

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM

NR. 01/2019

IN FEIERLAUNE:
30 Jahre
adfc Bochum
15 Extraseiten



Aus dem Inhalt:
Alltagsradler berichten
Interview mit dem OB
Radinitiativen
Radfahren für die Ohren
und vieles mehr...

Platz für Adressaufkleber

TOP THEMA
30 Jahre
adfc Bochum

- 4 **Bochums Straßen-Infrastruktur**
- 8 **Trouble um die Königsallee**
- 12 **OB Eiskirch im Interview**
- 16 **Radfahren in der RUB**
- 20 **Best-Of: 27 Jahre »frei atmen!«**
- 26 **Alltagradler berichten...**

Infrastruktur

- 28 **Fahrradklimatest**
- 32 **RS1**
- 34 **E-Bike-Garage**
- 36 **Zählstelle**

Aktivitäten

- 38 **Lastenrad**
- 40 **Altersradeln**
- 42 **NRW Radtour**

Tourberichte

- 44 **Radfahren in Peking**
- 46 **Altena Drahtmuseum**
- 48 **Go West 2.0 Halle - Winterberg**
- 52 **Schokofahrt #5**
- 53 **Bochum - Adria - Salzburg**
- 54 **Mit dem Fahrrad zur Kunst**

Initiativen

- 56 **Fahrrad Podcast**
- 58 **Poonudel-Tour**
- 60 **Radwende**
- 61 **Stadtradeln**

Termine / Veranstaltungen

- 62 **Termine / Veranstaltungen**
- 64 **Mit dem Rad zur Arbeit**
- 65 **Mängelmelder**
- 66 **Rücklicht**
- 67 **Impressum**

rausgepickt:



12
OB vor dem Interview



40
Frischer Wind um graues Haar



44
Fahrrad Gewusel in Peking



52
Wie kommt die Schokolade in die Stadt?



58
Halt! Abstand – mit der Poolnudel

Liebe Fahrradfreunde und Fahrradfreundinnen,



nun halten Sie zum ersten Mal unser neu gestaltetes Heft „FreiRad“ in den Händen. Nachdem unser langjähriger Redakteur Gerd Bergauer fast dreißig Jahre zuverlässig „frei atmen!“ gestaltet hatte, stellte sich uns anfangs die Frage, ob es in Zeiten des Internets sinnvoll ist, weiterhin eine gedruckte Ausgabe zu produzieren. Doch nach kurzer Diskussion, Inspiration bei den anderen Kreisverbänden und Abwägung der Vor- und Nachteile, fand sich mit Georg Puhe, Bernhard Raeder und Werner Elbrecht ein neues Redaktionsteam. Im gemeinsamen Abstimmungsprozess der Aktiven wurde der neue Name FreiRad als Verbindung zwischen alt und neu gewählt und ein neues Design vollendet den Wandel.

An Themen mangelt es nicht. Wer die Medien verfolgt, wird feststellen, dass Umweltthemen fast täglich in den Schlagzeilen stehen: Diesel-Skandal, Luftverschmutzung in den Städten, Plastikmüll im Meer, Insektensterben und vor allem der Klimawandel haben die Jugend der Welt aufgerüttelt, mit Schulstreiks für unsere Erde zu kämpfen.

In diesem großen Kanon spielt auch der ADFC eine kleine, aber nicht unbedeutende Rolle. Mit der neuen Aktion „Mehr Platz fürs Rad“ soll die Verkehrswende in unseren Städten weiter voran gebracht werden, Alternativen zum Auto und dem damit verbunden Flächenfraß, lebenswerte Städte mit Raum für alle geschaffen werden.

Ich selbst bin nun seit ebenfalls dreißig Jahren dabei, erinnere mich noch an die große Fahrraddemonstration auf der Universitätsstraße und die auf dem Ring, eine Ausstellung zum Radfahren in Bochum im BVZ, die Sternfahrten und viele, viele andere Aktionen für den Radverkehr. Seitdem hat sich in Bochum noch nicht alles, aber doch einiges zugunsten des Radverkehrs verändert, zum Beispiel die Radfahrstreifen auf der Universitätsstraße; und auch die Verantwortlichen der Stadt sind wieder zum Dialog auf uns zugekommen und wir haben das Angebot angenommen. Als ein Ergebnis dieser Kommunikation finden sie ein Interview mit dem Oberbürgermeister der Stadt, Herrn Thomas Eiskirch, in diesem Heft.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel
1. Vorsitzende

Bochums Straßen-Infrastruktur



Bessemerstraße

Die autozentrierte Gestaltung des Straßenraumes hat in Bochum einige große Schneisen geschlagen: Die Universitätsstraße, die Königsallee, der Hustadtring und die Wittener Straße sind mindestens in Teilabschnitten autobahnähnlich ausgebaut worden. Dabei wurden die Verkehrsflächen aus heutiger Sicht an mehreren Stellen überdimensioniert oder für Verkehrsprojekte angelegt, die letztlich nicht zustande kamen. Beispiele sind die jeweils südlichen Enden der Königsallee und des Hustadtringes, die stumpf enden.



Hustadtring
Unicenter

Solche Bauten haben die Stadt autogerecht gemacht und damit den Autoverkehr weiter verstärkt. Der motorisierte Verkehr wurde und wird noch immer durch einen Großteil der Bochumer Bevölkerung als die wichtigste weil auf die meisten Arten wahrnehmbare und am meisten Raum beanspruchende Verkehrsart wahrgenommen. Dass sich die Wahrnehmung nicht von heute auf morgen ändern kann, ist nur allzu verständlich – Menschen lieben ihre Gewohnheiten. Und doch gibt es auf den Straßen und in den Köpfen Veränderungen, die dem Radverkehr wieder den Weg ebnen.

Etwa im Jahr 1997 begannen aus heutiger Sicht die ersten Maßnahmen zur gezielten Radverkehrsförderung, als die Herner Straße neu gestaltet wurde. Im Jahr 1999 wurde dann ein neues Radverkehrskonzept veröffentlicht. Seitdem wurden fast

flächendeckende Tempo 30-Zonen in Wohngebieten eingerichtet, Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr freigegeben, durchlässige Sackgassen wurden entsprechend beschildert, Umlaufgitter

len vorgegebenen Rahmenbedingungen (Einbau der neuen Straßenbahn, Erhalt von Bäumen, Erhalt von Parkplätzen) geschaffen werden. Dies bedingt hier auch Kompromisse an einigen Engstellen.



Ende des Hustadtrings

ab- oder umgebaut und die Benutzungspflichten auf einigen alten und nicht mehr zeitgemäßen Radwegen wurden aufgehoben. Diese Arbeiten sind weiterhin nicht vollständig abgeschlossen, es sind kontinuierlich Anpassungen erforderlich – weil sich unsere Wahrnehmung ändert, weil wir neue Erfahrungen machen, weil sich die rechtlichen Voraussetzungen oder aber die politischen Rahmenbedingungen ändern.

Neben diesen einzelnen Maßnahmen wurde im Jahr 2004 eine Rahmenplanung zur Um- und Ausgestaltung der Cityradialen aufgelegt. Die Planung sieht seitdem die Installation von Radverkehrsanlagen auf den Radialen vor. Gleichzeitig weist das jetzt schon 15 Jahre alte Konzept im Detail noch Bereiche aus, die damals als fertig hergestellt und nicht zu betrachten galten, die aus heutiger Sicht aber überplant werden müssen (Teile jeweils der Kö-

Einige der früher überdimensioniert für den Autoverkehr angelegten Straßen konnten mit komfortablen Radfahrstreifen ausgestattet werden. Prominenteste Beispiele sind der Werner Hellweg zwischen Laer und Am Koppstück, die Besemerstraße, der Hustadtring, Teile der Markstraße und auch die Unterstraße in Langendreer. Bei Letzterer konnte eine durchgehende Befahrbarkeit trotz der vie-



Markstraße AS 448

nigsallee, Hattinger Straße, Alleestraße). Seit dieser Rahmenplanung ist auf den Cityradialen zugegebenermaßen wenig geschehen. Ganz aktuell werden im Technischen Rathaus aber konkrete Pläne für den Umbau zumindest von Teilbereichen, ersten Abschnitten oder Lückenschlüssen erarbeitet. Konkret werden Veränderungen auf der Castroper Straße, der Universitätsstraße, der Hattinger Straße und der Alleestraße geplant. Für die Königsallee wurden verschiedene Varianten der Radverkehrsführung teils mit gutachterlicher Unterstützung eingehend untersucht.

gen- und Erzbahntrasse sind die bekanntesten Beispiele, die bisher meist durch den RVR ausgebaut wurden und werden. Nachdem die meisten dieser ehemaligen Bahntrassen zunächst nur mit einer wassergebundenen Decke (= Schotter) ausgestattet wurden, wird bei allen Sanierungs- und Erschließungsarbeiten heute Asphalt als einzige alltagstaugliche Oberfläche verwendet. Diese ursprünglich als „Freizeitwege“ bezeichneten Routen sind heute viel mehr als das: Neben dem persönlichen Eindruck belegt die neue Fahrradzahlstelle auf der Springorumtrasse eindeutig, dass hier inten-



Oskar-Hoffmann-Str. Radstreifen

Die konkreten Pläne können hier noch nicht vorgestellt werden, da sie zunächst parlamentarisch beraten und beschlossen werden müssen. Davon und von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig kann in den kommenden Jahren also mit teils weitreichenden Umgestaltungen gerechnet werden. Dabei wird immer die zum aktuellen Zeitpunkt bestmögliche Radverkehrsführung eingerichtet werden.

Im Jahr 2008 wurde ein Bahntrassenkonzept aufgestellt, das die Reaktivierung ehemaliger Bahntrassen als Geh- und Radwege vorsieht. Springorum-, Lothrin-

siver Alltagsverkehr stattfindet, was künftige Verbesserungen bedingt: Durchgehende Beleuchtung, Markierung und eine Widmung der Wege sind erklärtes Ziel.

Zusätzlich wurden einige eigenständige Wege wie das Parkband West oder der Parkway Emscher-Ruhr installiert, die in ihrer Gesamtheit dem Freizeitverkehr dienen, deren einzelne Abschnitte aber auch im Alltagsverkehr einen Gewinn für uns Radfahrende darstellen.

Im Jahr 2017 wurde die Bochum Strategie vorgestellt, in der der Radverkehr insbesondere als Teil der Kompetenz

„Großstadt mit Lebensgefühl“ thematisiert wird. Seit dem Jahr 2019 gibt es in diesem Zusammenhang die Kernaktivität „BoVelo“, worunter verschiedene Ansätze zur verstärkten Radverkehrsförderung zusammengefasst sind.

Weitere Impulse sind durch die Nahmobilitätskonzepte für Wattenscheid / Werne, Langendreer Alter Bahnhof / Laer zu erwarten, in denen die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr untersucht werden und die Handlungsansätze für kommende Anpassungen definieren. Ein Schwerpunkt

hensweise bei Planungen hat sich dementsprechend auch so verändert, dass bei allen Umbauten eine gute Lösung für den Rad- und Fußverkehr gefunden werden muss.

Letztlich sind aber praktisch alle Optimierungen unserer Straßen und Wege und damit unseres Lebens in der Stadt neben den finanziellen Mitteln abhängig vom Willen der Bochumer Bevölkerung, sich zu verändern und dabei möglicherweise auch Gewohntes neu zu betrachten – ausgedrückt durch parlamentarische Entscheidungen.



Viktoriastr. Uraltproblem

dieser Betrachtungen wird der ruhende Kfz-Verkehr sein, der in den dicht bebauten Quartieren der Dreh- und Angelpunkt aller Bestrebungen hin zu einer fuß- und radverkehrsfreundlichen Stadt ist. Alle drei Konzepte werden aktuell entwickelt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Notwendigkeit und Dringlichkeit von infrastrukturellen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr praktisch allen jetzt fachlich Verantwortlichen bewusst ist. Die Herange-



Springorum Trasse 2012 Unterführung

Text: Matthias Olschow,

Foto: Stadt Bochum, Georg Puhe, Bernhard Raeder



Die Königsallee

Von der Schwierigkeit, richtige Erkenntnisse in Handeln umzusetzen von Bernhard Raeder

Es gibt Dinge, die allen vernunftbegabten Menschen klar sind, handeln tun sie aber nicht danach, nicht als Bürger, nicht als ökonomisch oder politisch Verantwortlicher. Laut einer Studie des Umweltbundesamtes wünschen sich 80% der Bundesbürger weniger Autos, saubere und leisere Städte, gleichzeitig aber stieg das PS-Niveau der Neuwagen und die Zulassungsquote von SUVs ständig an. Das führte zwischen 2008 und 2015 zu einem Mehrverbrauch von 3,7 Milliarden Litern Treibstoff und zu 9,3 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen. Dies widerspricht allen Erkenntnissen über die Notwendigkeit der Reduktion von Treibhausgasen, um die allgemein anerkannten Klimaziele zu erreichen.

Warum halten die meisten diesen Widerspruch zwischen Wissen und Handeln gerade im Mobilitätsbereich erhalten so gut aus? Für den Nutzer ist das Automobil fest in seinen inzwischen „entfernungsintensiven Lebensstil“ eingebaut, angesichts zerstreuter Siedlungsstrukturen ist es oft die einzige Möglichkeit zur sozialen Teilhabe oder um einfach zur Arbeit zu kommen. Sollten Straßen und

Autobahnen mal frei sein, kann man zudem ganz in der Tätigkeit des Fahrens aufgehen und abschalten. Einfacher ausgedrückt: man hat sich seit Jahrzehnten an die Automobilität gewöhnt und sich eingerichtet und glaubt trotz zunehmender Widrigkeiten an ihren täglichen Nutzen.

