahmen zur Reduzierung des MIV Verkehrs enthält, welche sich positiv auf die Entwicklung des Radverkehrs auswirken können. Insbesondere die zurzeit laufende Machbarkeitsstudie zur Reduzierung der MIV Verkehrsbelastung auf der Mülheimer Straße enthält unter anderem Untersuchungen zur Fahrstreifenreduzierung bzw. Umnutzung der Fahrstreifen auf der Mülheimer Straße.

ADFC: Die neuen Bestimmungen in der StVO erlauben jetzt, im Stadtgebiet Fahrradzonen auszuweisen. Ist geplant, davon in Oberhausen Gebrauch zu machen?

Knauff: Gerne würde ich in Oberhausen auch die Möglichkeiten der neuen StVO nutzen und Fahrradzonen im Stadtgebiet einführen. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es hierzu aber noch keine weitergehenden Planungen und Abstimmungen. Die Umsetzung der neuen Fahrradzonen und auch die bestehende Möglichkeit von einzelnen Fahrradstraßen werden voraussichtlich als erstes im Rahmen der Netzplanung des Radverkehrskonzeptes detailliert geprüft. Neben der Fahrradzone werden wir auch die weiteren neuen Verkehrszeichen für Radfahrer wie den Grünpfeil prüfen.

B. u. J. HESSE GmbH & Co. KG

Gegründet 1899



Schrott - Metalle - Absetzmulden - Abroller

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



RadEntscheid Essen angenommen!

Meilenstein: In den nächsten 9 Jahren soll ein lückenloses Radwegenetz von hoher Qualität entstehen

In einer perfekt choreographierten Zeremonie übergab der RadEntscheid Essen am 24. August alle bis dahin gesammelten Unterschriften an den Oberbürgermeister. An einem breiten roten Teppich vor dem Rathaus standen Dutzende Fahrräder und über hundert Unterstützer*innen Spalier. Untermalt von flotten Musikbeiträgen von fünf Streicher*innen der Essener Symphoniker rollten zwei Lastenräder heran und stellten



die beeindruckenden fünf Kisten mit den Unterschriften in zahlreichen Aktenordnern vor Oberbürgermeister Thomas Kufen und Verkehrsdezernentin Simone Raskob ab.

Nachdem Klara van Eickels, eine der drei Vertretungsberechtigten des RadEntscheid, die enorme Leistung der Bürger*innen-Initiative gewürdigt hatte, trotz der Einschränkungen durch die Corona-Schutzmaßnahmen in nur knapp drei Monaten so viele Stimmen zu sammeln, wurde die mit Spannung erwartete Zahl in großen Holz-Ziffern oben auf dem Brunnen enthüllt: 23.693! Außerdem entrollte sich ein Banner mit der Aussage: Wir machen weiter!

Einen weiteren sehr emotionalen Auftritt hatten die Initiatorinnen des RadEntscheid Essen Junior: Acht Mädchen zwischen 7 und 15 Jahren liefen ein mit ihrer Kiste mit 568 Unterschriften von Menschen unter 16. Außerdem hatten sie einen kleinen szenischen Beitrag einstudiert, der die Bedeutung sicherer Radwege für die junge Generation nochmals verdeutlichte.

In seiner Erwidierung zeigte sich der Oberbürgermeister beeindruckt. Jonathan Knaup wies auf die Wichtigkeit von guten Radwegen auch in den benachbarten Städten und der ganzen Region hin und übergab symbolisch den Staffelstab an zwei Vertreter*innen der Radwende Bochum, die dort ebenfalls eine Bürger*innen-Initiative für einen Radentscheid ins Leben rufen.

Nur zwei Tage später, in der 50. und letzten Ratssitzung am 26. August, wurde dann in einem parteiübergreifenden Antrag das Bürger*innenbegehren RadEntscheid Essen im Stadtrat beschlossen. Der Ratsbeschluss wurde von CDU, SPD, Grünen, Linken, Tierschutzpartei und Sozial-Liberalem Bündnis gefasst, gegen die Stimmen von Essener Bürger Bündnis (EBB) und FDP. Nach fast einem Jahr ehrenamtlicher Arbeit mit über 200 Aktiven ist damit das erste Ziel des RadEntscheid Essen erreicht. "Wir sind überglücklich", verkünden die Aktiven auf ihren Social-Media-Kanälen.

Formal gesehen tritt der Rat dem Bürger*innenbegehren nicht bei, da die Unterschriften noch nicht geprüft sind, sondern übernimmt die Forderungen in einem eigenen parteiübergreifenden Antrag eins zu eins im Wortlaut.

Der beschlossene Antrag ist deckungsgleich mit den Forderungen der sieben Ziele des RadEntscheids und beinhaltet auch den Grundsatz, dass diese Maßnahmen nicht zu Lasten des Fußverkehrs, sondern durch eine Neuordnung des heute vom Pkw-Verkehr beanspruchten öffentlichen Raums umzusetzen sind. Eine Umverteilung der öffentlichen Flächen sei nach sechs Jahrzehnten der autozentrierten Stadtentwicklung nun dringend an der Zeit, so Jonathan Knaup.

Als erste Konkretisierung wurde die Stadtverwaltung beauftragt, im ersten Quartal 2021 ein Bündel von ersten, schnell umzusetzenden Maßnahmen vorzulegen. Die dafür notwendigen überplanmäßigen Personalstellen sollen kurzfristig bereitgestellt werden. Nach der Kommunalwahl am 13. September wird es Aufgabe des neuen Rates und der Verwaltung, die beschlossenen Ziele auch zügig

umzusetzen, damit zumindest die Kinder des RadEntscheid Junior noch davon profitieren können.

Die sieben Ziele (mit Zahlen) zur Erinnerung:

- Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen (10 km/Jahr)
- Kreuzungen sicher umbauen (3/Jahr)
- Fahrradstraßen (25 km neue/Jahr) und -zonen einrichten, Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen
- Sichere Radwege an Hauptstraßen im Radhaupttroutennetz anlegen (8 km/Jahr)
- Radwege durchgängig und einheitlich gestalten
- Fahrradstellplätze ausbauen (insgesamt 12.000 neue in 9 Jahren, davon 500 für Lastenräder)
- Mobilitätswende konsequent und transparent fördern (Mittel bereitstellen, jährlicher Bericht über den Umsetzungsstand, Lenkungsgremium einrichten)

E-Mail: www.radentscheid-essen.de

Facebook: @RadEntscheid.Essen

Instagram: @RadEntscheid_E

Twitter: @RadEntscheid_E

Claudia Harfst

Fotos: Jörg Brinkmann





NEUES FÜR RADLER*INNEN

Lead-City Fahrradstraße A

Als erste von drei im Rahmen des Lead-City-Projekts geplanten Fahrradstraßenachsen wurde Mitte August in Holsterhausen die Verbindung vom Südviertel nach Frohnhausen offiziell eröffnet. Mit ihr führt die Stadt Essen neue Standards für die Ausführung von Fahrradstraßen ein, auch wenn nach Ansicht des ADFC die in der Straßenverkehrsordnung ausdrücklich festgelegte Präferenzierung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr vor Ort erheblich deutlicher hätte ausfallen können, etwa durch modale Filter, die den Durchgangsverkehr heraushalten könnten. Leider passierte genau das Gegenteil, indem durch politische Vorgaben seitens der alten aus SPD und CDU bestehenden GroKo die Planungen noch weiter verwässert wurden. Vor allem der Wegfall von Parkplätzen wurde teilweise rückgängig gemacht, darunter auch von etlichen illegal genutzten. Das Ende der Fahrradstraßenachse in Frohnhausen verläuft nach wie vor im Nichts, da man verges-

Nach der offiziellen Eröffnung in Holsterhausen wurde eine Proberadtour durch die neuen Fahrradstraßen angeboten



sen hatte, die Wegweisung entsprechend der neuen Wegeföhrung durch die Mainzer Straße (Spielstraße!) anzupassen. Besonders ärgerlich ist, dass man hierbei ohne Not an der durch Falschparker extrem unübersichtlichen Kreuzung Busehof-/Frankfurter/Frohnhauser Straße eine zusätzliche Gefahrenstelle geschaffen hat.

