

# RUNDBRIEF 3 / 2008

Essen, 22. Oktober 2008

Liebe Radlerinnen und Radler,  
liebe ADFCler und EFlaner,

ein neuer Rundbrief ist fällig, und damit auch ein Lebenszeichen des Essener ADFC und der EFI. In der Tat, es gibt uns noch, auch wenn wenn unsere Präsenz nach außen derzeit nicht besonders groß ist. Aber angesichts der geringen Zahl an Aktiven müssen wir uns auf bestimmte Kernbereiche konzentrieren, die nicht alle eine so breite Außenwirkung haben wie beispielsweise unsere Radtouren. Dazu gehört u.a. die verkehrspolitische Arbeit, die sich jedoch mehr hinter den Kulissen abspielt. Und doch geschieht mehr bei uns als mancher glaubt.

## Neues von ADFC und EFI

● **ADFC-Jubiläum:** Wie im letzten Rundbrief bereits angedeutet, wird der ADFC-Essen im kommenden Jahr 25 Jahre alt. Das soll natürlich gebührend gewürdigt werden. Daher ist eine Jubiläumsfeier am Sonntag, den 19. April 2009 im Grugapark geplant. Nähere Einzelheiten finden sich auf S. 15 in diesem Rundbrief.

● **Zwei interessante Vorträge im November:** Beim Aktiventreff am Freitag, 7. November, wird Hilmar von dem Bussche „OpenStreetMap“, ein neues weltweites kartographisches Mitmachprojekt präsentieren (mehr dazu auf Seite 11). Am Freitag, 28. November, stellt Volker Steins vom städtischen Eigenbetrieb Grün & Gruga die Radrouten vor, die im Zuge des Projekts „Neue Wege zum Wasser“ entstehen sollen (mehr hierzu auf den Seiten 2 und 3).

● **Fahrradtouren:** 27 Touren haben unsere Aktiven in diesem Jahr geleitet, hinzu kommen 12 Mountainbike-Treffs. Die Teilnehmerzahlen lagen zwischen 2 und 145 Personen. Während das Hauptprogramm Mitte Oktober abgeschlossen wurde, finden die MTB-Radtreffs auch im Winter statt. Mehr dazu findet sich ab S. 14 und auf der Terminseite.

Bei den Aktiventreffen am 5. Dezember und 9. Januar (!) sollen die Tourentermine für das kommende Jahr festgelegt werden. Gelingt es uns, wieder ein so großes und attraktives Programm aufzustellen? Wie immer muss das Jahresprogramm bis Ende Januar endgültig stehen.

Apropos Aktiventreffen am 9. Januar 2009: Da wegen der EFI/ADFC-Silvestertour am 1. Freitag (= 2. Januar) kaum jemand im Lande sein dürfte, wird das Treffen auf den 2. Freitag verschoben!

● **VUZ-Besetzung / Infostände:** Abgesehen davon, dass dank Rüdiger Sang ADFC & EFI zwei Tage in der Woche im VUZ präsent sein können, haben wir 2008 nur ganze zwei Infostände durchführen können: Im Februar bei der diesjährigen Fahrradmesse (und das auch nur mit Hilfe der Duisburger ADFC-Kollegen) und im September beim Zollvereinfest. Zwar lag hier unser Stand etwas abseits vom Publikumsstrom, das tolle Wetter sowie die gute Standbesetzung bügeln das Manko aber nahezu aus.

Für die **Fahrradmesse 2009** gibt's bereits einen Termin (wieder 3 Tage): 27. Februar bis 1. März

● **ADFC/EFI-Radverkehrsseminar in Darup:** Auch hier kann man sich den Termin bereits vormerken, auch wenn er noch weit entfernt zu sein scheint: 11. bis 13. September 2009

### Inhalt:

Editorial / Neues von ADFC und EFI	S. 1
Umbau Hauptbahnhof / Radstation	S. 2
Neue Wege zum Wasser / Vortrag	S. 2
Rheinische Bahntrasse	S. 4
NRW-Programm Alleinradwege	S. 5
2. Platz für Essen bei "Best for Bike"	S. 6
SPD auf Gegenkurs beim Radverkehr	S. 7
Neues für Essens Radler	S. 8
Projekt „OpenStreetMap“ / Vortrag	S. 11
Neue Radwanderkarten	S. 12
Rückblick Fahrradtouren	S. 14
ADFC-Mitgliederversammlung	S. 15
25 Jahre ADFC-Essen	S. 15
Termine / Impressum / Adressen	S. 16



### Radstation bleibt geöffnet

## Umbau Hauptbahnhof hat begonnen

Nun ist er angelaufen, der seit langem geplante Umbau des Essener Hauptbahnhofs – mitsamt den angekündigten Einschränkungen vor allem bei der Zugänglichkeit der Bahngleise etc.. Planerisch ist auch bei der Umfeldgestaltung einiges in Bewegung geraten. Hierzu hatte die Stadt einen Wettbewerb ausgelobt, in dessen Jury der ADFC-Essen als sachverständiger Berater vertreten war – allerdings ohne Stimmrecht. Inzwischen ist man zu einem Ergebnis gekommen, die Pläne werden derzeit im Deutschlandhaus ausgestellt.

Wegen der Inanspruchnahme der Außenflächen durch ausgelagerte Verkaufs- und Serviceeinrichtungen der Bahn sowie durch Flächen für die Baulegistik wird man mit der Neugestaltung des Umfeldes erst nach Beendigung des Bahnhofumbaus beginnen können. Die Bahn hat zwar hoch und heilig versprochen, spätestens Ende 2009 fertig sein zu wollen, da man aber die Umfeldgestaltung nicht mitten im Kulturhauptstadtjahr durchführen möchte, wird man damit wohl erst nach 2010 beginnen können.

Ob das auch für die Umgestaltung der Fahrbahnflächen in Bezug auf mehr Sicherheit für Radfahrer gilt, ist derzeit ebenfalls noch unklar. Durchaus akzeptable Pläne des Tiefbauamtes wurden vom Planungsdezernat und Teilen der Politik zunächst blockiert, inzwischen arbeitet man aber an einer konstruktiven Lösung, die sowohl Radfahrstreifen für die Nord-Süd-Unterquerung der Bahngleise beinhaltet als auch eine – wenn auch kompromissbehaftete – Lösung für

die Fahrtrichtung Hache-/Hollestraße.

Positiv zu werten ist die Tatsache, dass die nicht bei allen Verantwortlichen geliebten Fahrradboxen weiterhin im Einsatz geblieben sind. Sie befinden sich jetzt an der Hollestraße neben dem Eingang zum Osttunnel, welcher derzeit als Hauptzugang zu den Bahnsteigen dient – für die Nutzer also günstig gelegen. Die übrigen Fahrradstände wurden auf alle derzeit noch nutzbaren Eingangsbereiche verteilt, allerdings an einigen Stellen zu wenige. Hier soll nachgebessert werden. Nach Fertigstellung des Bahnhofs sollen dann 40 Fahrradstände auf der Nordseite und 60 auf der Südseite aufgestellt werden.

### Radstation ist umgezogen

Entgegen erster Befürchtungen konnte für die Radstation während der Zeit des Umbaus nun doch noch ein Ausweichquartier gefunden werden. Seit Mitte August befindet sie sich südwestlich des Hauptbahnhofs in der Kruppstraße 5 in dem ehemaligen AEG-Gebäude. Die provisorisch hergerichteten Räumlichkeiten sind zwar etwas kleiner als bisher, reichen aber nach Angaben der Betreiber für die Übergangszeit vollkommen aus und sind für die dort tätigen Mitarbeiter sogar angenehmer, weil besser heizbar. Unverändert geblieben sind die Öffnungszeiten und der Service inklusive Fahrradverleih. Angesichts der Tatsache, dass die Radstation auch während der Umbauzeit erhalten werden konnte, ist es durchaus vertretbar, dass die Wege zum Bahnhof vorübergehend etwas länger sind.

### Spannende Erkundungsradtouren

## Neue Wege zum Wasser

Im Rahmen des Projekts „Neue Wege zum Wasser“ sind drei Nord-Süd-Radwanderwege vom Rhein-Herne-Kanal bis hinunter zur Ruhr geplant: Die „Wasserroute“, die „Kulturroute“ sowie die „Naturroute“. Während die 18 Kilometer lange und überwiegend am westlichen Stadtrand verlaufende „Wasserroute“ bereits in Bau ist und bis zum Kulturhauptstadtjahr 2010 fertiggestellt sein soll, werden die anderen beiden Routen erst später realisiert.

Die drei Radrouten machen vor allem bislang isoliert liegende Räume entlang der Emscherzuflüsse zugänglich, wovon insbesondere der Essener Norden profitiert. Dieser bekommt damit die einmalige Chance für ein nachhaltig verbessertes Erscheinungsbild. Ermöglicht wird dies durch den Umbau der Emscher und ihrer Zuflüsse durch die Emschergenossenschaft. Das Mammutprojekt, dessen Gesamtfertigstellung erst nach 2020 zu erwarten ist, sind allein



auf Essener Stadtgebiet Gesamtkosten in Höhe von 440 Mio € veranschlagt. Die Radwege sind dabei eigentlich nur ein „Abfallprodukt“.

Eines der Erkennungsmerkmale der „Wasserroute“ sind die blau gepflasterten Flächen am Anfang und am Ende eines jeden Wegeabschnitts. Sie ermöglichen eine gute Orientierung und bilden so einen „Blauen Faden“. Entlang der Route sind etliche Neupflanzungen erfolgt, die das abwechslungsreiche Gesamtbild noch verstärken. Hinzu kommen zusätzliche Verweilmöglichkeiten und neue Gestaltungselemente wie Gabionen, die das Bild abrunden.