Und warum tut sich Politik so schwer ihr Handeln an dem Ziel nachhaltiger Automobil-

und Verkehrspolitik auszurichten? Zunächst: ein Verkehrssystem, das einmal existiert, kann nicht ohne weiteres stark verändert oder beseitigt werden.

Das, was in Bochum nach dem Zweiten Weltkrieg an autogerechter Infrastruktur geschaffen wurde, das System von Straßen, Parkflächen, der Rückbau von Radwegen an allen Ausfallstraßen zu Parkstreifen, korrespondierte mit dem damaligen Lebensgefühl von Moderne. Das Ziel der autogerechten Stadt bekam spätestens 1962 mit der Ansiedlung der Adam Opel AG in Bochum dogmatische Züge. Es wurden auch bei den Planungen für die Ruhr-Universität Bochum (1965; siehe auch Beitrag von Georg Puhe an anderer Stelle) und des Ruhr Parks (1964) konsequent umgesetzt und bestimmte über Jahrzehnte das stadtplanerische Denken und Handeln in Bochum.

Hinter dieser Macht des Faktischen, die ein Umsteuern heute so schwer macht, steht im politischen System der Automobilität ein machtpolitischer Schulterschluss von Automobilwirtschaft und Politik. Die Abhängigkeit vieler Regionen und der gesamten Volkswirtschaft vom Wohl und Wehe der Autoindustrie, die Angst vor den arbeitsmarktpolitischen und sozialen Folgen einer Krise der Autoindustrie, macht die Politik zu oft ängstlich, erpressbar und handlungsschwach.

Zurück nach Bochum! Manchmal wenn auch nicht oft gibt es Anlass hoffnungsfroh zu sein. Schauen wir auf die wichtige Verkehrsachse zwischen Bochum und Herne, die Herner Straße.

Knapp hundert Jahre nach der ersten Straßenbahn auf dieser Strecke verbindet seit 1989 die U35 beide Städte und die Innenstadt mit der Ruhr-Universität. Als klar war, dass durch den Wegfall der oberirdischen Straßenbahn die Herner Straße umgebaut werden könnte, gab es ein klares Signal aus Düsseldorf, die Straße radverkehrsgerecht umzubauen.

Der ADFC Bochum übergab dem Stadtbaurat Ahius die Diplomarbeit eines Dortmunder Stadtplanungsstudenten, die genau dem Geist des fortschrittlichen Landesverkehrsministers Zöpel entsprach und eine Zweispurigkeit mit fahrbahnseitigen Radwegen und multifunktionellem Mittelstreifen vorsah. Damals bissen wir bei Ahius und der Mehrheit der SPD auf Granit. Es dauerte 9 Jahre, bis sich Düsseldorf (Zöpel) durchsetzte und am 1.3.1998 der erste Spatenstich erfolgte. 17 Jahre später konnte man dann auf einem vorbildlichen Radweg vom Kortländer bis Riemke radeln. Dauert es immer ein Vierteljahrhundert?

Wie sieht die Situation in Bochum heute aus? Bochum ist seit 2016 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte AGFS. Ausgangspunkt war im Dezember 2012 ein Leit Antrag von SPD und Grünen zur Verbesserung der „Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit“ in Bochum, der das „bislang große Zögern“, das die WAZ kritisch konstatierte, beenden sollte. Am Ende des Antrages steht ein Satz, der die Aufgabe und zugleich grundlegende Problematik klar formuliert: „Die vorgeschlagenen Maßnahmen verfolgen den Zweck, möglichst rasch die Situation von Radfahrern und Fußgängern zu verbessern. Dabei sind Konflikte



© openStreetMap

Dieser Abschnitt der Königsallee wird von der Verwaltung z.Z. neu geplant



Rückbau der Königsallee analog zur Herner Straße? Ein Gutachten sieht diese Möglichkeit und schafft Raum für das Verkehrsmittel Fahrrad.

mit dem motorisierten Individualverkehr nicht zu vermeiden. Aufgrund der Notwendigkeit der Stärkung des Umweltverbundes ist hier eine Bewusstseinsänderung hin zur Akzeptanz und zur Stärkung der „Kultur des Radfahrens“ in einer von Autoverkehr geprägten Stadt notwendig.“

Wenn also der Titel der AGFS-Bewerbung „Eine Stadt wird nahmobil“ Wirklichkeit werden soll, muss dem Fahrrad buchstäblich mehr Platz eingeräumt werden. Die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils auf welchen Wert auch immer ist mit dem vorhandenen Radwegeverkehrsnetz nicht zu erreichen. Darum sollte man den in der Ökonomie allgemein anerkannten Grundsatz, dass sich das Angebot seine eigene Nachfrage schafft, akzeptieren: eine bessere Radinfrastruktur erhöht den Radverkehrsanteil und stärkt die Nahmobilität!

Besondere Bedeutung kommen in

Radfahrer neben dem Schauspielhaus: auf engstem Raum kämpfen Fußgänger und Radfahrer um ihren Platz



Bochum den Radialstraßen zu, weil sie die zentralen Achsen zum Erreichen der Innenstadt sind. Einen wertvollen Vorschlag hat die städtische Verkehrsplanung bereits in der Bewerbungsphase im Oktober 2015 gemacht. Eine umfangreiche Verkehrszählung und Leistungsfähigkeitsberechnung sollte Aufschluss darüber geben, ob die Königsallee zwischen der Hattinger Straße und der Wohlfahrtsstraße ähnlich wie die Herner und Dostener Straße zurückgebaut werden kann, damit an beiden Seiten der Fahrbahn Radwege angelegt werden können. Gegen den heftigen Widerstand der CDU schloss sich die rot-grüne Koalition diesem Vorschlag an. Im Januar 2019 teilte die Verwaltung dem Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität das Ergebnis mit:

„Das Gutachten prüft die Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Königsallee mit der Vorgabe, ohne große Umbaumaßnahmen und mit möglichst



Ab der Farnstraße wird es eng. Hier braucht der Radfahrer seinen Platz auf der Straße!



„Radfahrer frei“ - Schritttempo Zeichen einer verfehlten Radverkehrspolitik

kostengünstigen Maßnahmen eine deutliche Qualitätsverbesserung für den Radverkehr zu erreichen und den Alleecharakter der Königsallee zu wahren. Das Gutachten schlägt vor, die jeweils zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung zu einer überbreiten Fahrspur mit Schutzstreifen für Radfahrer umzumarkieren. Vor den Lichtsignalanlagen soll eine Markierung in zwei Aufstellflächen erfolgen. Durch punktuelle bauliche Veränderungen sowie eine Anpassung der Signalisierung ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Verkehrsflusses gewährleistet.“

Der ADFC kann den Mut der Verwaltung nur loben, diese Lösung als Verkehrsversuch für zunächst ein Jahr installieren zu wollen. Es wäre genau der Schritt, zu dem sich die SPD bereits 2012 in ihrem Leit Antrag theoretisch bekannte und der das „große Zögern“ beinahe vergessen machen könnte. Es wäre ein entscheidender Schritt auf dem

Weg zur „Stadt der Nahmobilität“.

Die nächste Bürgerkonferenz im April dieses Jahres steht unter dem Motto der Mobilität. Die Königsallee soll hier zentrales Thema werden.

Ein OB, der „Sichtweise verändern, Strategie entwickeln, Menschen beteiligen“ will, der sich bemüht, „verkrustete Strukturen aufzubrechen, Dinge neu zu denken, neue Prozesse anzustoßen“ (Stadtspiegel 13.3.2019), lässt mich an Zöpel denken und könnte hier genau der Richtige sein.

Bisher ist Thomas Eiskirch nicht aufgefallen, Liebhaber „kognitiver Dissonanz“ zu sein, den Widerspruch zwischen Wissen und Handeln zur politischen Doktrin erheben zu wollen. Im großen Interview mit dem Stadtspiegel kommt das Thema Mobilität leider nicht vor. Der ADFC hat aber bald Gelegenheit, mit ihm darüber zu sprechen. Siehe Beitrag an anderer Stelle!



Interview mit Oberbürgermeister Thomas Eiskirch

„Radverkehr in Bochum wird heute konstitutiv mitgedacht und nicht mehr nur additiv hinzugefügt.“

OB Thomas Eiskirch

Thomas Eiskirch mit seinem Dienst-Pedelec

FreiRad: Wir erleben durchaus eine Aufbruchstimmung in Bochum, auch was das Thema Radverkehr angeht. Der Fahrradklimatest 2016 hat für Bochum ja sehr viel Vorschusslorbeeren gebracht. Können die Erwartungen eingelöst werden?

Aufsteiger des Jahres zu sein, hatte uns damals richtig gefreut und war Ansporn, weiterzuarbeiten. Aber natürlich braucht es Zeit, bis manche Entscheidungen und veränderte Haltungen auch sichtbar werden. Der gerade veröffentlichte Fahrradklimatest zeigt, dass wir in einigen weiteren Bereichen besser geworden sind. Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist zurückgegangen, das Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern gut. Insgesamt bleiben wir aber bei einer Gesamtbewertung, die für uns Ansporn ist, noch mehr zu tun.

FreiRad: Herr Eiskirch, wir haben Sie bei verschiedenen Veranstaltungen auch als Fahrradfahrer erlebt. Wie sehen Sie die Radverkehrstauglichkeit Bochums, wo sehen Sie Stärken, wo haben Sie Schwächen entdeckt?

Den Radverkehr erlebe ich manchmal toll und manchmal furchtbar, so wie die Realität halt ist. Die Freizeitrouten, die auch als Alltagsrouten genutzt werden können, sind klasse. Es gibt aber genauso Straßenabschnitte, wo man auf dem Rad sitzt und verzweifelt. Mir ist wichtig, an Veranstaltungen zum Thema Fahrrad

fahren mitzumachen, um deutlich zu machen, dass das Thema ernstgenommen wird und eine hohe Priorität hat. Die Veränderung von Mobilität ist spürbar.

FreiRad: Mit der Aufnahme in die AGFS hat sich Bochum dem Ziel verschrieben, einen Fahrradverkehrsanteil von 25 % anzustreben, 2016 liegt der Anteil noch bei 5 %. Im Leitbild Mobilität bleiben die Aussagen wieder vage. Mit welchen Maßnahmen will Bochum das erreichen? Welche Zielperspektive verfolgt das Leitbild Mobilität für den Radverkehr?

Das Leitbild wird aller Voraussicht nach vom Rat noch vor der Sommerpause verabschiedet. Es legt den Grundstein dafür, dass Mobilität sich verändert, deutlich mehr in Richtung ÖPNV und Rad- und Fußverkehr. Die konkreten Umsetzungen werden an vielen Stellen sichtbar – auch in zwei Projekten der Bochum Strategie: Eins befasst sich mit dem ÖPNV und das andere mit dem Radverkehr. Es heißt „Bo-Velo“. Darin wird ein ganzer Reigen von Maßnahmen aufgeführt, die wir in Angriff nehmen möchten, um den Radverkehr alltagstauglicher in Bochum zu gestalten. Was da genau reinkommt, können die Bochumerinnen und Bochumer mitgestalten; das wird das zentrale Thema der dritten Bürgerkonferenz am 18. Mai sein. Das Ziel ist, noch fahrradfreundlicher und fahrradgerechter zu werden.

FreiRad: Wann wird BoVelo als beschlossen?

Wenn's inhaltlich fertig ist. Da muss ja ein ganzes Bündel von Maßnahmen rein. Ich gehe davon aus, dass wir bis Mitte 2020 soweit sind.

FreiRad: Wichtig ist ja dann, dass es zur Umsetzung auch Finanzen gibt.

Das ist uns bisher mit der Bochum Strategie 2030 ganz gut gelungen. In manchen Kommunen ist es ja so, dass es manchmal nur die Strategie und kein Geld gibt, in manchen stand auch Geld zur Verfügung aber keine Idee dazu. Wir schaffen es in Bochum, das übereinander zu bringen. Wir haben einen zentralen Ansatz zur Anfinanzierung von Strategiemassnahmen in Höhe von drei Millionen Euro. Die Strategiemassnahmen, die in die Umsetzung sollen, werden dazu in den nächsten Haushalt miteingebracht.

FreiRad: Das 30jährige Jubiläum feiert der ADFC Bochum in diesem Jahr. Beinahe genauso lange, 1992 in „frei atmen!“ notiert, wird um vernünftige Radverkehrsanlagen an der Königsallee gerungen. Warum dauern Entscheidungen in Bochum für eine nachhaltige Mobilität so lange?

Der Grundsatz, alle Cityradialen fahradfreundlicher zu gestalten, ist gesetzt. Da haben wir bereits einiges geschafft, aber auch noch eine ganze Menge vor der Brust. Dazu gehört auch die Königsallee. Zunächst wird jetzt das letzte Stück Hattinger Straße in Angriff genommen. Hier werden wir durchgängige Radverbindungen von der Hüttenstraße in die Innenstadt schaffen. Noch in diesem Jahr werden wir den Lückenschluss auf der Unistraße zwischen Alsenstraße und Ring schaffen. Ab 2021 werden die Alleestraße und die Castroper Straße umgebaut

Die Situation auf der Königsallee kenne ich aus der eigenen Erfahrung. Wir werden im Sommer erste Überlegungen präsentieren, wie man mit der Königsallee umgehen kann. Das was im Gutachten zum Verkehrsversuch vorgeschlagen war, ist, glaube ich, noch nicht das Richtige. Die Ideen, die vor Ort entwickelt wurden, sind jetzt von einem Team aus Verkehrs- und Straßenplanern intensiv geprüft und diskutiert worden. Wir sollten eine Lösung hinbekommen, die zukunftstauglich ist. Eine erste Ansicht wird auf der Bürgerkonferenz vorgestellt werden.