Lead-City Fahrradstraße B

Für besonders heftige Kontroversen hat die Ausführung der über die Rüttenscheider Straße föhrende Fahrradstraßenachse B gesorgt, so dass – obgleich längst fertiggestellt – die offizielle Freigabe fast schon konspirativ erst nach der Kommunalwahl erfolgte. Fakt ist,

Leider nur ein kurzzeitig befristeter Traum während der Umbauarbeiten blieb die Umwidmung der Rüttenscheider Straße in eine partiell für Radfahrer*innen freigegebene Einbahnstraße



dass viel Geld für quasi nichts ausgegeben wurde. Der tagtäglich in bestimmten Zeitschienen überbordende Autoverkehr kann nach wie vor ungehindert fließen, die bislang in Teilbereichen bestehenden Ausweichmöglichkeiten für Radelnde über die bisherigen Radwege wurden durch deren Abschaffung komplett eliminiert. Das Ergebnis ist, dass nach wie vor nur recht versierte Radler*innen sich einigermaßen gut und sicher zwischen den vielen Autos behaupten können. Dass die Vorbeifahrspuren für Radler*innen vor Kreuzungen von Autos zugeparkt werden, wundert dabei kaum noch.

Zwar hat die Stadt angekündigt, dass man nach einem Jahr prüfen wolle, ob diese Art der Ausführung wirklich der Weisheit letzter Schluss gewesen ist. Die Erfahrungen in der Vergangenheit haben jedoch gezeigt, dass einmal getroffene Entscheidungen kaum wieder rückgängig gemacht werden – schon gar nicht zugunsten des Radverkehrs. Zumal die speziell in Rütterscheid sehr mächtige Lobby der Geschäftsleute und Gastronomen ihren erfolgreichen Kampf um möglichst geringe Einschränkungen für den Autoverkehr sowie um den Wegfall der bisherigen Radwege kaum wieder preisgeben werden. Für sie ist die Fahrradstraße in der jetzt ausgeführten Form nur Mittel zum Zweck gewesen.

Lead City Umweltspur Schützenbahn

Heftig diskutiert wurde in den letzten Monaten über die im Zuge des Lead-City-Projekts geplante Umweltspur auf der Schützenbahn

und dem Viehofer Platz. Auch in Radfahrkreisen gilt ihre Führung – vorsichtig ausgedrückt – als nicht unumstritten. Fakt ist, dass die Planungen vornehmlich durch politische Vorgaben seitens der alten aus SPD und CDU bestehenden GroKo spürbar aufgeweicht wurden. Seit diesem Spätsommer wird nun gebaut. Und bereits das erste wirklich sichtbare Objekt sorgte für Zündstoff: Die Rampe von der durch den Eisenbahntunnel führenden Geschützten Radspur (Protected Bike Lane) hinauf zur Weiglestraße und weiter zur Hauptradroute nach Huttrop/Steele erwies sich als Fehlplanung und musste in Teilbereichen nochmals neu angelegt werden. Fragwürdig erscheint auch die Führung der von Westen über die Freiheit an besagte Protected Bike Lane herangeführten Radspur. Und wer über die von Steele und Huttrop kommenden Radroute zum Hauptbahnhof will, wird auch zukünftig über die bisherige über Stein- und Heinickestraße verlaufende Hauptradroute fahren müssen.

Die Rampe von der Protected Bike Lane hinauf zur Weiglestraße zur Hauptradroute nach Huttrop/Steele, Bauzustand Ende September





Querung Marie-Juchacz-Straße Radfahrstreifen Norbertstraße

Seit Jahrzehnten ist die Querung des Zweirichtungsradwegs über den riesigen Kreuzungsbereich Marie-Juchacz-Straße / Wuppertaler Straße – immerhin Bestandteil des überregional bedeutenden und stark frequentierten RuhrtalRadwegs – ein besonders großes Ärgernis für Radfahrende in Essen. Und zudem auch noch ein extrem gefährliches! Der Grund ist vor allem die für einen ungehinderten Verkehrsfluss eingerichtete freie Rechtsabbiegespur für von Übertuhr in Richtung Stadtmitte fahrende Autos. Schon seit langem hat der ADFC einen Rückbau dieser unfallträchtigen Spur und die Einbeziehung der dort abbiegenden Autos in die normale

Sorgt auf dem RuhrtalRadweg bei hohem Radverkehrsaufkommen bisweilen für Chaos: Die neue Radfahrrampel am Überweg Marie-Juchacz-Straße



Ampelschaltung gefordert. Bislang jedoch besaß für die Stadt die Flüssigkeit des Autoverkehrs absoluten Vorrang, so dass außer irgendwelchen Flickschustereien nichts passierte. Jetzt endlich scheint Abhilfe in Sicht. Zwar bleibt besagte Abbiegespur bestehen, bekommt aber eine Ampel verpasst. Aktuell handelt es sich noch um eine als Provisorium angelegte Bedarfsampel, welche signaltechnisch nicht in die übrige Ampelschaltung einbezogen wurde. Mitunter entwickelt sich dadurch bei großem Radverkehrsaufkommen ein nicht unbeträchtliches Chaos – so jedenfalls die Beobachtung vor Ort. Alles in allem ein guter Ansatz mit Luft nach oben.

Von der bislang doppelspurigen Straßenführung parallel zur Autobahn A52 ist eine

Die neuen Radfahrstreifen auf der Norbertstraße: gut gemacht, aber leider nur in einer Fahrtrichtung



komplette Fahrspur in einen superbreiten Radfahrstreifen umgewandelt worden. Es handelt sich um den knapp 1 km langen Abschnitt zwischen der Bushaltestelle „Polizeischule“ (hier endete bislang der von Rüttenscheid kommende Radgehweg) und der Kreuzung Hatzper Straße in Haarzopf, von wo man auf den dortigen Radgehwegen weiter radeln kann. Der mehrfach gerade von Autofahrern geäußerte Vorwurf, es gebe hier kaum Radelnde, hängt schlicht damit zusammen, dass man jetzt zwar gut und sicher von Rüttenscheid nach Haarzopf radeln kann, nicht aber in Gegenrichtung. Der dortige aus den 1960er Jahren stammende Radgehweg befindet sich nach wie vor in einem schlechten Zustand. Hinzu kommt eine querungstechnisch immer noch nicht ganz unproblematische Kreuzung mit der Theodor-Althoff-Straße sowie ewig langen Wartezeiten am Abzweig der Norbertstraße in Richtung Rüttenscheid, hervorgerufen durch die ausschließlich auf Autobelange ausgegerichtete Fahrbahnführung bzw. Ampelschaltung. Auch dieses Mal gilt die für Essen beim Radverkehr so typische Devise: Guter Ansatz – halbherzige Ausführung!

Radfahrstreifen Frankenstraße

Die über 5 km lange Frankenstraße zwischen Bredeneu und Rellinghausen besteht zum großen Teil aus einer zweispurigen Fahrbahn. Nun wurde auf dem etwa 1 km langen vierspurigen Abschnitt zwischen Stadtwaldplatz und Berenberger Mark die jeweils rechte Autofahrbahn in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Auch hier gilt: gut gemacht, nur leider wieder nicht zu Ende gedacht! So sind im weiteren Verlauf in Richtung Bredeneu fahrende Radler*innen nach wie vor ungeschützt dem dichten Autoverkehr ausgesetzt. In Gegenrichtung gibt es zwar einen Radweg, dieser beginnt aber erst hinter den problematischen Kreuzungsbereichen im Zentrum von Bredeneu. Wie früher in Essen

Die neuen Radfahrstreifen auf der Frankenstraße: gut gemacht, aber leider ohne sichere Anschlüsse



üblich wurde er vom ohnehin nicht allzu breiten Gehweg abgeknipst und ist dabei selber viel zu schmal. Am anderen Ende werden die Radfahrenden mit dem riesigen und mit einer völlig unübersichtlichen Verkehrsführung gesegneten Stadtwaldplatz konfrontiert, welcher wirklich nur für halbwegs versierte Radler*innen zu meistern ist. Kein Wunder also, wenn auch hier die eigentlich gut angelegten Radfahrstreifen bislang nur von wenigen Radfahrenden genutzt werden.



