



2Ventiler

Radinfos vom ADFC Ennepe-Ruhr-Kreis 2022





Inhalt

Jahreshauptversammlung 2021.....	2
ADFC-Bundesverband.....	4
Radtouren 2022.....	8
Radfahren in Hattingen	
Ortsgruppe Hattingen gegründet.....	10
6. Hattinger Fahrradfrühling.....	12
Radfahren in Gevelsberg	
Fahrradoffensive Gevelsberg 2022.....	16
Radfahren in Witten	
Wittens Fahrradbotschafter.....	18
Pop-up-Fahrradbotschaft.....	20
Die neue Esel-Brücke.....	21
Die neue Lakebrücke.....	22
Unendliche Geschichte Bergerstraße.....	24
Pop-Up-Radweg Dortmunder Straße.....	26
Fahrradunfall Hörder Straße.....	28
Je Roller – je voller.....	28
Vermischtes	
Deutscher Fahrradpreis.....	29
Cabriobeet „Straßenkräutler“.....	30
Fahrräder für Uganda.....	31
Fahrrad auf die Ohren.....	32
Professorin Radverkehrsmanagement....	34

Radfahren im EN-Kreis	
E-Lastenrad Friedrike.....	36
Der Siegeszug des Lastenrads.....	37
Ozean-Route.....	38
Elbschetal-Radweg.....	40
Neue Radverkehrsbeauftragte.....	41
Ender Talstraße.....	42
Die Wabe: wichtige Akteurin der Fahrradmobilität.....	45
Aktionen	
Kidical Mass „Kinder aufs Rad“.....	46
Mit dem Rad zur Arbeit.....	48
Stadtradeln 2022.....	49
Fahrradklimatest 2022.....	50
Sternfahrt NRW 2022.....	50
Rückblick Sternfahrt Ruhr 2021.....	52
Radfahren anderswo	
Konzept Barcelona.....	54
Superblocks Witten Innenstadt.....	56
Neues vom Radschnellweg Ruhr.....	57
Reisen	
Wunderbare Grenzerfahrung.....	58
Reise zum Nordkap.....	60
Gesetze	
Radwege im Vergleich.....	62
Nahmobilitätsgesetz NRW.....	66

Der ADFC-EN im Internet:
 Aktuelles / Termine /
 Touren / 2Ventiler
www.adfc-en.de
info@adfc-en.de



Vorwort

30 Jahre sind seit der Gründung des ADFC Kreisverbandes Ennepe-Ruhr vergangen. Beim Cargobike Race im März trafen sich Gründungsmitglied und Ex-Vorsitzender Manfred Kuliga und die aktuellen Vorsitzenden Susanne Rühl und Connie Freund zum ersten Mal und tauschten sich über alte und neue Zeiten aus.



Vieles hat sich seit der Gründung des Kreisverbandes 1992 verändert. Konnte die handschriftlich verfasste Vereinszeitung, eher ein „Vereinszettel“, anfangs noch mit dem Fahrrad an die wenigen Mitglieder ausgeliefert werden, umfasst sie heute 72 farbige DIN A5-Seiten in einer Auflage von 1.600 Stück, die Mitgliederzahl stieg auf über 730.

Hinzu kamen im Laufe der Zeit und im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung eine E-Mail-Adresse und eine eigene Webseite. Im letzten Jahr wurden die Webseiten der Stadt- und Kreisverbände in Aussehen und Funktion vereinheitlicht und dem Webauftritt des Bundesverbandes angepasst: Einfach mal vorbeischaun unter:

www.adfc-en.de

Auch im ADFC-Radtouren-Portal <https://touren-terminen.adfc.de/> sind jetzt unsere Touren und Veranstaltung zusammen mit den zahlreichen Angeboten der Hattinger ADFC-Ortsgruppe und der benachbarten ADFC-Gliederungen zu finden.

Die neu im letzten Jahr gegründete Hattinger ADFC Ortsgruppe setzt sich mit viel Elan für die Verbesserung der Radinfrastruktur ein und bietet gleich zwei geführten Radtourentermine in der Woche an.

Ebenfalls neu wurden im letzten Jahr sowohl bei der Stadt Witten als auch bei der Kreisverwaltung die Stelle einer/eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen und Ende des Jahres auch besetzt.

Bei so vielen Neuerungen gibt es aber auch Beständigkeit:

- Die Wutkreuzung ist nicht sicherer geworden.
- Fahrräder sicher am Bahnhof abzustellen ist immer noch schwierig
- Auf der Husemannstraße Richtung Bommern abzubiegen ist immer noch eine Herausforderung.
- Die Radelgemeinschaft hofft weiterhin auf echte Verbesserungen für den Radverkehr.

Wer Lust hat, sich ehrenamtlich einzubringen – sei es in der Tourenleitung oder um die Radelbedingungen im Kreis zu verbessern – ist herzlich eingeladen. Wir freuen uns über jede Verstärkung des Aktivenkreises!

Mit hoffnungsvollen Grüßen

Susanne Rühl

1. Vorsitzende ADFC-EN



Jahreshauptversammlung 2021

von Susanne Rühl

Gekürzte Fassung des Berichtes

Die JHV fand am 17. November 2021 mit 26 Personen statt.

MITGLIEDERENTWICKLUNG

Die Mitgliederentwicklung des ADFC-EN verläuft weiterhin positiv. In den letzten 15 Jahren konnte ein Zuwachs um 439 Mitglieder verzeichnet werden von 288 im Jahr 2006 auf aktuell 727.

TÄTIGKEITSBERICHT

2Ventiler

Es wurden 1.200 Exemplare des 2Ventilers gedruckt und verteilt.

Radtouren

In Witten gab es zehn Tagestouren sowie Abendtouren. In Hattingen wurden seit der Gründung der Ortsgruppe ebenfalls Radtouren und eine Mehrtagestour angeboten, im Jahr 2022 sind weitere Touren und zwei Mehrtagestouren geplant. Im nächsten Jahr

sollen alle Radtouren im ADFC-Tourenportal eingestellt werden. Der ADFC hat zurzeit vier zertifizierte Tourenleitungen, weitere Tourenleitungen nehmen aktuell am Ausbildungs-Seminar teil.

Presse

In Witten wurden zwei Leserbriefe und acht Artikel mit Bild in WAZ/Witten aktuell abgedruckt.

Veranstaltungen

- Der ADFC-EN war zusammen mit Pfarrer Carsten Griese Mitveranstalter des 4ten Fahrradgottesdienstes.
- Der ADFC-EN war Mitveranstalter der Sternfahrt Ruhr, die von Witten über Dortmund nach Lünen führte.
- Es wurden drei Kidical Mass mit wachsender Beteiligung durchgeführt.
- Der ADFC-EN beteiligte sich an der Klimademo, bei der 160 Menschen von Witten nach Dortmund radelten.
- Beim Fahrradklimatest 2020 kamen fast alle Kreisstädte in die Wertung und schnitten bis auf Gevelsberg und Herdecke mit 4 und schlechter ab.
- Beim Stadtradeln nahmen erstmalig sechs Kreisstädte teil.

Politische Aktivitäten

- Treffen mit dem neuen Bürgermeister von Witten König
- Treffen an der „Wutkreuzung“ mit Polizei und Stadt
- Treffen mit Stadtbaurat und Planungsamt

Stadt im Kreis	Hauptmitglieder	Gesamtmitglieder
Breckerfeld	10	21
Ennepetal	14	20
Gevelsberg	11	22
Hattingen	80	162
Herdecke	27	50
Schwelm	25	46
Sprockhövel	20	41
Wetter	32	63
Witten	170	296
Sonstige Städte	3	6
	360+32=392	655+72=727



- Stellungnahme zur Sprockhöveler Straße

BERICHTE AUS DEM KREIS

Hattingen

Es wurde eine Ortsgruppe gegründet, die sich regelmäßig trifft und auch Radtouren anbietet. Eine Ortsbegehung zur Aufnahme in die AGFS steht bevor. Die Fußgängerzone Obere Heggerstr. ist dauerhaft für den Radverkehr frei.

Gevelsberg

Der dritte Abschnitt des Elbschetalradweges kann weiterhin nicht gebaut werden, der zweite Abschnitt soll 2022 fertig werden. Gevelsberg forciert den Ausbau. Kein Fortschritt bei der Verbesserung der Verbindung nach Ennepetal.

Ennepetal

Nach dem Klimatest wurde eine AG Radverkehr gegründet.

Wetter

Es fanden einige Critical Mass statt

EN-Kreis

Im Rahmen der IGA 20217 sollen geologische Aufschlüsse des GeoParkRuhr per Fahrrad erfahrbar werden.

BERICHT ZUR KASSE

Es gab keine Beanstandungen, die Kassenführerin wurde entlastet. Das Kassenjahr wurde abgeschlossen mit einem Minus von 65,80 €. Der Kontostand beträgt 5.795,93 €.

ENTLASTUNG UND NEUWAHL DES VORSTANDES UND DER KASSENFÜHRUNG FÜR 2022 UND 2023

Der Vorstand wurde entlastet. Der bisherige Vorstand trat wieder zur Wahl an, andere Bewerbungen gab es nicht. Gewählt wurden einstimmig Cornelia Freund als 2. und Su-

sanne Rühl als 1. Vorsitzende. Ingeborg Wozny-Meier tritt nicht mehr als Kassenführerin an. Zum neuen Kassenführer wurde Bernd Lauenroth gewählt.

WAHL DER KASSENPRÜFER UND DER DELEGIERTEN FÜR 2022 UND 2023

Als Kassenprüfer wurden Norbert Schier, Matthias Gerstung und Klaus Zimmer, als Delegierte Robert Dedden und als dessen Vertreter Georg Schäfer wieder gewählt.

VORSCHAU 2022 UND VERSCHIEDENES

Es sind folgende Aktivitäten geplant:

- Der 2Ventiler wird erstellt und mit 1.600 Exemplaren gedruckt.
- Die geplanten Radtouren werden im ADFC-Tourenportal veröffentlicht.
- Der ADFC beteiligt sich an Veranstaltungen und setzt sich in Gesprächen mit den Stadtverwaltungen und anderen Akteuren für den Radverkehr ein.
- Der ADFC beteiligt sich an der Aktion Stadtradeln und wirbt für die Teilnahme am Klimatest 2022
- Es sind weitere Kidical Mass und die Wiederaufnahme der Critical Mass geplant
- Es wird ein VHS-Kurs „Fahrradpflege und Pannenhilfe“ stattfinden
- Pedelec-Kurse und Anfängerkurse sollen geplant werden
- In Hattingen sind wieder Angebote im Rahmen des 6ten Fahrradfrühling geplant sowie ein Lastenradrennen
- Eine bessere Vernetzung mit allen Akteuren, die sich für den Radverkehr einsetzen, ist angedacht
- Die Rollerproblematik soll mit der Stadt besprochen werden



Hauptversammlung und neuer Vorstand

Die 41. ADFC-Bundeshauptversammlung tagte am 13. und 14.11.2021 pandemiebedingt erstmals hybrid, also digital und – unter strengen Hygienevorschriften – in Präsenz in Berlin.

Egal ob vor Ort oder vor dem heimischen Computer, gemeinsam stellten die knapp 150 Delegierten die Weichen für die zukünftige Arbeit des Vereins. „Wir wollen diesen tollen Verband noch besser machen“, so formulierte es Hermino Katzenstein, Vorsitzender der Bundeshauptversammlung, zu Beginn.

Politischer Leitantrag: Fahrradland bis 2030

Zum Auftakt der Bundeshauptversammlung sendeten die Delegierten ein starkes politisches Signal an die Koalitionsparteien.



Ohne Gegenstimme stimmte die Versammlung dem politischen Leitantrag des Bundesvorstands zu. Darin fordert der ADFC von der neuen Bundesregierung den Nationalen Radverkehrsplan 3.0 und das ausgerufene Fahrradland Deutschland bis 2030 konsequent umzusetzen.

„Das Fahrradland, das sich die Regierung auf die Fahnen geschrieben hat, ist längst überfällig. Um es zu realisieren, brauchen wir eine nationale Kraftanstrengung. Alle müssen mitziehen, sonst ist es unmöglich.

Bund, Länder und Kommunen müssen diesen Prozess gemeinsam tragen und gestalten“, sagte Rebecca Peters, zu diesem Zeitpunkt noch stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende. „Wir fordern, dass die Verkehrswende mit dem Fahrrad im Mittelpunkt in der nächsten Legislaturperiode beschleunigt und intensiviert wird – für das Klima, für die Verkehrssicherheit, für lebenswerte Städte und Dörfer und vor allem für uns Menschen.“

Um zu zeigen, wie es gehen kann, hatte der ADFC im Vorfeld der Bundestagswahl den Aktionsplan „So geht #Fahrradland“ entwickelt. Darin ist beschrieben, wie die Bereiche Recht, Finanzierung und Personal reformiert werden müssen, damit das Fahrradland 2030 Wirklichkeit werden kann.

Aktionsplan unter <https://www.adfc.de/artikel/dossier-adfc-aktionsplan-so-geht-fahrradland>

Generationswechsel an der Vorstandspitze

Einen großen Umbruch gab es im Bundesvorstand. Unter großem Applaus dankte die Versammlung Gereon Broil, Frank Hofmann, Birgit Kloppenburg, Ludger Koopmann, Ralf Puslat und Ulrich Syberg für die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahre, das enorme Engagement und die vielen Stunden, die der Vorstand dem ADFC ehrenamtlich gewidmet hat.

„Ihr habt das Fundament geschaffen, für alles, was der ADFC noch sein kann. Dieses Fundament ist verdammt stabil und wir können darauf sehr hoch bauen,“ sagte ADFC-Bundesgeschäftsführerin Ann-Ka-



thrin Schneider bei der Verabschiedung. Die Nachfolge von Ulrich Syberg tritt die Verkehrsgeographin Rebecca Peters an. Die Delegierten wählten die 25-Jährige aus Niederkassel mit überwältigender Mehrheit zur neuen ADFC-Bundesvorsitzenden.

Starker Vorstand gewählt

An ihrer Seite steht ein neues multiprofessionelles Vorstandsteam mit Kompetenzen aus Wirtschaft, Politik, Stadt und Land. Neu im Vorstand sind Kommunikationsexperte Reinhard Buschmann (42) aus Berlin, Diplom-Kauffrau Amelie Döres (59) aus Mainz, Ärztin und Fahrrad-Unternehmerin Hanna Grau (31) aus Weilerswist, der ehemalige Verkehrssenator der Hansestadt Bremen Dr. Joachim Lohse (63) aus Hamburg, IT-Unternehmer Christoph Schmidt (45) aus Köln sowie Tourismusexperte Christian Tänzler (59) aus Berlin.

Die neue Bundesvorsitzende skizzierte, welche Weichen die Ampel-Koalitionäre stellen müssen: „Deutschland steckt mitten in einer anspruchsvollen Transformation. Es geht darum, in wenigen Jahren ein klimafreundliches Verkehrssystem aufzubauen – und gute Mobilität für alle zu ermöglichen. Dafür ist das Fahrrad in Kombination mit einem sehr gut ausgebauten ÖPNV und guten Fußwegen eine unglaublich potente und zugleich sozial verträgliche Lösung. Meine Vision ist, dass das Fahrrad das Lieblingsverkehrsmittel in Deutschland wird. In der Stadt und auf dem Land, bei Jung und Alt. Nicht alle Autofahrten müssen wegfallen, aber möglichst viele. Damit das gelingt, muss Deutschland in weniger als zehn Jahren ein richtig attraktives Fahrradland mit hervorragenden Radwegen, großzügigen Fahrradparkhäusern und sicheren Kreuzungen werden. Dafür



Der neue Vorstand



trete ich an. Weil die Beharrungskräfte des alten Verkehrssystems aber so gewaltig sind, müssen wir als Fahrradlobby dynamisch weiterwachsen, die Kräfte für die Verkehrswende bündeln und gemeinsam stark und unüberhörbar sein.“

Peters: Fahrrad in den Koalitionsvertrag!

Von der künftigen Bundesregierung fordert Peters dringend ein kraftvolles Bekenntnis zum Fahrrad im Koalitionsvertrag. Tempo 30 als Standard innerorts, eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsgesetzes und eine dauerhafte Regelfinanzierung des Radinfrastrukturausbaus in Höhe von 10 Euro pro Kopf und Jahr vom Bund seien unverzichtbare Voraussetzungen, um das Radfahren für die Massen attraktiv zu machen. Peters: „Die Ampel-Koalition darf sich nicht vorgaukeln, dass man mit ein bisschen Ladeinfrastruktur für Elektroautos das Kern-Problem löst. Deutschland braucht

weniger Auto und viel mehr Fahrrad. Und dafür brauchen die Menschen attraktive Angebote – komfortable und sichere Radwege, auf denen man gerne fährt.“

Der ADFC ist der größte Interessensverband der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit – mit über 215.000 Mitgliedern, mehr als 500 regionalen Gliederungen und rund 11.000 ehrenamtlich Engagierten. Der Fahrradclub setzt sich auf allen politischen Ebenen für die Verkehrswende und sicheren, komfortablen Radverkehr ein. Der ehrenamtliche ADFC-Bundesvorstand wird alle zwei Jahre gewählt. Für das operative Geschäft betreibt der ADFC eine Bundesgeschäftsstelle mit einem 40-köpfigen hauptamtlichen Team an den ADFC-Standorten Berlin und Bremen.



FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

Wir wollen, dass Groß und Klein
überall sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:
www.adfc.de/mitgliedschaft

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**



ADFC-PannenhilfePLUS

Sorgenfrei Rad fahren – europaweit!



Exklusiv nur
für ADFC-Mitglieder
erhältlich – mehr
Informationen auf:
www.adfc.de

Panne im Urlaub? Wir sichern die Weiterfahrt – 24 Stunden am Tag!
Mit der ADFC-PannenhilfePLUS bekommen ADFC-Mitglieder bei Pannen und
Unfällen auch auf Reisen schnell und unkompliziert Hilfe. Egal, ob Sie ein Leihrad,
eine Werkstatt oder eine kurzfristige Übernachtungsmöglichkeit brauchen.
Mehr Informationen zu dem exklusiven Angebot für ADFC-Mitglieder finden Sie auf
www.adfc.de/pannenhilfe



Radtouren des ADFC-EN

Alle Menschen, die Spaß am Radeln haben, sind herzlich willkommen bei unseren geführten Radtouren. Eine Mitgliedschaft im ADFC ist nicht erforderlich und die Teilnahme ist zudem kostenlos. Da die Verbreitung von E-Bikes mittlerweile alle Fahrradkategorien erreicht hat und so eine sinnvolle

Ergänzung beim Radfahren geworden ist, sind auch auf unseren Touren alle Fahrradarten mit und ohne Strom vertreten. Anders als in den vergangenen Jahren veröffentlichten wir seit 2021 im 2Ventiler kein Tourenprogramm mehr.