FreiRad: Musterstädte wie Kopenhagen, aber auch Karlsruhe oder Hamburg haben Programme zur Radverkehrsförderung aufgelegt und investieren kräftig in die Infrastruktur. Ist ein solches Programm auch für Bochum angedacht? Teile davon werden sich in BoVelo wiederfinden. Ich habe eine Dokumentation der Ausstellung in Frankfurt „Fahrrad - die Rückeroberung der Stadt“ mitgebracht, wo genau diese Frage, wie sieht Radverkehr in Metropolen heute aus, Thema ist. Eine interessante Lektüre, die auch spannende Anregungen für Bochum enthält.

FreiRad: Bochum hat ab den 50iger Jahren einen beispiellosen Wandel hingelegt. Von der Bergbaustadt zur Autostadt und jetzt zur Wissenschaftsstadt. Für den Mobilitätssektor wünscht sich der ADFC auch einen solchen vorbildlichen Wandel. Ist das nicht auch im Mobilitätssektor machbar und dringend erforderlich? Ich glaube, dieser Wandel wird kommen, Mobilität wird sich grundsätzlich verändern. Das wird sich in der Angebotspalette des ÖPNV niederschlagen und das wird sich auch in der Wahl der Verkehrsmittel zeigen. In einer Stadt, die so gelebte Automobilstadt ist wie Bochum,

wird sich nichts dadurch verändern, dass man Dinge verbietet, sondern dadurch, dass man das Neue attraktiv, den Wechsel leicht macht. Das ist unsere Aufgabe und der werden wir uns stellen, um sowohl der Verbesserung des Klimas, als auch um einem Wandel der Lebenssituationen gerecht zu werden. Unsere Aufgabe ist es, die Rahmenbedingungen so zu verändern, dass im Modal Split die Bereiche ÖPNV, Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr deutlichen Zuwachs bekommen. Gemeinsam mit der Uni haben wir beispielsweise das Thema Bikesharing gestartet. Das möchten wir noch mal auf eine qualitativ neue Stufe stellen. Es ist kein Zufall, dass in Bochum 185 „DeinRadschloss“-Standorte vorhanden sind; so viel wie in keiner anderen Stadt. Und es ist auch kein Zufall, dass wir die E-Bike Garage als Kommune fördern – ursprünglich ein Projekt der technischen Berufsschule in Bochum. Es gibt im Moment ganz viele Dinge, die ineinandergreifen, um zu zeigen, „Fahrradfahren wird einfach in Bochum“.

FreiRad: Noch ist es nicht einfach.

Behaupte ich auch nicht. Aber mit dieser Sichtweise sind wir beim Fahrradklimatest 2016 nicht Aufsteiger des Jahres geworden. Wir sind es auch deshalb geworden, weil bei der Frage, wie man eine Straße baut, eine Veränderung eingeleitet ist. Früher wurde erst die Straße für Kraftfahrzeuge geplant, dann die Frage gestellt, wie kann ich die anderen Verkehrsteilnehmer noch unterbringen. Jetzt heißt die Fragestellung: Wie plant man eine Straße optimal, so dass sie für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gute Ergebnisse bringt. Das ist die zentrale Veränderung in der Haltung und das hat man auch schnell gespürt in der Stadt.

„Fahrradfahren wird einfach in Bochum“.

OB Eiskirch

FreiRad: Jetzt müssen die Ergebnisse kommen!

Keine Frage. Aber ich kann gut damit leben, wenn es ein halbes Jahr länger dauern sollte, aber dafür richtig gut wird. Aber es muss kommen.

FreiRad: In Bochum wird gebaut: Wie fließen die Belange der Nahmobilität in die Planungen ein? Am Beispiel Mark 51*7 oder am Beispiel Ostpark.

Wir sind in Gesprächen, um zu klären, ob wir eine alte Bahntrasse für den Radverkehr zu Mark 51*7 nutzen können und ich bin ganz zuversichtlich, dass es uns gelingt. Aber natürlich ist auch auf dem Gelände Radverkehr vorgesehen.

Auch hier gilt: Bei neuen Planungen wird Radverkehr heute konstitutiv mitgedacht und nicht mehr nur additiv hinzugefügt.

FreiRad: Welche aktuellen Maßnahmen ergreift die Stadt zur

Verbesserung des Radverkehrs?

Neben den bereits erwähnten Maßnahmen setzen wir zurzeit noch eine ganze Menge um: Wir werden die Marktstraße und die Berliner Straße noch in diesem Jahr teilweise mit neuen Radfahrstreifen versehen. Wir haben uns das Ziel gesetzt, mindestens 100 neue Anlehnbügel pro Jahr in der Stadt anzubringen, 185 Boxen von „Dein Radschloss“ sind gerade in Betrieb gegangen. Wir werden am Hauptbahnhof beim Neubau des Parkhauses P 7 das erste Fahrradparkhaus Bochums bauen. Wenn wir wollen, dass sich der Modal Split verändert, müssen wir die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln verbessern.

FreiRad: Herr Eiskirch, wir laden Sie zum Fahrradaktionsstand am 21. September in der City ein, anlässlich des 30-jährigen Bestehens des Kreisverbandes Bochum.

Ich komme gerne zum Fahrradaktionsstand, um auch zu sagen: Herzlichen Dank an den ADFC für die geleistete Arbeit. Es gibt Veränderungsnotwendigkeiten; eine davon ist definitiv, dass sich unsere Mobilitätswahrnehmung verändert und dabei ist das Rad ein ganz wichtiger Faktor. Ich möchte Ihnen noch ein Geschenk zum 30. Jubiläum machen: Wir sind kurz vor der Vergabe für ein komplett neues Radverkehrsbeschilderungssystem. 3.800 neue Schilder sollen errichtet werden, die das Thema Alltagsradverkehr unterstützen. Wir bekommen damit ein deutlich engeres, beschildertes Radnetz. Die Planung ist abgeschlossen, die erste Ausschreibung für die Montage wird jetzt angegangen. Ob es dann noch in diesem Jahr losgehen kann, hängt vom Auftragnehmer ab.

FreiRad: Das nächste große Jubiläum feiert der ADFC Bochum in 20 Jahren, das 50 jährige Bestehen. Herr Eiskirch, wie sieht es dann mit der Nahmobilität und speziell dem Fahrradverkehr in Bochum aus?

Deutlich mehr Menschen als heute werden das Fahrrad nutzen. Es wird deutlich mehr Strecke mit dem Fahrrad zurückgelegt und das Fahrrad wird viel stärker Bestandteil der tagtäglichen Mobilität sein. Ich bin mir sicher, dass das Fahrrad sich technologisch weiter entwickeln und der Modal Split sich eindeutig Richtung Fahrrad verschieben wird. Und natürlich ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mich zum 50. Jubiläum einladen würden.

Frei Rad: Herr Eiskirch, herzlichen Dank für das Interview.

Das Interview führten Gerlinde Ginzel und Georg Puhe am 2. April 2019



Bei der Planung der Ruhr-Universität Mitte der 60iger Jahre, die erste Universitätsneugründung im Ruhrgebiet, wurde ein funktionaler Campus konzipiert, der Wissenschaft auf komprimiertem Raum ermöglichte. Das Postulat der kurzen Wege sah unter der Uni Autoebenen vor, darüber autofreie Verbindungen der Gebäude für Fußgänger. Barrierefreiheit war Mitte der 60iger Jahre noch

ebenfalls am Rande der Kapazität angeht, die Takterhöhung zu den Hauptverkehrszeiten lindern den Mangel, lösen ihn aber nicht.

2013 stürmte zudem ein Doppeljahrgang die Universitäten, denn hier machten gleichzeitig die alten G 13 und



kein Ziel, der Topographie geschuldet gibt es viele Treppen auf den Fußgängerebenen, die die Gebäude miteinander verbinden. Das Fahrrad war bei der Planung der RUB Mitte der 1960er Jahre nicht vorgesehen. Komplett mit Tiefparkgaragen errichtet, kann man mit dem Auto in die Uni fahren und unterhalb der Fußgängerpromenade parken. Der maximal zurückzulegende Fußweg beträgt 15 Minuten von einem zum anderen Ende. Eine perfekt erschlossene Bildungsmaschine, die damit auch in besonderer Weise die Verbindung aller Fakultäten problemlos ermöglicht. 6.600 Parkplätze im Umfeld der RUB reichen inzwischen nicht mehr aus. Die zur ÖPNV Erschließung gebaute Stadtbahn U 35 ist

die neuen G 12 Klassen ihr Abitur. Jedem Student ein Studienplatz war das Ziel der Hochschulen, so natürlich auch das der Ruhr-Universität Bochum. Die zu bewältigende Logistik für die Aufnahme eines zusätzlichen Jahrgangs war enorm. Neben vielen anderen Maßnahmen zur Raumbeschaffung wurde ein Mobilitätsmanagement aufgelegt, um dem erhöhten Verkehrsaufkommen genügen zu können. Alle Verkehrsträger kamen auf den Prüfstand: Eine vorgeschaltete Mobilitätsbefragung ermittelte 2012 die Grundlage für eine Mobilitätsstrategie unter der Bezeichnung MOVE. Darin wurden alle Studierenden und Beschäftigten der RUB zur Ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Nur 6,3 % der Beschäftigten nutzten das Fahrrad, bei den Studierenden betrug der Anteil lediglich 3,6 %. Hier sind die Kombinationen aus ÖPNV und Fahrrad schon eingerechnet.

Deutlich Luft nach oben konstatierten die Planer und entwickelten ein Bündel von Maßnahmen unter anderem auch zur Stärkung des Fahrradverkehrs in einem



Über Rad und Fußwege zur Uni

eigentlich nicht sehr geeigneten Bewegungsraum. Investiert wurde kurzfristig in den Bau von Abstellanlagen und in das Bikesharing System Metropolradruhr. Dazu ein paar Zahlen: 8 gesicherte Fahrradabstell-Sammelanlagen wurden gebaut mit etwa 180 Stellplätzen, 450 Anlehnbügel für das gesicherte Abschließen von 900 Fahrrädern entstanden und die Universität investierte in das Metropolradruhr und baute 17 Stationen auf dem Campus. Besonders begehrte Radverbindungsachsen für die Nutzung des Leihfahrrades MRR sind inzwischen die Verbindungen zwischen Unicampus und Sportcampus und die Verbindungen zwischen den Studentenwohnheimen und der Universität. Für die Studenten ist die Nutzung des Metropolradesruhr für die ersten 60 Minuten gratis, die Hochschule Bochum und die Hochschule für Gesundheit Bochum sowie die Folkwang Universität der Künste können diesen günstigen Tarif ebenfalls nutzen.

Zur Verbesserung der Befahrbarkeit des Unicampus wurden Rampen angelegt, eine Einbahnstraße im Unibereich in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr geöffnet und die erste „Protected Bike Lane“ in

Bochum erstellt, die die Hauptachse Universität West über die Max-Imdahl-Straße jetzt sicher und bequem befahrbar macht und das bis dahin praktizierte Parken am Straßenrand endgültig unterbindet. Eine zweite Modal Split Erhebung 2014 zeigte bereits Steigerungen in der Radverkehrsnutzung: Bei den Beschäftigten eine Zunahme um 2,2 % auf 8,5 %, bei den Studierenden eine Zunahme von 1,7 % auf 5,3 %. Neuere Erhebungen gibt es bisher noch nicht, gefühlt sind die Radverkehrsanteile aber weiter gestiegen. Die Universität ist inzwischen auch nicht mehr auf den Campus beschränkt, Institute und Außenstellen gibt es am Gesundheitscampus-Nord, an der Universitätsstraße, am Bergbaumuseum, in der Stadtbadgalerie und in der Bongardstraße. Auch auf Mark 51.7, der ehemaligen Opelfläche, wird die Universität weitere Einrichtungen in Betrieb nehmen. Damit sind auch die Anforderungen an Mobilität deutlich gestiegen.

Der Weg zu einer fahrradfreundlichen Universität ist noch lang, die eingeleiteten Schritte aber zeigen die richtige Richtung auf und tragen erste Früchte. Was strebt die Mobilitätsbeauftragte der Universität, Lea Gemmeke, für die nächsten Jahre an?

Hauptzufahrt in die Tiefgaragen der Uni



„Ich träume schon von einem Modal Split Anteil von über 20%, dazu sind aber gemeinsame Anstrengungen zusammen mit der Stadt Bochum erforderlich. Beauftragt ist eine Machbarkeitsstudie zur Verbindung des Uni Campus mit der zukünftigen Uniaußenstelle Mark 51.7, dem ehemaligen Opel Gelände. Universität, Bogestra und die Perspektive Bochum 2022 erarbeiten hier gemeinsam eine Mobilitätsstudie.“

Text: Georg Puhe
Fotos: Bernhard Raeder

Information über Mobilitätsmöglichkeiten sind der Schlüssel zu einer Verhaltensveränderung. Auch hier hat die Universitätsverwaltung erhebliche Anstrengungen unternommen. Informationsstände zur Einschreibung und bei Großveranstaltungen der Uni sind wichtige Schritte, Erreichbarkeitspläne stehen im Netz, Campusrundgänge und Fahrradexkursionen wurden zur Information eingesetzt. Und wer es individuell braucht, erhält sogar per E-Mail Beratung zur Streckenführung und Erreichbarkeit. Das Fahrrad hat Einzug gehalten in die Universität, das Wachstumspotential des Radverkehrs ist groß.