Das erste Element der RS1-Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard wird eingehoben

Radfahrbrücke über Berthold-Beitz-Boulevard

Mit über 10 Jahren Verspätung war Anfang Februar der Spatenstich zum Bau der Brücke für einen unterbrechungsfrei befahrbaren RS1 über den Bertold-Beitz-Boulevard erfolgt. Mitte September konnten nun als Grundbasis für die Brücke drei vorgefertigte Bogenelemente mit Hilfe von vier großen Mobilkränen eingesetzt werden. Für das einen ganzen Tag andauernde und viele Zuschauer anziehende Spektakel hatte man die ganze Zeit die Kreuzung Pferdebahnstraße / Berthold-Beitz-Boulevard gesperrt. Die von vornherein auf RS1-Standardbreite hin ausgelegte Brücke wird voraussichtlich im kommenden Frühjahr freigegeben werden. Bleibt zu hoffen, dass der übrige auf der Rheinischen Bahn verlaufende derzeitige gemeinsame Rad- und Gehweg zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Schönebeck möglichst zeitnah ebenfalls auf RS1-Standard gebracht wird – selbstverständlich inklusive der übrigen Brücken!

Jörg Brinkmann



Gold als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Die EWG - Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH ist „Fahradfreundlicher Arbeitgeber“. Seit 2017 vergibt der ADFC die EU-weite Zertifizierung – in Essen unterstützt von der Grünen Hauptstadt Agentur. Nun hat die EWG als zweites Essener Unternehmen das begehrte Siegel in Gold erhalten.

„Fahradfreundlicher Arbeitgeber“ ist eine Initiative des ADFC zur Radverkehrsförderung in Unternehmen in Deutschland. Um dies zu ermöglichen, setzten Europäische Union und ADFC einheitliche Kriterien fest, die den Unternehmen helfen sollen, ihr EU-Zertifikat in den Abstufungen Gold, Silber oder Bronze zu erreichen. Für Radpendler besonders wichtig ist, dass sie ihre Fahrräder sicher, trocken und möglichst ebenerdig abstellen können. Umkleidemöglichkeiten und Duschen werden ebenfalls positiv bewertet. Im Bereich Service zählen Angebote für die Fahrradreparatur, saisonale Fahrrad-Checks oder die Anschaffung von Diensträdern. Wichtig ist auch, dass alle Verkehrsmittel betrachtet werden – und Fahrradfahrer ebenfalls Anrecht auf Ver-

günstigungen erhalten, wenn der Arbeitgeber Jobtickets, Dienstwagen und Ähnliches anbietet. Zusätzlich wird positiv bewertet, wenn es Fahrradparkplätze und Fahrrad-Motivationsprogramme für Kunden gibt.

EWG punktet als Fahrrad-Team

Die EWG konnte bei der Zertifizierung hervorragend punkten und so als zweites Unternehmen in Essen (neben Open Grid Europe) die Gold-Auszeichnung erreichen. Von den insgesamt bundesweit 119 ausgezeichneten Betrieben stammen 32 aus NRW und zwölf aus Essen. Die Ruhrgebietsmetropole bildet damit den Schwerpunkt der Zertifizierungen in Deutschland.

Andreas K. Bittner, Auditor und Berater beim ADFC-Bundesverband, sagt: „Neben den üblichen Standards für Mensch und Rad punktet die EWG mit einer starken Teamleistung in Beratung, Motivation, Koordination und umfassender Recherche zu Fahrradangeboten – rund um den eigenen Unternehmensstandort und in Essen. Zusätzlich gestalteten die Wirtschaftsförderer eine frische begleitende Kommunikation – klassisch mit Stadtmagazin, sowie Twitter und LinkedIn mit kurzem selbstgedrehten Videoclip.“

Oberbürgermeister Thomas Kufen gratuliert: „Mit der EWG erhält eine städtische Gesellschaft aus Essen die Gold-Auszeichnung als fahradfreundlicher Arbeitgeber und geht





DEKRA hat standardisierte Dienstleistungen um eine weitere Fahrzeugart erweitert. Zukünftig können auch Fahrräder mit speziell zugeschnittenen Produkten bedient werden. Egal ob E-Bike, Mountainbike, Rennrad oder sonstige Fahrradarten: Die auf Fahrräder ausgerichteten Dienstleistungen enthalten neben allen relevanten Angaben eine detaillierte Fahrradbeschreibung, mit der auch Ihr aufgebautes Einzelstück vollständig beschrieben werden kann. Speziell ausgebildete Sachverständige stehen Ihnen mit umfassendem Wissen gerne zur Seite.

Bundesweit sind an jeder DEKRA Niederlassung Fahrradsachverständige vor Ort.

Zu Schäden an Fahrrädern/Pedelecs/S-Pedelecs und E-Bikes werden **Fahrrad-Schadengutachten** sowohl bei Hausrat-, als auch bei Haftpflicht-/Kaskoschäden erstellt. Auf Grundlage der jeweiligen Versicherungsbedingungen ermitteln die DEKRA Sachverständigen alle Angaben, die zur Beweissicherung und als Grundlage für eine Schadenregulierung erforderlich sind. Schadengutachten sind verkehrsfähig und dienen zur Klärung von Sachverhalten sowie der Sicherung von Ansprüchen, gegebenenfalls vor Gericht. Neben Bildern enthält die Dienstleistung auch eine Schadenbeschreibung und Angaben zur Plausibilität.

Wenn es darum geht, den **Einkaufs-, Verkaufs- oder Wiederbeschaffungswert** von Fahrrädern zu ermitteln, sind Sie bei uns an der richtigen Adresse: Wir haben das Expertenwissen, um Bikes sachgerecht zu bewerten.

Wir treffen bei der **Bewertung** zuverlässige Aussagen über den Zustand des Fahrzeugs. Sämtliche Fahrzeugdetails werden erfasst, alle wertrelevanten Faktoren nachvollziehbar dokumentiert und wertmäßig berücksichtigt. Damit bieten wir eine verlässliche Basis zur Wertfeststellung beim Kauf oder Verkauf von S-Pedelecs, Pedelecs oder konventionellen Fahrrädern.

Die Sicherheit rückt bei Elektrofahrrädern immer stärker in den Fokus. Die Testanforderungen für Mechanik und elektrische Antriebe werden umfangreicher, komplexer und anspruchsvoller. Detaillierte Aussagen zu Schäden können gegebenenfalls über unser Labor getroffen werden.

Schäden an Carbon-Bauteilen sind häufig mit dem bloßen Auge nicht erkennbar. Doch sie können gefährlich werden, da die erforderliche Steifigkeit des Materials beispielsweise nach einem Unfall möglicherweise nicht mehr gegeben ist. DEKRA verspricht hier nun über ein zerstörungsfreies Prüfverfahren Abhilfe, das auch Schäden in den tieferen Strukturen des Materials identifizieren kann.

Unsere Services rund um die Schadenbeurteilung bieten Ihnen:

- > Beweissicherung
- > Ermittlung der Schadenhöhe

DEKRA Automobil GmbH

Sulterkamp 101, 45356 Essen, Telefon 0201.8357-0
www.dekra.de/essen



ebenfalls mit gutem Beispiel voran. Dies freut mich und ist ein weiterer Baustein in unserem Bestreben, die betriebliche Mobilität in Essen ressourcenschonend und umweltgerecht zu gestalten.“

Andre Boschem, EWG-Geschäftsführer, ergänzt: „Nachhaltige Mobilität ist ganz ohne Zweifel ein wichtiger Standortfaktor. Von einem gut ausgebauten innerstädtischen und regionalen Fahrradnetz bis hin zu digitalen Informationen und Buchungsangeboten – Unternehmen und deren Beschäftigte achten zusehends auf die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit der Mobilitätsangebote. Dabei müssen sie aber auch selbst den Umstieg auf alternative Mobilitätsformen vorantreiben und innerbetriebliche Maßnahmen ergreifen. Dank des großen Engagements der EWG-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind wir auf einem guten Weg und können als Wirtschaftsförderer Vorbild für Essener Unternehmen sein.“

Sie interessieren sich auch für eine Zertifizierung? Schreiben Sie uns einfach unter info@adfc-essen.de an.