Veranstaltungs- und Tourenportal des ADFC

Informationen zu Angeboten des ADFC-EN

Im Veranstaltungsportal werden die Touren meist frühzeitig veröffentlicht, mindestens jedoch 3 Tage vorher. Die Radtouren des ADFC-EN sind unter folgendem Link zu finden („Witten“ oder „Hattingen“ in die Suchmaske eingeben)

<https://touren-termine.adfc.de/>

Zusätzlich für Hattingen:

Signal-Gruppe „ADFC Hattingen Chat“

Interessent*innen müssen vorab der Gruppe beitreten. Dazu eine Anfrage senden an robert.dedden@adfc-en.de, unter Angabe der Handynummer.

Die festen Termine sind Dienstag um 10.30 Uhr (Tyrs-Serie) und Freitags um 15 Uhr (Winterzeit: 14 Uhr) („Auf ins Wochenende“). Startpunkt ist immer der Parkplatz am Bürgerzentrum Holschentor, Talstraße 8 in 45525 Hattingen. Ein bis zwei Tage vor der Tour wird ein Komoot-Link zur Strecke versendet.

Zusätzlich für Witten:

„Benachrichtigungsliste“ per Mail

Interessent*innen müssen sich vorab in die Benachrichtigungsliste eintragen, dazu eine E-Mail mit dem Stichwort „Benachrichtigungsliste“ senden an info@adfc-en.de. Sie bekommen dann einmal Anfang des Jahres den Tourenplan zugeschickt.

(Datenschutzerklärung: Wir werden keine Daten oder Adressen an Dritte weitergeben, sondern diese nur für die Ankündigung der Touren und, sofern nicht explizit ausgeschlossen, ggfls. für weitere Infos des ADFC nutzen).





Allgemeine Information zu den Radtouren

- Wir bitten um die Beachtung der unterschiedlichen Anforderungen an die Radelkondition (siehe Tourenbeschreibung und Schwierigkeitsangaben).
- Sollte das Wetter nicht mitspielen (Regen, Sturm, große Hitze), können Touren geändert werden oder ganz ausfallen. Dies wird vor Beginn am Treffpunkt bekannt gegeben.
- Alle Angaben zu Streckenlänge, Dauer und Geschwindigkeit sind ungefähre Angaben, die in der Realität auch abweichen können.
- Die Teilnahme an den Touren geschieht auf eigene Gefahr. Die Tourenleitung haftet nicht bei Unfällen und Schäden gegenüber Dritten.
- Bitte Regenzeug und vor allem Getränke nicht vergessen, auf längeren Touren kann auch etwas Verpflegung nicht schaden. Bei einigen Touren ist eine funktionierende Beleuchtung erforderlich.

Tourenleiter*innen gesucht

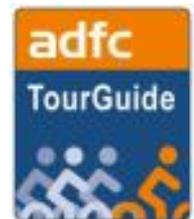
Weiterhin suchen wir TourenleiterInnen insbesondere im Bereich der gemütlichen, eher leichten Radtourenangebote aber auch für sportlichere Touren. Wer Lust hat Touren auszuarbeiten und diese mit anderen Menschen radelnd zu genießen, kann sich melden unter unsere Mail-Adresse info@adfc-en.de.



ADFC-Tourguide

Der ADFC-TourGuide ist ein Qualitätssiegel und steht für eine bundesweit einheitliche Ausbildung von Radtourenleiterinnen und -leitern im ADFC. Geführte Radtouren sind sehr wichtig für den ADFC und entsprechend wichtig sind die Tourenleiter*innen im Verein. Mit der Ausbildung soll das ehrenamtliche Engagement von Radtourenleitenden durch die erstklassige Ausbildung gefördert und honoriert werden.

Zurzeit haben vier Tourenleiter*Innen des ADFC-EN das dreitägige Tourenleitungsseminar absolviert und das Zertifikat ADFC-TourGuide erworben. Weitere Tourenleiter*innen sind im Jahr 2022 für Seminare angemeldet.





ADFC-Ortsgruppe Hattingen gegründet



Schon seit einiger Zeit wollten Hattinger Mitglieder des ADFC im Ennepe-Ruhr-Kreis in ihrer Stadt eine eigene Ortsgruppe bilden. Bei der Gründungsversammlung am Freitag, dem 9. Juli 2021 wurden im Bürgerzentrum Holschentor Robert Dedden und Jasmin Nübold von den 17 anwesenden ADFC-Mitgliedern als Sprecher*innen gewählt.

Ziel der Gründung ist eine bessere Vernetzung und Koordination gemeinsamer Aktivitäten in Hattingen. Sehr erfreut konnten Robert und Jasmin gleich zwei neue Mitglieder begrüßen, die noch während der Versammlung einen Beitrittsantrag stellten. Im Verlauf des Jahres nahm in Hattingen dann die Mitgliederzahl um insgesamt 24 Personen zu. Ein schöner Erfolg!

Die Hattinger Ortsgruppe trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat, um aktuelle Themen und Aktionen zu besprechen. Das Treffen ist öffentlich und alle Interessierte sind herzlich willkommen. Außerdem gibt es auch in Hattingen geführte Radtouren.

Weitere Neuigkeiten aus Hattingen

Wie bereits 2020 musste der Hattinger Fahrradfrühling auch 2021 wegen der Corona Pandemie abgesagt werden. Trotzdem war das Jahr sehr ereignisreich.

So wurden im März 2021 als Novum die Fahrrad-Kurzfilme des „**Internationalen Cycling Filmfestival**“ ICFF als Online-Format angeboten. Neben Interessierten aus ganz NRW fand auch der später zum Vorsitzenden des ADFC Landesverbandes NRW gewählte Axel Fell Gefallen an den ausgewählten Kurzfilm-Beiträgen im Wettbewerb um die „Goldene Kurbel“.

Vom 1. bis 21. Mai nahm auch Hattingen am „**Stadtradeln**“ teil. Die teilnehmenden 376 Radler*innen aus Hattingen schafften auf Anhieb über 83.000 Kilometer. Einen besonders großen Beitrag leistete Gerd Isenberg, der über 1.600 Kilometer in den drei Wochen zurücklegte.

Am Samstag, den 10. Juli 2021 fand eine **historische Radtour** unter dem Titel „Bürger, Burgen, Bischofsmörder“ statt. Stadtarchivar Thomas Weiß erläuterte den Teilnehmenden, darunter Bürgermeister Dirk Glaser, spannende Geschichten aus „625 Jahren Hattingen“.



Ortsgruppe Hattingen: Treffen und Radtouren

Öffentliche Treffen: jeden ersten Dienstag im Monat um 18 Uhr im Bürgerzentrum Holschentor, Talstraße 8.

Geführte Radtouren: jeden Dienstag um 10.30 Uhr, jeden Freitag um 14 Uhr (im Winter: 15 Uhr), Treffpunkt Holschentor.

Infos: <https://touren-termine.adfc.de>



len sukzessive beseitigt werden. An einzelnen Streckenabschnitten wird bereits gearbeitet.

An der Birschelsmühle wurde Hattingens **erste Fahrradstraße** ausgeschildert, andere Straßen werden zurzeit geprüft.

Die Probezeit für die Öffnung der oberen **Heggerstraße** für den Radverkehr wurde beendet und die Befahrung jetzt dauerhaft den ganzen Tag über freigegeben. In der Vorlage heißt es, „dass es zu keinen nennenswerten Problemen kam“.

Fortschritte bei der Radinfrastruktur

Nach einem vom Sprecher des ADFC-Hattingen Robert Dedden im Fachausschuss angeregten Beschluss wurden an den weiterführenden Schulen 49 hochwertige **Radabstellanlagen** installiert. So können die Schüler*innen und Lehrer*innen ihr Fahrrad jetzt sicher abstellen und andere werden animiert auch mal mit dem Rad zur Schule zu fahren. 2022 sollen auf Grundlage dieses Beschlusses gemeinsam mit dem Jugendparlament, der Verwaltung, der Polizei und dem ADFC die **Radwege zu den Schulen** kartiert und die bestehenden Schwachstel-



Radfahren historisch in Hattingen. Ganz vorne im Bild: Anton Hagedorn, Vorfahre des heutigen Sprechers des ADFC Hattingen Robert Dedden.

Aufnahme Hattingen in die AGFS

Die Stadt Hattingen hat sich im Juli 2021 um die Aufnahme in der **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)** beworben. Der gut begründete Antrag zeigt, dass es die Stadt ernst meint. Eine erste Vorab-Bereisung des Gremiums des NRW-Verkehrsministeriums fand bereits statt. Dabei bekam die Verwaltung einige Anregungen für einen positiven Bescheid. 2022 wird die entscheidende Bereisung erfolgen. Der ADFC unterstützt die Stadt mit vielen Hinweisen und Anregungen bei der Bewerbung und der späteren Umsetzung der Projekte.



Wasserstraße statt Fahrradstraße



Programm 6. Hattinger Fahrradfrühling

12. März bis 5. Juni 2022

Der ADFC Hattingen will mit dem 6. Hattinger Fahrradfrühling ein breites Spektrum an Veranstaltungen rund ums Radfahren zusammenführen um die Möglichkeiten und die Bedeutung des Fahrrads deutlich machen.

Fast alle Angebote sind kostenlos. Wir danken für die Unterstützung durch zahlreiche Sponsoren.

Nähere Informationen und Anmeldemöglichkeiten finden Sie im Touren- und Veranstaltungsportal des ADFC:

<https://touren-terminen.adfc.de/radveranstaltung/60843-6-hattinger-fahrradfruehling>

Datum/Zeit	Veranstaltung	Ort
Samstag, 12.03., 11.00 anschließend	Eröffnung des 6. Hattinger Fahrradfrühlings 1. ADFC Cargo Bike Race	Industriemuseum Henrichshütte
Montag, 14.03. 19.00	Internationales Cycling Film Festival Kurzfilme zum Thema Fahrrad Gernot Mühge und ADFC Hattingen, Eintritt frei	Industriemuseum Henrichshütte Gebläsehalle
Do bis Sa 17.-19.03. 10.00-18.00 (Sa: 14.00)	ADFC-Fahrradflohmärkte für einen guten Zweck ADFC Hattingen und Fahrräder Hecken	Steinhagen
Samstag, 19.03. 8.45	„EN-Kreisel“ für Fahrräder mit und ohne Strom RSC Silschede und andere Radsportvereine des EN-Kreises, ca. 70 km	Ruhr Inn Eickener Str. 41
Sonntag, 20.03. 9.00	Krupp-Tour Radtour auf den Spuren der Industriellen-Dynastie, ca. 76 km Anmeldung über ADFC-Tourenportal	Holschentor Talstr. 8
Samstag, 02.04. 14.00	Schwester zerreißt eure (Fahrrad-)Ketten Eine historische Radtour mit dem Stadtarchivar auf den Spuren von Mathilde Anneke, ca. 45 km Archivzentrum Hattingen und Sprockhövel	Holschentor Talstr. 8
Sonntag, 3.04. 11.00	SGV Anradeln Ziel unbekannt, mit anschließender Einkehr, ca. 45 km, leicht	Alter S-Bahnhof Hattingen-Ruhr
Dienstag, 12.04. 19.30	50 Jahre, 50 Pässe: Meine Reise über die Alpen Bildervortrag von Stefan Padberg, Eintritt 5 €	Stadtbibliothek Hattingen Reschop Carre 1
Freitag, 22.04. 19.30	Fledermaustour Radtour als Fledermausexkursion entlang der Bahntrasse zum Tunnel Schee, 26 km, leicht NABU, Rüdiger Stock	Holschentor Talstr. 8



Datum/Zeit	Veranstaltung	Ort
Samstag, 23.04. 14.00-17.00	Pedelec-Fahrtraining: E-Bike fahren aber sicher Tipps und Übungen zum sicheren Pedelec fahren Polizei EN Verkehrsunfallprävention	Heggerfeldschule Blankensteiner Str. 24
Sonntag, 24.04. 9.30	Ökumenischer Fahrradgottesdienst mit Fahrradsegnung und Radtour, ca. 35 km, leicht SGV, Pfarrer Crone, Roland Imhof	Paul-Gerhardt- Haus Marxstr.
Sonntag, 30.04. 14.00	Walpurgistal und Hexentaufe – eine Radtour zur Walpurgisnacht ADFC Hattingen, Gerd Isenberg	Holschentor Talstr. 8
Dienstag, 03.05. 18.00	Radfahren in Hattingen – Info- und Diskussionsveranstaltung Die Stadt stellt ihre Aktivitäten für den Radverkehr vor. Jens Hendrix und Johannes Fröhlich	Didakt. Zentrum Schulzentrum Holthausen
Sonntag, 08.05. 7.30 (Rad) 8.30 (Bahn)	ADFC-Sternfahrt NRW - Radtour nach Düsseldorf dort um 15 Uhr Kundgebung, 15.30 Abschlussrunde Rückfahrt mit Rad oder ÖPNV, ca. 70 km	Alter Bahnhof Bahnhofstr. 79
Sonntag, 15.05. 9.00	Tiger & Turtle Radtour zur Angermünde und zu „Tiger & Turtle“, ca. 110 km ADFC Hattingen Gerd Isenberg	Holschentor Talstr. 8
Samstag, 21.05. 9.00-18.00	Infostand des ADFC Hattingen Informationen rund ums Fahrrad und Austausch mit Hattinger Radfahrern	Reschop Carré
Sonntag, 22.05. 10.00	Bike and Sail Radtour zum und Segeltörn auf dem Kemnader See, ca. 25 km Segel-Club Hattingen und ADFC Hattingen	Holschentor Talstr. 8
Freitag, 3.06. 16.00-19.00	Repair-Café Radreparaturen selbst machen und dabei Kaffee trinken ADFC Hattingen	Holschentor Talstr. 8
16.05. bis 05.06.	Stadtradeln Hattinger fahren viel mit dem Rad um beim Städtewettbewerb eine gute Platzierung zu erreichen.	

[https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/
60843-6-hattinger-fahrradfruhling](https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/60843-6-hattinger-fahrradfruhling)





1. Hattinger ADFC Cargobike-Race

Initiiert und geplant von Robert Dedden fand 2015 der 1. Hattinger Fahrradfrühling statt. Seitdem haben zahlreiche Akteure aus den verschiedensten Bereichen begeistert mitgemacht. Nachdem der 6. Fahrradfrühling in den letzten beiden Jahren coronabedingt ausfallen musste, ist es in diesem Jahr endlich soweit.

Am 12. März 2022 wurde der 6. Hattinger Fahrradfrühling und das 1. Hattinger ADFC Cargobike-Race durch den Bürgermeister Dirk Glaser bei schönstem Sonnenschein auf der Henrichshütte eröffnet. Der anspruchsvolle Parcours sorgte vorab bei Robert und seinen MitstreiterInnen für einiges Kopfzerbrechen, führte doch die Runde durch die tolle Industriekulisse der Henrichshütte über verschiedene Untergründe inklusive Schienenquerungen, hubbeligen Kabelabdeckungen und rutschige wassergebundene Wegedecke. Zum Glück kam es dann aber nur zu zwei glimpflich verlaufenen Stürzen.

Die 38 LastenradpilotInnen mussten nach einer Leerfahrt einen Sandsack, ein 1,20 m langes Teppichrohr, eine gefüllte Wasserkiste und 6 Fahrradmäntel aufladen und über zwei Runden sicher und möglichst schnell transportieren. Nach dem Abladen folgte noch eine letzte Leerfahrtrunde. Nicht nur die Kurven sorgten bei den Teilnehmenden für Herausforderung. Bei den Unebenheiten verlor der eine/die andere auch schon mal einen Teil der Ladung, musste die Einzelteile wieder einsammeln und neu auf dem Rad unterbringen.

Die Rennergebnisse wurden im Einzelzeitfahren ermittelt in den drei Kategorien: Cargobike ohne elektrische Unterstützung, Cargobike mit elektrischer Unterstützung bis 25 km/h und bis 45 km/h. Die schnellste Zeit schaffte Matthias Rheinländer. Er fuhr

die vier Runden in 3 Minuten und 06 Sekunden mit dem Load 75 der Firma Riese&Müller einem S-Cargobike mit bis zu 45 km/h Unterstützung. Mit 3 Minuten und 34 Sekunden brauchte Nils Holub allerdings auf einem Bullit ohne Unterstützung nur wenig mehr Zeit, Christof Weber fuhr mit einem E-Bullit die Strecke in 3 Minuten und 47 Sekunden.



Mit Spaß und Elan begab sich Axel Fell, Vorsitzender des ADFC Landesverband NRW, mit einem geliehenen Rad ins Rennen ...



... und präsentierte danach stolz das quietschgrüne Veranstaltungsshirt



Das spannende aber nicht ganz biernerste Renn-geschehen sorgte bei den Teilnehmenden und den zahlreichen zuschauenden Gästen für großen Spaß und viele begeisterte Rückmeldungen. Auch entschlossen sich einige Gäste, die vorher noch nie mit einem Lastenrad gefahren wa-



ren, spontan zu einer Renn-Teilnahme mit einem geliehenen Rad.

Das Ziel der Veranstaltung, Interessierten die umfangreichen Transportmöglichkeiten von Lastenrädern vorzustellen, wurde gut angenommen. Viele nutzten die Gelegenheit sich mit den BesitzerInnen eines Cargobikes auszutauschen und sich zu informieren über verschiedene Modelle und Konzepte bei den Ausstellern cargo&smart, Hase-Bikes und Punta Velo. Auch Frank Lojda von der Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung (Wabe) mbH zog eine positive Bilanz: „Mit den über 20 Fahrradcodierungen waren wir gut beschäftigt, mehr ist in der Zeit kaum möglich“. Auch der ADFC-Infostand war stets gut besucht.

Nun heißt es: die Zeit zum Trainieren bis zum 2. Hattinger ADFC Cargobike-Race im nächsten Jahr!

adfc
 Mitgliederverein der ADFC
 der Fahrrad-Club
 www.adfc.de

**INSPIRIEREN
 PLANEN ERLEBEN**

**DEUTSCHLAND
 PER RAD ENTDECKEN**

**76 SEITEN
 ROUTENINFOS
 SEHENS WERTES
 REISETIPPS**

Spannende Reisetipps und ausführliche Routeninfos
 Broschüre kostenlos im ADFC-Infostand und in vielen Fahrradläden,
 auch als E-Paper verfügbar



Direkt bestellen:
 030 20914980 oder auf:
 www.deutschland-per-rad.de



Gevelsberg: Fahrradoffensive 2022

von Georg Schäfer, Sprecher des Fachforums Radverkehr der Zukunftsschmiede Gevelsberg/Verein der Lokalen Agenda 21 und ADFC-Ansprechpartner für Gevelsberg

Die Stadt Gevelsberg plant eine „Fahrradoffensive 2022“. Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes wird in diesem Jahr der Radverkehr in den Vordergrund gestellt. Im Zeitraum des Stadtradelns vom 16. Mai bis zum 5. Juni soll es ein Begleitprogramm zum Thema klimafreundliche Mobilität geben. Wir lassen uns überraschen, sind aber gerne zur Mitarbeit bereit.