Weitere Informationen:
www.ruhr-uni-bochum.de/move/move-die-strategie



Protected Bike Lane



NRWRADTOUR

18. - 21.07.2019

Mit WestLotto das Land erfahren

Anmeldung in jeder WestLotto-Annahmestelle
oder unter www.nrw-radtour.de



Best-of

27 Jahrgänge „frei atmen!“, in der Regel 3 Ausgaben pro Jahr, informierten und unterhielten ADFC Mitglieder und Fahrradinteressierte in Bochum zu allen wichtigen Themen rund ums Fahrradfahren in der Stadt. Tourenberichte, neues aus dem ADFC Bochum, Aktionen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt und viele kritische Auseinandersetzungen mit den Entscheidungen der Politik und der Arbeit der Stadtverwaltung „Radweg Irrsinn im Revier“ (frei atmen! 3/2010) haben den treuen Leser informiert. Ganz wichtig der Kalender, der alle Termine zu Fahrradaktivitäten und Radtouren in Bochum enthielt.

Die kleine, nicht repräsentative, Rückschau

Städte begleite der ADFC Bochum die Radverkehrspolitik. Im Jahr 2000 fasste der damalige Vorsitzende des ADFC Bochum Gert Haarmann die Aktivitäten zusammen: „In eigener Sache.... Liebe Fahrradfreunde, die letzten 20 Monate des alten Jahrhunderts waren starke Monate, die den Kreisverband des ADFC in Bochum verändert haben. Der ADFC hat sich in einer bisher nie gekannten Art in die verkehrspolitischen Belange dieser Stadt eingemischt. Nie vorher wurde der ADFC zu so vielen Terminen geladen und nie vorher war sein fachkompetenter Rat bei Behörden und Verbänden so gefragt, wie heute. Nie zuvor ist es den paar Verant-



1992

auf 27 Jahre „frei atmen!“ zeigt 27 Jahre Engagement für den Fahrradverkehr in Bochum, zeigt den schweren Stand der Aktivisten, zeigt wie schwer ein Mobilitätswechsel in einer Stadt fällt, in der bis Dezember 2014 Autos produziert wurden.

Verkehrs- und Fahrradverkehrspolitik

Immer kritisch setzte sich „frei atmen!“ mit Verkehrs- und Radverkehrspolitik in Bochum auseinander. Am 30. 10. 1991 fand eine Fahrraddemo (AStA und ADFC) von der Uni zur Stadtmitte statt, von Anbeginn an wurde die mangelhafte Verbindung zwischen Uni Campus und Innenstadt kritisiert. Mit Eingaben, Forderungen und Schwarzbüchern, Wahlprüfsteinen und Positionspapieren zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher

wortlichen des ADFC so schwer gefallen alle Termine wahrzunehmen. Die Presse ist auf uns aufmerksam geworden. Man kann mit Fug und Recht behaupten, der ADFC ist in Bochum Stadtgespräch geworden.“ (1/00) Über viele Aktionen wurde berichtet, u. a. über Aktionen mit Schülern der Gymnasien an der Königsallee: „Radstreifen auf der Königsallee: Mit der Aktion vom 24. Juni (1993) sollte für unseren Vorschlag gewonnen werden, Radstreifen auf der Königsallee einzurichten (s. Fahrrad 1/93) und somit den Schulweg für die zahlreichen radfahrenden Schulpendingler auf der Königsallee zu sichern.“(2/93)

Kultur

Kreatives und Weltgewandtes vermittelte die Bochumer Radfahrzeitschrift, berichtete

über eine Fotoausstellung „Radfahren in Bochum – Salto mortale in der Pedale“ (f'a! Nr.1992) im Forum der Volkshochschule, die vom ADFC Bochum gestaltet wurde. Auch Museumsradtouren standen immer wieder auf dem Programm, so zum Beispiel zur Ausstellung „Bärenlese - Zum Wesen des Teddies“ in Essen. (Report 91)

Radreisen

Besonders Radreiseberichte aus aller Welt öffneten dem „frei atmen!“ Leser den Blick über den Bochumer Tellerrand hinaus. Radreisen nach Norwegen und ins Baltikum, in den Jemen 2/97 oder durch russisch Karelien 2/00 und viele weitere

Stadt und Umgebung. Aus dem Protokoll der Mitgliederversammlung zitierte „frei atmen!“ den Bericht des Vorstandes: „Susanne Wibbeke berichtet von dem Zuwachs auf 582 Mitglieder, die größtenteils auf den Radtouren geworben wurden. Desweiteren teilte sie mit, dass im Jahre 2009 insgesamt 58 Radtouren durchgeführt wurden mit 1.572 Teilnehmern, die eine Strecke von 107.235 km gefahren sind.“ 2/10

Das verschlechterte sich allerdings in den folgenden Jahren: „Oh Radtouren, wo seid ihr? Als die Radtourangebote abhanden kamen“ lautete in der Ausgabe 1/16 der Titel. Tourenleiter verabschiedeten sich, es fehlte an



Nachzulesen sind alle Ausgaben im Internet unter der Adresse: <http://www.adfc-bo.de/zeitung/zeitung.php>



Tourberichte zeigten die Vielfältigkeit des Fahrrades und den hohen Erlebniswert. Berichte über ein Fahrradprojekt in Uganda 1/00 zeigte die grenzenlose Arbeit der ADFC Mitglieder.

Lebenspraktisches

Auch Kurioses vermittelte „frei atmen!“. 3/94 titelte das Mitgliedermagazin: „Mann radelt mit Leiche durch Köln“ und in der Ausgabe 2/00 wurde die wichtige Frage gestellt: „Macht Radfahren impotent?“ „Mein erstes Elektrorad“ war in der Ausgabe 2/13 ein sehr persönlicher Erfahrungsbericht über die damals neue Fahrradtechnik.

Fahrradtouren

Ein wichtiges Kapitel in der Berichterstattung waren immer die Radtouren in der

Nachwuchs. Dafür warb der Artikel offensiv. „Frei atmen!“ hat die Diskussion um umweltfreundliche Mobilität in Bochum 27 Jahre kritisch begleitet, hat Forderungen formuliert und so einen ganz wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Nahmobilität in Bochum geleistet. Nach 27 Jahren wechselt lediglich der Titel und das Layout. „Frei-Rad“ wird die Arbeit für Verbesserungen des Radverkehrs in Bochum fortsetzen und die Belange des Fahrradverkehrs weiterhin kritisch begleiten.

Dem Layouter von „frei atmen!“ ein ganz großes Lob und ein herzliches Dankeschön. 27 Jahre „frei atmen!“ erfordert Respekt! Gerd Bergauer hat sein know how eingesetzt und viele spannende Hefte zusammengestellt.

2019

Die Basis spricht: Wer eine Verkehrswende will, braucht Alternativen zum Auto.

FreiRad hat Alltagsradler, die ihre Wege zur Arbeit mit dem Fahrrad zurücklegen oder regelmäßig das Fahrrad als Verkehrsmittel benutzen, nach ihren Erfahrungen und Wünschen gefragt.

von Georg Puhe und Bernhard Raeder



Wendy Tanriverdi

Frau Tanriverdi wohnt in Weitmar-Mark und fährt ihren Sohn Theo einmal die Woche in die FBS Zechenstraße in Bochum-Hamme. Ihre beiden älteren Kinder (6 und 8) fahren auch Fahrrad, genau wie ihr Mann, der über die Springorum-Trasse zur Arbeit hinter dem Hauptbahnhof fährt.

„Für mich ist das Fahrrad ein Verkehrsmittel, das mich nach Hamme und zur Uni bringt. Daneben ist es Sportgerät, das mir die Muskibude erspart. Letztlich nutze ich es mit den Kindern auch in der Freizeit.“

„Auf den Wegen nach Hamme erlebe ich fast täglich unangenehme und auch brenzlige Situationen. Erst heute hatte ich beinahe einen Unfall, weil ein Auto vor mir auf den Radstreifen fuhr um zu wenden. Oft parken auch Autofahrer auf den Radstreifen, um mal eben einzukaufen. Beschwert man sich, wird man angepöbelt.“

„Viele Straßen sind für den Radverkehr schon gut ausgebaut, so die Markstraße, der Springorum Radweg, die Dorstener Straße. Es muss aber mehr Bewusstsein geschaffen werden, dass Radfahrer ebenbürtige Verkehrsteilnehmer sind! Ihnen muss mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, sonst bleibt das Radfahren oft zu gefährlich.“



Kann denn Parken Sünde sein?



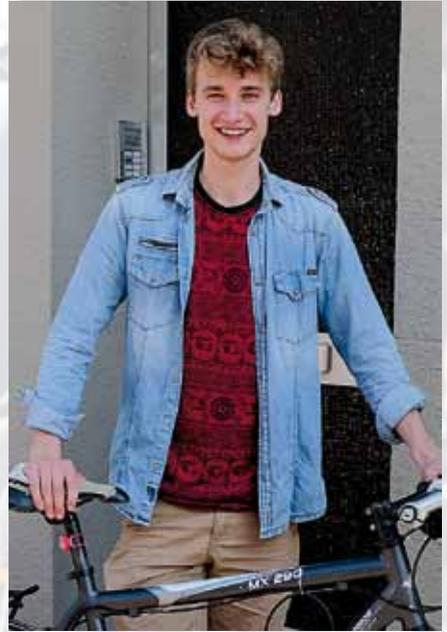
Cengiz Toku

Die Familie Toku wohnt in Altenbochum, seine beiden Söhne fahren mit dem Rad zur Goethe-Schule. Seine jüngste Tochter wird jetzt auch fit gemacht, um demnächst über Lohring, Gersteinring, Küpperstraße und Stadtpark auch zur Goethe-Schule zu radeln. Seine Frau benutzt das Rad für die Fahrt zur Arbeit.

„Die Bewegung beim Radfahren und die frische Luft sind wichtig für den Körper. Ich versuche das Rad auch oft als Verkehrsmittel zu benutzen, das ist gut für die Umwelt. Man muss nicht immer mit dem Auto fahren.“

„Die Stadt Bochum hat schon viel für Radfahrer getan, besonders gut gefallen mir die Bessemer-, die Oskar-Hoffmann- und die Herner Straße. Es könnte aber noch mehr sein.“

„Ich wünsche mir eine deutlich bessere Anbindung der Springorum-Trasse an die Bochumer Innenstadt. Meine Frau hätte sicher noch den Wunsch, die Wittener Straße für Radfahrer sicherer und fahrradfreundlicher zu gestalten. Sie benutzt sie regelmäßig für ihre Fahrt zur Arbeit an der Alleestraße“



Jannik van den Boom

Jannik (22) ist Student der Psychologie an der Uni Essen und wohnt in Bochum

„Ich bin praktisch jeden Tag auf dem Rad. Es ist das zentrale Verkehrsmittel für mich. In Bochum mache ich alles mit dem Rad. Auch zur Uni Essen fahre ich meistens über die Erzbahntrasse und dann Richtung Zollverein.“

„Da ich das Radfahren liebe, mache ich viele positive Erfahrungen. Schau ich mir aber die Gesamtverkehrssituation an, kann ich nur sagen: ziemlich katastrophal! Besonders die Hattinger Straße nervt. Im Stadtgebiet machen viele Schlaglöcher das Fahren sehr ungemütlich.“

„Ich finde, das Bewusstsein fürs Radfahren müsste gestärkt werden. Menschen sollten verstehen lernen, Radfahren als echte Alternative zum Auto zu begreifen. Dazu hilft auf jeden Fall eine gute Infrastruktur. Irgendwie muss man den Widerspruch zwischen Umweltbewusstsein und der täglichen Praxis verändern.“



Jan Chmiel

Herr Chmiel wohnt in Altenbochum, ist inzwischen über 70 Jahre und fährt viel Fahrrad. Und das fast schon immer, wie er sagt.

„Fahrradfahren macht mir viel Spaß und so tue ich auch etwas für meine Gesundheit. Ich fahre fast täglich zwischen 20 und 30 Kilometer. Ich mache damit auch kleinere Einkäufe. Jetzt hole ich gerade Medikamente für meine Frau aus der Apotheke.“

„In den letzten Jahren hat sich in Bochum viel verbessert, z.B. in Richtung Uni. Ich benutze viel die Springorum-Trasse, die ist wirklich gut. Ich beobachte auch viele Metropolfahrräder, das ist gut für die Studenten und für die Touristen.“

Bei der Frage, welche Verbesserungen er sich in Bochum noch wünscht, muss er lange überlegen. Etwas schüchtern sagt er schließlich, *„eigentlich bin ich fast zufrieden, ich denke so 90-95% zufrieden.“* Wenn er allerdings die Wittener Straße in die Stadt fährt, geht es erst ab dem Lohring *„so einigermaßen gut“*.

Über die Zustände vorher, schweigt er.



Iris Schulz

Frau Schulz wohnt in der Nähe vom ehemaligen Eistreff und fährt seit acht Jahren regelmäßig mit dem Rad zu ihrer Arbeit auf der Hans-Böckler-Straße. Sie hat den Eindruck, dass der Radverkehr in den letzten zwei Jahren deutlich zugenommen hat.