Lastenrad-Store in der Grünen Mitte

Punta Velo hat am 01. August seinen Showroom in in der Grünen Mitte (zwischen Eiscafé La Luna und Pier 78) eröffnet.

Dabei handelt es sich um einen spezialisierten Showroom für neue Mobilität mit Lastenrad und Faltrad. Auf rund 120 m² können sich Interessierte über unterschiedliche Cargobike-Modelle (mit und ohne Elektrounterstützung) und Aufbauten für die Bikes ausführlich informieren. Punta Velo steht seit 10 Jahren für neue Mobilität mit dem Lastenrad. Das Thema Lastenrad ist mittlerweile in der Mitte der Gesellschaft angekommen und

stellt für immer mehr Menschen eine vollwertige Alternative zum PKW innerhalb der Stadt und dem Umland dar.

„Wir möchten den Menschen Alternativen zum Auto aufzeigen“ so das Motto von Punta Velo an deren aktuellen Standorten in Dorsten, Köln, Berlin und Essen. Lasten bis zu 100 kg können dank Elektrounterstützung ohne großen Kraftaufwand transportiert werden. Aber auch Kindertransport steht im Fokus der unterschiedlichen Modelle. „Wir wollen für jede Anwendung eine individuelle Lösung anbieten und zum Ausprobieren einladen“ – sagt Andreas Babo, Verkauf.

Dabei bietet Punta Velo ein spezialisiertes Sortiment aus einspurigen und mehrspurigen Lastenfahrrädern, Lastenanhängern so-



wie Falträdern. Das bekannteste Modell und sicherlich das vielseitigste ist das BULLITT-Cargobike des dänischen Herstellers Larry vs. Harry. Dieses zeichnet sich durch eine große Auswahl an Zubehör für den gewerblichen und privaten Einsatz aus.

Weitere Marken sind Muli-Cyles, Chike, Brompton, Convoy-Products und Carla Cargo. „Da wir unsere Produkte selbst viel nutzen, entwickeln wir mittlerweile auch selber Lösungen für Lastenräder, so zum Beispiel die Convoy-Products Evo Box für den Transport von zwei Kindern“ berichtet Felix F., verantwortlich für die Konstruktionsbereich bei Punta Velo.

„Im Fokus steht aber nicht nur der Verkauf, sondern auch der Service rund ums Lastenrad!“ – Johannes Willm, Serviceleiter. „Reparaturen und Service werden direkt vor Ort beim Kunden oder in unseren Werkstätten in Berlin, Essen, Dorsten und Köln durchgeführt.“

Fahrradstreife beim Ordnungsdienst

Ab sofort wird der Kommunale Ordnungsdienst der Stadt Essen (KOD) durch eine Fahrradstreife ergänzt. Zukünftig sollen zwei bis drei Mitarbeiter*innen pro Schicht per E-Bike im Stadtgebiet unterwegs sein. Eine zuvor durchgeführte Probephase hat gezeigt, dass der Einsatz mit Fahrrädern sehr erfolgreich ist.

Die Fahrradstreife wird so zukünftig nicht nur schneller unterwegs sein, sondern auch ein größeres Gebiet innerhalb einer Schicht kontrollieren können. Hinzu kommt, dass bisher unter anderem mit dem PKW schwer zugängliche Bereiche einfacher erreicht werden können. Auch entlang von Fahrradtrassen können Kontrollen nun einfacher durchgeführt werden.

Die Idee für die Einrichtung einer Fahrrad-



streife kommt von den Mitarbeiter*innen selbst. Eine entsprechende Ausrüstung mit wetterfester Fahrradkleidung wurde zwischenzeitlich angeschafft, so dass der Einsatz nun regelhaft starten kann. Auch die Bürger*innen konnten sich in der Probephase schon von der neuen Fahrradstreife überzeugen und haben die flexible und umweltschonende Fortbewegung gelobt.

"Die Einrichtung einer Fahrradstreife ist ein weiterer Schritt für mehr Präsenz unseres

Kommunalen Ordnungsdienstes", so Oberbürgermeister Thomas Kufen. "Deshalb freue ich mich über die Initiative der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - und es gab dafür auch sofort Unterstützung. Auch andere Städte, wie beispielsweise Köln, setzen bereits auf mobile KOD-Streifen. Dem guten Beispiel folgen wir jetzt auch in Essen und erreichen damit nicht nur mehr Bürgerkontakte, sondern auch mehr Kontrollen."

Neue Leitung der Direktion Verkehr

Der 57-jährige Ulrich Sievers hat seit dem 30. März die Leitung der Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Essen übernommen. Damit löst er in seiner Funktion Polizeidirektor Wolfgang Packmohr ab, dieser leitete den Bereich in den vergangenen vier Jahren und wurde Ende März in den Ruhestand verabschiedet, den er nun für sein Engagement für Fuß e.V. in Essen nutzt.

Ulrich Sievers blickt auf eine langjährige Diensterfahrung in unterschiedlichen leitenden Tätigkeiten bei der Polizei NRW zurück. Zuletzt leitete er beim Polizeipräsidium Bonn die Kriminalinspektion 3. Aber auch der Bereich Verkehr ist für ihn kein Neuland, so hat





er sich in seiner bisherigen Dienstzeit bereits neun Jahre mit Verkehrsthemen befasst, unter anderem in der Arbeitsgruppe "Andere Führungsstrukturen" des Polizeipräsidiums Köln, hier war er für den Aufbau des heutigen Direktionsmodells der Verantwortliche für den Fachbereich Verkehr.

In der Direktion Verkehr beim Polizeipräsidium Essen gibt es folgende Bereiche: Verkehrsdienst, Verkehrsunfallprävention und Opferschutz, Verkehrskommissariate und das Verkehrsunfallteam, diese werden von der Führungsstelle der Direktion Verkehr verwaltet. Eines von mehreren Zielen ist es, die Verkehrsunfallzahlen in den Stadtgebieten Essen und Mülheim an der Ruhr zu senken. In seiner neuen Funktion ist er verantwortlich für rund 140 Mitarbeiter und trägt hierbei die strategische Verantwortung für die Verkehrsunfallbekämpfung und die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Essen. Ein künftiges Schwerpunktthema seiner Arbeit bildet dabei auch das Aufkommen neuartiger Verkehrsmittel, wie zuletzt die Einführung von E-Scootern.

Sein persönliches Anliegen ist es, insbesondere im Bereich Unfallprävention positive Weichen zu stellen, denn als Berufspendler zwischen seiner Heimat Frechen und seinem Dienort in Essen, erlebt er täglich die Herausforderungen im Straßenverkehr. "Es ist unumgänglich, die Verkehrsteilnehmer, die sich bewusst dem geltenden Recht und den dort festgesetzten Regeln entziehen, entsprechend zu sanktionieren, um so die Sicherheit für alle anderen zu gewährleisten", so Sievers. "Bei all diesen Überlegungen steht für mich im Vordergrund, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es den Kolleginnen und Kollegen im Einsatz ermöglichen, ihre Arbeit bestmöglich und mit Freude zu verrichten."

Als Polizist mit Leib und Seele, der den Polizeidienst von der Pike auf kennengelernt hat, ist der neue Posten für ihn eine ganz besondere Aufgabe und genau das, was sich der gebürtige Westfale zum Ende seiner Dienstzeit gewünscht hat.

Frauen-Radtouren

Restart

Am 2. Februar starteten wir das Jahr schwungvoll mit einem Treffen in der Radosphäre. Da kurz vorher ein Bericht in der WAZ/NRZ erschienen war, kamen viele neue Interessentinnen dazu. Für 2020 waren insgesamt 15 Touren von März bis Oktober geplant, die erste sollte am Sonntag 29.3. zum Haus Ripshorst gehen.