Was sonst in Gevelsberg ansteht und sicher auch in die „Offensive“ integrierbar ist, zeigt der folgende Überblick:

Radverkehrskonzept

In der mittelfristigen Haushaltsplanung sind 40.000 € für ein Radverkehrskonzept in 2023 vorgesehen. In den Haushaltsberatungen hat sich die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen dafür eingesetzt, diese Mittel schon auf 2022 vorzuziehen. Das Radverkehrsgutachten aus dem Jahr 1984, von dem einiges bereits umgesetzt ist, muss fortgeschrieben und konkretisiert werden.

Auch die jahrelangen Untersuchungen des Fachforums Radverkehr unter dem Titel „Radwegfinder unterwegs“ (zuletzt: Zugänge zur Innenstadt, Hagener Straße zwischen Drehbank und Bredde, Kölner Straße/Verbindung nach Ennepetal) sind als Beiträge zur Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes zu verstehen. Diese Arbeit sollte das Fachforum in diesem Jahr fortsetzen, z.B. mit dem Bereich des Sport- und Schulzentrums West und seiner Erreichbarkeit aus den einzelnen Stadtteilen.

Zu hoffen ist, dass es zu einem fruchtbaren Austausch zwischen dem fachkundigen

Blick von außen (Planungsbüro) und den Erfahrungen und Ideen der Radfahrerinnen und Radfahrer vor Ort kommt.

Dass der Konflikt zwischen Radverkehr und Parkraum für PKW auch in Gevelsberg angekommen ist, zeigt die im Endeffekt missglückte Initiative eines FDP-Politikers, die zugegebenermaßen wenig gelungenen Schutzstreifen an der Milsper Straße in Parkstreifen für PKW umzuwandeln. Außerdem erlebt man es täglich auf der Haßlinghauser Straße: Die Schutzstreifen, die nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen eh nur die Mindestbreite haben, werden durch die immer breiteren PKW weiter verschmälert.

Radwege

An der Neuenlander Straße soll der Rad-/Gehweg zwischen AWO-Sozialzentrum und Asbeck zunächst auf der nördlichen Seite verlaufen, innerhalb des Dorfkernes Asbeck (Tempo-30-Zone) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt und zwischen Asbeck und Ortseingang Silschede geht es auf der südlichen Seite der Straße weiter. Am alten Trafohäuschen wird der Weg an den Elbschetal-Radweg angebunden. Vorgesehen ist ein 2,5 m breiter durch eine Baumreihe von der Straße getrennter Weg. Derzeit finden Verhandlungen über den Ankauf der benötigten Grundstücke statt, im Frühjahr soll der Antrag auf Fördermittel gestellt werden.

Die Starkregenereignisse Mitte Juli 21 haben an den Radwegen entlang der Stefansbecke und der Ennepe einige Schäden verursacht.



Fahrradparken

Am Vendömer Platz sind im Januar 26 Fahrradbügel an der Seitenwand von Kaufland und gegenüber rund ums Rathaus aufgestellt worden. Neben dem offenen Bücherschrank der Zukunftsschmiede folgen drei weitere Fahrradbügel, die mit einer Lademöglichkeit für Pedelecs ausgestattet werden.

Im Rahmen der bundesweiten Bike+Ride-Offensive werden am Hauptbahnhof Fahrradboxen und überdachte Fahrradbügel aufgestellt. Die alten Fahrradboxen am S-Bahn-Haltepunkt Kipp (Zugang über Feuerstraße) aus den 1990-er Jahren sind renoviert worden und sollen durch ein neues Mietsystem nutzbar gemacht werden. An den Bus-Haltestellen Klostermark und Silschede Mitte sollen ebenfalls Radabstellanlagen errichtet werden.

Vieles konnte relativ zeitnah ausgebessert werden. Mittlerweile ist auch der Ennepe-Radweg zwischen Haus Rochholz und dem Verbindungsweg Berge-Knapp - Vogelsang wieder befahrbar, die Oberfläche befindet sich aber in einem schlechten Zustand. An einer Stelle soll der Weg verlegt werden, um der Ennepe mehr Retentionsraum zu geben.





Jahresbericht des Wittener Fahrradbotschafters

von Andreas Müller

Als Fahrradbotschafter – Originalbegriff „bicyclemayor“ (FahrradbürgermeisterIn) – bin ich Teil eines internationalen Netzwerks von Fahrradaktivisten. Wir sind inzwischen über 130 Aktive und auf allen Kontinenten vertreten. Website:

<https://bycs.org/our-work/bicycle-mayor>

Aktion „Mit dem Rad zur Schule“

2021 habe ich in den Sommerferien mit dem Kinderschutzbund zusammengearbeitet. An den ersten beiden Tagen hatten die Kinder Spaß daran, sich gegenseitig die Regeln abzufragen und auf dem Platz der Alten Feuerwehr das Radfahren zu trainieren. Am dritten Tag ging es auf die Gehwege der umliegenden Straßen und am vierten Tag erkundeten wir zum Abschluss einen „echten“ Schulweg zur Holzkamp-Gesamtschule und zurück. Vielen Dank an den Kinder-



Hannah, Sophie, Farah, Shukrama, Maan, Nawar und Mohammad auf ihrer ersten Radtour

schutzbund und die beiden Mitarbeiterinnen, ohne die das alles nicht möglich gewesen wäre.

Mit dem Quartiersmanagement Heven-Ost-Crengeldanz liefen im Frühjahr Vorbereitungen, mit Schulkindern aus dem Quartier ihren Weg zur Schule zu üben.

Außerdem habe ich Studierende der Hochschule für Gesundheit Bochum, die Projekte zur Fahrradförderung – also Bewegungsförderung – entwickelt haben, bei ihren Studienarbeiten mit einem Workshop unterstützt.

Vortrag „Autofreies Witten“

Als Vorprogramm zu einem wunderschönen Film im Fahrradkino des Unikat e.V. hatten mich Studierende der Uni Witten/Herdecke gebeten etwas zum autofreien Witten vorzutragen. Gleich vorneweg: Autofrei heißt nicht, dass die Autos völlig verschwinden, sondern nur, dass unsere Straßen auch für anderes gebraucht werden, z.B. für Bäume, Fahrräder oder auch zum Verweilen. Schon vor 40 Jahren hat Witten dieses Programm in der südlichen Innenstadt ansatzweise umgesetzt. Nun ist es an der Zeit, weiter zu gehen. Barcelona macht es vor: Der Autoverkehr geht nur noch vom Rand in die Quartiere der Innenstadt, geparkt wird am Rand. Davon profitieren alle Bewohner*innen, und wer hier mit dem Rad unterwegs ist. Viele Städte in NRW machen das vor und in Witten geht das auch. Diese Ideen konnte ich in erweiterter Form im November noch einmal in der Buchhandlung Lehmkuh bei einer Veranstaltung der Klima-Allianz vorstellen.



Radtouren

Im Tourenprogramm des ADFC habe ich eine Tour in den unbekannteren Wittener Süden angeboten und eine kürzere, sehr gut besuchte mit der Klima-Allianz zum Klimamarkt auf dem Gelände der AHE.

5-Kreuzungen-Tour

Was um Himmelswillen hat er sich eigentlich dabei gedacht? Auch nach 20 Jahren schimpft man in Witten über Straßenkreuzungen. Warum also nicht einmal fünf wichtige abfahren und erklären?

Am Marienhospital ging es um die vielen Vorgaben und Randbedingungen und wie man den Stau dort kürzer machen könnte, und trotzdem noch den Busverkehr beschleunigt und auf der Ardeystraße Radfahrstreifen anlegt. An der Ardeystraße/Husemannstraße/Dortmunder Straße ging es um das indirekte Linksabbiegen für Radelnde. An der Ruhrstraße/Husemannstraße/Bergerstraße um die Vorrangschaltung für Radelnde in der Ruhrstraße und um den 20 Jahre alten, ersten aber unpraktischen Wittener Fußabsteller, den fast niemand kennt.

Aktionen zur Bundestagswahl

Im Vorfeld der Wahl habe ich für die GRÜNEN drei öffentliche Touren geplant und geleitet. Auf der Emscher-Ruhr-Tour konnten wir die Auswirkungen der Flutkatastrophe am Wannenbach, am Pferdebach und an der Emscher besichtigen. Auf zwei thematischen Touren in Witten und Sprockhövel konnten von der Biolandwirtschaft bis zur AHE grüne Themen erläutert werden. In Sprockhövel nahm mit Janosch Dahmen, dem heutigen Gesundheitssprecher der Grünen im Bundestag, grüne Prominenz teil. Als Mitglied der Grünen habe ich mich im Wahlkampf auch dafür eingesetzt, dass

an Kreisstraßen Radwege gebaut werden, zum Beispiel an der Kleinherbeder Straße.

Politiker*innen beim Stadtradeln

Damit das Radfahren nicht das Spezialthema für die immer gleichen Wittener Politiker*innen bleibt, habe ich die Wittener Fraktionen aufgefordert, beim Stadtradeln mitzumachen. Unter vielen Wettbewerbskategorien gibt es dabei auch eine für Mandatsträger. Nach ein wenig Drängeln waren alle großen Parteien dabei und mit dem Foto in der WAZ waren sie vielleicht für den einen oder die andere auch Mutmacher und Vorbilder...

Bicycle Mayors: Kidical Mass global

Mit London, Wien, Paris und anderen Städten ist die Kidical Mass schon im letzten Jahr ein internationales Ereignis geworden. Schon seit einer Weile mache ich Lobbyarbeit dafür, die einzelnen Events überall in der Welt gemeinsam stattfinden zu lassen. Dieses Jahr könnte es klappen! Die Website der Kidical Mass wird viersprachig und alle 130 Bicycle Mayors können ihre Kidical Mass registrieren: www.kinderaufsrad.org



Die Organisatoren mit den Mayors aus Istanbul, Panama, Tripoli, Amsterdam, Mexico City, Bengalore, Beirut, Rio de Janeiro



Pop-Up Fahrradbotschaft im Ideenschaufenster

Am Samstag, den 18. Dezember 2021 luden der Fahrradbotschafter Andreas Müller und der ADFC-EN zur Pop-Up-Fahrradbotschaft ins Ideenschaufenster.



Sektempfang in der Pop-UP Fahrradbotschaft

In einer kleinen Ausstellung informierten wir über die Aktivitäten des vergangenen Jahres und stellten die Planung für 2022 vor.

Wie jedes Jahr zur Weihnachtszeit hatte der Fahrradbotschafter Andreas Müller auch dazu aufgerufen, gebrauchte Kinderfahrräder zu spenden und direkt zur Pop-Up Botschaft zu bringen. Das Ergebnis konnte sich



Ausstellung und die ersten Spendenräder

sehen lassen. Durch die großzügigen Spenden können nun elf dankbare Schülerinnen und Schüler der Hellweg-, der Crengeldanz- und der Breddeschule die anstehenden Fahrradprüfungen absolvieren und später die Welt auf dem Fahrrad entdecken.



Spendenräder und glückliche Kinder im Einsatz 2021



Es geht voran: die neue Esel-Brücke ist da



Laut Ankündigung der Stadtverwaltung soll das Ganze in diesem Jahr tatsächlich zu einem – guten – Ende kommen. Die Brücke steht bereits bzw. ist aufgehängt. Nur das Geländer fehlt noch. Allerdings wird es sicher noch eine Weile dauern, bis auch die Anschlüsse hergestellt sind. Wie auf dem Foto zu erkennen ist, muss insbesondere am östlichen Ende noch eine Menge Erde bewegt werden, um den immensen Höhenunterschied aufzufüllen.

Schade finde ich, dass dieses tolle Bauwerk komplett in einem sehr zurückhaltenden Grauton gehalten ist. Da hätte ich mir mehr Farbpräsenz sehr gut vorstellen können.

Die Radelgemeinschaft freut sich auf die Fertigstellung und der ADFC-EN macht gerne mit bei der Eröffnungsparty.





Die neue Lakebrücke

Zitate aus der Verwaltungsvorlage der Stadt vom 28.10.21:

Der Rat der Stadt Witten beauftragt die Verwaltung den Ersatzneubau der Lakebrücke entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie voranzutreiben, die Planungen gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW zu konkretisieren und in die Verhandlungen über die Kostenbeteiligung und die Zeitplanung einzusteigen. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls ein Verkehrskonzept für den Bereich „In der Lake“ zu erstellen und eine alternative Führung des RuhrtalRadweges zu prüfen.

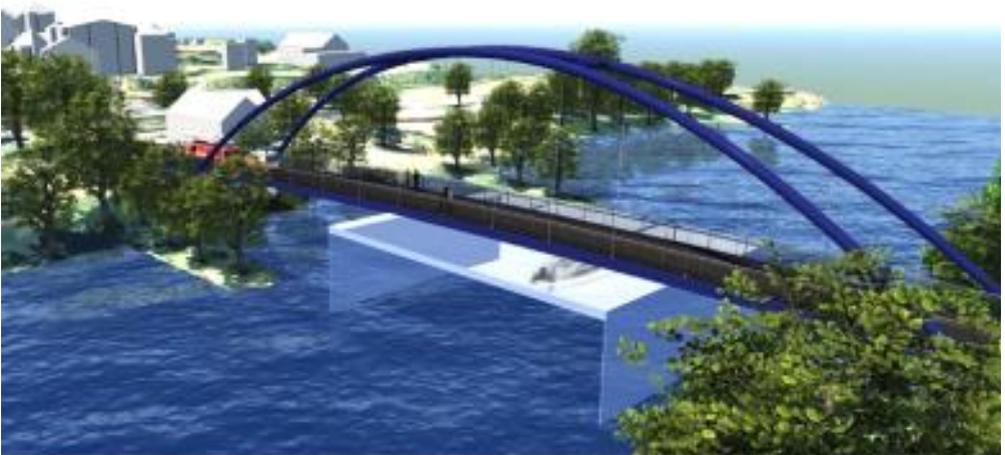
Grundlegende Anforderungen an eine neue Lakebrücke sind:

- Reduzierung der Steigung; möglichst barrierearme Ausbildung (ca. 6% Neigung)
- Nutzbare Breite von mindestens 5,70 m, zur konfliktfreien Führung aller Nutzergruppen mit ihren jeweiligen Ansprü-

chen hinsichtlich unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Platzbedarfe (u.a. Fußgänger, Jogger, Familien, Senioren, Verweilflächen zum Ausblick, Radfahrende, breite Kinderwagen und Fahrradanhänger, Inliner)

- geringe Unterhaltungskosten
- möglichst kurze Bauzeit

Nach Variantenvergleich empfiehlt die Studie für den Ersatzneubau eine Bogenbrücke mit oben liegendem Tragwerk und einer nutzbaren Breite von 5,7 m. Durch diese Konstruktion kann auf Pfeiler im Flussbett, welche bei Hochwasser ein Abflusshindernis darstellen, verzichtet werden. Darüber hinaus ermöglicht das oben liegende Tragwerk eine Reduzierung der Neigung auf rd. 6%.

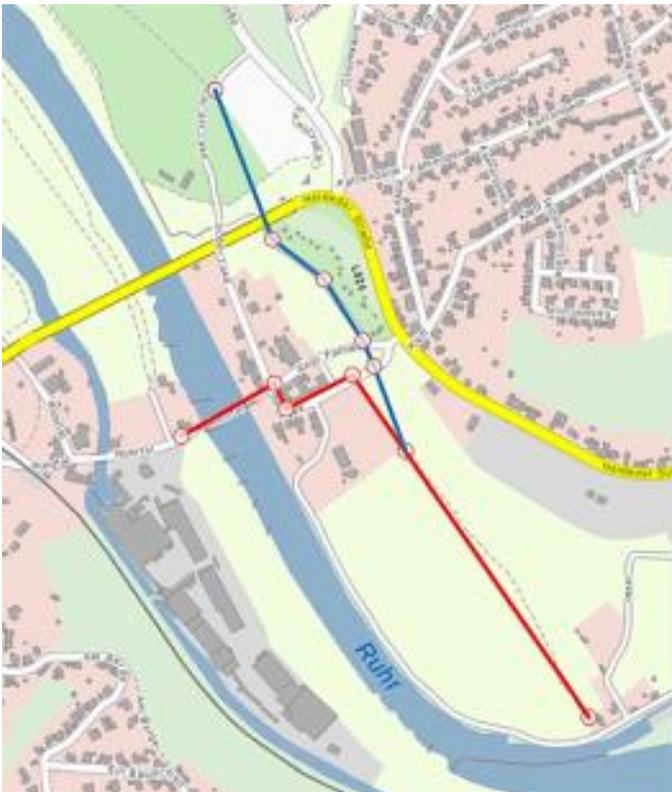


So könnte die neue Lakebrücke aussehen
(der graue Kasten stellt nur den Bereich der Schiffsdurchfahrt dar (wird nicht gebaut))



Im Rahmen der Bürgerinformation wurde von Teilnehmenden die Sorge geäußert, dass mit Ausbau der Brücke die bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern insbesondere auf Hevener Seite weiter verstärkt werden. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Verwaltung auf die IGA 2027 verwiesen. Ein Ziel im Rahmen der IGA 2027 ist ein Ausbau des RuhrtalRadwegs. Im Rahmen der anstehenden Planungen soll unter anderem die Verkehrsinfrastruktur ausgehend vom Ortseingang Heven auf der Herbeder Straße, über Schleusenwärterhäuschen, Ortslage „Insel“ (Alter Fährweg, In der Lake) bis etwa zur

Höhe des Golfplatzes untersucht und ausgebaut werden. Dabei soll eine geänderte Verkehrsführung im Bereich „Insel“ ebenso betrachtet werden, wie die Trennung von Radfahrern und Fußgängern. Mit der geplanten Aufnahme der Planungen in 2022 ist auch der Austausch mit den Bürger*innen und Anwohner*innen und die Diskussion über unterschiedliche Lösungsalternativen vorgesehen. Ziele sind die Fertigstellung der Lakebrücke vor der Sperrung im Bereich der Omegabrücke sowie der Ausbau des Ruhrtalradweges bis zur IGA im Jahr 2027.



alternative Führung des Ruhrtalradweges



Die unendliche Geschichte eines Versagens: Bergerstraße

Entweder es passiert nichts oder es wird falsch gemacht – und damit die Sicherheit der Radfahrenden mit Füßen getreten.