Da von der Wasserroute inzwischen schon einiges Vorzeigbare fertiggestellt ist, fand Mitte Juni eine offizielle Präsentationsradtour statt, die an der Gruga startete. Von dort ging's Richtung Norden entlang der Margarethenhöhe durch das Tal des Kesselbachs und weiter über den Gruga-Radweg bis zu dessen Ende am Frohnhauser Weg. Im Prinzip folgt der Weg immer dem Borbecker Mühlenbach durch Altendorf, Bochohl und Gerschede. Da der Weg noch nicht überall fertiggestellt ist, galt es noch diverse Schlenker zu fahren. In Dellwig endete die Tour am Rhein-Herne-Kanal, wo die Gruppe in einer Kleingartenanlage verköstigt wurde.

Nicht abgeradelt wurde der Routenabschnitt in Richtung Süden, welcher über Bredeney und weiter entlang des Wolfsbachs ins Ruhrtal führt. Dort endet die Route am „RuhrtalRadweg“ in Höhe der Ausflugsgaststätte „Am Stadt“. Die Tour auf der neuen „Wasseroute“ hat bereits jetzt schon den besten Eindruck hinterlassen.

### **Zwei weitere Rundkurse für 2010**

Bis zum Kulturhauptstadtjahr sollen auch zwei Rundkurse fertiggestellt werden. Einer führt von der Innenstadt, durch den Essener Süden und Westen und soll dabei etliche auf dem Weg liegende Kulturobjekte für Radwanderer erschließen. Die Fertigstellung dieser Route ist allerdings in einem nicht unerheblichen Maße abhängig von der Realisierung der Radtrasse auf der Rheinischen Bahn.

Der zweite Rundkurs entsteht derzeit im Essener Norden rund um Zollverein. Hier kann man bereits jetzt schon auf bestehende Radtrassen zurückgreifen. Die Route wird auch über die mo-

mentan in Bau befindliche EPEG-Trasse führen, eine Nord-Süd-Route zwischen Zollverein und der Schurenbachhalde, auf der eine Zeit lang Museumszüge fuhr (Fertigstellung 2009). Hinzu kommen etliche kleinere Lückenschlüsse.

Im „Bürgerpark Altenessen“ (= früheres Kuhlhoffbad) startete die Stadt Ende September auch hier eine offizielle Proberadtour. Zunächst ging's südwärts zum Kaiser- und weiter zum Helenenpark. Von dort fuhr die Gruppe ostwärts über die Hangetalroute bis zum Hallopark. Dabei wurde kurz vor dem Park ein neuer Aussichtspunkt angefahren, von dem sich ein schöner Ausblick auf Zeche und Kokerei Zollverein bietet. Weiter ging es zu besagtem Weltkulturerbe, von dort weiter parallel zur zukünftigen EPEG-Radtrasse quer durch Katernberg bis zur Schurenbachhalde, die dann nördlich umfahren wurde. Abschließend führte die Tour über Nebenstrecken durch das nördliche Altenessen zurück zum Bürgerpark, wo es für die Teilnehmer noch einen kleinen Imbiss gab.

### **Zügige Realisierung in Frage gestellt**

Leider gibt es derzeit aber schon wieder Anzeichen für eine verzögerte Fertigstellung der genannten Wege. Deren Realisierung hängt, wie bereits erwähnt, zusammen mit dem ehrgeizigen Renaturierungsvorhaben der Emscher und ihrer Zuflüsse. Die ausführende Emschergenossenschaft hängt aber im Wesentlichen am finanziellen Tropf der Landesregierung. Einem Mitte Oktober in der NRZ veröffentlichten Bericht zufolge wurden dort nun – man ahnt es schon – die finanziellen Mittel gekürzt, was zur Folge hat, dass das gesamte Projekt gestreckt werden muss. Für den bereits begonnenen Bereich des Borbecker Mühlenbachs spricht man jetzt von einer Fertigstellung im Jahr 2017. Welche Auswirkungen dies auf die Wegeprojekte der Stadt Essen hat, ist noch gar nicht abzusehen.

ADFC und EFI veranstalten zu diesem Thema einen Informationsabend. Volker Steins vom städtischen Eigenbetrieb Grün & Gruga wird die geplanten und z.T. schon in Bau befindlichen Wege in einem Power-Point-Vortrag präsentieren. Die Veranstaltung findet statt am Freitag, 28. November um 19.30 Uhr im „Verkehrs- und Umweltzentrum“ in der Maxstr. 11.



## Probleme bei der Rheinischen Bahntrasse

Seit Jahren wird der Bau der Radroute auf der Rheinischen Bahntrasse von der Essener Innenstadt bis an den Rhein bei Duisburg offensiv propagiert. Jetzt scheint das herausragende Projekt nicht einmal mehr unbeschadet das Planungsstadium zu überstehen. Nachdem klar geworden ist, dass eine Fertigstellung vor 2010 nicht zu schaffen ist, strebt man nun einen provisorischen Ausbau mit erheblich verminderten Aubaustandards bis zu besagtem Kulturhauptstadtjahr an.

### Geplante Brücke muss bleiben

Aber auch so wird immer ersichtlicher, dass der Radweg nicht im ursprünglich geplanten Maße gebaut werden kann. So soll die Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard definitiv nicht gebaut werden. Dabei musste ausgerechnet für diesen mit gewaltigem finanziellen Aufwand angelegten Prachtboulevard **der** Bahndamm abgetragen werden, auf dem der Radweg entstehen soll. Es ist schon ärgerlich, dass man – trotz rechtzeitiger Hinweise speziell durch die Fahrradverbände – den Bau dieser Brücke nicht von Beginn an mit eingeplant hat.

So werden zukünftig die Radfahrer den Damm hinunter und wieder hinauffahren müssen. Das gilt für beide Fahrtrichtungen, was bedeutet, dass die Radler im Zweirichtungsverkehr den Einmündungsbereich des Berthold-Beitz-Boulevards in die Pferdebahnstraße queren müssen. Wie gefährlich dies sein wird, zeigt sich seit Jahren auf dem Ruhrtal-Radweg in Rellinghausen im Bereich der Kreuzung Wuppertaler / Marie-Juchacz-Straße. Hier hat man bis heute keine vernünftige Lösung hinbekommen, um die Radfahrer sicher über diese Kreuzung zu führen. Knackpunkt ist die freigeführte Rechtsabbiegespur, auf der sich die Autofahrer fast immer nach links orientieren, um zu sehen, ob sie beim Abbiegen freie Fahrt haben. Dabei werden speziell die von rechts kommenden Radler zu spät wahrgenommen. Und da der Kurvenradius dieser Rechtsabbiegespur recht großzügig bemessen ist, rauschen die Autos meist mit hohem Tempo durch, was deren Gefährlichkeit noch steigert.

Im Einmündungsbereich des Berthold-Beitz-Boulevards gilt es für Radler sogar zwei dieser

freigeführten Rechtsabbieger zu queren, was die Gefährdung verdoppelt. Es erstaunt schon, dass man in einer sich fahrradfreundlich nennenden Stadt eine solche potentielle Unfallquelle schaffen will, nur um Kosten zu sparen. Nach Ansicht von ADFC und EFI kann und darf daher auf diese Brücke nicht verzichtet werden.

Kürzlich hat sich der „Runde UmweltTisch Essen“ (Rute), das Bündnis der Essener Umwelt- und Verkehrsverbände, direkt an die Krupp-Stiftung und dessen graue Eminenz Berthold Beitz gewandt mit der Bitte, den Bau besagter Brücke zu unterstützen. Schließlich ergebe sich die Notwendigkeit der Brücke aus dem Bau jener vierspurigen Straße, die maßgeblich zur Erschließung der neuen Thyssen-Krupp-Zentrale dient. Zudem würde die Brücke nur ein Bruchteil der Bausumme für das Folkwang-Museum kosten, welches mit 50 Mio € unterstützt wird. Man kann sich denken, was aus dem Ersuchen wurde: Man hat es höflich aber bestimmt abgelehnt.

### Weitere Kostenreduktionen angedacht

Leider ist die Radroute auf der Rheinischen Bahntrasse bei dem großen Radwegeprogramm des Landes NRW durchgefallen (dazu gleich mehr). Jetzt ist man auf der Suche nach einer anderen Finanzierungsquelle. Klar ist dabei vor allem, dass man sich von den ursprünglich veranschlagten Kosten von 17 Mio € verabschieden muss. Die gestrichene Radwegebrücke über den Berthold-Beitz-Boulevard ist aber nur eines der Opfer, die beigebracht werden sollen.

Zumindes beim provisorischen Ausbau wird zunächst einmal auf die Asphaltdecke verzichtet werden. Bekanntlich haben derartige Provisorien aber mitunter lange Bestand. Umso teurer könnte später die nachträgliche Asphaltierung der Trasse werden. Groteskes läuft derzeit im Essener Westen ab. Während im Altendorfer Bereich zwecks weiterer Einsparungen ein Teil der Route auf parallel geführte Straßen gelegt werden soll, führt man in Schönebeck Diskussionen über eine Weiterführung der Route durch eine langgezogene Unterführung unter dem hohen Eisenbahndamm der Hauptstrecke zwischen Essen und Mülheim. Sinnvoll wäre dies schon, denn momentan müssen sich die Radler durch die engen und wegen ihrer Unübersicht-



lichkeit gefährlichen Unterführungen der Heisserner Straße bzw. der Reuterstraße zwingen. Zudem würden damit eine direkte Verbindung zum Gruga-Radweg geschaffen.