Dann kam Corona. Mich traf der Lockdown im lange vorher gebuchten Neuseeland-Urlaub und verhinderte geplante Wanderungen und touristisches Programm. Mein Rückflug wurde gecancelt, die Flughäfen für mögliche Zwischenstopps machten dicht, und erst nach wochenlangem banger Ungewissheit kam ich mit einem Rückholflug des Auswärtigen Amtes mit zwei Wochen Verspätung am Karfreitag nach Hause. Und musste hier gleich weitere zwei Wochen in häusliche Quarantäne.

Erst im Juni erlaubten die Sicherheits-Vorkehrungen wieder Radtouren mit mehr als 10 Teilnehmern, so dass wir unsere geplanten Frauen-Touren wieder aufnehmen konnten. Nun müssen Listen geführt (daher sind verbindliche Voranmeldungen nötig) und Mund-Nase-Masken bei den Stopps getragen werden.

Am Mittwoch dem 24.6. fuhren wir unter Rosi N.'s Leitung über die Wasser-Route (von einigen Baustellen unterbrochen) zum Kanal mit Pause am Haus Ripshorst, corona-bedingt zu der Zeit ohne Getränke-Verkauf. Alle freuten sich, dass wir endlich wieder gemeinsam radeln durften. Zurück ging's über Dellwig und Borbeck.

Am Sonntag dem 28.6. schlossen wir uns der Baustellen-Radtour von Rolf Fliß und Simone Raskob an und stellten etwa 10 der über 80 Teilnehmer*innen. An den Haltepunkten gab es interessante Erläuterungen und kriti-

sche Nachfragen, wie etwa dem Ruhrbahn-Neubau (mit Dachbegrünung, aber ohne Solarzellen), Quartier 51 (überdimensionierte BBB-Anbindung) und den Allbau-Neubauten am Niederfeldsee (cooler Blick von der Dachterrasse, aber saftige Mieten).

Am Mittwoch dem 22.7. radelten wir mit 21 Teilnehmerinnen über die RS1-Trasse bis nach Mülheim zum Wasserbahnhof. Für einige Teilnehmerinnen war die Ruhrbrücke mit ihrem Aussichts-Balkon noch neu, und auch Camera Obscura und Ringlokschuppen mit MüGa und Schloss Broich sieht man vom Radweg aus neuer Perspektive. Am linken Ruhr-Ufer entlang über die Brücke zum Wasserbahnhof, Pause im Biergarten, dann am rechten Ufer an der Marina vorbei per Aufzug – die Treppe ist mit schweren Rädern nicht zu bewältigen! – zurück zur RS1-Trasse und zum Startpunkt.

Am Sonntag dem 26.7. führte Daniela 14 Teilnehmerinnen in den idyllischen Biergarten „Liebling“ im grünen Mülheimer Mühlenbach, von wo wir nach einer Stärkung über Oberhausen Gebiet zum Kanal, vorbei an Haus Ripshorst über die Wasser-Route zurückradelten.

Am Mittwoch dem 26.8. war der Entenfang-See in Mülheim als Ziel geplant, aber wegen Sturm- und Regenwarnungen hatte es bereits im Vorfeld Absagen gehagelt. Schließlich fuhren wir zu fünft eine abgekürzte Tour nur bis zum Ringlokschuppen und stellten erfreut fest, dass der Sturm schon nachgelassen hatte und der Regen sich auf einen kurzen Schauer nach der Kaffeepause beschränkte.

Am Sonntag dem 30.8. führte Claudia S. 18 Teilnehmerinnen über Zollverein-Wege zum Mechtenberg, wo manche gleich den Biergarten aufsuchten, während andere erst noch die weite Aussicht vom Hügel genossen. Nach einer Pause teilte sich die Gruppe auf: Einige fuhren direkt heim, einige wechselten zum Mechtenberger Bauernhof und trafen dort die Teilnehmer der Grünen RVR-Sternfahrt. Wieder ein Teil der Gruppe blieb noch

ein Stündchen dort, während der Rest schon zurückradelte. Überrascht traf man dann an der Radmosphäre wieder zusammen!

Im September fanden Touren am Sonntag 27.9. und Mittwoch 30.9. statt.

Wir freuen uns sehr, dass der Bedarf und die Begeisterung für Frauen-Radtouren so groß ist: Unser Mail-Verteiler ist inzwischen auf über 100 angewachsen. Von daher hier schon mal der Aufruf, dass sich alle, die nicht bei einer unserer Touren von Mai bis Oktober dabei waren oder sich zumindest per Mail mal gemeldet haben, mir bitte aktiv Bescheid geben, dass sie weiter an den Infos interessiert sind. Sonst werde ich sie Ende November aus dem Verteiler löschen.

Zwei Touren sind noch für Oktober 2020 geplant: Am Sonntag, den 25.10. um 11 Uhr und am Mittwoch, den 28.10. um 16 Uhr. Startpunkt ist jeweils die Radmosphäre. Ziele und Strecken werden kurzfristig abgesprochen. Danach gibt es noch ein Nur-Kaffee-Trinken am 22.11. um 15 Uhr in der Radmosphäre, bevor die Winterpause startet. Bevor dann 2021 die Touren von März bis Oktober wieder anlaufen – prinzipiell am letzten Mittwoch und Sonntag im Monat, machen wir nochmals ein Kaffeetrinken am 28. Februar. Termine rechtzeitig vorher per Mail. Anfragen und Aufnahme in den Verteiler über frauenbeauftragte@adfc-essen.de.

Claudia Harfst





3. Radkongress: Diskussion mit den Bürgermeister- kandidat*innen

Eine Woche vor der Kommunalwahl, am Samstag 5.9.20, fand im Bürgerhaus-Ost der seit Anfang des Jahres geplante 3. ADFC-Radkongress statt, dessen erste Terminierung im Mai Corona zunichte gemacht hatte. Die Ansichten der Parteien zur Radverkehrspolitik wurde diesmal nicht über Wahlprüfsteine erfragt, sondern die Ratsfraktionen wurden gebeten, einige konkrete Ideen vorzustellen, die sie in der kommenden Legislaturperiode umsetzen wollen. Alle Fraktionen antworteten, allerdings hat die FDP nur auf das einstimmig verabschiedete Radverkehrskonzept verwiesen. SPD, CDU, Linke und Grüne allerdings reichten konkrete Vorschläge ein, die im August dann auch in einem großen Artikel in der Lokalpresse vorge-

stellt wurden. Inzwischen hatten erst Grüne und Linke ihre Bürgermeisterkandidat*innen als Ansprechpartner*innen benannt, dann auch CDU und als letzte die SPD.

Zur Veranstaltung selber gingen die Bürgermeisterkandidat*innen von SPD, Linken und Grünen auf den Wunsch des ADFC ein, ihre konkreten Vorschläge in einer PPP vorzustellen, nur der CDU-Kandidat fiel hinter die schon im Januar eingereichten konkreten Vorschläge zurück und beschränkte sich leider auf Allgemeinplätze.

Die Kandidat*innen präsentierten vor vollem Saal ihre Ideen in der Reihenfolge der jetzigen Fraktionsstärke, zuerst Bettina Weist (SPD). Mit Hilfe von Popup-Bike Lanes an allen vier-spurigen Straßen Gladbecks möchte sie geschützte Radstreifen ausprobieren (!). An der Buerschen Straße möchte sie prüfen lassen, ob der grüne Mittelstreifen der früheren Straßenbahntrasse als 2-spuriger Radweg ausgebaut werden kann. An den Bahnhöfen und anderen zentralen wichtigen Punkten sollen sichere Abstellanlagen wie z.B. Mein Rad-schloss errichtet werden.