Bereits 2010, also vor nunmehr 12 Jahren (!), als wir im Gespräch mit dem damaligen Stadtbaurat Dr. Bradtke erreichen konnten, dass die Benutzungspflicht des Gehweges aufgehoben wird, wiesen wir darauf hin, dass die Anpassung der Markierung dabei

sehr wichtig sei. Bis 2020 hat die Stadtverwaltung trotz mehrfacher Aufforderung, an dieser Stelle endlich für klare Verhältnisse und mehr Sicherheit für den Radverkehr zu sorgen, nicht gehandelt.



Mai 2010: Geh-/Radweg benutzungspflichtig



Februar 2012: Benutzungspflicht aufgehoben, Markierung nicht angepasst



Februar 2020: Linie geändert und minimal Richtung Straße verschwenkt



Mai 2020: Fahrradsymbol und Pfeil, der ausschließlich auf den Gehweg zeigt, wurden erneuert.



Nov. 2020: Fahrrad und Pfeil geändert, Pfeil zeigt minimal Richtung Straße

2020 kam dann Bewegung in die Sache: die Stadt wurde aktiv. Zuerst wurde die durchgehende Linie in eine unterbrochene Linie geändert. 3 Monate später wurden im Mai das Radsymbol und der Pfeil erneuert. Im November dann das ganze nochmals geändert. Im April dann die offenbar finale „jetzt ist es aber mal gut, das muss reichen-Markierung“ aufgebracht.

Leider kann ich nicht anders als festzustellen: die zuständigen Stellen in der Verwaltung scheinen nur wenig Kenntnis zu haben von einer klaren und für Alle – in diesen Fällen gerade Autofahrende- erkennbare Verkehrsleitung. Denn nach wie vor ist die aktuelle Markierung nicht geeignet, um zu verdeutlichen, dass Radfahrende an dieser Stelle die Wahl haben. Sie dürfen zwar auch auf dem Gehweg fahren, der normale Weg führt aber auf der Straße weiter. Zurzeit erkennt der Autofahrende gar nicht oder viel zu spät, dass der Radfahrende nicht auf dem Gehweg „verschwindet“. Im besten Fall wird gehupt, im schlimmsten Fall kommt es zu einem Unfall.



April 2021: zweiter Pfeil ergänzt

Daher noch einmal der dringende Appell an die Verantwortlichen: alle Stellen, an denen diese fehlerhaften Markierungen bestehen, müssen kurzfristig berichtigt werden. Kann eigentlich nicht so schwer sein! Oder??

Der Pop-Up-Radweg an der Dortmunder Straße zeigt schließlich wie es geht.





Pop-up-Radweg an der Dortmunder Straße

Im Februar 2021 von SPD und Grüne beantragt, im Oktober 2021 eingerichtet: so schnell kann es sogar in Witten gehen!

Laut Wikipedia ist „ein Pop-up-Radweg (auch Corona-Radweg) ein kurzfristig eingerichteter Radweg, der in einer akuten Gefahren- oder Krisensituation oder bei plötzlich veränderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehr schnell für mehr Platz und Sicherheit im Radverkehr sorgen soll.“

Die ersten Pop-up-Radwege wurden in mehreren Städten während der COVID-19-Pandemie angeordnet. Sie sollten während der Pandemie beim Radfahren mehr Abstand ermöglichen und so das Ansteckungsrisiko verringern. Außerdem sollten dadurch mehr Menschen animiert werden, statt mit dem – was die Ansteckungsgefahr betrifft – „gefährlichen“ öffentlichen Nahverkehr mit dem „sicheren“ Fahrrad zur Arbeit pendeln.

Pop-up-Radwege werden meist mit gelben Linien und Baustellenbaken markierte und entweder durch Umwidmung des rechten Fahrstreifens oder eines bisherigen Parkstreifens zum Radfahrstreifen hergerichtet.



Der erste Wittener Pop-up-Radweg: Beginn und Ende Richtung Nordost

Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Pop-up-Radwegen ist von „der Darlegung einer qualifizierten Gefahr für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer“ befreit. Es gilt §45 der Straßenverkehrsordnung StVO, der in Absatz 5 Maßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und in Absatz 6 die Erprobung von verkehrssichernden Maßnahmen erlaubt.

Die Stadtverwaltung Witten ist mit der Markierung des Pop-up-Radweges der Möglichkeit gefolgt, auf eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung zu verzichten und hat es in für Wittener Verhältnisse rekordverdächtig Zeit geschafft, ein stückweit mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende herzustellen. Ein Jahr lang bis Ende Oktober 2022 soll jetzt untersucht werden, wie der Radweg angenommen wird und ob er sich bewährt. Vorab wurden seitens der WBG abgesackte Gullideckel, eine Gehwegkante und die Wegnahme von Parkplätzen als problematisch angeführt.





Beginn und Ende Richtung Südwest bzw. Innenstadt

Der ADFC-EN begrüßt natürlich jede Verbesserung der Radinfrastruktur und die Schaffung von mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrende. Allerdings wird dieses kleine Stück im großen Lückenwerk des Radverkehrsnetz die Menschen nicht aufs Fahrrad und den Verkehr nicht zu einer Wende bringen. Es muss daher dringend an der Durchgängigkeit der Radstrecken gearbeitet werden.

Und so fühlt sich die Fahrt in Richtung Nordost aus Sicht der Radfahrenden an: nachdem die Kreuzung Ardeystr. / Huse-

mannstr. heil überstanden ist, kommt noch ein kleines Stück Radstreifen. Aber dann heißt es erstmal: zurück in den Autoverkehr für fast einen Kilometer. Erst kurz vor der Tankstelle beginnt der neue Pop-up-Radweg auf dem ehemaligen Standstreifen. Nach 500 Metern ist das Vergnügen auch schon wieder vorbei. Immerhin ist hier die Rückleitung auf die Straße lehrbuchmäßig ausgeführt. Auf der anderen Straßenseite gibt es ebenfalls einen ca. 500 m langen gelb markierten Streifen über den ehemaligen Standstreifen.





Fahrradunfall an der Hörderstraße

Anfang September 2021 ist eingetreten, wovon wir im 2Ventiler bereits im April gewarnt hatten. Ein Radfahrer ist an dem letzten verbliebenen Wurzelauflaufbruch auf dem Radweg an der Hörderstraße schwer gestürzt.

Dabei hatte Richard Stanek noch Glück im Unglück, denn trotz eines Überschlages mit dem ganzen Rad blieb es bei Abschürfungen und Prellungen. Und Richard Stanek ist alles andere als ein ungeübter oder untrainierte Radfahrer. Erst zwei Tage zuvor war er nach Witten zurückgekehrt von seiner 10wöchigen Radtour zum Nordkap. Insgesamt mehr als 7.000 km durch Deutschland, Dänemark, dem bergigen Norwegen, Finnland und Schweden auf oftmals schlechten Wegen hatte er dabei unfallfrei gemeistert.

Wir hatten damals ausdrücklich die Beseitigung des vormals sehr schlechten Zustandes des Radweges begrüßt. Vor allem die zahlreichen Wurzelaufläufe wurden 2020 weiträumig begradigt. Nur eben diese eine

Stelle wurde dabei vergessen oder übersehen - auf jeden Fall aber ignoriert. Das Problem ist: wer jetzt auf der glatten und gut befahrbaren Oberfläche unterwegs ist, rechnet nicht mehr mit einer derart starken Aufwölbung durch Baumwurzeln. Bei Dämmerung oder im Dunkeln erhöht sich die Unfallgefahr noch weiter. Aus Richtung Stockum gibt es zwar ein Schild, das auf Radwegschäden hinweist, in Gegenrichtung fehlt es allerdings.

Wir fordern daher die Stadt Witten auf, diese Stelle umgehend zu entschärfen. Um andere Radfahrende vor der Gefahrenstelle zu warnen, habe ich mit Richard Stanek die Stelle kurzerhand mit Kreidefarbe markiert.

Je Roller – je voller

Von den einen als sinnvolle Ergänzung der Nahmobilität begrüßt, von den anderen als Belästigung empfunden. Eins wird auch in Witten deutlich: die Elektroroller (E-Scooter) polarisieren.

Seit Oktober 2021 sind sie auch in Witten angekommen: 120 E-Scooter von vier Anbietern. Mit den Rollern darf nur auf Straßen und Radwegen gefahren werden, Gehwege sind Tabu, sagt das entsprechende Gesetz Und da haben wir auch schon zwei Probleme: Zum einen sind die Radwege schon jetzt zu schmal zum Radfahren, somit gibt es durch die Roller eine zusätzliche Nutzungskonkurrenz. Zum andere werden die



Roller oftmals sehr gedankenlos oder auch provokant abgestellt und sind dann eine Gefahr für RadfahrerInnen und insbesondere FußgängerInnen.



Quelle: Der Deutsche Fahrradpreis

Der Deutsche Fahrradpreis ist Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung. Er soll Anregungen geben für weitere Projekte und Maßnahmen der Radverkehrsförderung sowie das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit aufzuwerten und somit mehr Menschen in Deutschland zum Fahrradfahren zu bewegen.

Seit einigen Jahren vergibt eine Jury aus Expertinnen und Experten, die die Projekte aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten, die Preise in mehreren Kategorien. Die Preisträger 2020 sind:

Infrastruktur: Pop-up-Radwege in Berlin

Mit dem Pop-up-Verfahren wurden in Berlin, vor allem in Friedrichshain-Kreuzberg, über 25 km neue, geschützte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet.

Kommunikation: Kidical Mass

Das Projekt Kidical Mass setzt ein starkes Zeichen und schafft große Begeisterung bei Kindern. Kinder müssen so früh wie möglich für den Straßenverkehr und dort für den Radverkehr sensibilisiert und eingebunden werden. Die Kidical Mass schafft bei den Kindern ein positives Erlebnis, von dem noch wochenlang erzählt wird – Fahrradfahren macht Spaß, genau das assoziieren Kinder danach. Sie sind Botschafter für eine fahrradfreundliche Stadt und zeigen auf, dass die Bedürfnisse der jüngeren Verkehrsteilnehmenden nicht vergessen werden dürfen. Die Kidical Mass erzeugt positive Bilder und macht Kinder sichtbar!

Wer früh überzeugend an das Radfahren herangeführt wird, behält es ein Leben lang.

Fahrradfreundlichste Persönlichkeit

Der sympathische Fernsehmoderator, Komiker und Fahrradliebhaber Dr. Eckart von Hirschhausen ist für zahlreiche Menschen ein Vorbild, zugleich ist er Motivator für eine gesunde Lebensweise, setzt sich für ein besseres Klima ein und steht voll und ganz hinter dem umweltfreundlichen Transportmittel – dem Fahrrad. „Wie empfinden Sie das Miteinander auf der Straße – Auto vs. Fahrrad?“ Von Hirschhausen: „Leider oft als Gegen- und nicht als Miteinander. Und auch wenn viele das anders sehen – Autofahrer gehören nicht per se einer überlegenen Spezies an. Aber ich möchte nicht falsch verstanden werden, ich habe nichts gegen Autos, nicht mal etwas gegen SUVs. Vielmehr habe ich für die sogar vollstes Verständnis: Wer auf sehr unwegsamem Gelände wohnt, im Sumpf, in den Bergen oder tief im Wald, der muss bitte auch einen SUV kaufen dürfen. Das kann ich verstehen, wenn man da zwei Tonnen Stahl und die PS von einem Traktor braucht, um voranzukommen. Aber wenn man dann auf öffentlichen Straßen fährt, sollten die genauso schnell fahren dürfen wie ein Traktor. Mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit erledigt sich das Problem dieser übermotorisierten Schüsseln von allein.“





Cabriobeet „Straßenkräutler“: Was für eine geile Idee!

Im Sommer setzte der Wiener Filmemacher Christoph Schwarz ein Zeichen gegen die Zerstörung der Stadt und der Übermacht der Autos.

Obwohl er gar keinen Führerschein hat, ist Christoph Schwarz seit kurzem Besitzer eines schicken gelben Cabrios. Für 10 Euro im Monat gibt es in Wien bereits einen Anwohner-Parkausweis, der nun auch für sein mit Kräutern bepflanztes „Cabriobeet“ gilt. Als ein Abschleppbescheid für das angeblich nicht fahrtüchtige Auto kam, buddelte er einfach den Fahrersitz wieder aus und ließ das Auto immer wieder umparken unter viel Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit. Da den Behörden die Ausbuddelzeit von ca. 30 Minuten zu lang war, löste er das Problem mit einem großen Blumentopf, der einfach hinten auf dem Kofferraumdeckel platziert wird, wenn das Auto – z.B. bei der Demo zum Klimastreik – werbewirksam im Einsatz ist.



<http://christophschwarz.net/cabriobeet/>





Fahrräder für Uganda

Die gemeinnützige private Initiative „Jugendhilfe Ostafrika e.V.“ sammelt seit 30 Jahren Spenden für die Anschaffung von Fahrrädern. Sie ermöglicht damit Familien und Dorfgemeinschaften in Uganda die selbstständige Verbesserung ihrer Lebenssituation und bietet so effektive Hilfe zur Selbsthilfe.

zusammengestellt von Susanne Rühl, Quelle Text und Fotos: Jugendhilfe Ostafrika e.V.

Auch in Uganda hat die Coronapandemie existenzielle Auswirkungen. So gab es 2021 einen strengen Lockdown, die Schulen waren Anfang des Jahres noch immer geschlossen. Wie in Europa gibt es bei vielen Waren Lieferengpässe. Die Fahrradwerkstatt bekam zeitweise keine in Einzelteilen zerlegte Fahrräder mehr, so dass die angestellten Menschen nicht mehr arbeiten konnten. Die Initiative übernahm in dieser Zeit einen Teil der Gehälter zur Überbrückung.

Trotz aller Schwierigkeiten konnten dennoch 600 Zweiräder und 23 Dreirädern an Dorfgemeinschaften und Einzelpersonen abgegeben werden. Der persönliche Brief zeigt eindrucksvoll, dass die Spenden direkt vor Ort ankommen und sehr dankbar empfangen werden.

Finanzieren auch Sie

- mit 90,- € ein Fahrrad
- mit 150,- € ein Behinderten-Dreirad

I take this opportunity to thank bicycle sponsorship project and workshop for giving me a bicycle. The bicycle will help me in transporting my children to school, fetching water for home use and also bringing food from the garden.
Am so grateful for your help.

Yours sincerely
Omukiko Mary
OMVIKU MARY



Natürlich sind auch Teilbeträge möglich. Die Spenden sind steuerlich absetzbar, daher bei der Überweisung Name und Adresse angeben.

Weitere Infos: www.jugendhilfe-ostafrika.de

Spendenkonto

IBAN: DE28 6009 0800 0103 2370 12

BIC: GENODEF1502

Sparda-Bank Baden-Württemberg



Fahrrad auf die Ohren

Wenn es mal regnet: diese Fahrradsongs vertreiben jedes Grau

Von Hamburg bis ans Meer

Nico Suave Feat. Tonbandgerät, Chefboss & Cäthe



Lust auf Fahrrad Der Song 1080

Das offizielle „Lust auf Fahrrad-Video“ Hannovers



Fahrrad fahr'n

von Max Raabe



Mein Fahrrad

von Die Prinzen



E-Bike Fahrer

von BlechReizPop



E-Bike-Song Kitzbühl

von Robert Pletzer



UFO - Unbekanntes Fahrrad Objekt

von Nitromethanoliker

GEMA-freie Musik von www.jamendo.com und www.cayzland-music.de



Drahtesel

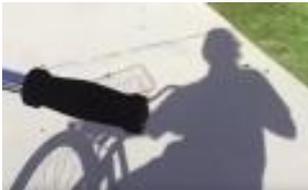
von Studio 25





Ich fahr Fahrrad

von Bergelheim



... und ein bisschen schräg

Ma dove vai bellezza in bicicletta

von Silvana Pampanini



... und auch was für die Kleinen

Mit dem Rad – Kinderlieder zum Mitsingen

von Caramellino



Ihr Partner rund um's Rad



Geschäftszeiten:	Ardeystraße 38
Mo.-Fr. 10.00 - 13.00 Uhr	58 452 Witten
15.00 - 18.30 Uhr	Fon 02302/8 26 28
Sa. 10.00 - 13.00 Uhr	Fax 02302/88 86 79



Jana Kühl, die erste Professorin für Radverkehrsmanagement

„Jede Maßnahme für das Fahrrad führt zu einer Grundsatzdebatte. Aber es gibt ein ganz einfaches Prinzip: Gibt es gute Angebote fürs Radfahren, steigen die Menschen um!“

aus Interviews von ADAC und taz

Prof. Dr. Jana Kühl (36), lebt in Kiel und ist seit November 2020 Professorin für Radverkehrsmanagement am Institut für Verkehrsmanagement der Ostfalia-Hochschule für angewandte Wissenschaft in Salzgitter. Sie studierte Geografie, Soziologie und Öffentliches Recht an der Christian-Albrechts-Universität in Kiel und promovierte an der Fakultät Raumplanung an der TU Dortmund.

ADAC Redaktion: Sie sind Deutschlands erste Professorin für Radverkehrsmanagement. Spielt das Fahrrad auch in Ihrem Privatleben eine Rolle?

Das Rad ist in erster Linie für mich ein praktisches Verkehrsmittel, um von A nach B zu kommen. Aber ich nutze es auch gern in der Freizeit. Zum Einkaufen nutze ich ein einspuriges Lastenfahrrad als Auto-Ersatz. Dann habe ich ein Faltrad, um meine Fahrten mit Bus- und Bahn kombinieren zu können. In der Freizeit nutze ich mein Mountainbike. Und ich habe noch ein normales Alltagsfahrrad.

900 Millionen Euro soll es im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung bis 2023 für den Radverkehr geben. Reicht das, und wird das Geld richtig eingesetzt?

Es würde nicht ausreichen, wenn die planenden Kommunen die Möglichkeit hätten, die Mittel sofort abzurufen. Denn wenn man die Ziele ernst nimmt, dass Deutschland Fahrradland wird, und den Menschen



ermöglichen will, sicher mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen, müsste man sicher noch mehr investieren.

Der Engpass sind also die Kommunen?

Sie müssen die Veränderungen umsetzen. Vor allem aber haben die Kommunen ganz oft ist das Problem, dass sie die Mittel gar nicht abrufen können, weil Personal fehlt, das sich mit Radverkehrsfragen auseinandersetzen kann. Hierfür müssen erst Stellen geschaffen werden.

Fachleute, die Sie als Professorin auch in ihrem Studiengang ausbilden?