Doch leider gehört die diskutierte Weiterführung

der Radtrasse nicht zum ersten Bauabschnitt, besagte Unterführung soll zunächst auch nicht von der Bahn verkauft werden. Daher sollte man sich derzeit besser auf die vollständige Realisierung des ersten Bauabschnitts konzentrieren.

### 364 Kilometer neue Radwege auf stillgelegten Bahntrassen

## NRW-Programm „Alleenradwege“

Anfang Juni stellte NRW-Landesverkehrsminister Oliver Wittke das neue Allein-Radwegeprogramm vor. Das Handlungsprogramm wurde mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG), einer 2002 gegründeten gemeinsamen Tochter von Bahn und Land, entwickelt. Bis 2011 sollen 35 Projekte – aufgeteilt in 72 einzelne Bauabschnitte – mit einem Kostenvolumen von 70,6 Mio € realisiert werden. Noch in diesem Jahr soll bei 13 Abschnitten mit einer Gesamtlänge von 56 Kilometern mit dem Bau begonnen werden. Insgesamt entstehen mit dem Allein-Radwegeprogramm 364 Kilometer neue Radwege abseits von Autostraßen. Und da es sich dabei um ehemalige Bahntrassen handelt, verlaufen die neuen Wege auch weitgehend steigungsarm.

An Essen ist das Bahntrassenprogramm leider spurlos vorüber gegangen. Angeblich habe niemand rechtzeitig davon erfahren, insofern seien auch keine entsprechenden Anträge gestellt worden. Dennoch gibt es im näheren Umkreis diverse interessante Strecken, die an dieser Stelle durchaus Erwähnung finden sollten:

- Xanten – Kalkar – Kleve: 24,7 km lange Trasse am nördlichen linken Niederrhein, Realisierung in vier Abschnitten ab 2009
- Wesel – Schermbeck – Dorsten – Marl – Haltern: 30,3 km lange, in einigen Teilabschnitten bereits bestehende Radwegtrasse am nördlichen Rand des Ruhrgebiets. Auch hier Realisierung ab 2009
- Bottrop – Gladbeck – Dorsten: 10,9 km lange Trasse, die allerdings wegen der Autobahn 31 einige Unterbrechungen aufweisen wird. Baubeginn 2009
- Heiligenhaus – Velbert - Wülfrath: 25,3 km lange Trasse im Niederbergischen Land, Baubeginn des ersten Abschnitts noch in 2008
- Rheinischer Esel: 7,4 km lange Fortsetzung

des von Dortmund-Löttringhausen nach Witten-Ost führenden Radwegs in Richtung Norden nach Bochum-Langendreer; Baubeginn 2009

- Witten-Wengern – Gevelsberg-Silschede: Anbindung des Ruhrtals an den bis hierhin führenden Radweg vom Bahnhof Schee (dort Anschluss an den von Hattingen kommenden Radweg). Realisierung bis 2012

Leider ist die Rheinische Bahntrasse zwischen Duisburg und Essen nicht in das Programm der Alleinradwege aufgenommen worden. Das ist insofern bedauerlich, als dass die Finanzierung selbst des ersten Bauabschnitts auf Essener Stadtgebiet immer noch nicht gesichert ist. Nachdem hier die Kosten wegen der vielen Brücken stark angestiegen waren, soll nun deren Anzahl reduziert werden, um in der Prioritätenliste der förderungswürdigen Radwegeprojekte überhaupt noch Berücksichtigung zu finden.

### Die Wuppertaler Nordbahntrasse

Ein Sonderfall in jeder Beziehung ist die Wuppertaler Nordbahn. Schon allein wegen ihrer exponierten Lage und des maßgeblich durch private Initiative (Wuppertalbewegung e.V.) forcierten Baus ist diese Radtrasse eine nähere Betrachtung wert.

Ursprünglich gab es in Wuppertal zwei Bahnstrecken, die das gesamte Stadtgebiet von West nach Ost durchquerten. Die nördliche davon, die „Rheinische Bahn“, ist seit etlichen Jahren stillgelegt. Die Trasse selbst ist aber mitsamt ihren z.T. spektakulären Viadukten und Tunneln noch vollständig erhalten. Für das topographisch und auch verkehrsmäßig für Radfahrer sehr ungünstig liegende Stadtgebiet wäre diese Radwegeverbindung *die* Lösung. Man könnte kreuzungs- und steigungsfrei von Vohwinkel über Elberfeld bis nach Oberbarmen gelangen.



Schon vor Jahren hat die „Wuppertalbewegung“, eine äußerst rührige Bürgerinitiative, damit begonnen, die Werbetrommel für den Bau der Radtrasse zu rühren – und nicht nur das. Bis heute hat man fast 3,9 Mio € von privater Seite gesammelt. Mit diesem Geld soll der eigentlich von der Stadt Wuppertal zu schulternde Eigenanteil getragen werden – die Stadt selbst wollte angesichts der angespannten Finanzlage den Betrag nicht aufbringen. Der Löwenanteil der Baukosten wird finanziert aus Fördermitteln des Landes NRW. Von diesen 15,8 Mio € stammen allein 7,3 Mio € aus einem Tourismuswettbewerb des Landes, an welchem die Stadt sich erfolgreich beteiligt hatte.

Geplant ist auch eine Anbindung der Nordbahntrasse von Oberbarmen aus an den geplanten Radweg über Gevelsberg nach Wengern bzw. nach Hattingen (die sogenannte „Kohlenbahn“). Das Projekt, welches auch einen längeren Tunnelabschnitt aufweist, ist ebenfalls im „Alleinradwegeprogramm“ enthalten. Damit entstünde eine durchgehende Radwegeverbindung durch das Bergische Land von Wuppertal bis ins Ruhrtal – ein bestechender Gedanke! Mehr dazu erfährt man unter: [www.wuppertalbewegung.de](http://www.wuppertalbewegung.de).

## Der Schulenbergtunnel in Hattingen

Im Stadtgebiet von Hattingen wurde auf der ehemaligen Bahntrasse nach Wuppertal, die bereits seit einigen Jahren bis zum früheren Bahnhof Schee als Radroute befahrbar ist, nun auch der Tunnel unter dem Schulenberg als Radweg hergerichtet und Mitte September freigegeben. Damit kann ein bislang bestehendes topographisches Hindernis umgangen werden. Aus Sicherheitsgründen wird der mehrere hundert Meter lange Tunnelabschnitt in den Nachtstunden allerdings verschlossen bleiben. Ob und wann der Radweg ebenfalls nach Wuppertal verlängert werden wird, ist noch nicht ganz sicher. Schließlich gilt es auch hier einen Tunnel entsprechend herzurichten – und dieser ist um einiges länger als der Schulenbergtunnel in Hattingen.

Wer mehr über Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen wissen möchte, sollte im Internet unter [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de) schauen. Hier hat sich jemand die Mühe gemacht, nahezu alle entsprechenden Wege, die es im Bundesgebiet gibt, zu beschreiben.

## Bundesweiter Wettbewerb „Best for Bike“

### Essener Fahrradkalender erhält zweiten Preis

Fünf von 38 Projekten sind in diesem Jahr nach langer intensiver Diskussion von einer 11-köpfigen Fachjury als potentielle Kandidaten für den bundesweiten Wettbewerb „Best for Bike“ nominiert worden. Dazu gehört auch der diesjährige „Essener Fahrradkalender“ mit dem Themenschwerpunkt „Bewahrung der Schöpfung“, welcher u.a. die Atempausenradtouren und einen Fahrradgottesdienst enthält.

Den 1. Preis erhielt im September auf der IFMA in Köln das Projekt „Mobile Bürgerversammlungen“, bei welchem Nürnbergs Stadtbere per Fahrrad die Bürger vor Ort über anstehende Projekte informieren und damit Bürgernähe demonstrieren. Der Essener Fahrradkalender erhielt – Glückwunsch! – den 2. Preis, zusammen mit den drei folgenden Projekten:

- der Fahrrad-Wagen der „Metronom-Verkehrsgesellschaft“ in Niedersachsen, der die Verkehrsträger Schiene und Fahrrad miteinander vernetzt und so optimal Kundenwünsche erfüllt.
- das Projekt „Umsonstfahrer – Lotte darf mit“ der Magdeburger Verkehrsbetriebe, welches eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglicht.
- das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“, das mit dem Projekt „Radwegdetektive“ zur Verbesserung der Situation Rad fahrender Schüler beitragen soll.

Einen kleinen Wermutstropfen bildete die offizielle Pressemitteilung der Stadt Essen über den zweiten Platz des Fahrradkalenders, in welcher zwar die beiden Kirchen als Kooperationspartner erwähnt wurden, nicht jedoch die Fahrradverbände ADFC und EFI. Schließlich bildet unser Radtourenprogramm einen nicht unerheblichen inhaltlichen Bestandteil, zudem haben einige unserer Aktiven bei einem Teil der Atempausen-Radtouren die Tourenleiter gestellt.