„Ich benutze das Rad häufiger als das Auto. Da ich mitten in der Stadt arbeite, bin ich mit dem Rad schneller und flexibler. Es macht mir auch einfach Spaß. Besonders Einkäufe lassen sich so schnell erledigen. Für mich ist es in der Woche das zentrale Verkehrsmittel! Der ÖPNV ist mir zu teuer.“

„Radwege sind oft zugeparkt. Auf Bürgersteigen, die für Radfahrer freigegeben sind, werde ich häufig von Fußgängern beschimpft. Auf vielen Strecken stehen ständig Pfosten im Weg.“

(Das jahrzehntelange Bestreben der Verkehrsplaner, die Radfahrer aus dem Straßenraum zu verbannen und auf die Bürgersteige auszulagern, fand 1998 mit der Änderung der StVO ein Ende, so dass die Benutzungspflicht fast überall aufgehoben werden musste. Die unzähligen ‚Radfahrer frei‘ Schilder gehören aber nicht zum Konzept einer fahrradfreundlichen Stadt. d.Red.)

„Ich wünsche mir mehr eindeutige Radwege in der Bochumer Innenstadt! Die sollte auf jeden Fall fahrradfreundlicher werden. Wenn ich an Kopenhagen denke, könnte ich mir auch Fahrradspuren vorstellen.“



Susanne Schlossarek

Frau Schlossarek wohnt in Linden, wo sie auch früher lange im Handel gearbeitet hat. Auf der Straße ist sie vielen Mitbürgern bekannt.

„Ich bin 50+ und Radfahren ist für mich eine sportliche Betätigung, die mir gut tut. Ich fahre jeden Morgen zum Sport und zur Arbeit nach Weitmar-Mitte. Unterwegs kann ich dann auch gut einkaufen. Das Auto kann man ja mal ruhig stehen lassen. Ich benutze es etwa einmal die Woche.“

„Wenn ich auf dem Bürgersteigradweg an der Hattinger Straße in Linden (s. Abb. rechts unten) unterwegs bin, habe ich nicht soviel Probleme wie andere. Mich lassen die Menschen eigentlich ohne Murren durch, weil mich viele von meiner damaligen Arbeit kennen. Andere werden aber oft angeraunt oder angepöbelt. Besonders ältere Menschen sind oft extrem. Der Radweg ist ja nur geduldet.“ (Ich mache sie darauf aufmerksam, dass hier eine Benutzungspflicht vorliegt, Radfahrer also zwingend den Bürgersteig benutzen müssen. Nach Aussagen der Stadt sei dies notwendig, da in den Haltestellenbereichen die Schienen eine zu große Gefahr für Radfahrer darstellten. Das Bild von der Haltestelle Südbad zeigt die Problematik, die Frau Schlossarek anspricht.) „Besonders sonntags gibt es oft große Diskussionen mit den Kirchgängern, wenn Gruppen von Radfahrern auf dem Bürgersteig auftauchen.“



Julia Schulte

„Ich benutze das Fahrrad auch als normales Verkehrsmittel, besonders zum Einkaufen. Viele Wege sind zum Laufen zu weit und fürs Auto einfach zu kurz. Da ist das Fahrrad genau richtig. Das Auto ist für die Fahrt in die Innenstadt eh nicht geeignet!“

„Allerdings ist die Innenstadt schwer zu durchfahren, es ist ein schlechtes Durchkommen. Auf den Radwegen oder Radstreifen wird auch zu oft geparkt. Ich finde auch, dass es mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geben müsste. Diese Stahlreifen („Lollys“ d.Red.) würden schon genügen.“

„Ich wünsche mir mehr Radwege in Bochum!“





Patrick Hoenninger fährt aus Weimar oft mit dem Rad zum Bahnhof, um mit dem Zug zum Arbeitsplatz zu gelangen.

Der gemessene Anteil des Fahrrads am berühmten Modal Split wie auch das im Alltag beobachtbare Aufkommen haben über die Jahre etwas zugenommen. Die politische Beachtung, gerade auf kommunaler Ebene, ist deutlich gewachsen. Trotzdem ist das Fahrrad nicht ein weithin akzeptiertes Verkehrsmittel. Mit Akzeptanz meine ich nicht nur die Position in Konfliktsituationen – hier will ich allerdings nicht ins Horn stoßen, dass die Au-

Die Basis befragt:

Welchen Stellenwert hat das Fahrradfahren für Sie/dich?

Wie erleben Sie / erlebst du das Fahrradfahren in Bochum?

Was wünschen Sie sich /wünschst du dir ganz besonders für das Fahrradfahren in deiner Stadt?

tofahrer in Bochum am schlimmsten sind; das habe ich in so vielen Städten gehört, dass es weder originell noch glaubwürdig ist. Akzeptanz fängt im Kopf von jedem und jeder an, wenn die Wahl ansteht, wie ich wohin fahre und dabei ernsthaft das Fahrrad einbeziehe – und das Sammeln von Gegenargumenten nicht als Sport betreibe: zu weit, zu viel Steigung, zu nass, zu kalt, zu gefährlich, zu viel Gepäck, zu kaputt (das Rad), zu aufwändig (das Rad rauszuholen);

Seitdem ich 1993 nach Bochum zog fuhr ich viel mit dem Fahrrad in Bochum bzw. in der Region und kam mir lange pionierhaft vor. Ich bin nach wie vor davon überzeugt, mit dem Rad in vielen Situationen die beste Wahl zu treffen. Ein wenig ist das auch dem ÖPNV-Angebot geschuldet, was es außerhalb der Hauptverbindungen nicht mit dem Individualverkehr aufnehmen kann. Aber das Kombinieren von ÖV und Rad kann die jeweiligen Nachteile kompensieren. Und, ehrlich gesagt, kann ich auf das Auto zurückgreifen und tue dies gelegentlich tatsächlich.

Ich wünsche mir, dass Sonntagsfahrer auch montags mit dem Rad fahren...ist gar nicht so schlimm; und zeigt allen anderen, dass es geht.

Second Hand Kleidung und Möbel



- gemeinnützig
- sozial
- integrativ

2. Hand Möbel:
Tel. 0234 / 955 41 66
Harpener Feld 14 • Hattinger Str. 72-74

2. Hand Kleidung:
Tel. 02327 / 991 39 66
Castroper Str. 203 • Alte Bahnhofstr. 38
Günnigfelder Str. 99 • Hattinger Str. 72-74
Dr.-C.-Otto-Str. 119

**Wir suchen ständig
gut erhaltene Kleider- und Möbelspenden**



**Dietmar Streit,
Apotheker in Querenburg und Steinkuhl**

Mit dem Fahrrad erreiche ich meinen Arbeitsplatz am einfachsten. Ich brauche 10 bis 12 Minuten für die Strecke und komme frisch und wach am Arbeitsplatz an. 40-50 % dieser Wege mache ich mit dem Fahrrad.

Für mich ist die Anbindung an die Innenstadt eine Katastrophe. Auf dem letzten Stück der Unistraße fehlen komplett die Radverkehrsanlagen, die Innenstadt aus Süden zu erreichen halte ich für brandgefährlich.

Deshalb wünsche ich mir die zügige Fertigstellung des Radschnellweges und eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist für mich ein weiteres wichtiges Ziel.



Schlimmer geht immer!



Dr. L., fährt täglich mit dem Rad in die Stadt

Für mich bedeutet die Nutzung des Fahrrades Freiheit - ich wähle meine Zeit und meinen Weg, genieße die Natur auch bei Kälte und Regen. Morgens macht es mich wach und abends entspannt es mich. Ich verpöste nicht die Umwelt und spare viel Geld. Es hält mich fit und jung.

Der Bau des Springorum Radwegs ist ein großer Gewinn für mich, da ich den Autos ausweichen kann. Da ich von Linden in die Innenstadt radele, finde ich die Teilstrecke von der Musikschule Linden bis zum Springorumradweg, da ohne Radweg, gefährlich. Dass die Ampel am Hauptbahnhof zuerst für uns Radler grün wird, gibt mir Sicherheit. In den 30 Jahren, die ich mit dem Rad unterwegs bin, ist die Achtsamkeit der Autofahrer deutlich besser geworden. Aber man muss doch dauernd ausweichen, wenn der Radweg zugeparkt ist (z. B. Wasserstr.) oder Autotüren unerwartet öffnen. Es ist toll, dass viel mehr Radfahrer in der Stadt unterwegs sind als damals. Für die Bogestra habe ich ein Ticket 2000. Dies motiviert mich, selbst bei graulichem Wetter zumindest eine Strecke zu radeln.

Ich wünsche mir mehr gut markierte Radwege, z. B. Königsallee oder Hattinger Straße Innenstadt nah.



Beim Fahrradklima-Test des ADFC landete Bochum erneut nur im Mittelfeld auf Platz 14 der fahrradfreundlichsten Städte seiner Größe. 748 Bochumer hatten an der bundesweiten Befragung teilgenommen. „Unzufrieden sind Bochums Radfahrerinnen und Radfahrer vor allem mit (in Schulnoten)

- Winterdienst auf Radwegen 4,7
- der Führung an Baustellen 4,9
- der Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen 5,0 (Noten).

Lichtblicke gab es dagegen bei der

- Verfügbarkeit öffentlicher Fahrräder 2,5
- geöffneter Einbahnstraßen in Gegenrichtung 3,2
- sowie der Wegweisung für Radfahrer 3,5"

170.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bundesweit

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und wurde im Herbst 2018 zum achten Mal durchgeführt. Er wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 mit rund 195.000 Euro gefördert. Rund 170.000 Menschen stimmten bundesweit ab – eine Steigerung von 40 Prozent gegenüber dem letzten Test. Die Zunahme führt der ADFC

auf das wachsende Interesse am Thema Fahrrad und Radverkehr zurück.

Bochum liegt bundesweit auf Platz 14 in der Kategorie der Städte von 200.000 – 500.000 Einwohner, im Landesvergleich auf Platz 4 von 11 Städten dieser Größenklasse. Gegenüber dem letzten Test im Jahr 2016 hat Bochum seinen Platz halten können. Im Durchschnitt geben die Bochumer die Note 4,1 für die fahrradfreundlichkeit. Die Mehrzahl der Teilnehmer sagt, Radfahren bedeute in der Stadt Stress, wobei das Radfahren insgesamt schlechter als ausreichend hinsichtlich einer Reihe von Sicherheitsaspekten bewertet wird:

- Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer 4,3
- Reinigung der Radwege 4,4
- Oberfläche der Radwege 4,4
- Fahren auf Radwegen/Radfahstreifen 4,5
- Sicherheitsgefühl 4,5
- Konflikte mit Kfz 4,5
- Fahren im Mischverkehr mit Kfz 4,6
- Breite der (Rad)wege 4,6
- Hindernisse auf Radwegen 4,6
- Ampelschaltungen für Radfahrer 4,7.

In diesem Jahr wurde zusätzlich die Familienfreundlichkeit des Radverkehrs ermittelt. Hier schneidet Bochum insgesamt schlecht ab; die Einschätzung der Befragten ist im Schnitt mangelhaft mit Noten zwischen 4,5 bis 4,7, so dass sich folgende Einschätzungen ergeben:

In Bochum kann man selbst größere Kinder nicht mit gutem Gewissen allein Rad fahren lassen, können kleine Kinder nicht sicher auf den Gehwegen fahren (Gehwege sind schmal und unübersichtlich), kann man auf den Radwegen nicht gut mit dem Kinderanhänger oder Lastenrad fahren, wird abgeraten, mit dem Rad zur Schule zu fahren und ist es unüblich, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.

Bundesweiter Trend: Sicherheitsgefühl beim Radfahren immer schlechter

Das bundesweite Gesamtergebnis des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 ist leider weniger erfreulich.

Das Fahrradklima, also die Zufriedenheit der Radfahrenden, hat sich in den vergangenen Jahren immer weiter verschlechtert, ebenso das Sicherheitsgefühl. Die Radfahrerinnen und Radfahrer bewerten die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte im Durchschnitt mit der Note 3,9. Falschparker auf Radwegen, die

schlechte Führung des Radverkehrs an Baustellen und die fehlende Breite von Radwegen sind die am meisten kritisierten Probleme. Drei Viertel der Befragten gaben an, dass man Kinder nur mit schlechtem Gefühl allein mit dem Rad fahren lassen kann.

Fahrradfreundlichkeit ist ein wichtiger Standortfaktor für attraktive Städte – deshalb macht es uns Sorgen, dass sich die Bochumer auf dem Rad nicht wohler fühlen. Der Fahrradklima-Test zeigt bei anderen Städten, dass kontinuierliche

Radverkehrsförderung auch honoriert wird und sich in einem guten Verkehrsklima niederschlägt. Im Vergleich zu den anderen Städten punktet Bochum vor allem mit den Leihrädern, dem geringeren Risiko des Fahrraddiebstahls und auch die Fahrradförderung in letzter Zeit wird mit der Note 3,6 honoriert und ist um 0,4 Punkte besser als in den vergleichbaren Städten.

Schon mit kleineren Maßnahmen ließe sich die Situation deutlich verbessern, beispielsweise durch Kontrollen auf zugesperrten Radwegen, mehr Tempo-30-Zonen, radfahrerfreundliche Lösungen an Baustellen. Wenn Bochum will, dass mehr

Menschen aufs Rad steigen und so die Stadt von unnötigen Autofahrten entlasten, dann muss mehr getan werden. Wir brauchen Platz für gute Radwege, vor allem auf den Radialstraßen und auf dem Ring, ein zusammenhängendes Radwegenetz mit Verknüpfung von Schulen und öffentlichen Einrichtungen und weitere Fahrrad-

Abstellanlagen an Haltestellen, Einkaufszentren und öffentlichen Gebäuden!