Richtig. Ich habe vom Bundesverkehrsministerium den Auftrag bekommen, Radverkehrsfachleute überhaupt erst einmal auszubilden, weil der Markt so leer ist. Es gab bisher wenige Studiengänge, die sich mit Radverkehrsplanung beschäftigen, diese Lücke soll jetzt geschlossen werden. Es ist Bestandteil der Ausbildung, dass die Studierenden auch lernen, wie Radverkehrsförderung funktioniert, wie sie finanziert wird, da geht es um klassische planerische Fragen.



taz: Ist Radverkehr an deutschen Hochschulen nicht vorgekommen?

Den Schwerpunkt Rad mit der zentralen Stellung, wie sie jetzt durch die Radverkehrsprofessur möglich wird, gab es bisher nicht. Es gibt viele Professuren, die sich mit Verkehrsmanagement und Verkehrsplanung beschäftigen. Traditionell, das hat sich in den vergangenen Jahren zum Glück etwas geändert, sind sie vom motorisierten Individualverkehr, sprich vom Auto, ausgegangen. Der Radverkehr hat dort keine starke Stellung – es sei denn, es gibt Personen, die sich dafür starkmachen.

ADAC: Im Zuge der Verkehrswende spielt das Fahrrad eine große Rolle. Wie können Sie diese Rolle durch Ihre Professur begleiten und fördern?

Wir müssen die sehr emotional und sehr konfliktreich geführte Debatte um die Ver-

kehrswende versachlichen. Wir müssen adäquate Lösungen aufzeigen. Momentan sind die Diskussionen sehr verzerrt, Klimaschutzdebatten werden gern als ideologisch diffamiert. Durch wissenschaftliche Erkenntnisse lässt sich belegen, um welche Problematik es geht, und welche Maßnahmen sinnvoll sind.

Mein persönliches Anliegen dabei ist: Ich bin keine klassische Verkehrsplanerin, keine Ingenieurin. Ich komme aus der Sozialwissenschaft und will nicht nur über bauliche und technische Lösungen reden, sondern mir auch ansehen, wie die Lebenswelt der Menschen aussieht. Unter welchen Bedingungen kann Radfahren für sie funktionieren? Wie kann man Menschen helfen, die sich gern anders fortbewegen wollen, dies derzeit aber einfach nicht können.

Liege zweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

VELOMOBIEL.NL
www.velomobiel.nl

Bakfiets.nl

HASE
BIKES

ICLETTA
RECYCLED BIKES

HP-VELOBIEL.NL

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

Tel 0234-511419 www.tri-mobil.de



E-Lastenrad Friederike

Die Mobilität im Ennepe-Ruhr-Kreis soll klimafreundlicher gestaltet werden. Als Partner der Verkehrswende bietet die EN-Agentur zukünftig zwei elektrisch betriebene Lastenräder zur kostenlosen Ausleihe an, die mit Unterstützung der AVU angeschafft wurden.

Das erste Lastenrad steht ab sofort bis zum 13. März in Schwelm bereit zur Buchung. Alle drei Monate wird „Friederike“ den Standort wechseln und kann dann auch in einer der anderen Kreisstädte ausgeliehen werden. Die genaue Reihenfolge steht allerdings noch nicht fest.

Da das Fahren eines Lastenrades gewisse Kenntnisse und Erfahrungen voraussetzt bietet der ADFC-EN Schulungen für Interessierte an. Eine erste Schulung, bei der Robert Dedden wertvolle Tipps für die ersten Fahrversuche gab, fand im Dezember in Schwelm statt.

Weitere Infos/Buchung:

<https://ennepe-ruhr-liefert.de/lastenrad-verleih/>



Friederike stellt sich vor

Modell: Radkutsche Rapid mit 200 kg Zuladung

Antrieb: Elektro mit Shimano Schaltung

Ladefläche: L 82 cm x B 70 cm

Status: umweltfreundlich



In dem sehr schönen Video kann man Friederike mit all ihren Besonderheiten vorab bewundern.



Die frostgrüne Friederike und „Fahrschüler*innen“



Der Siegeszug des Lastenrads ...

... ist zwar noch am Anfang – aber durchaus in Sichtweite. Vor drei Jahren erschien im 2Ventiler mein erster Erfahrungsbericht zum Kauf eines Lastenrads. Seitdem hat sich viel getan.

von Raphael Moser

Zum einen gibt es immer mehr Hersteller und Modelle am Markt, zum anderen hat der Absatz stark zugenommen. Lastenräder werden zunehmend ein gewohnter Anblick im Straßenbild. In diesem Artikel möchte ich kurz berichten, was es Neues zur rechtlichen Situation und in Witten gibt.

Auch wenn wir von einem „Fahrradland Deutschland“ noch weit entfernt sind und der Politik in den meisten Bereichen der Mut für die notwendigen Maßnahmen fehlt, so gab es in der Zwischenzeit doch ein paar Veränderungen bei der StVO-Reform. Durften im Lastenrad früher nur Kinder bis zu einem Alter von sechs Jahren mitgenommen werden, ist nun auch die Mitnahme von größeren Kindern und sogar Erwachsenen erlaubt. Außerdem sind Stellplätze speziell für Lastenräder mit entsprechendem Piktogramm möglich, wie sie vereinzelt schon in Großstädten eingerichtet wurden.

Lastenrad-Stellplätze wären auch in Witten sinnvoll, so z.B. vor Alnatura und der Füllbar.



Cargo Bike-Pionier Arne Behrensens präsentiert neue Lastenradstellplätze, leider (noch) nicht im EN-Kreis (Quelle: <https://www.cargobike.jetzt/stvo-reform-bringt-verbesserungen-fuer-cargobikes/>)

Lastenräder sind eine größere Investition, die gut überlegt sein will. Ausgiebiges Probefahren ist hier ein Muss. Welche Art von Lastenrad passt zu mir: gemütlicher Fahrstil und an der Ampel den Lenker loslassen (dann eher ein Dreirad) oder wendig und flott durch die Stadt kurven (dann eher ein Zweirad). In Witten gibt es mittlerweile ein kostenloses Leihangebot für beide Rad-Typen:

Zweirädriges Bullitt mit E-Motor: Radcafé der WABE (Augustastr. 36), Ausleihe: www.pottkutsche.de.

Dreirad mit E-Motor: Verein „Meisterwerk Mensch“, Ausleihe: www.meisterwerk-mensch.de/kruemel-lore.

Geplant bis Mitte 2022: **Zweirädriges Cargo Bike Monkeys:** Unverpacktladen „Füllbar“ (Ruhrstr. 10). Die Initiative Pottkutsche sammelt aktuell noch Spenden für Kauf und Unterhalt.



Die „Krüemellore“



Weitere Infos: YouTube Videos „Lastenrat“ mit Alltagstest von Lastenrädern, die ich gemeinsam mit Martin Donat vom LifeCYCLE Magazine aufgenommen habe.



Ozean-Route – Vom Kommen und Gehen eines Meeres

Ozean-Radwege im Ennepe-Ruhr-Kreis? Wir leben hier doch nicht an der französischen Atlantikküste. Natürlich nicht, aber ...

von Georg Schäfer

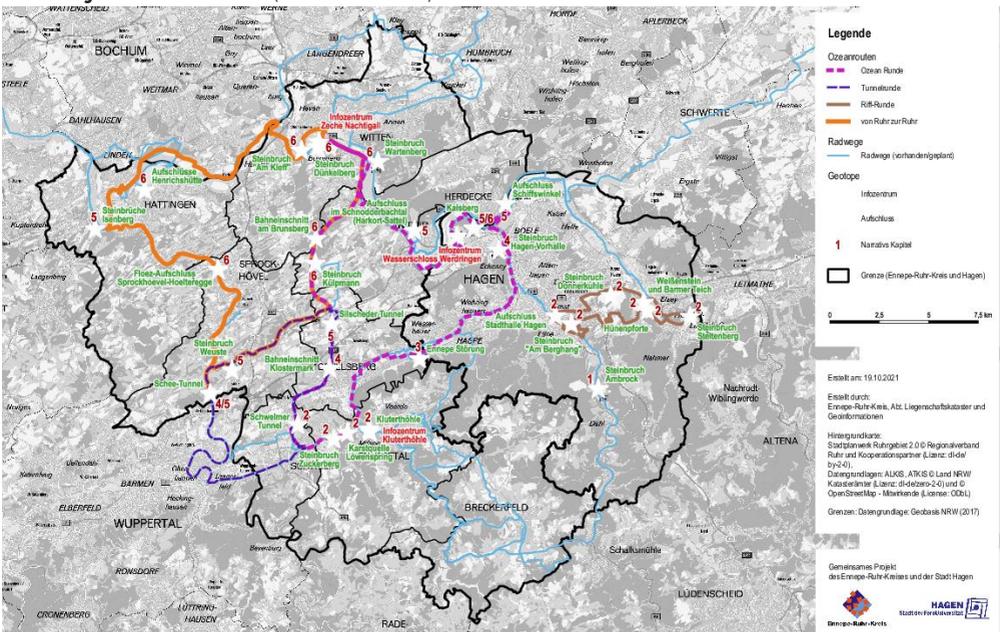
Dreht man die Uhr um viele Millionen Jahre zurück, so war unsere Gegend durchaus wiederholt Küstenregion, lag zwischenzeitlich sogar in den Tiefen eines Ozeans. Davon zeugen etwa die versteinerten Korallenriffe in der Kluterthöhle in Ennepetal und Zeche Nachtigal in Witten mit bis zu 30 geologischen Aufschlüssen verbindet. Insgesamt sollen Themenrouten zwischen 12 und 50 km entwickelt werden.

Da gerade der Eisenbahnbau zahlreiche geologische Aufschlüsse geschaffen hat, bieten sich Radwege auf ehemaligen Bahntrassen in besonderem Maße an, Erdge-

schichte „erfahrbar“ zu machen. Das Projekt „Ozean-Route – Vom Kommen und Gehen eines Meeres“ soll einen Verbund von Themenrouten schaffen, der die Infozentren Wasserschloss Werdringen in Hagen, Kluterthöhle in Ennepetal und Zeche Nachtigal in Witten mit bis zu 30 geologischen Aufschlüssen verbindet. Insgesamt sollen Themenrouten zwischen 12 und 50 km entwickelt werden.

Die Karte zeigt den Stand der Planung im Herbst 2021. Die Zahlen an den Geotopen beziehen sich auf die sechs Kapitel des Narrativs. Kapitel 1 beginnt vor 392 Millionen Jahren im Unterdevon, unsere Region lag an der Südküste des Kontinents Laurussia.

IGA-Projekt Ozeanroute (Stand 27.08.2021)





Im Mitteldevon (Kapitel 2) rutschte das Gebiet dann in küstennahe Gewässer (Riffbildung) und anschließend in die Tiefen des Ozeans (Unterkarbon, Kapitel 3). Mit Kapitel 6 endet die Zeitreise vor etwa 315 Millionen Jahren im Oberkarbon. Jetzt liegt das Projektgebiet an der Nordküste des Kontinents Gondwana. In der Küstenregion bilden sich weitläufige Moore, aus denen die Steinkohlenflöze entstanden sind. Es sollen möglichst viele dieser Kapitel auf den einzelnen Routen in chronologischer Reihenfolge dargestellt und das geologische Hintergrundwissen z.B. in Steinbrüchen durch Augmented Reality digital vermittelt werden.

Das Projekt ist ein Beitrag zur Internationalen Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 und wird von der Stadt Hagen, dem Enne-

pe-Ruhr-Kreis, dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, dem Regionalverband Ruhr und dem GeoPark Ruhrgebiet e.V. getragen.

Eine besondere Rolle bei der Wahl der Themenrouten spielt der Elbschetal-Radweg: Er liefert die Verbindung von der Kluterthöhle zur Zeche Nachtigal, an ihm liegen Geotope wie der Steinbruch Kulpmann, Bahneinschnitte am Brunsberg und im Klosterholz und der Silschede Tunnel. Hoffentlich führt das dazu, dass Straßen-NRW den Ausbau beschleunigt und die Fertigstellung nicht erst für 2030, sondern schon drei Jahre früher ins Auge fasst.



Witten

WITTEN ON TOUR

Entdecken Sie Witten mit uns!

Unter-Tage-Tour, Stadtführungen, Stadtrundfahrten, Radtouren, Naturführungen & mehr



Termine und Buchung unter www.stadtmarketing-witten.de





Elbschetal-Radweg

Es bewegt sich was, aber leider wird der 6 km lange, durchgehenden Bahntrassenradweg von Asbeck/Silschede nach Schwelm doch erst 2023 fertig.

von Georg Schäfer

Für den 3. Bauabschnitt von Im Hedtstück bis In den Weiden lässt StraßenNRW seit April 2021 sechs Bauwerke herrichten:

- Die Brücke über Im Hedtstück ist bis auf das Geländer bereits fertiggestellt.
- Im Klosterholztunnel wird an der Fledermausschutzwand gearbeitet, die Arbeiten können wegen Artenschutz nur im Mai, Juni und Juli durchgeführt werden, so wird die Fertigstellung erst 2023 erwartet.
- Am Viadukt über die Stefansbecke fehlt noch die Abdichtung von oben.
- An der Brücke über die Haßlinghauser Straße wird eine Betonschale über das historische Gewölbe gelegt.
- An den Brücken über Heller Weg und Heideschulstraße ist noch nichts passiert. Auch fehlt noch der Freischnitt zwischen Haßlinghauser Straße und In den Weiden.

Im Frühjahr 2022 soll es Klarheit geben, ob der 4. Bauabschnitt durch den Silscheder Tunnel und den nördlich anschließenden Hangschluchtenwald realisiert werden kann. Die Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Arnsberg entscheidet, ob die eingereichten Pläne mit dem Artenschutz in Einklang stehen. Die Arbeiten können allerdings auch hier nur drei Monate im Jahr ausgeführt werden, so dass frühestens 2023 mit der Umsetzung begonnen werden kann und die Arbeiten sich dann einige Jahre hinziehen werden.

Bei Straßen.NRW spricht man bereits vom Jahr 2030 für die Fertigstellung des gesamten Elbschetal-Radweges. Da können wir nur auf die Internationale Gartenbauausstellung Metropole Ruhr (IGA 2027) hoffen, denn der Weg ist als Teil des Ozeanradweges im Projekt „Vom Kommen und Gehen eines Meeres“ eigentlich schon drei Jahre früher fest eingeplant.

Fortsetzung nach Schwelm

Der unmittelbar an das Ende des Elbschetal-Radweges anschließende Radweg nach Schwelm („Radweg unter dem Karst“) auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn (in Wuppertal Nordbahntrasse) wird von den Städten Gevelsberg und Schwelm gebaut. Für den Gevelsberger Abschnitt ist die Auftragsvergabe erfolgt. Der Baubeginn verzögerte sich wegen Auflagen der Bahn. Veranschlagt ist eine Bauzeit von sieben Monaten, die Fertigstellung wird im Spätsommer erwartet. Da der Gevelsberger Abschnitt keinen eigenen Zugang erhält, ist seine Nutzung abhängig vom Baufortschritt des Elbschetal-Radweges und des Schwelmer Teilstücks. In Schwelm hat es Verzögerungen bei der Ausschreibung gegeben.





Radverkehrsbeauftragte: Witten und Ennepe-Ruhr-Kreis

Die Radelgemeinschaft hat lange gewartet auf die zusätzlichen Stellen, damit es endlich voran geht beim Radverkehr.

Seit Anfang des Jahres konnten endlich die neu geschaffenen Stellen „Beauftragte/r für Radverkehr“ bei der Wittener Stadtverwaltung und der Kreisverwaltung mit zwei Radbegeisterten besetzt werden.

Sophia Bröker ist 26 Jahre alt, kommt ursprünglich aus dem Münsterland und hat einen Master in Bauingenieurwesen Fachrichtung Verkehrswesen. Seit Dezember bei der Stadt Witten soll sie vorrangig für Kommunikation und Öffentlichkeit zuständig sein sowie für kleinere Umsetzungsmaßnahmen. Aktuell plant sie zusammen mit dem ADFC und dem Fahrradbotschafter die Aktion Stadtradeln. Denn in diesem Jahr sollen noch mehr Menschen aufs Fahrrad steigen, um das Klima zu entlasten und den Spaß am Radeln zu entdecken. Zusammen mit dem Stadtmarketing ist zudem eine Veranstaltung in Vorbereitung zum Tag des Fahrrades am 3.06.2022.

David Hüsken (34 Jahre) ist der neue Radverkehrsbeauftragte in der Kreisverwaltung. Er ist in Witten aufgewachsen und lebt dort auch zurzeit mit seiner Familie. Zuständig für die Radwege im Kreis soll er die bestehenden Radwege an Kreisstraßen verbessern und interkommunale Verbindungen neu planen.

Über seinen beruflichen Werdegang und seine neue Aufgabe sagt er: „Ich habe in Dortmund Volkswirtschaftslehre studiert und mich dann in einem berufsbegleitenden Masterstudium der integrativen Stadt- & Regionalentwicklung gänzlich auf die Mobilität im Umweltverbund konzentriert, mit

dem Ziel dessen Förderung auch beruflich voranzutreiben. Hierbei standen u.a. auch die Aspekte Bürgerbeteiligung und integrierte Stadt- und Umlandentwicklung im Fokus. Auch deshalb fände ich es spannend, mich in Zukunft auch an innovativen Instrumenten wie einem ADFC Mapathon im Ennepe-Ruhr-Kreis zu beteiligen, um beispielsweise die subjektive Sicherheit der Radelnden auf Karten sichtbar zu machen und wichtige Quellen und Ziele (POIs) im Wegenetz zu identifizieren.“

Er will seinen Arbeitsweg von Witten nach Schwelm vorrangig mit dem Fahrrad zurücklegen. „Ich fahre aktuell hauptsächlich ein Alltags-Rennrad und ein Mountainbike (mit Kinderanhänger). Außerdem habe ich mir kürzlich als drittes Rad einen Randonneur zusammengestellt. Der Spaß auf zwei Rädern soll trotz der beruflichen Herausforderungen nicht zu kurz kommen.“



David Hüsken ist Mitglied im ADFC, VCD und FUSS e.V.



Ender Talstraße in Herdecke

Die stellv. Fraktionsvorsitzende der Grünen in Herdecke, Silvia Stahlberg, stellte Anfang 2022 einen Antrag an die Grünen im Kreis, die Radwegeverbindung nach Herdecke Westende und damit zum Gemeinschafts-Krankenhaus zu verbessern.

von Susanne Rühl, Fotos Chr. Walker

Die Ender Talstraße ist nur im oberen Bereich gut ausgebaut, Richtung Wetterstraße wird der Straßenquerschnitt immer geringer. Im unteren Bereich gibt es zudem eine enge und sehr scharfe Kurve. An vielen Stellen zeigen Risse, dass die Straße zum Tal hin abrutscht, schon lange verringern Sperrbaken zusätzlich die Breite. Trotzdem ist eine immens hohe Frequenz von Fahrzeugen aller Art zu beobachten. Zum einen stellen das Krankenhaus und der Stadtteil Westende ein wichtiges Fahrziel dar, aber es ist offensichtlich auch eine sehr beliebte Abkürzung. Radfahrende, die nach Wetter zum Bahnhof wollen oder zu ihrem Arbeitsplatz im Krankenhaus, erleben die Strecke daher als unsicher und fahren sie jeden Tag mit einem unguuten Gefühl. Eine Verbesserung ist auf jeden Fall dringend erforderlich.