## Öffnung von Einbahnstraßen abgelehnt

# Altenessener SPD auf Gegenkurs beim Radverkehr

Früher war es vor allem die CDU, die beim Radverkehr in Essen so Manches blockierte. Mittlerweile scheinen die Christdemokraten etwas geläutert zu sein – zumindest seit man mit den Grünen eine Kooperation eingegangen ist. Das lassen Begebenheiten erkennen wie beispielsweise die Verlängerung der Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte“ in NRW (AGFS) durch Oberbürgermeister Reiniger höchstpersönlich.

Und was macht die SPD, die während ihrer Regentschaft 1995 die Aufnahme Essens in besagte Arbeitsgemeinschaft erreicht hat? Seit 1999 in der Opposition, scheint man inzwischen gegen nahezu alles zu sein, was von CDU und Grünen beschlossen wird. Dieses ist natürlich das gute Recht einer Oppositionspartei. Dass man aber jetzt beim Radverkehr eine inhaltliche 180°-Kehre vollzieht, ist nicht wirklich nachvollziehbar.

Was ist geschehen? Vor einiger Zeit beschlossen einige Bezirksvertretungen ein Maßnahmenprogramm, mit dem alle geeigneten Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden sollen. Diesen Beschluss haben bislang die Bezirke I (Innenstadt, Huttrop, Süd-, Ost-, West- u. Nordviertel), II (Rüttenscheid, Stadtwald, Relling- und Bergerhausen), III (Altendorf, Frohn- und Holsterhausen, Margarethenhöhe und Haarzopf) sowie VI (Stoppenberg, Katernberg und Schonbeck) gefasst.

Um alle Einbahnstraßen auf ihre dahingehende Tauglichkeit zu untersuchen, wurde ein Gremium bestehend aus Experten des Planungsamtes, des Tiefbauamtes, der Verkehrsbehörde sowie der Polizei gebildet. Die Gruppe trifft sich regelmäßig und prüft vor Ort die Einbahnstraßen, ob sie für gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden können oder nicht. Dass dies längst nicht überall der Fall ist, zeigt die Tatsache, dass den bislang 150 geöffneten Einbahnstraßen 87 Straßen gegenüberstehen, bei denen man die Freigabe aus verschiedensten Gründen abgelehnt hat. Inzwischen sind die Bezirke I, II und VI nahezu „abgearbeitet“, derzeit wird der Bezirk III untersucht.

Ende Juni hatten die Grünen in der Bezirksvertre-

tung V (Altenessen, Karnap und Vogelheim) den Antrag gestellt, sich dem laufenden Programm anzuschließen und auch hier alle geeigneten Einbahnstraßen zu öffnen. Angesichts der Tatsache, dass die Öffnung auch wirklich erst dann erfolgt, wenn eine eingehende Prüfung wie gerade beschrieben durchgeführt wurde, hat niemand damit gerechnet, dass dieser Antrag abgelehnt würde. Weit gefehlt – mit 9 Stimmen von SPD und FDP gegen 7 Stimmen von Grünen und CDU ist genau dieses geschehen.

Absurd erscheinen die Begründungen, wobei das früher gerne verwendete Standardargument, gegenläufig freigegebene Einbahnstraßen seien zu gefährlich, schon nicht mehr zum Tragen kam. Während die FDP den Antrag generell für Quatsch hielt – ihrer Meinung nach müsse man wenn schon alle Einbahnstraßen auch für den Autoverkehr öffnen – glaubte die SPD bereits ohne Prüfung festgestellt zu haben, dass in ihrem Bezirk eine sinnvolle Freigabe nicht möglich sei. Statt dessen empfahl sie, dass diejenigen, denen es in solchen Straßen zu gefährlich sei, eben langsam und rücksichtsvoll auf dem Bürgersteig fahren (!) sollten.

Dieses Verhalten passt ins Bild der Altenessener SPD, die zum einen schon in den 90er Jahren dafür gesorgt hatte, dass die Hauptradroute entlang der Altenessener Straße im Bereich des Bahnhofs keine durchgehenden Radverkehrsanlagen erhielt, nur um dort eine durchgängig vierspurige Fahrbahn bauen zu können. Zum anderen hat man 2005 die radfahrgerechte Umgestaltung des Einmündungsbereichs Unstrstraße / Altenessener Straße verhindert – und das gegen das Votum ihrer Kollegen in der angrenzenden BV I, die an dieser Stelle eine fahrradfreundlichere Lösung befürwortet hatten.

Walter Wandtke jedenfalls, der für die GRÜNEN den Antrag in die BV V eingebracht hat, bittet nun um Vorschläge, welche Einbahnstraßen in den besagten drei Stadtteilen freigegeben werden können. Er will diese dann in einer der nächsten Sitzungen der Bezirksvertretung V einbringen. Vorschläge können auch an den ADFC gerichtet werden, der diese dann weiterleitet.



## Neues für Essens Radler

### Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Einkaufszentrums Limbecker Platz

Eigentlich gehören heutzutage zu einem modernen Einkaufszentrum eine ausreichende Anzahl gute und sichere Fahrradabstellanlagen. ADFC und EFI hatten bereits in der Planungsphase des EKZ Limbecker Platz frühzeitig darauf gedrungen, diesem Umstand auch wirklich Rechnung zu tragen. Nun kristallisiert sich noch vor Vollendung des zweiten Bauabschnitts heraus, dass Radfahrer mal wieder nur als Kunden zweiter Klasse angesehen werden.

Das beginnt schon mit der Anzahl der Fahrradständer auf dem fußläufigen Teil der Friedrich-Ebert-Straße, die nicht nur weiter entfernt als geplant zum Haupteingang des EKZ aufgestellt wurden, sondern auch noch in reduzierter Anzahl. Das wiegt um so schwerer, seitdem am südlichen Ende der Kastanienallee (kurz vor der Limbecker Straße) mit dem Neubau des Deichmann-Schuhhauses die dortige Fahrradabstellanlage ersatzlos verschwunden ist. Warum dem so ist und wann an dieser Stelle Ersatz zu erwarten ist, konnte trotz wiederholter Nachfrage bislang niemand in der Verwaltung sagen.

Der Gipfel ist aber der vom EKZ eingerichtete Abstellraum für Fahrräder (hat ihn überhaupt schon jemand gefunden?). Er befindet sich versteckt hinter einer Tür unterhalb der Auffahrtsspindel des Parkdecks. Da er von außen nicht einsehbar ist, stellt er in Bezug auf die Kriminalitätsgefahr einen so genannten „Angstraum“ dar. Hier zeigt sich besonders deutlich, welchen Stellenwert der Bauträger des Einkaufszentrums den Rad fahrenden Angestellten und Kunden zumisst. Dass sich in den Räumlichkeiten zudem keine Fahrradständer befinden, an denen Räder diebstahlsicher angeschlossen werden können, verwundert denn auch nicht. Leider hat die Stadtverwaltung es rechtzeitig versäumt, hier Nachbesserung einzufordern. Mittlerweile dürfte dies schwierig werden, denn der Bauträger ist diesbezüglich nicht mehr greifbar. Die Verantwortung liegt inzwischen offiziell beim Betreiber des EKZ. Essen als fahrradfreundliche Stadt – hier ist wohl auf so mancher Ebene noch viel Überzeugungsarbeit notwendig.

### Keine Vorfahrt mehr für Radler an freigeführten Rechtsabbiegespuren?

Schon seit Langem ärgern sich viele Radfahrer über die vornehmlich an Hauptverkehrsstraßen vorhandenen freigeführten Rechtsabbiegespuren, vor allem wenn der Radverkehr diese im rechten Winkel queren muss. Im letzten Rundbrief hatten wir diese Problematik bereits thematisiert.

Statt nun nach einer fahrradfreundlichen Lösung zu suchen, die eigentlich zum Ziel haben müsste, die Geschwindigkeit von Autos soweit zu drosseln, dass Gefährdungen an solchen Stellen ausgeschlossen werden, verfolgt die Bezirksregierung Düsseldorf eine gänzlich andere, autofreundliche Lösung. Zwar müssen Radler an den Querungsstellen derartiger Rechtsabbiegespuren nicht wie ursprünglich geplant absteigen und ihr Rad schieben, allerdings sind sie hier zukünftig nicht mehr vorfahrtberechtigt. Die Essener Verkehrsbehörde glaubt nun diese abstruse Verfügung auch gleich umsetzen zu müssen und hat zunächst versuchsweise diese Regelung an der Kreuzung Bottroper Straße / Hans -Böckler-Straße eingeführt.

Wer nun glaubt, es handele sich um eine einheitliche Regelung für ganz NRW, sieht sich getäuscht. Beim letzten „Arbeitskreis Radverkehr“ Anfang Oktober stellte sich nämlich heraus, dass beispielsweise die Bezirksregierung Detmold diese für den Radverkehr restriktive Regelung nicht umgesetzt hat. Seitens der Fahrradverbände wurde der Vorschlag geäußert, die Angelegenheit den Experten in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte“ (AGFS) vorzulegen und nach einer einheitlichen fahrradfreundlicheren Regelung suchen zu lassen. Der städtische Fahrradbeauftragte Christian Wagner versprach, das Thema in die entsprechenden Gremien einzubringen.

Stellt sich nur noch die Frage, warum die Stadt an neu angelegten Kreuzungen immer noch derartige freigeführte Rechtsabbiegespuren baut, obgleich deren Gefährlichkeit bekannt ist. Zwar werden die Radler hier jetzt geradlinig über den Kreuzungsbereich geführt, jedoch gibt es – abgesehen von den vielen „Altlasten“ – auch neu



gebaute Kreuzungen, an denen dies nicht möglich ist, so z.B. bei Zweirichtungsradwegen (Einmündung Berthold-Beitz-Boulevard in die Pferdetränkestraße – siehe auch der Artikel über die Rheinische Bahntrasse auf S. 4).