Dietmar Drosdzol (CDU) war in seinen Ausführungen teilweise widersprüchlich und unklar. So möchte er z.B. zwar den Radverkehr auf Augenhöhe mit dem Autoverkehr wissen,



aber gleichzeitig nichts tun, was dem Autoverkehr Platz wegnimmt. Im Umstieg aufs Fahrrad sieht er tw. einen Zwang, ohne zu erläutern, wo dieser herkomme, und bejaht ihn erst bei einem angestrebten abgestimmtem System von ÖPNV und Radverkehr. Aber für die farbliche Markierung von Radverkehrsanlagen spricht er sich aus, ohne zu sagen wo, ebenso wie für 20 m Parkverbot vor Straßeneinmündungen an Bordsteinradwegen. Und auch gegen Falschparker auf Radwegen soll der KOD im Rahmen der von ihm angestrebten Ertüchtigung verstärkt vorgehen. Es blieb offen, ob die schon eingereichten und in der letzten RIP vorgestellten konkreten Vorschläge noch gelten.

Olaf Jung (Linke) will ebenfalls die Radfahrenden durch Parkverbote vor Einmündungen sichtbar machen. Er benannte konkrete Straßen als Fahrradstraßen (Ellinghorster und Bohmerstr. bei Wittringen, Kösheide, Welheimer Str.) und möchte in der Innenstadt eine Fahrradzone mit den Grenzen Humboldtstraße, Grabenstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Friedrichstraße. Die Wilhelmstraße soll auf 2 Spuren reduziert werden. Aus der Buerschen Straße soll das Parken herausgenommen werden.

Simone Steffens (Grüne) wünscht ebenfalls eine Fahrradzone in der Innenstadt und möchte wie Frau Weist (SPD) an allen 4-spurigen Straßen zwei davon für breite Radstreifen wegnehmen, auch zulasten von Parkraum. Wie die CDU spricht sie sich darüber hinaus für eine vernetzte Mobilität aus sowie für eine Radwelle, ähnlich wie Bettina Weist. Bessere Parkmöglichkeiten für Räder soll es nicht nur an markanten öffentlichen Orten, sondern auch vor Wohnhäusern geben.

Beurteilung: Die Kandidat*innen von Grünen, Linken und SPD haben weitreichende Maßnahmen für den Radverkehr formuliert, die auch eine Menge an Gemeinsamkeiten aufweisen. Überraschend und weitgehend ist die Übereinstimmung bei der Wegnahme von Autospuren, besonders auch an der innenstadtnahen Wilhelmstraße. Hier widersprach

Drosdzol ausdrücklich mit Verweis auf die Feuerwehr; eine Sorge, die allerdings der Moderator, der Nahmobilitätsmanager der Stadt Oberhausen, Dr. Marcel Knauff, ausräumen konnte. Weitere Übereinstimmungen (außer CDU, die sich dazu nicht geäußert hat) gab es bei Fahrradstraßen und Fahrradzonen, verbesserter Ampelschaltung für den Radverkehr an einigen Straßen wie die Oberhausener Radwelle. Alle waren sich einig beim verbesserten Parken an den Bahnhöfen und der Forcierung des RSMR.

Wenn die Parteienvertreter*innen sich für das einsetzen, was sie versprochen haben, müsste sich in der nächsten Legislaturperiode sich in Gladbeck viel für den Radverkehr tun. Der ADFC wird auf ihr Handeln in den nächsten Jahren ein Auge haben.

Vera Bücker

Teilerfolg des Bürgerantrags des ADFC zur Brücke Buersche Straße

In der letzten RIP hatten wir berichtet, dass der ADFC einen Bürgerantrag gestellt hatte, den zu schmalen Radstreifen auf der innenstadtnahen Brücke Buersche Straße kurzfristig mit dem neuen Verkehrsschild „Zweiräder überholen verboten“ zu versehen und mittelfristig den ebenfalls für heutige Autos zu schmalen Parkstreifen wegzunehmen und dann einen breiten Radstreifen anzulegen.

Der Antrag wurde von der Verwaltung zurückgewiesen. So empfahl sie in ihrer Stellungnahme den Radfahrenden ganz rechts an den parkenden Autos vorbeizufahren und den PKW-Fahrern ganz links fahrend unter Nicht-



Einhaltung der 1,50 m Abstand zu überholen, ohne dabei eine Temporeduzierung anzusprechen; so verführt sie die Radfahrenden zum Gesetzesverstoß der Einhaltung eines Mindestabstandes von 75 cm zu parkenden Autos, so dass sie im Dooring-Fall nicht nur ein hohes Verletzungsrisiko eingehen, sondern auch noch eine Teilschuld tragen; Gleiches gilt übrigens auch für die Autofahrenden, die einem einer sich öffnenden Autotür ausweichende Radfahrenden nicht ausweichen können und anfahren werden. Doch dieser Teil des ADFC-Antrags wurde mit den Stimmen von SPD und CDU abgelehnt.

Indirekt gaben sie allerdings zu, dass die Situation unhaltbar ist, denn sie präsentierten überraschend den neuen Vorschlag, den grünen Mittelstreifen, der einst die Trasse einer Straßenbahn war, zu einem Radstreifen umzubauen. Diese neue Idee und der ADFC-Vorschlag eines geschützten Radstreifens bei

Wegfall der Parkplätze wurden einstimmig zur Überprüfung an die Verwaltung gegeben. Diese Variante stellte eine überraschende Wendung da. Sie wäre zwar zeitraubend, teuer und nicht gerade klimafreundlich, zeigt aber zweierlei: Die Politik akzeptiert den Status quo als unzureichend und sie ist zu hohen Kosten bereit, wenn nur kostenlose (!) Parkplätze gerettet werden.

Im Jahresgespräch des ADFC mit der Stadtverwaltung Ende August hat diese nun angekündigt, dass die Buersche Straße in ihrer gesamten Länge vom Kreisverkehr Stadtmitte bis zur Konrad-Adenauer-Allee an der Stadtgrenze zu GE-Buer mit einem Planungsbüro überplant werden soll – inklusive der Brücke Buersche Straße, die ursprünglich nicht dazu gehören sollte. Auch mit Workshops und unter Beteiligung des AK Radverkehr und Bürger*innen sollen Vorschläge entwickelt werden.

Vera Bücken



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

**Wir
beraten
Sie gerne!**

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



**Zweirad
HAPPE**

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

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

Positives vom Jahresgespräch des ADFC mit der Stadtverwaltung

Vor einiger Zeit hatte der ADFC die Ratsparteien in einem Brandbrief angeschrieben und um Unterstützung gebeten, die städtischen Planungen lediglich eines Schutzstreifens an der Wiesmannstraße zu stoppen – mit Erfolg, wie sich nun zeigt. Die Stadtverwaltung hat geplante Radverkehrsanlage überarbei-



Fußgängerschild und Radfahrer frei Horster Straße

tet. Jetzt ist vorgesehen, einen Fahrradstreifen von 2 m Breite zu markieren und 50 cm Abstand zu den 2,30 m breiten Parkflächen einzuhalten. Die Fahrbahnbreite wird auf 3m reduziert. Der ADFC begrüßt die veränderte Planung und schlägt vor, zusätzlich den Radstreifen farblich zu markieren, z.B. in rot, wie es die Stadt Oberhausen Anfang des Jahres auf der Teutoburger Straße durchgeführt hat. Am Eingang der Fußgängerzone (Horster Straße) war nach ihrer Umgestaltung die Durchfahrt für Radfahrer*innen durch ein

reines Fußgängerschild verboten worden, obwohl dort nach städtischem Wunsch der Radschnellweg Richtung Gelsenkirchen verlaufen soll. Auf dieses Unding hatte der ADFC mehrfach hingewiesen. Nun hat die Stadtverwaltung die Situation entschärft, indem sie darunter ein „Radfahrer frei“ angebracht hat. Auch in Sachen Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet tut sich auf Gladbecker Gebiet etwas. Die Stadtverwaltung hat mit Straßen NRW vereinbart, die Planungen zu übernehmen und steht mit der RAG in Verhandlungen über den Verkauf der Trasse. So baut sie Druck auch auf den schwierigen Bottroper Abschnitt auf.

Der beliebte Verbindungsweg zwischen Zweckel und Feldhausen, die nördliche Arenbergstraße, soll in Absprache mit der Stadt Bottrop Fahrradweg werden. Die Regelung des Durchfahrtsverbotes für KFZ an Sonn- und Feiertagen wird dabei beibehalten.