Zum Ortstermin im Januar 2022 kam die Landtagsabgeordnete und Fraktionsvorsitzende der Grünen im Landtag NRW Verena Schäffer, um gemeinsam mit Silvia Stahl-



gemeinsame Suche nach der besten Streckenführung: Andreas Müller, Verena Schäffer, Silvia Stahlberg und Susanne Rühl

berg (stellv. Fraktionsvorsitzende der Grünen in Herdecke), dem grünen Kreistagsmitglied Andreas Müller und mir verschiedene Stellen der Ender Talstraße im Hinblick auf mögliche Verbesserungen für den Radverkehrs zu begutachten.

Verena Schäffer erklärte: „Im Landtag haben wir Grüne uns die Stärkung des Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben. Mit einem neuen, besseren Radverkehrsgesetz, wollen wir die Grundlagen dafür schaffen, dass der Anteil des Radverkehrs zukünftig auf 25 Prozent wächst. Zudem wollen wir unsere Kommunen finanziell bei der Umsetzung eigener Radverkehrskonzepte unterstützen. Ein solches gibt es in Herdecke bereits in Form des Klimaschutzteilkon-



Als Alternativtrasse könnte der parallel verlaufende Waldweg ertüchtigt und ausgebaut werden.

zepts Radverkehr mit vielen guten Vorschlägen, die jetzt umgesetzt werden müssen.“

Als 1. Vorsitzende des ADFC-Kreisverbands Ennepe-Ruhr kann ich nur ergänzen: „Nur mit einer sicheren und komfortablen Fahrradinfrastruktur werden wir mehr Menschen fürs Radfahren begeistern und nur so die Verkehrswende schaffen. Daher lautet die Forderung des ADFC ‚Mehr Platz fürs Rad‘ insbesondere für den Alltagsverkehr. Die Zeit der Konzepte muss jetzt zu einer Zeit des Machens werden, denn auf Papier kann niemand fahren.“

Silvia Stahlberg sagt: „Mit einem Radverkehrsanteil von 2 Prozent am sogenannten Modal Split hat sich das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel bislang noch nicht in Herdecke etabliert. Gerade das an der Ender Talstraße liegende Gemeinschaftskrankenhaus, als größter Arbeitgeber in Herdecke, ist aber ein Paradebeispiel dafür, dass bes-

sere Umstände für das Fahrrad geschaffen werden müssen. Viele Mitarbeiter des GKH nutzen gerne das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Es ist an der Zeit, für sichere Radwege zum Krankenhaus zu sorgen.“

Da der Straßenquerschnitt keine Radstreifen zulässt, wäre eine Radtrasse über Wirtschaftswege durch den Wald mit einer Brücke über den Bachlauf eine mögliche Alternative (rote Linie im Plan). Dabei blieben aber nach wie vor ca. 600 m auf der Ender Talstraße bis zur Wetterstraße übrig. Und auch die Wetterstraße hat ja keinerlei Radverkehrseinrichtungen. Als „große Lösung“ wäre eine Verbreiterung des gesamten Straßenverlaufs denkbar. Was allerdings einen erheblichen Eingriff in die Landschaft bedeutet, technisch schwierig und teuer ist und aus diesen Gründen bisher nicht umgesetzt wurde. Der Fachausschuss des Kreises muss jetzt den Antrag prüfen und in seine Priorität einordnen.



Auf die leichte Tour

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





Die Wabe: wichtige Akteurin der Fahrradmobilität

Weitere Radstationen im EN-Kreis geplant

von Susanne Rühl

Gerade im Bereich der Mobilität rund ums Fahrrad greifen die Hauptaufgabe der Wabe Arbeitsplätze zu generieren, um Langzeitarbeitslosen niedrigschwellige Beschäftigung zu bieten, und die vielfältigen Angebote für Radfahrende in bester Weise ineinander.

Schon seit über 20 Jahren betreibt die Wittener Gesellschaft für Arbeit- und Beschäftigungsförderung (Wabe mbH) Radstationen. Später kamen die Fähre und die beiden beliebten Gastronomiebetriebe am Ruhrtalradweg dazu.

Nach den Radstationen am Wittener Hauptbahnhof und am Hotel Zweibrücker Hof in Herdecke eröffnete die Wabe 2019 zusätzlich das Radcafé in der Wittener Innenstadt und baute damit ihr Angebot rund um das Thema nachhaltige Mobilität weiter aus.

Entlang des Ruhrtalradweges und im Ennepe-Ruhr-Kreis gibt es jedoch Lücken im Servicenetz. Ziel der Wabe ist es, auch in Wetter und Hattingen Radstationen zu etablieren. In Wetter besteht seitens der Verwaltung ein starkes Interesse an einer Radstation. Aktuell werden dort passende Räumlichkeiten gesucht. Auch in Hattingen ist das Interesse groß, aber auch hier konnte das Problem des Standortes noch nicht gelöst werden.

Die Ruhrtalfähre sticht weiterhin in See

Für alle Radfahrende auf dem Ruhrtalradweg ist seit 2006 die 4minütige Fährfahrt zwischen Ruine Hardenstein und



Herbeder Schleuse ein besonderer Höhepunkt. An sonnigen, warmen Tagen setzen bis zu 1.000 Menschen über. In der vergangenen Saison nutzten über 130.000 Fahrgäste die Fähre. Von März bis Ende Oktober steuert Kapitän Helmut Schönekeß und seine Mitarbeitenden die Fähre im Dauerbetrieb von Ufer zu Ufer.

Der Fährbetrieb und die Betriebskosten werden durch die Spenden der Fahrgäste bestritten. Dabei gilt das Motto: „Zahle was es dir wert ist“. Ich finde, dieses tolle Angebot sollten alle Gäste mit angemessen Beiträgen unterstützen. Neuerdings ist das sogar per Paypal möglich!

Laut Berichte der Medien befindet sich die Wabe zurzeit insgesamt in schwierigen Gewässern. Die Geschäftsführung ist nicht besetzt, der Stadtkämmerer hat diese Aufgabe übernommen. Eine neue Geschäftsführung und Umstrukturierungen stehen daher in der Zukunft an. Auch die wechselhafte Zuweisungspolitik des Arbeitsamtes führt teilweise zu bedenklichen Personalengpässen.



Kidical Mass: „Kinder aufs Rad“

Am Wochenende 18./19. September 2021 gab es schon lange nicht mehr so viele Kinder auf deutschen Straßen: 25.000 Kinder und ihre Familien haben beim bundesweiten Aktionswochenende in über 130 Städten für ein neues Verständnis von Mobilität demonstriert.

Eine Woche vor der Bundestagswahl forderten sie ein inklusives und kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht und mehr Platz auf den Straßen für die nächste Generation. Denn von kinder- und fahrradfreundlichen Orten profitieren alle.

Auch in Witten gab es letztes Jahr eine große und begeisterte Beteiligung bei den drei Kidical Mass Aktionen. 2022 sind insgesamt fünf Termine geplant, bei denen der Forderung nach einer familien- und kinderfreundliche Infrastruktur Nachdruck verliehen werden soll.

Die **Forderungen des Kidical Mass Aktionsbündnis** lauten:

- Sichere Schulradwege-Netze bis 2030
- Schulstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen und Kitas
- Stetige jährliche Finanzierung mit konkreten Zielvorgaben an die Kommunen
- Kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, geschützte und baulich getrennte, breite Radwege an Hauptstraßen, geschützte Kreuzungen, Spielstraßen, Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr, Umsetzung der Vision Zero (null Verkehrstote)

Der Begriff Kidical Mass ist entlehnt von „Critical Mass“. Critical Mass (engl., dt. ‚kritische Masse‘) ist ein Trend in vielen Städten der Welt, bei der sich RadfahrerInnen scheinbar zufällig und unorganisiert treffen, um mit gemeinsamen Fahrten durch die In-

nenstädte mit ihrer bloßen Menge auf ihre Belange und Rechte gegenüber dem Autoverkehr aufmerksam zu machen. Die erste Critical Mass fand im September 1992 in San Francisco statt. Seit diesem Start treffen sich Radfahrer weltweit mehr oder weniger regelmäßig zu gemeinsamen Fahrten durch die Städte.

Bei einer Kidical Mass-Fahrt („Kindliche Masse“) fahren möglichst viele Kinder und Jugendliche mit, als Passagiere in Radanhänger oder Lastenrad, auf Trailerbikes oder selbständig auf Laufrad oder Pedal-Fahrrad. Das Tempo ist angepasst langsam. Die Kidical Mass ist eine weltweite Bewegung. Bei bunten Fahrraddemos erobern Radfahrende von 0 bis 99 Jahren die Straße. Das Format hat Kinder und nachhaltige Mobilität im Fokus und setzt sich für lebenswerte Städte ein.



Juni 2021: Kidical Mass in Witten



Start in Witten zur Kidical Mass und Sternfahrt Ruhr am 19. September 2021

Seit 2017 gibt es sie auch in Deutschland. 2021 wurde die Kidical Mass Köln für das erste bundesweite Aktionswochenende mit dem Deutschen Fahrradpreis (Kommunikation) ausgezeichnet. Die Kidical Mass gibt den Kindern eine Stimme im Verkehr, zeichnet ein positives Zukunftsbild, vernetzt und mobilisiert Alt und Jung über die Grenzen der Fahrradszene hinaus.

KIDICAL MASS




Kidical Mass
 Familienrunde mit Kind und Rad
 in Witten am
 24. April und 28. August 2022 sowie
 bundesweite Aktion am 14. Mai
 und 25. September 2022
 Treffpunkt 15 Uhr am Kornmarkt







Mit dem Rad zur Arbeit

Die große Sommeraktion für mehr Fitness im Alltag

Seit über 20 Jahren heißt es vom 1. Mai bis zum 31. August „Mit dem Rad zur Arbeit“ und bereits über eine Viertelmillion Berufstätige beteiligen sich bei der AOK-Mitmachaktion in Kooperation mit dem ADFC jedes Jahr.

Und so geht's:

Nach der Registrierung finden Sie Ihren „Aktionskalender“ auf der Teilnehmerseite im Login-Bereich. Ab Mai können dort die aktiven Tage online erfasst werden. Während des Aktionszeitraums gilt es an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.

Bis zu vier Teilnehmende können dabei zur gegenseitigen Motivation auch ein virtuelles Team bilden. Es radelt natürlich weiterhin jeder seine eigene Strecke.

Fernpendler kombinieren den Arbeitsweg einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es zählen auch Teilstrecken, zum Beispiel für den Weg zum Bahnhof und zurück. Und auch in diesem Jahr gilt: Fahrten rund ums HomeOffice zählen!

Wer das 20-Tage-Ziel erreicht und seine Leistungen vor dem **Einsendeschluss am 17. September 2022** im Aktionskalender festhält nimmt automatisch an der Verlosung der Sachpreise teil.



Rad gefahren wird auch bei Regen – wenn die Infrastruktur gut ist

Eine aktuelle Studie am Institut für Verkehrswirtschaft der Universität Münster zeigt: Wenn das Radwegenetz gut ausgebaut ist, wird das Rad auch bei Regen genutzt, bei schlechter Infrastruktur hingegen ist das kaum der Fall.

Die Studie zeigt, dass in Städten mit gut ausgebauter Radinfrastruktur der Alltagsradverkehr bei schlechtem Wetter nur wenig zurückgeht – in Oldenburg und Münster um weniger als 5 Prozent, in Göttingen um weniger als 10 Prozent. In Städten mit eher schlecht ausgebautem Radwegenetz geht der Radverkehr allerdings um bis zu 30 Prozent zurück. Die Studie zu Effekten des Wetters auf das Radfahren haben Kathrin Goldmann und Jan Wessel kürzlich am Institut für Verkehrswirtschaft der Universität Münster vorgelegt. Sie hatten dazu die Daten aus 122 Fahrrad-Zählstationen in 30 deutschen Regionen und Städten bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen ausgewertet.



Es gibt kein schlechtes Wetter – nur schlechte Infrastruktur!



von Susanne Rühl

Ziel der bundesweit bekannten Aktion ist es, im Wettbewerb mit anderen aber auch mit viel Spaß die beiden Themenfelder „Fahrrad“ und „Klimaschutz“ in der eigenen Stadt voran zu bringen.

Nachdem Witten 2021 bereits zum 5ten Mal dabei war, beteiligten sich erstmalig auch Hattingen, Herdecke, Schwelm, Sprockhövel und Wetter. So wurden im EN-Kreis im Radelzeitraum vom 1. bis 21. Mai von 2.500 Radelnden in 221 Teams 474.390 Kilometer – trotz des nicht so tollen Wetters – zurückgelegt und dabei 70t CO₂ eingespart.

Das ADFC-Team in Hattingen kam mit 8.524 km auf den zweiten und in Witten mit 7.877 km wieder auf den dritten Platz. In Sprockhövel haben die Teams der Stadtverwaltung und der Flüchtlingshilfe besonders viele Kilometer gesammelt. Beim ADFC Witten ist Wilfried Frank tatsächlich jeden Tag 100 Kilometer gefahren und hat am Ende allein 2.200 km beigesteuert. Hut bzw. Helm ab für diese tolle Leistung.

STADTRADELN 2022

Mitmachen – mitradeln – mitsparen: Vom **16. Mai bis 5. Juni 2022** sind der Ennepe-Ruhr-Kreis und seine Kommunen wieder dabei.

Manche Städte stellen zudem die Funktion „Radar“ zur Verfügung. Dabei können einfach per APP Problemstellen gemeldet werden. So bekommen die Kommunen einen guten Überblick, wo sie ihr Handeln bündeln können und aktiv Sicherheit und Komfort für den Radverkehr verbessern sollten.

Wie kann man teilnehmen?

- anmelden auf www.Stadtradeln.de
- entweder einem bestehenden Team beitreten (z.B. als Wittener ADFC-Mitglied dem ADFC-Team), ein eigenes Team gründen oder alleine im offenen Team mitmachen,
- im Stadtradel-Zeitraum möglichst viele Fahrradkilometer zurücklegen, denn jeder Kilometer zählt. Dabei ist es unerheblich, ob im Alltag oder im Urlaub, ob auf dem Pedelec oder dem Mountainbike,
- gefahrene Kilometer auf der Stadtradelseite eintragen oder die kostenfreie APP nutzen.

Der ADFC macht auf jeden Fall wieder mit!



#MEHRPLATZ FÜRSTAD

Stadtradeln 2022

vom 16. Mai bis zum 5. Juni

Rauf aufs Rad, jeder Kilometer zählt: ob im Urlaub oder zu Hause, mit und ohne Strom

Anmeldung unter www.stadtradeln.de





ADFC Fahrradklimatest 2022

Alle zwei Jahre fragt der ADFC in der größten Umfrageaktion weltweit zur Zufriedenheit der Radfahrenden: „Wie ist das Klima in deiner Stadt?“

Im September 2022 ist es wieder soweit. Bis zum 30. November können Radfahrende Stellung nehmen zum Fahrradklima in ihrer Stadt. Bei allen Städten im EN-Kreis reichen 50 abgegebene Stimmen, um in die Gesamtwertung aufgenommen zu werden. Aber je mehr Menschen teilnehmen, desto größer ist die Aussagekraft und der Druck auf die Verwaltungen sich mehr für die Verbesserung der Radinfrastruktur einzusetzen.



Rechtzeitig zur Umfrage wird die Internetseite <https://fahradklima-test.adfc.de/teilnahme> freigeschaltet und wir werden über die Aktion in der Presse informieren.



Sternfahrt NRW am 8. Mai 2022

Verkehrswende-Demo, Sternfahrt und Kidical Mass erhöhen Druck auf Politik vor der Landtagswahl in NRW

In diesem Jahr wird die Sternfahrt NRW erweitert zu einer großen Verkehrswende-Demonstration, an der sich zahlreiche Bündnispartner beteiligen. Schon jetzt sind folgende Vereine, Organisationen oder Landesverbände beigetreten: BUND, NABU, VCD, Greenpeace, Fridays for Future, RADKOMM und Kinder aufs Rad (Kidical Mass).

Kundgebung vor dem Landtag in Düsseldorf und Fahrraddemo

Gemeinsam werden wir in Düsseldorf eine Woche vor der Landtagswahl in Nordrhein-Westfalen noch einmal bei den Parteien ein

deutliches Signal setzen für eine zukunftsfähige Verkehrswende, in deren Mittelpunkt Rad-, Fußverkehr und ÖPNV stehen und nicht wie bisher das Auto. Und es geht um eine sozial gerechte und nachhaltige Verkehrswende, die allen Menschen eine klimaschonende Mobilität ermöglicht. Anschließend findet eine 18 Km lange Fahrraddemo durch Düsseldorf statt.

Infos unter:

<https://www.adfc-sternfahrt.org/>





8. MAI GROßDEMO MIT STERNFAHRT ZUM LANDTAG IN DÜSSELDORF

VERKEHRSWENDE JETZT!

Treffpunkte im Ennepe-Ruhr-Kreis

- 7.30 Uhr Hattingen Alter Bahnhof, alternativ 9.05 Uhr mit der S-Bahn
- 7.45 Uhr Witten, Hörder Str. Haltestelle Himmelohstr.
- 8.00 Uhr Witten, Saalbau Witten
- 8.20 Uhr Wetter, Viadukt Elbschebahntrasse
- 9.15 Uhr Haßlinghausen Poststr., Zufahrt Glück-Auf-Trasse

weitere Infos und aktualisierte Daten unter verkehrswendejetzt.nrw





Sternfahrt Ruhr 2021

Das Motto der Sternfahrt Ruhr 2021 war „Verkehrswende jetzt“. Im September radelten 1.500 Menschen mit dem Fahrrad von Witten über Dortmund nach Lünen und demonstrierten für eine bessere Radinfrastruktur, damit Radfahren für alle sicher ist.

Forderungen der Sternfahrt:

- ein durchgängiges Radwegenetz regional und überregional, nutzbar auch im Winter
- ein angstfreies und sicheres Fahrradklima
- Tempo 30 innerorts
- fahrradfreundliche Umgebungen an Kitas und Schulen

Die nächste **Sternfahrt Ruhr** findet am 18. September 2022 statt mit dem Ziel Gladbeck

Der ADFC-EN ist natürlich wieder dabei! Zurzeit werden die Zulauftrouten geplant. Wenn die entsprechenden Details feststehen, werden wir über das ADFC Tourenportal informieren.