---

### **Querung Bäuminghausstraße über die Gladbecker Straße (B 224)**

Zu einer unendlichen Geschichte scheint sich einer der größten Knackpunkte der Ost-West-Route im Süden von Altenessen zu entwickeln, immerhin ein Bestandteil des 1995 festgelegten Haupttroutennetzes. Hier ist die Querung der Bäuminghausstraße über die Gladbecker Straße (B 224) nur in Fahrtrichtung Osten möglich. Der Abschnitt in Gegenrichtung ist bis zur Kreuzung eine Einbahnstraße, deren Einmündungsbereich durch den dort extrem unglücklich angelegten U-Bahn-Zugang stark eingengt ist. Daher hatte man bislang auch davon abgesehen, diese Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung freizugeben.

Bereits vor etlichen Jahren hat ein Ortstermin – auch mit ADFC und EFI – stattgefunden mit der Zielsetzung, hierbei eine radfahrgerechte Lösung zu finden. Weitere Ortstermine folgten, alle bislang ohne Ergebnis. Vor allem das Straßenverkehrsamt, welches die verkehrsrechtliche Bewertung für die Öffnung von Einbahnstraßen durchführt, tut sich sehr schwer. Momentan läuft wieder einmal ein Versuch, an dieser Stelle endlich zu einem Ergebnis zu gelangen, das dem Qualitätsstandard einer Haupttroute auch tatsächlich gerecht wird. Die Radfahrverbände sind gespannt, ob es dieses Mal gelingt.

---

### **Schutzstreifen an Frankenstraße mit Hindernissen**

Wie bereits im letzten Rundbrief erwähnt, soll die Frankenstraße in Rellinghausen Schutzstreifen erhalten. Vorangegangen war ein Projekt mit Schulkindern, bei dem diese ihre Vorstellungen für eine Umgestaltung dieses Straßenabschnitts einbringen sollten. Damit nun den Schülern das Ergebnis ihres Engagements zeitnah präsentiert werden kann, wollte die Verwaltung möglichst schnell mit der Umgestaltung der Frankenstraße beginnen.

Da hatte sie allerdings die Rechnung ohne die Politiker von CDU und SPD in der Bezirksvertretung II gemacht. Diese befanden, dass die von den Kindern gestaltete Planung nicht autogerecht genug sei. Und so stellte man sich zunächst quer, wollte vor allem in Bezug auf Autoparkplätze eine „erwachsene“ Planung durchziehen. Den städtischen Leitsatz „Essen – eine Stadt für Kinder“ hatten die Vorortpolitiker anscheinend völlig aus den Augen verloren. Blankes Entsetzen auch bei der Kinderbeauftragten der BV II Irmgard Krusenbaum von den Grünen.

Immerhin scheint man – dank intensiver Überzeugungsarbeit der Verwaltung, vielleicht aber auch, weil man letztendlich kalte Füße bekommen hat – jetzt doch noch Einsicht zu zeigen und will nun den Planungen zustimmen.

---

### **Radwegeverbindung Rütterscheider Straße – Grugapark**

Eine direkte Verbindung von der Rütterscheider Straße hinunter zum Gruga-Radweg haben sich schon viele Radler gewünscht. Nun gibt es konkrete Aussichten auf eine Realisierung – wenn auch nicht so rasch wie ursprünglich gehofft. Konkret geplant ist eine Rampe, die westwärts von der Rütterscheider Brücke hinunter zum Gruga-Radweg führt. Damit würde endlich eine Anbindung vom Rütterscheider Zentrum zu dem sehr beliebten Radwanderweg geschaffen.

Die Rampe ist Bestandteil eines Gesamtpakets, das eine Verbindung von der Rütterscheider Geschäfts- und Gastromeile hin zum Grugapark und zur Messe herstellt. Es beinhaltet neben der Rampe von der Rütterscheider Brücke auch eine in Gegenrichtung führende Rampe von der kürzlich erneuerten Unterquerung der Alfredstraße (B 224) zwischen Schönlein- und Gregorstraße sowie einem gesondert gepflasterten Weg, der weiter in Richtung Westen zur Gruga bzw. zur Messe führt. Letztgenannte Verbindung muss allerdings lagemäßig noch auf den dort geplanten Hotelneubau neben der Grugahalle abgestimmt werden.

Nachdem es ursprünglich hieß, das gesamte Projekt müsse allein aus förderrechtlichen Gründen bis Ende 2008 begonnen werden, heißt es nun, dass die Maßnahme aufgeteilt wird. 2009 wird als erstes die Verbindung vom Grugapark



bis zum Gruga-Radweg gebaut, erst 2010 soll dann die Rampe zur Rütterscheider Straße angepackt werden. Dazu muss allerdings noch ein zusätzlicher Förderantrag zu den bislang gewährten Zuschüssen gestellt werden, was nach Angaben der Verwaltung aber gute Aussichten auf Erfolg haben soll. Bleibt zu hoffen, dass dem auch wirklich so ist.

---

### Weitere Radverkehrsmaßnahmen

● **Kreuzung Rellinghauser / Gutenberg- / Rolandstraße:** Hier bildeten seit Langem die hier in Kurvenlage befindlichen Straßenbahnschienen durch ihre extrem verworfene Lage ein erhebliches Gefahrenpotential gerade für Radler. Jetzt endlich hat die EVAG diesen Bereich ausgebessert, so dass die Schienen wieder gefahrlos gequert werden können.

● **Radfahrstreifen Hindenburgstraße:** Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts des Einkaufszentrums am Limbecker Platz konnten auch in diesem Bereich die Straßen fertig gebaut werden. In diesem Zusammenhang wurde endlich seit Langem bestehende Lücke zwischen den Radwegen auf der Hindenburgstraße und den Radverkehrsanlagen auf der Ostfeldstraße geschlossen (die Radfahrstreifen dort werden allerdings nur noch auf der Westseite wiederhergestellt – auf der Ostseite gibt es ansatzweise einen gemeinsamen Radgehweg). Im Zuge dessen wurde im Einmündungsbereich der Ottilienstraße die aufgeweitete Aufstellfläche für Radler, die nur wenigen Monate nach ihrer Aufbringung wieder entfernt worden war, wiederhergestellt.

● **Kreuzung Im Mühlenbruch / Gelsenkirchener Straße:** Vor zwei Jahren wurde die Straße Im Mühlenbruch ausgebaut. Dabei endeten die dort angelegten Radfahrstreifen bislang etliche Meter vor der Kreuzung mit der Gelsenkirchener Straße, so dass die Radfahrer hier sich selbst überlassen wurden. Dieser Zustand war vor allem für die vielen Schüler des Bischöflichen Gymnasiums unhaltbar. Nun bessert man nach, die Radfahrstreifen werden entsprechend verlängert, für abbiegende Radler legt man sogar einen aufgeweiteten Haltebereich an. Wieder einmal eine gute Nachricht für Essens Radler.

● **Radstation Altenessen:** Seit Jahren befindet sich das für die Radstation vorgesehene Ge-

bäude im Rohbau, ohne dass sich seither etwas getan hätte. Jetzt hat ein neuer Investor den Bau übernommen und gegenüber der Stadt angekündigt, dass noch in diesem Herbst mit den weiteren Ausbauarbeiten begonnen werden soll. Mit einer Eröffnung der Radstation könne daher noch vor Jahresende gerechnet werden. Nun hat es solche Ankündigungen schon häufig gegeben, so dass auch dieses Mal eine gehörige Portion Skepsis angesagt ist. ADFC und EFI sind jedenfalls der Meinung, dass es der letzte Anlauf bei dieser unendlichen Geschichte sein sollte. Klappt es auch dieses Mal nicht, sollte statt dessen eine ausreichende Zahl von Fahrradboxen aufgestellt werden.

---

### Fotoausstellung „Radlust“

Eines der Ausstellungs-Highlights auf der Essener Fahrradmesse Anfang Februar war die Fotoausstellung „Radlust“. Sie ist das Ergebnis eines gleichnamigen Projekts der Uni Trier. 2007 konzipiert, ist sie mit ihren 32 Plakaten eine sehr sympathisch daher kommende Kampagne zur Aufwertung des Radverkehrs in Deutschland, die Lust auf´s und Begeisterung für´s Radfahren wecken möchte. Bewusst verzichtet man auf umfangreiche und akademisch wirkende Fakten. Statt dessen werden einmalige Fotos, Zitate und Statements präsentiert – Radfahren eben als Erlebnis.

Die Eröffnung der Ausstellung Mitte Juli erfolgte durch Bürgermeister Rolf Fliß und Bau- und Umweltdezernentin Simone Raskob. Besondere Gäste waren Kinder des Ferienprojekts „Schule Natur“, die sich zu diesem Zeitpunkt gerade im Grugapark befanden. Als zusätzlichen Blickfang für die Ausstellung hatte die Fahrradwerkstatt „Freilauf“ ihre Rikscha zur Verfügung gestellt. Und so musste Rolf Fliß, oft auch als „radelnder Bürgermeister“ tituliert, nach dem offiziellen Prozedere alle Kinder nacheinander mit der Rikscha durch die Ausstellungshalle kutschieren.