Für die von der Novelle der StVO eingeräumten neuen Möglichkeiten eines grünen Pfeils für Radfahrende und eine grüne Welle für sie will die Verwaltung Gebrauch machen und geeignete Stellen suchen.

Im neuen Arbeitskreis Radverkehr hatte der ADFC im letzten Jahr vorgeschlagen, städtische Fahrzeuge mit dem vom ADAC Köln entwickelten 1,50 m-Abstands-Aufkleber auszurüsten. Das ist inzwischen geschehen. Die Stadt hat 150 Aufkleber geordert und damit die Fahrzeuge des ZGB versehen. Vera Bückner





Regelmäßige Termine

(unter Vorbehalt)

Essen

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

Oberhausen/Mülheim

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

Gladbeck

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

Duisburg

- Radler-Treff West: jeweils am 2. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr im Gemeindezentrum der Ev. Kirche in Homberg-Hochheide, Kirchstraße 109
- AG Verkehr an jedem 1. Montag eines Monats, 19 Uhr im Infoladen
- AG ÖPNV an jedem 3. Dienstag im Monat, 19 Uhr im Infoladen
- Aktiventreff an jedem 4. Dienstag eines Monats, 19:30 Uhr im Infoladen
- FahrRadio – das aktuelle Radmagazin des ADFC am 3. Sonntag im Monat ab 20:04 Uhr bei Radio Duisburg, auch im Internet unter <http://buergerrfunk-duisburg.podspot.de/?s=adfc>

Hinweise zu den Radtouren

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

Sie sind selbst verantwortlich für die Einhaltung gesetzlicher Regelungen und haften für Schäden gegenüber Dritten oder anderen Teilnehmern nach gesetzlichen Vorschriften. Eine Haftung für Personen- oder Sachschäden durch den ADFC wird insoweit ausgeschlossen. Die Geschwindigkeit richtet sich grundsätzlich nach den Langsameren. Die genannten Schwierigkeitsstufen und die ungefähren Streckenlängen bezogen auf den 1. Startpunkt sollten jedoch berücksichtigt werden. Kinder dürfen nur in Begleitung Erziehungsberechtigter mitfahren. Bei Jugendlichen über 14 Jahre muss eine schriftliche Einverständniserklärung eines Erziehungsberechtigten vorliegen. Der Tourenleitung bleibt es auf jeden Fall vorbehalten, Personen von der Teilnahme an der Radtour auszuschließen.

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



für Ungeübte und Familien mit Kindern geeignet, vorwiegend eben



für weniger Geübte geeignet, teilweise hügelig



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



kinderfreundlich, steigungs- und verkehrsfreudlich



Mountainbikeroute, gute bis sehr gute Kondition erforderlich, sportliche Tour



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

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



Do. 22.10.20 Mülheim 48 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. Vom Aquarius in den Stadtwald DU/MH weiter zum Barbara-, Masuren-, Wildförstersee. Beim Angermunder See die A380 Landung beobachten. Pause Jackies Bike Treff am Entenfang. Vom Landhaus Thyssen nach Uhlenhorst zurück zum RS1 bis zum MH Hbf. MTB Tour 400 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h. ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979 MH, Aquarius Wasserturm, 10 Uhr



Sa. 24.10.20 Duisburg 90 km

Baldeneysee

Auf innerstädtischen Schleichwegen via OB/MH bis an die Ruhr in Essen. Über die Höhe Burgaltendorfs zum Baldeneysee und zurück durchs Ruhrtal. Einkehr vorgesehen. 20 km/h ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126 DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 9 Uhr OB/MH, Landwehr/Mülheimer Str., 9:45 Uhr



Do. 29.10.20 Mülheim 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. Vom Aquarius zur Ruhr, über den Auberger Brückenkopf Trail nach Mintard, in Kettwig ins Rinderbachtal und den Langenhorster Wald, durchs Deilbachtal zur Einkehr Haus Scheppen, über den Stadtwald Essen zurück zum RS1 bis MH Hbf. 700 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h. ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979 MH, Aquarius Wasserturm, 10 Uhr

Regelmäßig stattfindende Tourenangebote

<p>donnerstags ganzjährig Treffpunkt Rad Duisburg- Süd</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Friedhelm Göden (0203) 71 27 547 Michael Wilczoch 0163 / 14 45 84 8 ↪ Start: Duisburg-Neudorf-Süd, Margaretenstraße, Schwimmstadion, 14 Uhr</p>
<p>mittwochs & freitags ganzjährig Treffpunkt Rad DU-Nord, mittleres Tempo, mehr als 60 km</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Der ADFC stellt keinen Tourenleiter. ● Ansprechpartner: Hugo Barkhof (0203) 5 18 53 48 ↪ Start: Duisburg-Neumühl, Iltispark, Kleingartenverein „Gut Grün Bergbau e.V.“, Vereinshaus, Mi. 10 Uhr, Fr. 10 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Montag im Monat im Sommer- halbjahr Feierabend- tour</p>	<p>Die Teilnehmer bestimmen die Route selbst. Nicht bei Dauerregen. Länge ca. 20 km. ● ADFC-Tourenleiter Norbert Marißen (02043) 3 99 39 ↪ Start: Gladbeck, Willy-Brandt-Platz, 18 Uhr</p>
<p>Jeden ersten Dienstag im Monat von Mai bis September ADFC Pedalo- Treff Essen</p>	<p>Mal bergig, mal flach - ganz-tägige Touren flott und zügig gefahren, gute Kondition erforderlich. 70 - 90 km, 5 - 7 Std. ● ADFC-Tourenleiter Andreas Wilke (0201) 41 32 21 ↪ Start: Essen-Schönebeck, Radweg Rheinische Bahn / Brücke an der Böhmerstrasse, 10:30 Uhr</p>



So. 01.11.20 Duisburg 60 km

Zwischen Herbst und Winter

Durch den grauen November vom Duisburger Westen durch den Duisburger Osten zum Duisburger Norden. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

MO, Mühlenstraße 15, 10 Uhr

DU-Ruhrort, Friedrich-Ebert-Brücke, 10:40 Uhr



Do. 05.11.20 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979

OB: Gasometer Haupteingang,

MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse,

MH: Aquarius Wasserturm



Do. 12.11.20 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979

OB Gasometer Haupteingang,

MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse,

MH: Aquarius Wasserturm



Sa. 14.11.20 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour I

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126

DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 11 Uhr



Do. 03.12.2020 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route,

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

**Bitte immer vorher die aktuelle Situa-
tion klären und bei der Tourenleitung
anmelden**

Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979

OB Gasometer Haupteingang,

MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse,

MH: Aquarius Wasserturm



So. 06.12.20 Duisburg 55 km

Weihnachtsmarkt Burg Linn

Zu einem über 30 Jahre „alten“ Weihnachtsmarkt in Krefeld-Linn. Sehen, riechen und schmecken in den naheliegenden Gassen rund um Burg Linn. 17 km/h

ADFC-Tourenleiter Horst Rayen ☎ 02066-13722

DU-Homburg, Bismarckplatz 2, 9:15 Uhr

Mo-Hülsdonk, Parkpl. Rudolf-Schloer-Weg, 9:45 Uhr



Do. 10.12.20 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979

OB Gasometer Haupteingang

MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse

MH: Aquarius Wasserturm



Sa. 19.12.20 Duisburg 60 km

Duisburger-Wintertour II

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126

DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 11 Uhr

**Do. 07.01.2021 OB/MH 70 km****Natur & Industriekultur**

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse
MH: Aquarius Wasserturm

**Do. 21.01.21 OB/MH 70 km****Natur & Industriekultur**

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse
MH: Aquarius Wasserturm

**Sa. 09.01.21 Duisburg 60 km****Duisburger-Wintertour III**

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 11 Uhr

**Do. 04.02.21 OB/MH 70 km****Natur & Industriekultur**

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

Rauf aufs Rad

Jetzt Mitglied werden!

Wir wollen, dass Sie auf Ihren täglichen Wegen und im Urlaub gut ans Ziel kommen – lokal und bundesweit.