In Anbetracht der Tatsache, dass zur Zeit die Autos immer größer werden und so den Konkurrenzkampf auf den Straßen weiter verschärfen, braucht es endlich Mut bei den Entscheidern in den Städten, für eine wirkliche Verkehrswende den Straßenraum neu aufzuteilen und gerecht zu verteilen, so dass Fußgängern und Radfahrer/innen allen Alters eine sichere Teilnahme am Verkehr möglich ist. => weiter nächste Seite



Ein Artikel über die Kontrolleure des Ordnungsamtes in der Dortmunder WAZ vom 12. April zeigt, wie die Lage sich z. Z. entwickelt: „Die Beschwerdesituation hat sich in den letzten drei Jahren verändert. Die Autos werden größer – und damit auch der Egoismus ihrer Fahrer. Die Menschen wollen am liebsten immer bis direkt vor die Tür fahren. Und andere Menschen akzeptieren das immer weniger. – Andererseits bedeutet es, dass der Parkraum immer knapper wird. Denn zwei SUVs brauchen so viel Platz wie drei oder vier Golfs.“ Dieses Beispiel ist ein Mosaiksteinchen, welches zu einer Erklärung beiträgt, weshalb Radfahrer immer unzufriedener sind mit der aktuellen Situation. Fortschritte in der Fahrradtechnik mit den E-Bikes, bei den Gangschaltungen und der zunehmende Gebrauch von Lastenrädern und Kinderanhängern wecken das Bedürfnis nach zügiger Fahrt auf ausreichend breiten Radverkehrsanlagen, vor allem im Alltagsverkehr.

Mehr Informationen auf
www.mehrplatzfuerstrad.de





Was also tun? Amsterdam macht es uns vor. Die Stadt wird ab dem Sommer jährlich 1.500 Autoparkplätze entwidmen bis zum Jahr 2025, das sind insgesamt 11.000 Abstellplätze. Dieser Raum wird dann dem Radverkehr und den Fußgängern zur Verfügung stehen, für neue Baumanpflanzungen genutzt werden und für eine bessere Aufenthaltsqualität in der Stadt sorgen. Die Parkgebühren für Besucher werden erhöht und das Parken vor allem unterirdisch möglich sein. Diesen Mut und eine solche Konsequenz wünschen wir uns auch hier in Bochum, zum Beispiel auf dem Ring! (Quelle: MobiliteitsAanpakAmsterdam2030)

ADFC startet bundesweite Kampagne und fordert #MehrPlatzFürsRad

Das Unsicherheitsgefühl der Radfahrerinnen und Radfahrer und die wachsende Unzufriedenheit mit der Rad-Infrastruktur nimmt der ADFC im 40. Jahr seines Bestehens zum Anlass, eine bundesweite Kampagne für #MehrPlatzFürsRad zu starten.

Foto: Adobe Stock



Von der Vision zur Realität – oder: *„die Unvollendete?“* Entwicklung 2010 bis April 2019

R. Böhm – ADFC-Bochum (17.04.19)

2010 wird die Projektidee „Radschnellweg Ruhr durch die Metropole Ruhr“ beim Regionalverband Ruhr (RVR) geboren. Auslöser waren die überwältigenden Eindrücke aus Anlass des Stillebens auf der A40 (18.07.2010). 2014 wird die Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf ca. 328 Seiten wird eine mögliche Trasse quer durch das Ruhrgebiet vorgestellt.



Meilensteine für Bochum:

- Beginn der politischen Beteiligung durch Vorstellung der Machbarkeitsstudie im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität (AIM, 16.06.2015).
- Am 30.06.2016 hat der Rat der Stadt Bochum dann den Grundsatzbeschluss zum Bau des RS1 getroffen!
- Am 30.05.2017 wurde die Stadtverwaltung durch AIM-Beschluss ermächtigt, die Planung und den Bau des RS1 auf dem Stadtgebiet von Bochum federführend zu übernehmen.
- Am 02.06.2017 wurde zwischen der Stadtverwaltung Bochum und Straßen NRW der gemeinsame Vertrag zur Planung des RS1 in Bochum unterzeichnet.



- Am 10.07.2018 wurde über den Bauabschnitt BA-A4 ‚Grüner Rahmen‘ ohne den Bereich Windhausstr. und Stahlhauser Str. im AIM abgestimmt.
- Am 08.11.2018 wurde im Rathaus Wattenscheid der Bauabschnitt BA-A1, ich nenne ihn mal ‚Günnigfeld‘, vorgestellt. Diese Infoveranstaltung war sehr gut besucht. Die Teilnehmer waren sehr interessiert. Immer wieder wurde auch die Frage gestellt, wann denn der RS1 in Gänze bzw. in Bochum fertiggestellt sei. Eine Antwort gab es nicht.



Geht doch! Teilstück RS 1 Mülheim-Essen

- Am 21.09.2017 wird der Planungsbeginn für einen Teil des Bauabschnittes A (insgesamt gibt es zwei Hauptbauabschnitte A und B, welche wiederum in mehrere Unterbauabschnitte geteilt wurden) bekannt gegeben.
- April/Mai 2018: Etablierung eines ‚Dreierteams‘ von Planern/Ingenieuren beim Tiefbauamt Bochum, die für Planung und Bau des RS1 zuständig sind, Teamleiterin ist Frau Katja Hüskes.
- Am 06. Juni 2018 wurde der RS1 im Beirat Mobilität Bochum vorgestellt.

Dass es noch lange dauern wird, wird auch an folgender Beschlussvorlage Nr.: 20183423 der städtischen Verwaltung deutlich (Auszüge):

„Radschnellweg Ruhr RS 1 – Suche einer neuen Trasse in der Bochumer Innenstadt“ (Aus dem Ratsinfosystem vom 3.1.19 zur Entscheidung beim Rat der Stadt -31.01.19-)

„In dem Grundsatzbeschluss vom 30.05.2017 im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität wurde u. a. die Trasse von der Stadtgrenze Gelsenkirchen bis zum Springorum Radweg östlich der Bochumer Innenstadt verabschiedet. Diese Trasse sieht vor, dass der RS 1 auf Höhe der Deponie Marbach die Trasse der Rheinischen Bahn verlässt und durch ein bestehendes Tunnel-

bauwerk von geringer Länge (ca. 35 m) Richtung Marbach bis zur Gahlenschen Straße abbiegt. Im weiteren verläuft die Trasse zwischen S-Bahnhof Ehrenfeld bis zur Herrmannshöhe. Diese ist aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Flächen der Deutschen Bahn (Frederikabahn) nicht mehr umsetzbar. Aus diesem Grunde wird die grundsätzliche Führung des RS 1 ab Höhe Marbach noch einmal neu betrachtet.“

...und im weiteren Verlauf der Vorlage:

„Da die Suche nach einem neuen Verlauf des RS 1 in der Bochumer Innenstadt möglichst zeitnah erfolgen muss, plant die Verwaltung die Trassefindung, an ein externes Büro zu vergeben. Ziel ist es, dass die Trasse den Anforderungen an den Radschnellweg entspricht und sich den städtebaulichen, topographischen und ökologischen Gegebenheiten der Bochumer Innenstadt anpasst. Dazu sollen Varianten für den RS 1 entwickelt, analysiert, und vergleichend bewertet werden. Es soll ein zweistufiges Verfahren durchgeführt werden.“

Dafür, dass der RS 1 in seiner Gesamtheit, so in der Machbarkeitsstudie, Ende 2020 fertig gestellt sein sollte, nun also noch ein langer, langer Weg!

...“ Der RS1 soll Ende dieses Jahrzehnts durchgängig befahrbar sein. Bis dahin sollen die einzelnen Abschnitte kontinuierlich gebaut bzw. auf die angestrebten Qualitätsstandards ausgebaut werden.“ (Machbarkeitsstudie Seite 164)

Kleine Fortschritte - einige würden wohl eher von ‚Stückwerk‘ sprechen- sind dennoch erkennbar.

Foto Anfang April 2019 von der zukünftigen Trasse



(Das Foto wurde von der sog. Asthma-Brücke, Blickrichtung Osten = Blücherstr. bzw. BO-Zentrum aufgenommen):

Im Günnigfelder Bereich wird es offensichtlich keine Probleme bereiten, mit den Breitenmaßen für den RS1 zu arbeiten!

Auch in der Nachbarstadt Gelsenkirchen ging es mit einem von drei Bauabschnitten ‚schon‘ los. Am 9.3.19 erfolgte der feierliche Spatenstich für den Abschnitt nördlich des Lohrheidestadions, also direkt an der Stadtgrenze:

Die Waz kommentierte am 15.03.2019:

„Ohnehin ist beim RS1 der Fortschritt eine Schnecke. Zwar hat das einst vom Regionalverband Ruhr entwickelte Projekt deutlich an Fahrt gewonnen, seitdem Straßen.NRW auf Weisung der Landesregierung Planung und Bau übernommen hat. Doch auch der jetzt mit viel Prominenz begleitete Baustart am Wattenscheider Bach ist nicht einmal ein Lückenschluss. Westlich und östlich endet der Abschnitt nach derzeitigem Planungsstand später im Nichts. Denn in Bochum und im Essener Osten stecken die Planungen fest.

Bochum sucht aktuell verzweifelt nach einer neuen Trasse, nachdem klar wurde, dass die eigentlich charmante Ursprungsidee einer Streckenführung mitten durch die Bochumer City nicht umsetzbar ist. Straßen.NRW-Chefin Sauerwein-Braksiek hatte bereits mehrfach vor übertriebenen Erwartungen an das Ausbautempo beim RS 1 gewarnt. Weite Teile der rund 100 Kilometer langen Strecke seien planungsrechtlich freilich in einem bereits fortgeschrittenen Stadium.

Auch Minister Wüst froztelte am Freitag, beim RS1 komme das „wunderbare deutsche Planungsrecht in vollster Blüte zur Darbietung“. Wüst kündigte aber die Freigabe eines weiteren Teilstücks in Mülheim „in wenigen Monaten“ an.“

Für mich als überzeugter Anhänger der Idee eines Radschnellweges in Ost-West-Richtung quer durch die Metropole Ruhr dauert die Realisierungsphase entschieden zu lang. Seit 2014 sind bereits mehr als 4 Jahre vergangen. Bis eine Gesamtstrecke von 101 KM befahrbar ist, wird, so befürchte ich, noch ein Zeitraum von einem Jahrzehnt (=2030) vergehen. Aber vielleicht bin ich ja auch nur ein Pessimist und die Planer und Bauträger werden mich eines Besseren belehren.

E-Bike als Alltagsmobil nutzen

neue Garage für sicheres Unterstellen während Arbeit oder Freizeit

Durch die neuen E-Bike Garage wird das Fahrradfahren zur Arbeit oder zum Einkauf komfortabel, verlässlich und sicher. Die in Bochum entwickelte Konstruktion macht die Aufstellung der E-Bike Garage sehr flexibel. Text Kai Rüsberg, Fotos: ruhrmobil-E.de



Platz für 6x zwei E-Bikes/Fahrräder

In Sichtweite vom Schauspielhaus Bochum kann man jetzt sein kostbares E-Bike nicht nur sicher parken, sondern auch kostenlos wettergeschützt unterstellen und dabei sogar aufladen. Eine der neuen E-Bike-Garagen steht jetzt am Rande der Königsallee auf dem William-Shakespeare-Platz.

Tagsüber kann die E-Bike-Garage am Schauspielhaus künftig von Mitarbeitern und Besuchern der Verwaltungen wie der Knappschaft, Finanzamt oder GLS-Bank genutzt werden. Abends ist sie ein idealer Ausgangspunkt für den Theaterbesuch oder das Ausgehviertel Bermudadreieck. Auch am Rathaus, mitten in der City, direkt neben der Bushaltestelle Rathaus Süd und im Technologiequartier gibt es Standorte, so wie auch am Rande der Jahrhunderthalle. In Kürze sollen es 5 Stück im Bochumer Stadtgebiet sein.

Bedarf bei Berufspendlern testen

In der neu konstruierten E-Bike Garage stecken intelligente Innovationen, die die städtische Mobilitätswende voranbringen. Durch die E-Bike Garage wird das Fahrradfahren zur Arbeit oder zum Einkauf

komfortabler, verlässlich und sicher. Und durch die autarke Konstruktion ist die E-Bike Garage extrem flexibel aufstellbar – das ist einzigartig.

Mit den E-Bike-Garagen soll die Akzeptanz und der Bedarf für eine solche Auflade- und Abstellstation getestet werden. Dafür ist geplant, die Stationen von Zeit zu Zeit an anderen Standorten aufzustellen. Durch die wettergeschützte Einstellmöglichkeit mit 230 Volt-Steckdosen zum Aufladen der E-Bike-Akkus können E-Bikes künftig auch im Berufsverkehr als zuverlässiges Transportmittel auf dem Weg zur Arbeit genutzt werden.