Insgesamt stand diese zweite Präsentation der Fotoausstellung in Essen jedoch unter keinem glücklichen Stern. Zum einen war ihre Eröffnung kurzfristig um mehrere Wochen verschoben worden, zum anderen musste dadurch die Ausstellung in den großen mittleren Pavillon der Orangerie im Grugapark verlegt werden. Eigentlich ist diese licht durchflutete Halle kein schlechter Ort,



nur liegt sie nicht gerade im Publikumsstrom. Und weil aus welchem Grund auch immer die Fotoausstellung nicht vollständig gezeigt wurde, verloren sich die Ausstellungstafeln leider etwas in dem großen Raum.

Ende August wurde eine Auswahl der Tafeln noch einmal während des Stadtfests „Essen Original“ auf dem städtischen Radverkehrs-Info-stand gezeigt. Angesagt wäre aber eine nochmalige Präsentation von „Radlust“ an einem publikumsträchtigeren Ort wie z.B. der neuen VHS am Burgplatz. Vielleicht im kommenden Jahr – die Ausstellung ist es in jedem Fall wert!

---

### **Radler stehen zukünftig nicht mehr auf dem Schlauch**

In diesem Sommer wurden erstmalig in Essen am Baldeneysee Automaten für Fahrradschläuche aufgestellt. Es handelt sich dabei um eine

Initiative einer Hattinger Firma, die damit am Kemnader See bereits großen Erfolg hat. Im Prinzip werden blau lackierte Zigarettensautomaten eingesetzt, in denen sich statt gesundheitsgefährdender Glimmstengel nun Fahrradschläuche unterschiedlicher Größe und mit verschiedenen Ventilarten befinden. Im Falle einer Reifenpanne steht man also zukünftig nicht mehr auf dem Schlauch.

Die bislang am Kemnader See gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Schläuche dank moderater Preise guten Absatz finden, und das selbst bei Radlern, die keine Panne haben. In Essen steht einer der Automaten am Nordufer des Baldeneysees am Radweg in Höhe der Zufahrt zum Regattaturm, der andere auf der Südseite am Hardenbergufer bei Haus Scheppen. Und noch einen weiteren Service bieten die Automaten: Auf ihnen befindet sich auch ein Umgebungsplan des Baldeneysees mit einem Rundkurs von Werden bis Steele.

---

Vortrag am Freitag, 7. November bei ADFC und EFI

## **OpenStreetMap – ein kartographisches Mitmachprojekt**

Mehr und mehr lösen ins Internet eingestellte Karten ihre traditionell gedruckten Pendant ab. Wie bei den gedruckten Karten gilt auch hier das Urheberrecht der Kartenproduzenten. Einzig und allein für den privaten Gebrauch kann man sich solche Karten herunterladen. So konnte bislang auch der ADFC-Essen dem vielfach von Tourneeteilnehmern geäußerte Wunsch, die Routenführung einer Radtour auf Basis einer Kartenkopie zu verteilen, nicht so ohne weiteres nachkommen. Oftmals entsprechen kostenlos herunterladbare Karten nicht den kartographischen Standards und sind zudem nicht immer aktuell.

Man bekommt im Internet auch nur fertige Kartenbilder und nicht die Daten, aus den sie berechnet wurden. Die aber benötigt man z.B. zur Berechnung von Routen. Hier greift das seit einigen Jahren ins Leben gerufene Projekt „Open StreetMap“ (OSM). Hierzu sammeln engagierte Menschen die Rohdaten selbst – weltweit, mal im Team, mal auf eigene Faust – mit eigenen Daten und eigener Software. Wie bei Wikipedia kann jeder mitmachen und etwas beisteuern.

Sehr verbreitet ist die Aufzeichnung von Daten per GPS. Dabei speichert der GPS-Empfänger jede Sekunde die aktuelle Position, und später ergibt sich hieraus ein genaues Protokoll der zurückgelegten Wege. Währenddessen müssen per Notizblock, Diktiergerät oder Digitalkamera wichtige Informationen wie Straßennamen, Gebäude, Park- und Wasserflächen sowie alle weiteren Dinge, die später in der Karte verzeichnet sein sollen, aufgenommen werden. Zuhause am Computer werden die GPS-Daten nachgezeichnet und die Aufzeichnungen vom Notizblock hinzugefügt. Schließlich werden die Ergebnisse in die zentrale Projektdatenbank übertragen, und schon kurze Zeit später sind die neuen Daten für jeden sichtbar und abrufbar.

Am Freitag, den 7. November um 20.00 Uhr wird Hilmar von dem Bussche in einer Informationsveranstaltung beim Aktiventreffen von ADFC und EFI im „Verkehrs- und Umweltzentrum“ in der Maxstraße 11 das Projekt „Open StreetMap“ ausführlich vorstellen.



## Neue Radwanderkarten

### „RadTour Mittleres Ruhrgebiet“ (RVR)

Vor drei Jahren begann der „Regionalverband Ruhr“ (RVR) seine das gesamte Ruhrgebiet abdeckende „RadTour“-Kartenreihe neu zu konzipieren. Mit den Karten „Östliches Ruhrgebiet“ (2005), „Nördliches Ruhrgebiet“ (2006) sowie „Westliches Ruhrgebiet“ (2007) wurden erst einmal die z.T. völlig veralteten landkreisbezogenen Spiralokarten abgelöst. Überfällig war zuletzt die acht Jahre alte und damit völlig überholte Karte „Mittleres Ruhrgebiet“. Deren Vorgängerkarten „Ruhrgebiet West“ und „-Ost“ waren übrigens genauso lang im Programm gewesen.

In diesem Frühjahr ist nun endlich die frisch renovierte Radwanderkarte „Mittleres Ruhrgebiet“ erschienen. Beidseitig bedruckt deckt sie auf der Vorderseite das Gebiet zwischen den Städten Moers und Gelsenkirchen bzw. Hünxe und Velbert, auf der Rückseite den Bereich zwischen Gelsenkirchen und Holzwickede bzw. Waltrop und Gevelsberg ab – ein insgesamt sehr großes Gebiet. Wie beim RVR üblich ist die Karte im Maßstab 1:40.000 gehalten, was sie zwar mit den anderen RVR-Karten kompatibel macht, nicht jedoch mit vielen anderen Karten, die im gängigeren und besser handhabbaren Maßstab 1:50.000 gehalten sind. Aber vielleicht ist das ja auch so gewollt.

Nach wie vor Lob gewähren muss man der Kartengrundlage, die auf dem sehr übersichtlichen „Stadtplanwerk Ruhrgebiet“ basiert. Dort sind immerhin auch die Hauptverkehrsstraßen namentlich gekennzeichnet, mehr ist bei diesem Maßstab nicht drin. Allerdings erschwert die blasse Farbgebung vor allem bei schlechten Lichtverhältnissen die Lesbarkeit. Dafür treten die Radrouten umso stärker hervor.

Bei der Auswahl der Routen hat man sich vornehmlich an das „Radverkehrsnetz NRW“ gehalten. Dieses ist zwar inzwischen komplett ausgedehnt, führt jedoch gerade im Ruhrgebiet immer wieder an Hauptverkehrsstraßen entlang, auf denen das Radeln wegen des starken Verkehrs nicht nur unangenehm ist, sondern auch lebensgefährlich sein kann, vor allem wenn keine Radwege existieren.

Es ist überhaupt das größte Manko dieser Karte, dass sie nicht aufzeigt, an welchen Straßen es

Radverkehrsanlagen gibt und an welchen nicht. So wird man mitunter auf Routen geleitet, die man als Radler eigentlich nicht fahren möchte. Das gilt in begrenztem Maße auch für die touristischen Radrouten, von denen immerhin 16 in der Karte enthalten sind. Zusätzlich wurde die in manchen Städten befindlichen örtlichen Radrouten sowie einige Verbindungswege mit in die Karte aufgenommen. Dagegen fehlen etliche andere Routen auf ruhigen Nebenstrecken, die für Radler interessante Verbindungen darstellen. Offenbar hat man sich nur an die offiziell zur Verfügung stehenden Unterlagen gehalten, vor Ort probegeradelt wurden die Routen scheinbar nicht. Das ist auch einer der Unterschiede zu den ADFC-Regionalkarten, in welche die Ortskenntnisse vieler ADFC-Praktiker eingeflossen sind. Immerhin gibt es Steigungspfeile, die aufzeigen, wo es aufwärts bzw. hinuntergeht.

Wie immer gut gemacht ist dafür das 140 Seiten umfassende Begleitbuch zur Karte mit detaillierten Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Freizeitangeboten mit Öffnungszeiten sowie Kontaktadressen. Beinahe ein Muss ist heute auch die Abbildung eines GPS-kompatiblen Koordinatennetzes. Hier ist man sogar noch einen Schritt weiter gegangen und hat der Karte einen „GPS-Kartometer“ für die digitale Routenplanung beigelegt. Karte und Begleitheft sind wetterfest in einer Folientasche verpackt und kosten 10,-€.

---

### ErlebnisRadtouren „Von Ruhr zu Ruhr“ (RVR)

Die Eröffnung des Schulenbergtunnels in Hattingen hat der „Regionalverband Ruhr“ (RVR) zum Anlass genommen, für das Ruhrtal zwischen Hattingen und Wetter sowie das östliche Niederrheinische Land zwischen Nierenhof und Gevelsberg eine neue Radwanderkarte herauszugeben. Die zur grünen „ErlebnisRadtouren“-Reihe gehörende Karte weist einen großen, gesondert hervorgehobenen Rundkurs auf, ansonsten die Routen des „Radverkehrsnetzes NRW“ – und sonst keine weiteren Radrouten.