<https://touren-terminen.adfc.de>





Bei der Abschlussveranstaltung in Lünen hatte die erste Vorsitzende des ADFC-EN Susanne Rühl Gelegenheit Stellung zu nehmen auf drei Fragen zur aktuellen Situation für Radfahrende.



gibt. Es fehlen Verkehrs-PlanerInnen sowie MitarbeiterInnen in Ordnungsbehörde und Tiefbau. Heute heißt es nicht mehr "es fährt doch keiner Rad oder wir haben kein Geld", heute heißt es „wir haben kein Personal“. Leider ist das Ergebnis für die Verbesserung der Radinfrastruktur dasselbe....

Was müsste deiner Meinung nach umgehend geschehen, um die Verkehrswende zu erreichen?

In Witten gibt es seit mehr als zwei Jahren ein sehr gutes Radverkehrskonzept. Aufgrund des fehlenden Personals wird es gar nicht oder nur im mega-Schneckentempo umgesetzt. Es braucht aber eine verlässliche und sichere Infrastruktur, um Menschen weg vom Auto auf das Rad zu bringen. Eine Verkehrswende kann nur gelingen, wenn endlich das Personal und das Geld dort ankommen wo es gebraucht wird, in den Kommunen.

Was ist dein persönlicher Eindruck?

Ich bin begeistert über die vielen Menschen, die sich aufgemacht haben, um Spaß zu haben bei dieser großen Radveranstaltung und damit aber auch gezeigt haben: wir Radfahrende sind viele und wir wollen mehr. Mehr Platz, mehr Sicherheit und mehr Respekt im Straßenverkehr!

Ist die Verkehrswende im Ennepe-Ruhr-Kreis und in Witten angekommen?

Es ist schon festzustellen, dass das Thema stärker in Bewusstsein und Handeln sowohl der Politik als auch der Verwaltung angekommen ist.

Die Zeiten, in denen die Politik dem Witterner Verkehrsplaner (der keinen Führerschein hat und immer schon mit dem Rad unterwegs war) vorwarfen, er plane Radwege doch nur für sich selbst, schließlich fahre doch in Witten keiner mit dem Fahrrad, weil es viel zu hügelig sei. Diese Zeiten sind vorbei. Aktuell ist das größte Problem, dass es viel zu wenig Personal in der Verwaltung





Barcelona verbant Autos mit einem genialen Konzept aus der Innenstadt

Das ist auch in Deutschland möglich, sagt ein Experte.

Statt Autolärm und stockendem Verkehr sind auf den Straßen spielende Kinder und Jugendliche zu hören. Ihre Eltern sitzen auf Bänken und genießen die Sonne, reden miteinander. Mit seinem „Superblock“-Konzept hat Barcelona einige Stadtviertel radikal autofrei gemacht. Kreuzungen und Straßen sind nun eine Begegnungsstätte für Anwohner und Passanten. Der Verkehr wird außenherum geleitet. Doch sind sogenannte Superblöcke auch in Deutschland denkbar?

Quelle: Business Insider, Autorin Katharina Mass

„Die Superblöcke scheinen in Barcelona ganz gut zu funktionieren“, sagte Oliver Schwedes gegenüber Business Insider. Er ist Fachgebietsleiter für Integrierte Verkehrsplanung am Institut für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin. In Barcelona sind die Viertel schachbrettartig aufgebaut. Für die Superblocks werden neun Häuserblöcke zusammengefasst. Die wenigen Autos dürfen maximal

zehn Stundenkilometern fahren, der Fuß- und Radverkehr hat Vorrang. Nur Anwohner und Lieferanten können durch die Blöcke fahren, der übrige Verkehr wird umgeleitet. So kann nicht mehr durch den ganzen Block sondern immer nur um einzelne Teilblöcke gefahren und nur links abgebogen werden.

Die frei gewordenen Flächen wurden begrünt oder sind nun Spielplätze und Fußballfelder. „Man kann die Bevölkerung





durchaus mit Vorteilen überzeugen“, sagte Oliver Schwedes. „Ich sehe bei den Superblöcken eigentlich ausschließlich positive Effekte“, so der Verkehrsexperte. Dadurch, dass weniger Autos in den Superblöcken fahren, würde es insgesamt leiser werden und es gebe es weniger schädliche Abgase.

Doch nicht alle waren sofort von der Idee begeistert. Händler hatten anfangs Angst, durch den wegfallenden Autoverkehr Kunden zu verlieren. Laut Schwedes eine weit verbreitete, aber unbegründete Sorge: „... denn FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen sind die besten Kunden.“ Wenn die Kunden mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs seien, kämen sie meist aus der Umgebung und deswegen immer wieder zu den Geschäften zurück.

Auch in Deutschland sind laut Oliver Schwedes viele Städte durchaus für Superblöcke geeignet. „Aber die Superblöcke sind kein Allheilmittel. Man muss schauen, was situationsbedingt Sinn ergibt und integriert denken“, so Schwedes. Wichtig sei, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass es genug Alternativen zum eigenen Auto gebe. Es sollte leichtfallen, auch ohne Auto seine Ziele gut zu erreichen. Wäre der Weg zum eigenen Auto genauso lang wie zu einem öffentlichen Verkehrsmittel, würden mehr Leute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, weil sie genauso schnell bei Bus und Bahn wie bei ihrem Auto sind, so der Experte.

In immer mehr deutschen Städten wird über eine autofreie Innenstadt diskutiert. In Berlin werden derzeit sogar Unterschriften gesammelt, um einen entsprechenden Volksentscheid zu erwirken. Doch kann eine solche Initiative Erfolg haben? Wie ist die Stimmung zu diesem Thema unter den Au-

tofahrenden selbst? Das zeigt jetzt eine aktuelle, repräsentative Umfrage unter 1.000 Autohalter*innen von AutoScout24 und Innofact. Diese kommt zu dem Schluss, dass sich zwei Drittel der Befragten eine City ohne Autos durchaus vorstellen können. Allerdings machen die Befragten auch Einschränkungen und fordern zum Teil, dass der öffentliche Nahverkehr ausgebaut, mehr Park & Ride-Plätze entstehen sollen und dass Anwohner weiterhin in die Innenstadt fahren dürfen.

Repräsentative Umfrage: Zwei-Drittel-Mehrheit für autofreie Innenstadt. Im Gegenzug soll es mehr Park & Ride-Plätze und Ausbau des Nahverkehrs geben

Quelle: Presseportal, Autoscout und Innofact Mai 21

Das hat AutoScout24 konkret gefragt: „Was halten Sie von einer autofreien City in Ihrer Stadt? Falls Sie auf dem Land wohnen, denken Sie an die nächste Stadt in Ihrer Umgebung.“ 8 Prozent geben demnach an, ohne Wenn und Aber für eine autofreie Innenstadt zu sein. 38 Prozent stimmen einem solchen Vorhaben zu, wenn zum Ausgleich der öffentliche Nahverkehr ausgebaut und mehr Park & Ride-Plätze installiert werden. Und weitere 19 Prozent sind für eine City ohne Autos, wenn die Anwohner selbst weiterhin in die Stadt fahren dürfen. Unter dem Strich stimmen somit 65 Prozent – also eine klare Zwei-Drittel-Mehrheit für eine autofreie Innenstadt! Nur 35 Prozent sind gegen die City ohne Autos.





Wittens Innenstadt autofrei

von Andreas Müller

Die Idee der Superblocks wäre durchaus auch auf die Innenstadt von Witten anwendbar.

Für den Fall, dass die Stickoxidwerte in der Ruhrstraße zu hoch würden, ist eine Variante bereits vom Rat beschlossen. Dann muss nämlich die Durchfahrt zwischen Kornmarkt und Rathaus geschlossen werden. Das für die Planung beauftragte Ingenieurbüro hat für diesen Fall untersucht, ob für den Autoverkehr Probleme entstehen. Weder in Bezug auf Stau, Verträglichkeit der Verkehrszunahme in den Wohn- und Sammelstraßen oder der Erreichbarkeit der Ruhrstraße sind besondere Probleme zu erwarten, wie die damalige Verwaltungsvorlage darstellt.

Das Prinzip würde natürlich nicht nur den Anwohnern nützen, sondern auch allen, die mit dem Rad auf Ruhrstraße und Hauptstraße unterwegs sind. Aber diese Variante funktioniert auch, wenn die Luft in der Ruhrstraße sauber ist.

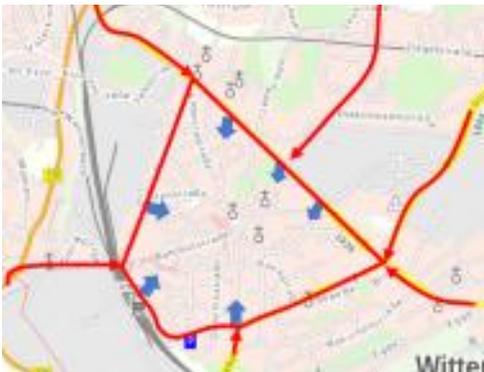


Prinzip: „Witten blüht auf“: Um die grüne Mitte jeweils ein Blütenblatt mit Verkehrsader (in weiß).

Um das Prinzip der Superblocks auf Witten zu übertragen, würde man von den Innentadt tangentialen aus auf kürzestem Weg zu den großen Parkhäusern und Tiefgaragen und in die anliegenden Quartiere gelangen (siehe links).

Wie die Verkehrsführung genau aussieht, muss mit allen Beteiligten und vor allem den Anwohnern geklärt werden. So gibt es, wie schon von Anwohnern gefordert, ganz unterschiedliche Möglichkeiten, den Verkehr im Wiesenviertel neu zu sortieren. Letztlich könnte es aber für die gesamte Innenstadt funktionieren. Die Planskizze erinnert an eine Blüte:

Wichtig für uns Radelnde ist dann noch mehr als jetzt, dass die Hauptstraßen endlich Radfahrstreifen erhalten: Vor allem Husemannstraße, Ardeystraße-Crengeldanz Bergerstraße.





Neues vom Radschnellweg Ruhr

Der RS1 gleicht sich seinem Namensvorbild immer mehr an. Würde die bekannte Autostraße „Ruhr Schnellweg“ irgendwann zum „Ruhrschleichweg“, so wird der Radschnellweg was die Umsetzung angeht ebenfalls zum „Radschleichweg“.

von Susanne Rühl, nach RVR-Meldungen

Die letzten News auf der Internetseite des RVR stammen vom Juni 2021:

Die Stadt Dortmund hat die ersten beiden Teilstücke des Radschnellwegs Ruhr im Kreuzviertel freigegeben. Dort wird der Radschnellweg als Fahrradstraße mit einem Tempolimit von 30 km/h geführt. Die Baukosten betragen 755.300 Euro. Von den insgesamt 100 km, die der RS1 am Ende messen soll, werden 24 km über Dortmund-Stadtgebiet führen.



(Foto: RVR/Wiciok)

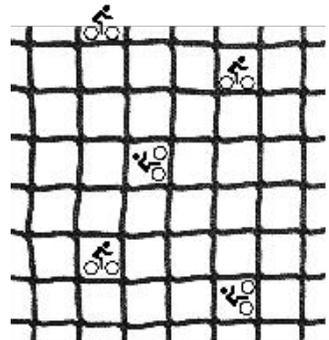


(Foto: Stadt Dortmund / Hendrik Konietzny)

Ebenfalls im Juni 2021 wurde ein Teilstück in Gelsenkirchen freigegeben. Der rund drei Kilometer lange Abschnitt verläuft von der Gelsenkirchener Stadtgrenze zur Stadtgrenze Bochum. Für den Abschnitt hat Straßen.NRW 7,1 Millionen Euro investiert. Radfahrende und Zufußgehende teilen sich auf dem Teilstück voraussichtlich noch bis 2022 ein Provisorium, da in unmittelbarer Nähe des RS1 ein Regenrückhaltebecken entsteht.

Auch die neue sechs Meter breite Brücke über den stark frequentierten Berthold-Beitz-Boulevard in Essen wurden im Juni 21 freigegeben. Das Bauwerk verbindet nicht nur den Krupp-Park mit der Universität Essen, sondern ist zugleich wichtiger Lückenschluss auf dem Radschnellweg Ruhr.

Letztendlich ist es beim RS1 wie beim gesamten Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet: Es gibt zwar ein Netz, aber wie ein Netz besteht es aus sehr vielen Löchern.





Wunderbare Grenzerfahrung

von Bernd Lauenroth

Was steht an, wenn sechs Hattinger in Richtung Skandinavien rollen? Richtig, ein Trip nach Motala in Schweden, dem Herzstück des seit über 50 Jahren stattfindenden „Vätternrundan“.

„Grundsätzlich unterscheidet sich das Veranstaltungskonzept von anderen Breitensport-Straßenrennen“, erläutert Bernd Lauenroth die Ziele des Vätternrundans. 315 Kilometer Rad zu fahren kann mit Milchsäure, schweren Beinen und Abschürfungen als eine echte Herausforderung beschrieben werden. Die Hattinger Breitensportler, Mägi und Bernd Vonneilich, die Familie Siebelhoff mit Steffi, Frank und Christian sowie Initiator und dreimaliger Teilnehmer Bernd Lauenroth beschreiben es mit den Worten: Begeisterung, Gemeinschaft, Schönheit und unendliche Glücksgefühle. „Unsere Endorphine haben Party gefeiert.“

Das Rennen ist ein Übungsrennen ohne Ergebnisliste. Und genau darin liegt der Reiz. Das Motto heißt: „Genießen, es ist kein Wettbewerb“ und genau so wurde es zu

dem Erlebnis, das sich die Hattinger Teilnehmer wünschten. Der Kurs verfügt über neun Depots, die zusammen mit Start und Ziel in Motala einen fantastischen Service mit Blaubeersuppe, Honiggetränk, Köttbullar, Kartoffelbrei, Hafergrütze, Milch, Bananen, Lasagne, Rohkostsalat, Kaviarpaste und Salzgurken bieten, der den Vätternrundan einzigartig macht. Ein ebenso anspruchsvolles wie schönes Langstreckenrennen, bei dem harte Anstiege bei dem auf 315 Kilometer über 2000 Höhenmeter zu überwinden sind, mit herrlichen Ausblicken entlang des Vätternsees und über kurvenreiche Forststraßen bis ins Ziel in Motala.

Statt der sonst üblichen über 20.000 Teilnehmenden waren 2021 immer noch knapp 10.000 Breitensportler am Start. Der Start für uns Hattinger war am Freitagabend um





21 Uhr und damit führen wir die Nacht bis zum fantastischen Sonnenaufgang bei sternenklarer Nacht neun Stunden bei absoluter Dunkelheit durch. In den vergangenen Jahren mit sommerlichen Temperaturen und den kurzen schwedischen Nächten, meinte es dieses Mal der Wettergott Zeus nur teilweise gut. Wir hatten viel Sonne aber in der Nacht war es eiskalt bei nur zwei 2 Grad. „Trotzdem sind wir gut nach weit über zehn Stunden Fahrzeit ins Ziel eingefahren“, erzählt Bernd Lauenroth. Eine wunderbare Grenzerfahrung, die unsere Glückshormone freisetzen.

Auf der Fahrt verflucht zwar wahrscheinlich jeder mehrmals diese ganze Aktion und sagt: „Nie wieder.“ Doch es werden schnell schon wieder Pläne fürs nächste Mal geschmiedet.

Inklusive der Pausen an den Depots benötigten Bernd Vonneilich 12:56 Stunden Fahrzeit, Bernd Lauenroth, Mägi Vonneilich und Christian Siebelhoff jeweils 18:32 Stunden sowie Steffi Siebelhoff und Frank Siebelhoff 21:47 Stunden.

Der ADFC-EN gratuliert den Radlerinnen und Radlern zu dieser herausragenden Leistung!

Die Veranstaltung findet seit 1966 jährlich zu Mittsommer zwischen dem 19. und 25. Juni mit über 20.000 Teilnehmern statt. 2020 ist sie wegen Corona ausgefallen und 2021 auf den 3. September verschoben worden. 2022 findet das Rennen am 17./18. Juni 2022 statt. Wer teilnehmen möchte kann sich bei Bernd Lauenroth melden unter b.m.lauenroth@t-online.de.

INTERSPORT GUEVENC

im UG

Stadt
Galerie
Witten

www.intersport-guevenc.de

info@intersport-guevenc.de

Tel.: 02302 4009952 

Aus Liebe zum Sport



Richard Stanek: Meine Reise zum Nordkap

Vor ein paar Jahren kam ich auf die Idee eine lange Radreise zu machen. Bis dahin hatte ich eher Flüsse- und Küstentouren unternommen, also primär im Flachland. Dann kam ca. 2017 der Gedanken auf, es soll das Nordkap werden.

Ich wusste, dass ich dafür auf alle Fälle bergtauglicher werden muss. Also plante ich eine Alpentour, um zu testen, wie ich mit Bergen zurechtkomme. Nach der Tour von München zum Mittelmeer und zurück nach Salzburg wusste ich, dass ich Steigungen fahren kann. Damit stand 2019 der Entschluss fest: es geht zum Nordkap.

Wegen Corona ging es dann am 22. Juni 2021 los. Norwegen ließ zu diesem Zeitpunkt noch keine Touristen ins Land. Da ich Lust zu fahren und auch die Zeit hatte, bin ich nicht mit dem Zug nach Dänemark gefahren, sondern direkt vor der Haustür in Witten gestartet.

Es ging über Münster und Glückstadt an die dänische Grenze und von hier aus weiter auf dem Nordseeküstenradweg bis nach Hirtshals im Norden Dänemarks. Bis dort hin war alles flach. Ich hatte allerdings mit dem Wind zu kämpfen und in Dänemark mit vielen Schotterwegen. Als ich am 02. Juli im Hafen von Hirtshals ankam, wollte



ich mich nur nach der Einreise nach Norwegen erkundigen und mir danach Hirtshals anschauen. Doch es kam anders: keine 30 Minuten später war mein Fahrrad auf dem Schiff verstaut und ich auf dem Weg nach Kristiansand. Norwegen hatte die Grenzen geöffnet! Mein erstes Ziel, die Einreise nach Norwegen, war erreicht.

Im Süden Norwegens hatte ich mir einen Weg Richtung Norden gesucht. Die ersten 160 km ging es noch recht flach parallel zum Wasser nach Rysstad. Ab hier wurde es bergig – und so blieb bis an fast jedem Tag der Reise. Steigungen mit ca. 10% waren keine Seltenheit und auch über 1.000 Höhenmeter am Tag waren eher die Regel als die Ausnahme.