E-Bikes kostenlos einschließen

Jedes Rad kann trocken in einer begehbaren Einzelkabine abgestellt werden. In der Garage gibt es 6 Stück davon, die alle einzeln abschließbar sind. Sie sind so groß, dass auch 2 Räder in eine Kabine gestellt werden können. Fahrräder können dort sicher abgestellt und E-Bikes sogar geladen werden. Die Kabinen sind beleuchtet und haben einen Stromanschluss für eine Haushaltssteckdose, damit die Elektroräder aufgeladen werden können. Dafür muss das Ladegerät mitgebracht werden. Besonders einfach zu nutzen: Ein Mobiltelefon reicht aus, eine vorherige Registrierung ist nicht notwendig. Das Schließsystem wird per SMS mit dem Handy gesteuert. Zudem kann vorab im Internet (www.e-bike-garage.de) überprüft werden, ob ein Platz frei ist. Die Technik wurde 2 Jahre lang von einem Team aus Schülern und Lehrern an einer Bochumer Berufsschule an einem Prototypen erprobt und weiter entwickelt.

Konzept aus Bochum

Das Konzept der E-Bike Garage ist von Netzwerkpartnern des gemeinnützigen Vereins für Elektromobilität „ruhmobil-E“ vorangetrieben worden und wird vom einem Bochumer Unternehmen im Stadtteil Gerthe für die Stadt Bochum gebaut und betrieben. Für diese neue Generation der E-Bike Garage erhält die Stadt Bochum eine Förderung vom Bund. Gefördert wird die Standortermittlung durch mobile und energieautarke E-Bike Ladegaragen im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. Dadurch ist das System für die Nutzer in dieser Zeit komplett kostenfrei.



Gefördert von der nationalen Klimaschutzinitiative



Einfache Bedienung: Lesen – Einwählen – Einstellen - Bestätigen – Fertig! ⇒ kostenfrei und sicher

Gründer-Erfolgsgeschichte

Die gesamte Idee wurde von Schülern und engagierten Lehrern der technischen Berufsschule TBS1 entwickelt und vom Netzwerk ruhmobil-E gefördert. Bei der Weiterentwicklung des Internet-gestützten Schließsystems half aus dem Netzwerk der junge Entwickler Ernesto Ruge, der sich mit diesem Produkt selbstständig macht. Gebaut wird die E-Bike Garage von der Start-Up Firma GEMBO, die von zwei Lehrern gegründet wurde. Vor einem Jahr wurde die Werkstatt im Bochumer Energie-Effizienz-Zentrum im Stadtteil Gerthe aufgebaut. Dort läuft bislang die Serienfertigung von der E-Bike Garagen für Bochum. Danach werden zusätzliche Aufträge abgearbeitet. Bereits jetzt gibt es viele Anfragen zur E-Bike Garage von anderen Kommunen.



**Handarbeit »Made in Germany«
in der Montagehalle auf dem
ehemaligen Zechengelände
Lothringen**

www.e-bike-garage.de





Alles was zählt: Noch 21% bis zur Verkehrswende

Zählstelle an der Springorum-Trasse,
Querung Querenburger Straße

Bochum zählt Radverkehr

Mit Zählstellen im Stadtgebiet erhebt die Stadt Bochum Datengrundlagen über die Entwicklung des Radverkehrs. Auf der Springorum Trasse direkt an der Querenburger Straße und auf der Wittener Straße zwischen ZOB und Ferdinandstraße wurden Zähl Schleifen in die Fahrbahn eingebaut. Die Daten werden seit dem 22. November jede Nacht an einen zentralen Server übertragen und aufbereitet. Die Informationen sind öffentlich im Internet unter der Adresse <https://www.bochum.de/radfahren> einsehbar. Die Daten liefern Entscheidungshilfen zur Radverkehrsplanung. Eine weitere Zählstelle für Fahrräder befindet sich seit Ende 2015 auf der Herner Straße an der Kreuzung Poststraße. Gezählt werden die auf den Radfahrstreifen fahrenden Fahrräder stadtauswärts in Richtung Herne und in Richtung Bochumer Innenstadt. Anders als die neu installierten Zähl-

stellen müssen die Werte dieser Anlage vergleichsweise aufwendig manuell ausgelesen und aufbereitet werden, bevor sie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden können.

Text Georg Puhe, Fotos Bernhard Raeder

WAZ 03-12-2018 im web:

Stadt Bochum zählt jetzt die Fahrradfahrer rund um die Uhr

Seit Beginn der Zählung waren sowohl auf der Wittener Straße als auch an der Springorumtrasse in beiden Fahrrichtungen jeweils mehr als 5200 Fahrradfahrer unterwegs – **rund 475 pro Tag**. Die Daten werden langfristig erhoben, denn nur so entsteht ein aussagekräftiges Bild von der Entwicklung des Radverkehrs.





Wir sind absolut bike-begeistert – das macht uns zu kompetenten Beratern. Gemeinsam finden wir dein neues Rad und alles, was dazugehört.
Dank riesiger Auswahl, mehreren Teststrecken und Top-Service.

FAHR WAS ZU DIR PASST



GROSSES ANGEBOT AN MARKENRÄDERN UND ZUBEHÖR

Bellini

bergamont

CARVER

creme

CUBE

Diamant®

bikemanufaktur

fahrradmanufaktur

GHOST

GIANT

HAIBIHE

HERCULES

Husqvarna

KALKHOFF

KETTLER

KOGA

LAKES

MASTOUSTACHE

PASSAT

PUKY

RAYMON

RIESE & MÜLLER

SCOTT

SIMPLON

+STROMER-

URBAN ARROW

WINORA

Gelsenkirchen Mühlenstraße 35 • 45894 Gelsenkirchen • Tel.: 0209 93079-0

Bochum Hannibal Center • Dorstener Straße 400 • 44809 Bochum • Tel.: 0234 5419020-0

www.fahrrad-xxl.de

Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945

**E-Leihlastenräder
wurden am 4. Mai
im Hammer Park
übergeben**



Mitt-

lerweile gibt es in 85 deutschen Städten sogenannte freie Lastenräder. Jetzt stehen neben dem „Lalarad“ in Langendreer weitere zwei E-Leihlastenräder in Hamme zur Verfügung. Der eine Stellplatz befindet sich an der Gethsemane-Gemeinde, Amtsstraße 4, wo die engagierte Pfarrerin Diana Klöpfer die Ausleihe unterstützt. Das zweite Leihlastenrad ist an der Ko-Fabrik, Stühmeyerstraße 33, platziert. Dort wird die Ausleihe durch Philipp Fiedler, einem der Pioniere in der Ko-Fabrik und Matthias Köllmann, Ansprechpartner der Ko-Fabrik für Engagement in der Nachbarschaft, unterstützt.

Wozu Leihlastenräder?

Wir träumen von einem noch lebenswerteren Bochum. Dazu gehört für uns eine Stadt mit weniger Abgasen. Gerade bei kurzen Strecken, bei denen man aber viel zu transportieren hat, bietet sich die Ausleihe eines Lastenrades an. So fällt z.B. auch die nervige Parkplatzsuche weg. Die Lastenräder können für einen Großverkauf oder zum Transport kleinerer Möbel

genutzt werden. Auch haben die Lastenräder Kindersitze, so kann die ganze Familie an die Ruhr oder zum Tierpark radeln.

Wie kann ich die Lastenräder ausleihen?

Durch den E-Motor ist das Fahren der Räder sehr komfortabel. Damit die Verkehrssicherheit trotzdem gewährleistet ist, bietet der Kortland e.V. monatliche Fahrtrainings an. Wenn man an einem der Fahrtrainings teilgenommen hat, kann man sich die Räder über die Homepage <https://dein-rudolf.de/> ausleihen. Wir verleihen die Lastenräder kostenlos bzw. gegen eine kleine Spende, die für etwaige Reparaturen gesammelt wird. Bei weiteren Fragen kann man sich gern per Mail an den Kortland e.V. wenden: lastenrad@kortlandfest.de

Wer hat die Bochumer Lastenräder ermöglicht?

Im vergangenen Jahr hat sich innerhalb des Kortland e.V. eine Lastenrad AG gebildet. In Kooperation mit dem gemeinnützigen Verein Botopia haben wir einen Förderantrag beim Verfügungsfond Hamme gestellt. Die großzügige Bewilligung unseres Antrags macht dieses Projekt überhaupt erst möglich. Wir danken an dieser Stelle dem Beirat für das Vertrauen in unser Projekt und dem ADFC Bochum, der die Kindersitze für ein Lastenrad gesponsert hat. Das nächste Fahrtraining findet voraussichtlich am 01.06.19 von 11:00 - 13:00 Uhr im Hammer Park (zw. Gahlensche Straße, Amtsstraße und Dorstener Straße) statt; Treffpunkt am Spielplatz.

Kontakt:

Anne
Koltermann

lastenrad@kortlandfest.de
<https://dein-rudolf.de/>



Velotopia

– Selbsthilfwerkstatt

Wir sind eine Gruppe von fahrradbegeisterten Menschen aus Bochum, die sich regelmäßig im **Raum 9 (Griesenbruchstr. 9)** trifft. Wir bieten jeweils am 3. Samstag im Monat eine offene Fahrradwerkstatt nach dem Prinzip „Hilfe zur Selbsthilfe“ an, das heißt wir stellen Werkzeug und Materialien (gegen eine Spende) zur Verfügung und stehen mit Tipps zur Seite. Zusätzlich kochen wir gemeinsam im Rahmen einer Küche für alle als Teil der Nachbarschaft, wir wollen nicht nur eine Werkstatt sondern auch sozialer Begegnungs- und Austauschort sein.



Zielgruppe sind alle fahrradinteressierten Menschen im Westend sowie im Rest Bochums, die Hilfe und/oder Anleitung beim Fahrrad-Reparieren benötigen oder sich austauschen möchten. Durch unser offenes Angebot und die Möglichkeit sich ohne große Hürden (z.B. monetärer Art) einbringen zu können, hoffen wir viele Menschen anzusprechen.

Unsere Ziele sind:

Die Stadt Bochum attraktiver fürs Fahrradfahren zu machen, sodass Menschen vielleicht öfter mal das Auto stehen lassen und im Alltag das Rad benutzen.

Zudem möchten wir dem Prinzip „Hilfe zur Selbsthilfe“, Menschen ermutigen und ertüchtigen selber aktiv zu werden. Wichtig finden wir insbesondere Menschen mit schlechteren finanziellen Möglichkeiten gute, sichere Fahrräder zu ermöglichen.



Ein heller Raum und neues Werkzeug warten auf euren Einsatz

Wir wollen weiterhin ermutigen, selber zu reparieren anstatt wegzuworfen und neu zu kaufen. Zu guter Letzt wollen wir sozialer Treffpunkt sein: Wir verstehen uns nicht nur als Fahrradwerkstatt sondern wollen Menschen zusammenbringen und im besten Fall Nachbarschaftstreffpunkt sein. Wir wollen auch den lokalen Fahrradläden keine Konkurrenz sein, vielmehr mehr Menschen zum Radfahren animieren. Zukünftig wollen wir alle Verschleiß- und sonstige Teile bei lokalen Fahrradläden einkaufen. Wir verstehen uns damit als Teil der Kampagne für die Bochumer Radwende. Text und Fotos: Peer Wollnik

Liegezweiräder
Liededreiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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

Das Recht auf Wind in den Haaren!

von Dagmar Bartsch

Die Mitglieder der Projektgruppe **Radeln ohne Alter** Bochum des Ehrenfelder Miteinander e.V. sind überzeugt, dass das Leben auch im hohen Alter noch voller Freude sein kann und soll, und möchten mit Menschen, die nicht mehr aus eigener Kraft in die Pedalen treten können, ehrenamtlich Rikscha-Fahrten in einen Park, ins Lieblingscafé oder an andere geliebte Orte unternehmen.

Gesucht werden Menschen, die Spaß am Radfahren und an Geselligkeit haben, ein Lächeln auf die Gesichter ihrer Fahrgäste zaubern möchten, ihre Zeit zum Geschenk machen, Lust auf spannende Begegnungen und Gespräche haben und Pilot oder Pilotin bei „Radeln ohne Alter“ werden wollen. Hier können alle wirklich was bewegen, nette Menschen treffen und nebenbei noch was für ihre Fitness tun – mit Unterstützung durch einen elektrischen Motor.

Wir suchen interessierte Pilotinnen und Piloten und Spenden zur Unterstützung unserer Arbeit.



Kontakt:
Radeln ohne AlterBochum
c/o Ehrenfelder Miteinander e.V.
Telefon 0234 – 609 38 177
e-mail: dagmar.bartsch@ehrenfeldermiteinander.de
Spenden für eine Rikscha sind gern gesehen:

Bankverbindung:
Ehrenfelder Miteinander e.V.
Volksbank Bochum Witten eG
IBAN: DE43 4306 0129 0145 0660 00
– Stichwort: Radeln ohne Alter
BIC: GENODEM1BOC

Erste Fahrrad-Raststätte in Bochum

von Georg Puhe

Trinken, Klönen, Basteln, Informieren, kompetent Fachsimpeln, all das bietet die „Rad Bar Café Treibsand“ am Springerplatz 1 in Griesenbruch, City-West, dem ehemaligen Blaubuchsenviertel. Das beliebte Café im Hochbunker, auch bekannt unter dem Namen Zentralmassiv, hat das Fahrrad



und den Fahrradfahrer als neue Zielgruppe entdeckt. Das hat mehrere Gründe, ein Auslöser war aber auch ein Herzinfarkt des Betreibers und die Bewegungsverordnung durch den Arzt. Und was Peter Schulze macht, macht er gründlich. Der gewohnheitsmä-

ßige Autonutzer besann sich auf seine Berufsanfänge, wo er seinen Weg zur Arbeit von Dortmund nach Bad Sassendorf mit dem Rad zurücklegte, und stieg um. „Bewegung auf dem Fahrrad ist eine angenehme Bewegung, entschleunigt, man kommt runter, konzentriert sich auf's Fahren und lässt alle Alltags-sorgen hinter sich“, kommentiert Peter seinen Aufstieg. Inzwischen besitzt er fünf Fahrräder. Herzstück des Unternehmens ist ein Tern GSD. Mit diesem elektro-unterstützten Lastenbike erledigt er alle Einkäufe und Besorgungen und kann direkt bis vor die Küche fahren. Für den schnellen Botengang gibt's ein Birdy.