Immerhin erschließen die abgebildeten Wege die in diesem Bereich per Rad befahrbaren ehemaligen Bahntrassen – auch die „Kohlenbahn“ zwischen Wengern und Silschede, die allerdings



erst 2012 fertiggestellt sein wird. Kartengrundlage ist wie bei allen RVR-Karten das gut lesbare Stadtplanwerk Ruhrgebiet. Positiv ist der verwendete Maßstab 1:20.000, er lässt die Abbildung aller Straßennamen zu, was die Orientierung erleichtert. Negativ ist – wie leider bei allen neueren RVR-Karten – das Fehlen von Informationen, ob entlang einer dargestellten Route Radwege vorhanden sind oder nicht. Ebenso vermisst man die differenzierte Darstellung der Wegequalität und vor allem Steigungspfeile, gerade in einer Karte für diese bergige Region ein absolutes Muss!

Auf der Rückseite der Karte finden sich Informationen zu den abgebildeten Radrouten, zur Landschaft, zu einzelnen Bauwerken sowie zu den Städten Hattingen, Gevelsberg, Sprockhövel, Witten und Wetter. Im Kartenbild finden sich viele Hinweise und Symbole zu Sehenswürdigkeiten. Trotz einiger Nachteile ist die Karte allein wegen der dargestellten Region durchaus empfehlenswert und mit 4,90 € ihren Preis wert.

---

### **„Grüne Route Ruhr“ Radwanderführer mit Luftbildern**

Nicht nur erfahrene Internetbenutzer dürften das die ganze Erde umfassende und sehr erfolgreiche Luftbildportal „Google Earth“ kennen. Der Umstand, dass die leichte Zugänglichkeit dieser Luftbilder für einen ungeahnten Popularitätsschub für dieses Medium sorgte, hat den in Essen ansässigen Klartext-Verlag dazu veranlasst, einen Radwanderführer für das Ruhrgebiet herauszubringen, der ausschließlich mit Luftbildern arbeitet. Dargestellt wird ein Rundkurs durch das gesamte Revier.

Die im Maßstab 1:20.000 gehaltenen Luftbilder sind in der Tat schön anzusehen, da sie offenbar im Sommer fotografiert wurden. Das bedeutet allerdings auch, dass vor allem schmalere Straßen und Wege nur bedingt zu erkennen sind, weil sie von Bäumen überdeckt werden. Nicht umsonst werden in herkömmlichen Karten Straßen und Wege überbreit dargestellt, um sie besser kenntlich zu machen. Außerdem gewinnt man so genügend Platz, um deren Namen einzustellen. In dem Luftbildplan fehlen die Straßennamen dagegen gänzlich. Immerhin sind die Stadtteile namentlich gekennzeichnet. Das gilt auch für die Bahnhöfe und S-Bahn-Haltepunkte.

Zusätzlich sind die wegen ihrer Breite gut sichtbaren Autobahnen mit ihren jeweiligen Nummern versehen worden.

Die dargestellte Radroute ist als Linie dreifarbig hervorgehoben (grün für Rad- und Freizeitwege, gelb für ruhige Straßen sowie rot für Straßen mit viel Verkehr). Es handelt sich wie bereits erwähnt um einen Rundkurs, der mit etlichen Windungen und Schleifen das gesamte Ruhrgebiet – aufgeteilt in insgesamt 46 Einzeletappen – durchkreuzt. Hinzu kommen noch kleine Abstecher zu abseits der Route liegenden Sehenswürdigkeiten sowie einige kleinere Rundkurse.

In dem Radwanderführer decken die Luftbilder leider nur die Gebiete ab, die von dem Rundkurs frequentiert werden. Allerdings lassen sich weitere Radrouten ohnehin kaum ausmachen, da die Luftbilder aus den beschriebenen Gründen nur bedingt Informationen darüber liefern, ob andere Wege (soweit überhaupt erkennbar) sich als Radroute eignen oder nicht. Immerhin hat man für unübersichtliche Streckenabschnitte die Routenführung textlich beschrieben.

Den einzelnen Luftbildern gegenübergestellt sind kurze illustrierte Erläuterungen zum jeweiligen Routenabschnitt, zusätzlich versehen mit Hinweisen zu den Exkursen und Einkehrmöglichkeiten (wobei man sogar vermerkt, wenn es letztere nicht gibt). Dank der Spiralheftung ist das Luftbildkartenwerk ganz gut handhabbar. Mit 13,95 € ist es auch durchaus erschwinglich.

---

### **Fahrradtouren in Essen Nr. 5 und 6 „Kirchen-Tour / Nord und Süd“**

In der seit zwei Jahren ständig erweiterten Faltblattreihe der Stadt Essen sind nun die Touren 5 und 6 erschienen. Analog zum diesjährigen Schwerpunktthema des Fahrradkalenders hat man jeweils eine Tour durch den Essener Norden (28 km Länge) und durch den Süden (44 km Länge) konzipiert. Trennlinie beider Touren ist der Ruhrschnellweg (A 40), Kombinationen sind aber auch möglich.

Jeweils auf der Vorderseite befindet sich die Karte mit der Route und den mit Nummern gekennzeichneten Standorten der sehenswerten Kirchen, deren Beschreibung sich dann entsprechend zugeordnet auf der Rückseite befindet – zusammen mit der Routenbeschreibung. Kritik



üben ließe sich vereinzelt an der Streckenführung, vor allem bei der Querung großer Hauptverkehrskreuzungen wie z.B. Bismarck- und Friedrichstraße. Bei der Südkarte (Tour 6) mit ihren vielen Anstiegen vermisst man angesichts der topographischen Gegebenheiten entsprechende Steigungspfeile. Auch erschwert hier der verwendete Maßstab 1:30.000 die Lesbarkeit, Straßennamen sind fast nur noch mit der Lupe zu erkennen. Bei der Nordkarte ist der Maßstab ein wenig größer gewählt, dennoch sind auch hier die Namen nur mit guten Augen lesbar. Immerhin macht das sehr klare Kartenbild diesen Nachteil teilweise wieder wett.

Geschuldet ist dies der vorgegebenen Blattgröße, welcher der abgebildete Kartenausschnitt entsprechend angepasst werden musste. Das Papierformat ist bei allen sechs Faltblättern einheitlich auf A3 zugeschnitten – schließlich werden die Faltblätter kostenlos (!) herausgegeben. Im Notfall hilft der Essener Fahrradstadtplan (5,50 €) weiter, dem übrigens sämtliche 6 Radtouren beigelegt sind. Sonst sind die Faltblätter bei der Bürgerinformation im Rathaus, bei der Touristikzentrale gegenüber dem Hauptbahnhof und natürlich auch bei ADFC und EFI im Verkehrs- und Umweltzentrum erhältlich.

### Große Resonanz mit ein paar Wermutstropfen

## Unsere Radtouren 2008 – ein erster Rückblick

(Fortsetzung von der Titelseite) Leider fing die Saison mit dem Fauxpass an, dass in dem von der Stadt herausgegebenen diesjährigen Essener Fahrradkalender unsere Tourentermine zwar alle enthalten waren, aber nicht als Touren von ADFC und EFI gekennzeichnet worden waren. Bei den städtischen „Atempause“-Touren sind in den zahlreich veröffentlichten Pressemitteilungen die evangelische und katholische Kirche als Kooperationspartner genannt worden, nicht aber ADFC und EFI, die immerhin in etlichen Fällen den Tourenleiter gestellt hatten.

Es gibt aber auch viel Positives zu vermelden. Erneut ist es gelungen, mit Hilfe von Udo Waldenburger zahlreiche Mountainbike-Touren in das Programm aufzunehmen. Nach langer Pause wurden im Spätsommer mit Bernd Schaefer wieder Feierabendtouren gestartet, wenn auch bislang nur zwei Mal. Ebenfalls zwei Mal führte Thomas Riechmann Nachtfahrten nach Schuir zur Sternwarte durch, hinzu kam die Tour zum „Lumbricus“-Umweltbus. Rüdiger Sang hatte in diesem Jahr den Flughafen Düsseldorf und die historische Arbeitersiedlung Eisenheim in Oberhausen zum Ziel. Natürlich standen auch wieder Traditionstouren wie die Sechs-Seen-Platte oder die Elfringhauser Schweiz auf dem Programm.

Als unerwartet erfolgreich haben sich die Baustellenradtouren von EFI-Sprecher und Bürgermeister Rolf Fliß – gemeinsam mit Bau- und Umweltdezernentin Simone Raskob – entpuppt.

Beim ersten Mal im Mai waren fast 100 Radlerinnen und Radler dabei, im Juli waren es dann 145. Und so wurde Ende September kurzfristig eine dritte Tour ins Programm aufgenommen. Trotz strahlendem Sonnenschein kamen jetzt zwar „nur“ ca. 50 Teilnehmer, was aber der Verständigung bei den Vorträgen vor Ort zugute kam. Bedauerlicherweise war bei keiner der drei Touren die als Begleitung gewünschte Fahrradstaffel der Polizei dabei.

Leider kollidierte die dritte Tour zeitlich mit zwei weiteren Touren, die schon von Beginn an in unserem Programm gestanden haben. Zudem fand am selben Tag das Zollvereinfest mit unserem großen ADFC/EFI-Infostand statt. Angesichts unserer knappen personellen Situation sollte zukünftig verstärkt auf eine zeitliche Koordination unserer Auftritte geachtet werden. Auf jeden Fall sollen die Baustellen Touren im kommenden Jahr wenn möglich fortgesetzt werden.