Von Rysstad ging es dann westwärts nach Lysebotn und von hier mit einem Boot auf dem Lysefjord nach Forsand. Die Aussicht auf die Berge, die den Fjord säumten, war genial. Nach einer Wanderung zum Preikestolen und ein wenig Muskelkater, ging es nach Stavanger und von hier mit dem Boot nach Bergen.

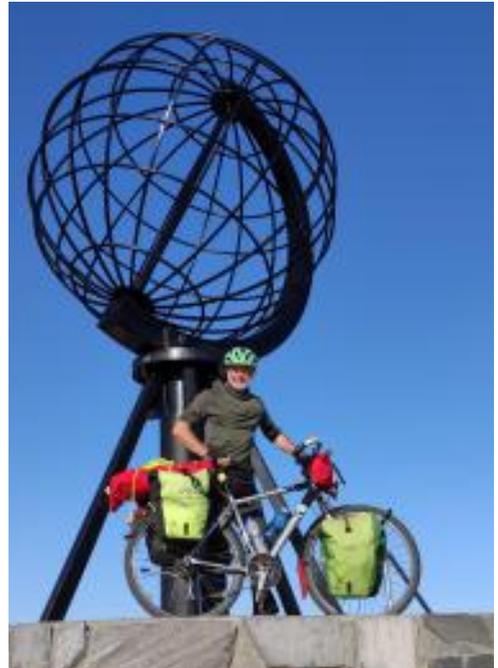
Hier sollte meine Reise ursprünglich erst beginnen und ich war schon jetzt 1.500 km geradelt! Ab Bergen folgte ich dem EuroVelo1 entlang der norwegischen Küste bis zum Nordkap. Es gab unzählige Fährverbindungen, die für Radfahrende fast alle kostenlos waren.

Eine mentale Herausforderung war, wenn ich auf der anderen Seite eines Fjordes schon sah, wo ich in ca. 2 oder 3 Stunden



wieder lang fahren werde, obwohl es Luftlinie nur ein paar hundert Meter waren. Bei schönem Wetter kein Problem; bei Kälte und Wind allerdings schon. Die Landschaften waren absolut traumhaft. Städte wie Trondheim, Bodo, Tromso und Honningsvag oder die Lofoten, um nur einige zu nennen, lagen auf dem Weg.

Auf Grund der großen Distanz setzte ich mir kleinere Ziele: immer ca. 500 km. Das konnte ich überblicken und jedes Mal war ich glücklich, meinem Ziel – dem Nordkap – näher gekommen zu sein. Auf Grund von Wetter oder Krankheit hätte es sein können, dass ich das Nordkap nicht erreiche. Doch für mich war es schon ein Erfolg, soweit alleine nur mit meinem Rad im Norden unterwegs zu sein. Die Erreichung des Polarkreises war wieder ein Zeichen, dass ich meinem Ziel näherkomme. Dann am 7. August nach ca. 4.400 km, erreichte ich das Nordkap bei strahlend blauem Himmel und Sonnenschein. Besser hätte es nicht kommen können. Nach zwei Nächten am Nordkap trat ich die Rückreise auf dem EuroVelo 7, der Sonnen-Route an. Diese führte mich ein kleines Stück durch Finnland und dann über Schweden zurück nach Kopenhagen.



Von hier bin ich mit dem Zug zurück nach Dortmund gefahren.

Fazit: Für mich ein einmaliges Erlebnis, eine herausfordernde Reise auf der ich meine Grenzen testen durfte.

Die Tour in Zahlen:

Wetter: sehr wechselhaft, von trocken und sonnig bei 15 Grad bis zu windig und Regen bei 8 Grad

Treckingrad: Gesamtgewicht ca. 52 kg

Übernachtungen: 67-mal Zelt, 3-mal Hotel, 1-mal Zug

Strecke: 7.040 km und 65.500 Hm

Durchschnitt/Tag: ca. 110 km und 1.100 Hm

Tourenplanung:

<https://brouter.de/brouter-web>



Radwege im Vergleich: Wo darf ich radeln, wo muss ich radeln?

(Text: pd-f/tg)

Wenn man mit dem Fahrrad von A nach B fährt, bewegt man sich auf einer Vielzahl unterschiedlicher Arten von Wegen, auf denen jeweils eigene Regeln gelten.

Generell müssen Radfahrende auf der Fahrbahn fahren – genau wie andere fahrende Verkehrsteilnehmende. Lediglich Kinder unter acht Jahren müssen auf dem Gehweg fahren. Es gibt jedoch einige Ausnahmen und Sonderregelungen. Der pressedienst-fahrrad gibt einen Überblick und räumt mit Missverständnissen auf.

Baulich getrennter Radweg

Ein baulich getrennter Radweg ist meist durch den Bordstein oder einen Grün- bzw. Parkstreifen von der Fahrbahn und vom Gehweg abgehoben. Zur besseren Visualisierung kommt beispielsweise ein anderer Untergrundbelag zum Einsatz. Es gilt das Rechtsfahrgebot, d.h. der Radweg ist einseitig in Fahrtrichtung zu befahren.



Ausnahme: ein Schild erlaubt das Fahren entgegen der Fahrtrichtung



Aber: Ein baulich getrennter Radweg muss nicht zwangsläufig befahren werden. Erst die Schilder Radweg Z 237, getrennter Rad- und Fußweg Z 241, gemeinsamer Rad- und Fußweg Z 240 machen den Radweg auch benutzungspflichtig.

Bedeutung Schild Z 237: Radweg

Radfahrende müssen diesen Weg benutzen. Diese Wege sollen Qualitätsstandards erfüllen, z. B. eine ausreichende Breite



und eine gute Oberfläche aufweisen, um den Benutzern ein komfortables Radfahren gewährleisten zu können. Das Verkehrszeichen muss an bzw. nach Einmündungen wiederholt werden, wenn es weiterhin Gültigkeit haben soll.

Bedeutung Schild Z 241: getrennter Fuß- und Radweg

Das Schild mit den Symbolen Fußgängerin und Fahrrad, durch eine Senkrechte getrennt, weist darauf hin, welche Wegeseite genutzt werden muss, da es zwei durch eine Linie getrennte Wege gibt. Fahrradfahrende müssen den für sie bestimmten Weg benutzen. Sie dürfen weder auf dem Fußgängerweg noch auf der Fahrbahn fahren.



Bedeutung Schild Z 240: gemeinsamer Fuß- und Radweg

Das Schild mit den Symbolen Fußgängerin und Fahrrad, durch eine Waagerechte getrennt, weist darauf hin, dass der Weg von beiden Verkehrsteilnehmern gemeinsam zu nutzen ist. Hier gilt es, besondere Rücksicht auf Zufußgehende zu nehmen.



Wahlfreiheit

Ist ein baulicher Radweg ohne eines der oben genannten Schilder vorhanden, können Radfahrende selbst entscheiden, ob sie auf der Straße oder dem Radweg fahren möchte. Auch wenn ein benutzungspflichti-

ger Radweg durch einen Gegenstand, z. B. ein parkendes Auto, versperrt oder im Winter nicht geräumt ist, dürfen Radfahrende auf die Straße ausweichen – nicht aber auf den Gehweg.

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Radwege, die auf der Fahrbahn angelegt sind und mit einem durchgezogenen weißen Strich gekennzeichnet sind. Diese Streifen sind benutzungspflichtig für Radfahrende, dürfen nur in Fahrtrichtung befahren werden und sind durch ein Radweg-Verkehrszeichen gekennzeichnet. Die weiße Linie darf von Autos nicht überfahren werden, Parken und Halten auf den Radfahrstreifen ist nicht zulässig.



Sehr unverständlich und durchaus gefährlich: Da die Radfahrstreifen nicht als Teil der Fahrbahn gelten, müssen Autofahrende beim Überholen keine 1,5 bzw. zwei Meter Mindestabstand halten.

Deshalb gibt es zusätzlich die Sonderform des „Geschützten Radfahrstreifens“. Diese Idee stammt aus den USA. Dabei wird ein farblich markierter Radfahrstreifen durch Anpflanzungen, Poller oder Leitplanken von der Fahrbahn nochmals getrennt, was das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden verbessert.

Pop-up-Radweg (Pop-up-Bike-Lane)

Bei einem Pop-up-Radweg handelt es sich eigentlich um eine temporäre Fahrradinfrastruktur. Für eine kurze Zeit werden in einer Stadt abgetrennte Fahrradstreifen auf der Fahrbahn angelegt, die zeigen sollen, wie sich die Infrastruktur zum Positiven verändert, wenn der Radverkehr mehr Platz bekommt. Die Idee stammt ebenfalls aus den USA, wo es weniger rechtliche Hürden bei der Errichtung von Fahrradinfrastruktur gibt. In Deutschland bekamen die Pop-up-Radwege 2020 erstmals erhöhte Aufmerksamkeit, als in Berlin erste temporäre Fahrradstreifen eingerichtet wurden.

Schutzstreifen

Schutzstreifen, auch als Angebotsstreifen oder Suggestivstreifen bezeichnet, sind ebenfalls auf der Fahrbahn aufgemalt, jedoch nicht mit durchgezogenen, sondern mit gestrichelten Linien gekennzeichnet. Autofahrende dürfen deshalb bei Bedarf, z. B., um dem Gegenverkehr auszuweichen, die Linie überfahren. Allerdings mit der Einschränkung, dass der Radverkehr nicht beeinträchtigt wird. Beim Überholen von Radfahrenden muss der Mindestabstand eingehalten werden. Auf dem Schutzstreifen darf zudem nicht mit einem Kfz oder Lkw gehalten oder geparkt werden – auch





nicht zum Be- und Entladen. Eine Benutzungspflicht des Schutzstreifens für Radfahrende gibt es zwar nicht, allerdings kann eine Strafe wegen Missachtung des Rechtsfahrgebots drohen, wenn man den Streifen nicht benutzt.

Fahrradstraße

In einer Fahrradstraße hat der Radverkehr Vorrang. Hier ist die komplette Fahrbahn für den Radverkehr vorgesehen. Nur mit einem entsprechenden Schild dürfen Autos mit maximal 30 km/h fahren. Radfahrende dürfen auch bei Autoverkehr nebeneinander fahren. Allerdings: Kinder unter acht Jahren müssen auch in einer Fahrradstraße auf dem Gehweg fahren.



Fahrradzone

Fahrradzonen stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar. Sie können von Kommunen ähnlich wie Tempo-30-Zonen eingerichtet werden, dürfen sich jedoch nicht mit Tempo-30-Zonen überschneiden. Sie werden meist für Nebenstraßen eingerichtet und dienen dazu, die Sicherheit von Radfahrer*innen in einem größeren Bereich zu erhöhen.



Radschnellweg

Gemeint sind Radwege, die vom Auto- und Fußverkehr getrennt verlaufen und vor allem für Alltagsradler gedacht sind um ohne Umwege von A nach B zu kommen. Wichtige Merkmale eines Radschnellweges sind die Breite



von etwa vier Metern, ein leichtläufiger Belag sowie der größtenteils gerade und kreuzungsfreie Verlauf, damit ein zügiges Radfahren gewährleistet werden kann.

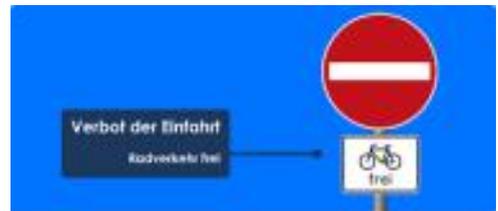
Freigegebene Gehwege

Mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ darf auch auf dem Gehweg gefahren werden. Dabei gilt allerdings: Schrittgeschwindigkeit fahren und Zufußgehende haben Vorrang. Es besteht keine Benutzungspflicht. Es soll an stark frequentierten Straßen eine Alternative zur Fahrbahn ermöglicht werden.



Freigegebene Einbahnstraße

Werden Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben, ist gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich. Es wird eine Geschwindigkeit von max. 30 km/h empfohlen. Auch sogenannte „unechte Einbahnstraßen“ können freigegeben werden. Das sind z.B. Straßen, auf denen ein Verbot von Kraftfahrzeugen herrscht.





vit:bikes



Jetzt Termin
vereinbaren



- ✓ E-Bikes
- ✓ Beratung
- ✓ Ergonomie
- ✓ Fahrrad-Service



vit:bikes Witten

Pferdebachstraße 84B : 58455 Witten

☎ 02302 / 9113500 : ✉ witten@vitbikes.de

www.vitbikes.de/standort-witten

Öffnungszeiten : DI-FR 10-18 Uhr : SA 10-16 Uhr



Nahmobilitätsgesetz NRW

Es ist vollbracht! Nordrhein-Westfalen bekommt als erstes Flächenland ein eigenes Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz.



Aktion von Aufbruch Fahrrad vor dem Landtag anlässlich der Wahl des neuen Ministerpräsidenten Hendrik Wüst am 27.10.2021 (Foto: Paul Meixner, Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen)

Dies beschloss der Landtag im November 2021. Dass es dieses Gesetz überhaupt gibt, ist ein direkter Erfolg der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad. Leider fehlt es dem Gesetz an konkreten Maßnahmen, um zeitnahe spürbare Verbesserungen für Radverkehr und Klimaschutz zu erreichen.

Es freuen sich natürlich alle Aktive über das Gesetz, aber „Wir haben uns ein anderes Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz gewünscht. Eins mit mehr Klarheit, mehr Mut, mehr Verbindlichkeit. Deshalb setzen wir uns weiter dafür ein, dass das Gesetz nachgebessert wird und den ‚Wums‘ bekommt, den wir brauchen“ sagt Dr. Ute Symanski, von der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad und Vorsitzende von RADKOMM.

Die beteiligten Verbände des Aktionsbündnisses Aufbruch Fahrrad haben sehr viel Zeit damit verbracht, auf Einladung des Verkehrsministeriums konkrete Verbesserungsvorschläge für das Gesetz zu erarbeiten. Nicht eine der vorgeschlagenen Änderungen wurde jedoch berücksichtigt. Auch die zentrale Forderung von Aufbruch Fahrrad, die Jahreszahl 2025 als Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende zu benennen, wurde nicht aufgenommen. Somit wurde die Chance auf zeitnahe Verbesserungen der Radinfrastruktur – als Aufbruch in eine nachhaltige Verkehrspolitik in ganz NRW – verpasst.



Die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad hat neun **Kernforderungen**, mit denen das Ziel 25% Radverkehr bis zum Jahr 2025 erreicht werden soll:

- Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
- NRW wirbt für mehr Radverkehr
- 1000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
- 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr
- Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen
- Mehr Fahrrad-Expertise in Ministerien und Behörden
- Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr
- Fahrradparken und E-Bike Stationen
- Förderung von Lastenrädern

Über die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad

Mehr als 207.000 Menschen haben ihre Stimmen für den Aufbruch Fahrrad gegeben. 215 Vereine und Verbände bilden das Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad, unter anderen RADKOMM, VCD NRW, BUND NRW, NABU NRW und ADFC NRW.

Infos unter: www.radkomm.de

RADKOMM

KÖLNER FORUM RADVERKEHR

cargo & smart

...der etwas andere Fahrradladen in Witten-Herbede...

VELLO Bike+

Der Motor-Hub kombiniert alles in einem: Antrieb, Batterie, Sensorik und Bluetooth. Ab nur 12,9 kg ist das VELLO Bike+ das leichteste Elektro-Klapprad am Markt! Mit innovativer KERS Energie-Rückgewinnung.



Experte für smarte Falträder, Longtail-Lastenräder, E-Bikes, Pedelecs und Fahrrad Zubehör, Werkzeug & Accessoires



Meesmannstr. 84,
58456 WITTEN-Herbede
Inh. Peter H.E. Schulze
tel. +49(0)2302 176 90 76
mobil +49(0)172 324 18 54
info@cargoundsmart.de
www.cargoundsmart.de



ADFC Kreisverband Ennepe-Ruhr e.V.

www.adfc-en.de | info@adfc-en.de

1. Vorsitzende: Susanne Rühl

Tel. 02302 / 276413

Drosselweg 17, 58455 Witten

2. Vorsitzende: Cornelia Freund

Schatzmeister: Bernd Lauenroth

Ennepetal

Jürgen Hofmann

E-Mail: hofmann.jr@freenet.de

Ortsgruppe Hattingen

Robert Dedden

E-Mail: robert.dedden@adfc-en.de

Gevelsberg

Georg Schäfer

E-Mail: g-schaefer-gev@gmx.de

Herdecke

Klaus Fähser

E-Mail: klaus.fahser@web.de

Sprockhövel

Matthias Chantrain

E-Mail: chantrain4@t-online.de

ADFC Bundesgeschäftsstelle

Mohrenstr. 69

10117 Berlin

Tel.: 030/2091498-0

Fax: 030/2091498-55

E-mail: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de

ADFC Landesverband NRW

Landesgeschäftsstelle

Karlstr. 88

40210 Düsseldorf

Tel.: 0211/68708-0

Fax: 0211/6870-20

E-mail: info@adfc-nrw.de

Internet: www.adfc-nrw.de



2Ventiler, 30. Jahrgang, 2022

Herausgeber:

ADFC Kreisverband Ennepe-Ruhr e.V.

Bankverbindung:

Stadtsparkasse Witten

IBAN DE19 4525 0035 0009 0061 64

(nur für Spenden und Anzeigen im 2Ventiler, nicht für Mitgliedsbeiträge)

Verantwortlich im Sinne des

Presserechts: Susanne Rühl

Layout: Micha Fedrowitz

Druck: Druckerei Dieckhoff, Witten

Auflage: 1.600 Exemplare

Verteilung an Mitglieder und exponierten Punkten.

Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig)

Beruf (freiwillig)

E-Mail

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (56 €)

22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)

Ich bin minderjährig. Mein/e Erziehungsberechtigter/ ist mit meinem ADFC-Bertritt einverstanden.

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €)

18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verlängerte 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 (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

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

 Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de.
 Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.



Beratung - Verkauf - Service

Seit 2017 findest Du bei uns alles rund um 's Fahrrad.

Wir bieten Neuräder, Servicereparaturen,
Ersatzteile und sogar einen E-Bike-Verleih.

Bei DB-Bikes arbeitet jeder mit vollem Einsatz.

Hier verschmelzen jugendliche Kreativität und professionelles Handwerk zu einer starken Einheit mit Persönlichkeit. Mit unserer eigenen Software planen und organisieren wir unsere Reparaturjobs, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Ob einfache Reparatur, Austausch von Ersatzteilen, die Pflege
deines Rads oder Radneukauf: Bei uns wirst

Du genauestens informiert und nichts
geschieht ohne Dein Einverständnis.

Denn wir wollen, dass Du mit uns zufrieden bist!

DB-Bikes e.K.

Rosendahler Str. 23-25

58285 Gevelsberg

david.baldzun@db-bikes.de

0171-286 130 9 - [Whatsapp erwünscht](#)

www.db-bikes.de

Termine ohne Registrierung buchbar