Ihre Vorteile:

- Exklusiv für ADFC-Mitglieder: die ADFC-Pannenhilfe für schnelle Hilfe im Pann- oder Notfall
- Ausgewählte Versicherungen und Rechtsberatung für Radfahrer
- Vergünstigte Konditionen bei zahlreichen Kooperationspartnern
- Ermäßigungen bei vielen ADFC-Veranstaltungen und -Produkten
- Kostenloses Mitgliedermagazin „Radwelt“ sowie viele weitere Vorteile

Weitere Informationen über die ADFC-Hotline:

Tel. 030 2091498-0

oder online auf: **www.adfc.de**

Hier direkt
Mitglied
werden!





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

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

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse
MH: Aquarius Wasserturm

 **Do. 11.02.21 OB/MH 70 km**
Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse
MH: Aquarius Wasserturm

 **Sa. 13.02.21 Duisburg 60 km**
Duisburger-Wintertour IV

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 11 Uhr

 **Sa. 13.03.21 Duisburg 60 km**
Duisburger-Wintertour V

Für alle, die in der kühleren Jahreszeit im Training bleiben wollen. Route und Streckenlänge abhängig von der Witterung. 20 km/h

ADFC-Tourenleiter Heinz Stadie ☎ 0203-436126
DU-Meiderich, Borkhofer Str. 64, 11 Uhr



Do. 18.03.21 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse
MH: Aquarius Wasserturm



Do. 25.03.21 OB/MH 70 km

Natur & Industriekultur

MTB-Tour für sportliche Radler und E-Biker, auf Halden, durch einsame Bachtäler zu versteckten Seen. 300 - 500 Höhenmeter, zügig, ca. 15-20 km/h, Natur- & Schotterwege 30 - 60 %. Die Route, Startpunkte und -zeit werden wetterabhängig kurzfristig festgelegt.

ADFC-Tourenleiter Lothar Ingenbold ☎ 0173-7359979
OB Gasometer Haupteingang,
MH: RS1 Abzweig zur Gruga-Trasse,
MH: Aquarius Wasserturm

Kleinanzeige

Fahrradträger Atera für Anhängerkupplung für max. drei Fahrräder gegen eine Spende an den ADFC Duisburg abzugeben.

Kontakt: H. Fürmann, Tel.: 0179-5081889,
fuermann@gmx.de





ADFC-Pannenhilfe

Schieben war gestern

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

Panne? Hilfe ist unterwegs!

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



#MEHRPLATZ #FÜRSRAD



PLATZ FÜR:

- **GUTE, BREITE RADWEGE**
- **SICHERE KREUZUNGEN**
- **VIEL MEHR
FAHRRADPARKPLÄTZE**

**MACH MIT UND
UNTERSTÜTZE UNS:
[MEHRPLATZFUERSRAD.DE](https://mehrplatzfuersrad.de)**



Liebe RAD im Pott-Leser,

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

Klasse - wir setzen uns für Ihre Interessen ein: in Brüssel, in Berlin, in Düsseldorf oder in Ihrer Stadt. Dafür braucht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Ihre Unterstützung. Über 200.000 Menschen sind bereits dabei. Mit Ihrer Mitgliedschaft schaffen wir das – für alle Radfahrer*innen.

Ihre Vorteile: Schützen Sie Ihr Fahrrad mit der ADFC-Diebstahlversicherung rund um die Uhr oder lassen Sie sich von unseren Rechtsexperten beraten. Für Mitglieder, die zu Fuß, per Rad, oder als Fahrgast im Straßenverkehr unterwegs sind, gilt automatisch unsere Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung. Die hilft, wenn es mal knallt. Damit unterwegs alles glatt läuft, gibt es die ADFC-Pannenhilfe. Der ADFC stellt Ihnen wichtige Tipps für Ihre Reise zusammen. Planen Sie Ihre Reise mit den ADFC-Radtourenkarten. Mitglieder erhalten Übernachtungstipps oder Informationen über Radreiseveranstalter organisierter Radtouren.

Kommen Sie mit auf Feierabend- oder Wochenendtour, übernachten Sie in Bett + Bike-Hotels oder plauschen Sie am Radlerstammtisch. Nutzen Sie als Mitglied kostenlose oder stark ermäßigte ADFC-Angebote, wie die Teilnahme an Bildvorträgen, Reparaturkursen oder Codieraktionen. Über das ADFC-Magazin Radwelt und die Zeitschrift RAD im Pott oder die Mitradelzentrale finden Sie Menschen, die auch gerne auf Tour gehen. Tauschen Sie Touren- und Urlaubstipps aus!

Unsere Expert*innen beraten Sie ehrenamtlich und mit viel Liebe zum Detail. Sprechen Sie uns direkt an! Wir kennen uns vor Ort und in Europa aus. Einige Mitglieder umradelten schon die ganze Welt.

Beitritt

auch auf www.adfc.de/beitritt



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

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

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

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

unter 18 Jahren (16 €)

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

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

- Zusätzliche jährliche Spende: €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

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

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift



ADFC Duisburg

Infoladen
Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
☎ (0203) 77 42 11
Geöffnet:
Di 17:30 – 19 Uhr
Sa 10 – 12 Uhr
(Dienstag Besetzung
durch Pro Bahn)

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

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

ADFC Mülheim / Oberhausen

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

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

Sprecher
Burkhard Schmidt
(0208) 9 93 93 61
Radverkehr
Norbert Marißen
(02043) 3 99 39

ADFC Essen

Geschäftsstelle
Kopstadtplatz 12
(Kopstadtpassage)
45127 Essen
☎ + ☎ (0201) 23 17 07
Geöffnet: Donnerstag
und Freitag 16 bis 18 Uhr
nicht in den Schulferien
www.adfc-essen.de
www.facebook.com/ADFC.Essen
info@adfc-essen.de

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

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

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

ADFC Gladbeck

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

Radfahrer-Telefone

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

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

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

Mülheim
Telefonzentrale
(0208) 4 55-0

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

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

Impressum

RAD im Pott – Herbst/Winter 2020/21 (gegr. 1992, 28. Jahrgang, Nr. 3); ISSN 0942-6272;
Herausgeber: RAD im Pott GbR im Auftrag von ADFC Duisburg e.V., ADFC Essen e.V. und ADFC Oberhausen/Mülheim e.V.

RAD im Pott GbR, Mülheimer Str. 91,
47058 Duisburg,
☎ (0203) 51 88 03 1

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

Aktuelle Auflage: 9.000 Exemplare
Druck:

printed by:



WirmachenDruck.de

Sie sparen, wir drucken!

V.i.S.d.P. und Layout: Michael Kleine-Möllhoff
Mitarbeit: Barbara Aldag, Peter Beckhaus, Gisela Brands, Jörg Brinkmann, Vera Bückler, Joachim Danzig, Wolfgang Dewald, Birgit Gardener, Claudia Harfst, Axel Hercher, Marc Ingel, Manfred Klaaßen, Doro Kleine-Möllhoff, Wilfried Kochner, Norbert Marißen, Christian Martin, Ursula Pörtner, Dietmar Rudolph, Rolf Schroers-Canzler, Mirko Sehneke, Heinz Stadie, Wolfgang Voßkamp.

Titelfoto: ADFC Kical Mass, 19.09.20, Deckbar
Fotos: Wenn nicht anders angegeben, stammen die Fo-

tos von den jeweiligen Autoren.

RAD im Pott erscheint im März, Juni und Oktober, nächster Redaktionsschluss: 16.01.2021.

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 12.

GROSSE AUSWAHL, BESTER SERVICE!

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



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

Zweirad-Center
VOGEL



UNTERWEGS

Spezialist für Reiseausrüstung

**Biking
Outdoor
Trekking
Bergsport
Freizeit**

www.unterwegs.biz



Sie finden uns hier:

In Essen

Hindenburgstraße 57

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 16:00 Uhr

In Duisburg

Kasinostraße 13-15

Öffnungszeiten:

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

Sa: 10:00 - 18:00 Uhr