Erwähnt werden sollte noch die Eisenbahnradtour, die trotz strömenden Regens ca. 60 Teilnehmer fand, von denen der größte Teil sogar bis zum Schluss durchhielt. Dank der großen Berichterstattung in der NRZ erfuhr diese Tour auch nachträglich eine große Resonanz. Ende August nahmen 10 Radlerinnen und Radler aus dem ganzen Bundesgebiet an der von der Essener AWO organisierten sechstägigen Ruhrgebietstour teil, deren Routenführung vom ADFC-Essen ausgearbeitet und mit begleitet wurde.



Ob das **Radtourenprogramm 2009** wieder diesen Umfang haben wird, hängt wie immer von der Bereitschaft aller Tourenleiter und -Leiterinnen ab, sich diesbezüglich erneut einzubringen. Vielleicht gibt es ja auch das eine oder andere ADFC-Mitglied, welches seine Tourenkenntnisse einmal weitergeben möchte – eingebracht wer-

den können Touren jeglicher Art. Hilfe und logistische Unterstützung bei der Durchführung von Radtouren können natürlich gewährt werden. Bei den Aktiventreffen am **5. Dezember** und am **9. Januar** (verschobener Termin wg. Silvestertour) soll das Tourenprogramm für das kommende Jahr schließlich ausgearbeitet werden.

**Freitag, 5. März 2009 um 20.00 Uhr im VUZ**

## **ADFC-Mitgliederversammlung**

Manch einer mag sich jetzt wundern, dass bereits hier schon zu unserer nächsten offiziellen Mitgliederversammlung eingeladen wird. Unsere Statuten als eingetragener Verein weisen aber bestimmte Fristen auf, bis zu welchem Zeitpunkt offiziell eingeladen werden muss. Und da der nächste Rundbrief wahrscheinlich erst im Februar herauskommt, muss die Einladung an dieser Stelle erfolgen (natürlich werden wir noch einmal rechtzeitig daran erinnern):

*Der ADFC-Essen e.V. lädt zu seiner ordentlichen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am Freitag, den 5. März 2009 ab 20.00 Uhr in den Räumlichkeiten des „Verkehrs- und Umweltzentrums“ in der Maxstraße 11. Auf der Tagesordnung stehen zunächst Formalia und Neuwah-*

*len gemäß § 8 Ziff. 2 der Satzung. Anträge, die bis zum 20. Februar 2009 beim Vorstand eingehen, werden noch vor der Versammlung an die Mitglieder versandt. Neben dem formellen Teil gilt es das 25-jährige Jubiläum des ADFC-Essen weiter vorzubereiten sowie Überlegungen anzustellen, ob und was wir zum Kulturhauptstadtjahr 2010 beitragen können.*

*Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn wir zur diesjährigen Mitgliederversammlung endlich wieder mehr ADFCler, aber natürlich auch andere Interessierte willkommen heißen dürften – vielleicht auch nur ganz unverbindlich zum Kennenlernen. Mit fahrradfreundlichen Grüßen*

*Jörg Brinkmann und Rüdiger Sang,  
Vorsitzende des ADFC-Essen e.V.*

## **2009: Der ADFC-Essen wird 25**

Wie bereits mehrfach angekündigt, feiert der ADFC-Essen im kommenden Jahr sein 25-jähriges Jubiläum. Es haben sich einige Aktive zusammengesetzt, die zunächst Überlegungen über eine wie auch immer gestaltete Feier angestellt haben. Mittlerweile steht deren Termin fest:

- **Sonntag, 19. April 2009 um 11.00 Uhr  
in der Orangerie im Grugapark**

Angedacht sind neben einem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ganz ausgegorenen „Festprogramm“ auch eine Aktion: In Anlehnung an das 1995 am Huttroper Wasserturm gebildete Fahrradpiktogramm soll erneut eine derartige Formation mit allen Gästen unterhalb des Grugaturms organisiert werden. Auch soll eine Jubiläumsbrochure herausgebracht werden. Alles weitere muss demnächst noch ausgekaspert werden.

So, das war's schon wieder, es folgt noch die Terminseite. Da wie bereits erwähnt, der nächste Rundbrief wahrscheinlich erst im kommenden Jahr erscheint, möchte ich bereits hier und jetzt ein schönes Weihnachtsfest und alles Gute für's nächste Jahr wünschen. In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf unsere Jahresabschlussfeier am 19. Dezember im VUZ hinwei-

sen, wie immer mit Glühwein und einem kurzen illustrierten Jahresrückblick. Vielleicht sieht man sich dort ja. Bis dahin wünsche ich wie immer Rahmen und Speichenbruch, Ihr und Euer



<b>Sonntag, 26. Oktober</b>	MTB-Radtreff Essen, Startpunkt: 10.00 Uhr E-Rellinghausen, Parkplatz Zornige Ameise, Infos: Udo Waldenburger, Tel. 0201 / 28 18 49
<b>Mittwoch, 5. November</b>	19.00 Uhr Treffen Runder UmweltTisch Essen im VUZ, Maxstraße 11
<b>Freitag, 7. November</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Aktiventreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> mit Vortrag über das kartographische Projekt „OpenStreetMap“
<b>Freitag, 28. November</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Vortragsveranstaltung im VUZ, Maxstraße 11</b> über das Radwegenetz beim Projekt „Neue Wege zum Wasser“
<b>Sonntag, 30. November</b>	MTB-Radtreff Essen, Startpunkt: 11.00 Uhr E-Rellinghausen, Parkplatz Zornige Ameise, Infos: Udo Waldenburger, Tel. 0201 / 28 18 49
<b>Freitag, 5. Dezember</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Aktiventreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> Erste Ausarbeitung des Radtourenprogramms 2009
<b>Dienstag, 16. Dezember</b>	15.00 Uhr Arbeitskreis Radverkehr im Deutschlandhaus, Lindenallee
<b>Freitag, 19. Dezember</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Jahresabschlussstreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> mit Glühwein, dem obligatorischen Jahresrückblick und viel Zeit zum Klönen
<b>Sonntag, 28. Dezember</b>	MTB-Radtreff Essen, Startpunkt: 11.00 Uhr E-Rellinghausen, Parkplatz Zornige Ameise, Infos: Udo Waldenburger, Tel. 0201 / 28 18 49
22. Dezember bis 6. Januar	<i>In den Weihnachtsferien bleibt das Verkehrs- und Umweltzentrum wie in allen Schulferien geschlossen</i>
<b>Freitag, 9. Januar</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Aktiventreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> Festlegung des Radtourenprogramms 2009 <i>(Verschiebung des Treffens um eine Woche wegen Abwesenheit vieler Aktiver durch die ADFC/EFI-Silvestertour nach Fallingb.)</i>
<b>Sonntag, 25. Januar</b>	11.00 Uhr Neujahrsempfang des „Runden UmweltTisches Essen“ (Rute), der Arbeitsgemeinschaft der Essener Umwelt- und Verkehrsinitiativen, in der Innenstadt im Forum Kunst und Architektur am Kopstadtplatz, Referent ist Prof. Dr. Peter Henicke, ehem. Präsident des Wuppertal Klima Instituts
<b>Sonntag, 25. Januar</b>	MTB-Radtreff Essen, Startpunkt: 11.00 Uhr E-Rellinghausen, Parkplatz Zornige Ameise, Infos: Udo Waldenburger, Tel. 0201 / 28 18 49
<b>Freitag, 6. Februar</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Aktiventreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> Besprechung unserer Aktivitäten auf der Fahrradmesse Essen
<b>Sonntag, 22. Februar</b>	MTB-Radtreff Essen, Startpunkt: 11.00 Uhr E-Rellinghausen, Parkplatz Zornige Ameise, Infos: Udo Waldenburger, Tel. 0201 / 28 18 49
<b>Freitag, 27. Februar – Sonntag, 1. März</b>	<b>ADFC/EFI-Infostand bei der Fahrradmesse Essen</b> Standzeiten jeweils von 9.45 bis 18.00 Uhr
<b>Freitag, 6. März</b>	<b>19.30 Uhr ADFC/EFI-Aktiventreffen im VUZ, Maxstraße 11</b> ab 20.00 Uhr ADFC-Mitgliederversammlung

<b>ADFC-Essen</b> Vorstandssprecher: Jörg Brinkmann, Tel. 0201 / 42 21 04 Rüdiger Sang, Tel. 0201 / 27 33 26 Kassenwart: Norbert Prang, Tel. 0201 / 25 33 99 <b>EFI</b> Sprecher: Rolf Fliß, Tel. 0201 / 42 18 02 Hilmar von dem Bussche, Tel. 0201 / 430 92 49	Spenden an den ADFC-Essen e.V. sind abzugsfähig unter dem Verwendungszweck „Verbraucherberatung“  ADFC-Konto: Nr. 226 90 66 Sparda-Bank West BLZ 360 605 91 (keine Mitgliedsbeiträge)	Geschäftsstelle: Verkehrs- und Umweltzentrum, Maxstraße 11 45127 Essen, Tel / Fax 0201 / 23 17 07 www.adfc-nrw.de/essen adfc@vuz-essen.de Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag von 17.00 bis 19.00 Uhr (außer in den Schulferien). Mittwoch und Freitag ist Radverkehrstag, die Besetzung erfolgt durch ADFC oder EFI Die Aktiventreffen von ADFC und EFI finden statt an jedem 1. Freitag im Monat um 19.30 Uhr im Verkehrs- und Umweltzentrum in der Maxstr. 11
--	---	---