Und was liegt da näher als daraus eine Geschäftsidee zu machen. Aus dem Café Treibsand wird die Rad Bar und auch das nicht nur nominal sondern mit allem was dazu gehört: Fahrradzeitschriften, Fahrradreiseführer, Werkstattausrüstung,



AKTIVITÄTEN: RAD BAR TREIBSAND

Ersatzschläuche und Informationen rund um's Rad. Optimal gelegen, nahe der Erzbahntrasse und zukünftig vielleicht nahe des Radschnellweges, hat die Rad Bar das

Potential zur Fahrrad Kult Bar aufzusteigen. Wir wünschen es Peter, der voller Ideen steckt. Deshalb findet hier ab dem 22. Mai auch einmal im Monat, immer am vierten Mittwoch eines Monats um 19:30 Uhr, ein Fahrradstammtisch statt. Der Radler Treff im Kolpinghaus Wattenscheid, Saarlandstraße 4, am zweiten Mittwoch im Monat um 19:30 Uhr, findet im Juni zunächst zum letzten Mal statt. Sobald ein neuer Ort gefunden wird, geht's weiter.



RAD BAR & CAFÉ
TREIBSAND

44793 BOCHUM
SPRINGERPLATZ 1

MO - DI	RUHETAG
MI - DO - FR	15 - 22 UHR
SA + SO	10 - 22 UHR

ERSATZTEILE, WERKZEUG, EBIKE LADMÖGLICHKEIT
GROSSE TERASSE & GETRÄNKEAUSWAHL, KLEINE SPEISEN





WestLotto und die Nordrhein-Westfalen-Stiftung richten im Sommer zum elften Mal die NRW Radtour aus. Über 1.200 Radfahrer erkunden an vier Tagen abwechslungsreiche und landschaftlich schöne Strecken mit dem Rad. Auf der Tour machen die Veranstalter auch auf Naturschutz- und Kulturprojekte aufmerksam, die von der NRW-Stiftung hauptsächlich mit Lotteriererträgen von WestLotto unterstützt werden. Höhepunkt und Abschluss jeder Etappe ist das WDR 4 Sommer Open Air mit großem Bühnenprogramm bei freiem Eintritt.

Die NRW Radtour 2019 findet vom 18. - 21.07.2019 statt und führt am ersten Tag über wunderschöne Radwanderwege von Rheda-Wiedenbrück über Delbrück bis nach Paderborn zum Domplatz. Am zweiten Tag erreicht der Fahrradtross nach Überquerung des Teutoburger Waldes die Mittagspause in Detmold auf dem historischen Marktplatz. Nach einem weiteren Zwischenstopp in Leopoldshöhe erreicht die NRW Radtour das Etappenziel Ravensberger Park in Bielefeld. Die dritte Etappe ist ein Rundkurs von Bielefeld über die Pausenorte Herford und Bad Salzuflen nach Bielefeld. Nach insgesamt rund 210 Kilometern erreicht die NRW Radtour am Sonntag, 21. Juli, nach einem Stopp in Harsewinkel am prächtigen Kloster Marienfeld wieder Rheda-Wiedenbrück.

In der Region befinden sich zudem viele interessante Naturschutz- und Kulturprojekte der NRW-Stiftung. Dazu gehören etwa das Museum Wiedenbrücker Schule in Rheda, ein Holzhandwerksmuseum in Hidden-

hausen, das Sommertheater und die Falkenburg in Detmold, eine frühere Wäschefabrik und das Vogelschutzgebiet Rieselfelder Windel in Bielefeld.

Die Touren-Scouts des ADFC, der Sanitätsdienst des DRK und eine Motorradstaffel der Polizei sorgen für einen reibungslosen Ablauf und eine professionelle Betreuung der Radler.

Der Continental-Reparaturservice hilft bei Pannen und Leihradvergabe, Rosbacher verteilt kostenfreie Getränke entlang der Strecke und die AOK NordWest erwartet die Radler an einem Gesundheitsstand in den Etappenzielen. Die komplette Viertages-Tour einschließlich Übernachtungen, Verpflegung, Radtrikot und vielen weiteren Serviceleistungen kostet zwischen 155 und 345 Euro, je nach Wahl der Unterbringung. Anmeldungen sind ab 12. März bei allen WestLotto-Annahmestellen oder unter der Homepage www.nrw-radtour.de möglich.

Die Teilnahmegebühren für eine Tagesetappe liegen bei 30 Euro. Die Startplätze für eine eintägige Teilnahme sind limitiert und eine Anmeldung ist erst ab 01. Juni 2019 möglich.

Für Rückfragen steht zudem die Projektorganisation KOM3 mit dem NRW-Radtour-Telefon unter 0180/500 15 95 (14 Cent pro Minute, max. 42 Cent aus Mobilfunknetzen) montags bis freitags von 10 bis 16 Uhr zur Verfügung.



NRW Radtour 2019 zu Gast in Ostwestfalen-Lippe



Fahrzeug und Status

Außergewöhnlich drohend und aggressiv stürzten die 3 jungen Männer auf uns zu. Eben standen sie noch gemütlich plaudernd an der breiten Einfahrt zu einem Gebäude, über dessen großen Schaufensterfronten das VW-Logo prankt. Wir wollten zu den Fenstern und uns die Selbstdarstellung von VW und die Produkte, die VW gerne in China unters Volk bringen will, ansehen. Wir waren per Fahrrad auf dem riesigen Industriegebäude eines ehemaligen Chemie-Kombinates

im Nordosten Pekings unterwegs. Die Industriebrache erlebte einen zweiten Frühling als ‚location‘ für Schicki-Micky, Kunst aller Art, Firmengründungen und für diejenigen, die die Nähe solcher gesellschaftlichen Trendsetter suchen. Wo wir mit einem Maserati, Lamborghini oder Borgward zuvorkommend durchgewinkt worden wären, galt für Radfahrer absolutes NO-NO. Da ließen die Rüpkel von VW sich auch gar nicht beschwichtigen, geschweige denn dass sie uns auf den Hof fahren ließen.

Dass das Fahrrad in etablierten Kreisen ein Symbol für niederen Stand ist, hatten wir natürlich auch vorher schon auf dem Gelände des Hochhauses erlebt, in dem wir wohnten: Das Rad griffbereit neben der Tür aufstellen? Von wegen!! Nur reservierte Plätze für SUV's samt Fahrern von VIPs!! Fahrräder ab in den Untergrund!! Unsichtbar machen!! In die Tiefgarage!! In den hintersten dunklen Winkel!! Mit sowas wird das Ambiente hier nicht verschandelt! Doch solche Episoden beschreiben nur die halbe Wahrheit der

Fahrrad- fahren in Peking



Text/Fotos: Wolfgang Utsch

Rolle von Einspur- und Leichtfahrzeugen im Verkehrsgeschehen Pekings.

Geschätzte 70% der täglichen Personentransportleistung in Peking dürften die weitgehend elektrisch angetriebenen Systeme des ÖPNV, d.h. die U-Bahn und die Buslinien erbringen. Trotz der Restriktionen bei der Neuzulassung, der Ausgrenzung externer PKW, des Verbotes von LKW tagstüber in der Stadt und der wochentäglichen Begrenzung auf 20% der zugelassenen PKW, verstopfen die Mittelklasse-

Kolonnen täglich die breiten Ring- und die Ein- und Ausfallstraßen der Stadt. Soweit diese Verkehrshindernisse im Berufsverkehr mit 2 Personen besetzt sind, dürfte eine davon der professionelle Fahrer für die jew. VIP sein. Sind es vielleicht 15 oder 20% der täglichen Personen-km, die die Blechlawine als Nutzeffekt bewegt? Umsteige-Optionen PKW-ÖPNV á la P+R in Deutschland habe ich nicht gesehen. Die Fußwege in der Stadt zu den U-Bahnstationen können auch mal einen Kilometer weit sein. Insofern gibt es auch lebendigen Fußgängerverkehr. In diesem Szenario sind die Leichtfahrzeuge der Joker für Mobilität in den Quartieren. Zu den Leichtfahrzeugen rechne ich die alten, auf E-Antrieb umgerüsteten Lasten-Drei-Räder, die 3- und 4-rädrigen Mini-E-Fahrzeuge für Personentransport, die einspurigen Elektroroller und Scooter mit Geschwindigkeit (Kuriere) bis zu ca. 60 km/h und bis hin zu Motorrädern in 100-en Versionen und natürlich die Fahrräder als ‚human-powered-vehicles‘. Tatsächlich kann ich mich nicht an sowas wie Fahrräder mit E-Unterstützung – also

Hybrid-Fahrräder – erinnern. Auffällig waren aber die langen Reihen von bunten Leihfahrrädern, die die Nutzer per Smartphone entriegeln und bezahlen können. Aber auch private Fahrräder sind zahlreich im Einsatz.

Diese flotte Flotte bevölkert die recht unterschiedlich bemessenen ‚Bike-Lanes‘, häufig auch behindert von parkenden und abbiegenden VIP-Karossen. Dort, wo es eng wird, verstopfen die 3-Räder die letzten Durchkommensmöglichkeiten für 1-Spur-Fahrzeuge. Dafür starten die professionell genutzten 3-Räder an den Ampeln meist etwas früher als die Amateure auf den Rollern und Rädern.

‚Zügig ankommen‘ heißt die Devise und so bewegt sich mit asiatischem Geschick die Leichte Flotte durchs Gewimmel. Ist die ‚Bike-Lane‘ verstopft, schert man bei passender Gelegenheit auf eine der PKW-Spuren ein und als Fahrer eines Ein-Spur-Gefährtes stört es auch Niemanden, wenn man bei ‚Verstopfung‘ auf den Fußgängerweg ausweicht. Da alles recht behutsam und – trotz ständiger Präsenz des Smartphones – recht umsichtig passiert, passiert auch erstaunlich wenig.

Die ‚Bike-Lanes‘ und auch die entgegengesetzten Richtungsfahrbahnen sind oft durch Metallzäune unterschiedlicher Höhe gegeneinander abgegrenzt. Kniehohe Zäune an schmalen Radfahrstreifen erschienen mir zunächst eher gefährlich. Wehe wenn man sich da bei einem Ausweichmanöver verhakt! Aber das passierte nicht. Die Bike-Lanes gibt es in diversen Ausführungen: Schmale Streifen, mit niedrigen Drahtzäunen gegen die PKW-Spuren abgegrenzt, verhindern gleichzeitig das behindernde Parken von PKW. An breiteren Straßen sind auch die Nebenspuren breit und oft auch für abbiegenden 2-Spur-Verkehr frei. Also sehr pragmatische, situationsangepasste Regelungen, die aber oft die mindere

Wichtigkeit gegenüber PKW-Fahrern erkennen lassen.

Geschult durch 60 Jahre Radfahren in Lüdenscheid, Münster und Bonn kam ich auch in Peking gut zurecht. Radfahren trainiert eben sowohl Umsichtigkeit und Anpassungsfähigkeit an variierende Situationen, wie auch die Durchsetzungsfähigkeit trotz Risiko und Verletzbarkeit. Mir hat das Radfahren in Peking Spaß gemacht und die Luft war durchgängig besser als in Bonn, wenn ich am täglichen Stau an der Reuter- und Argelderstraße vorbeiradle.



自行车



zixingchē
= Fahrrad

Übersetzung © HanTrainerPro.com

Text und Fotos:
Jens Eschmann

Mit dem Drahtesel zum Drahtmuseum Altena: Historische Fahrradausstellung



**Auf dem Berg angekommen –
bei strahlendem Samstagssonnenschein**

Irgendwann fiel mir ein Flyer einer Sonderausstellung im Deutschen Drahtmuseum Altena in die Hände. Der Titel „Rauf aufs Rad! Von der Laufmaschine zum E-Bike“ hörte sich interessant an, und eine Eingabe im Radroutenplaner zeigte, dass die Strecke nach Altena auch gut mit dem Rad zu bewältigen war – knapp 120 km für Hin- und Rückfahrt mit akzeptablen Steigungen auch für Nicht-Mountainbiker wie mich. Außerdem war ich noch nie den Lenne-Radweg gefahren, der die optimale Route auf der Hälfte der Strecke bildete. Mit einer Gruppe eine 120 km lange Tour zu fahren, dabei genügend Zeit für Pausen, für eventuelle Fahrradrepaturen und natürlich auch für den Besuch der Ausstellung zu haben bedeutete, dass es nicht allzu spät losgehen durfte.

Also trafen wir uns schon um 8 Uhr am Umweltzentrum mit insgesamt sieben Teilnehmern. Wir hatten strahlenden Sonnenschein (an den Tagen vor und nach der Tour war das Wetter bedeutend schlechter), und abgesehen von einer kurzen Phase mit stärkerem Gegenwind hatten wir den ganzen Tag bestes Fahrradwetter.

Nach einer kurzen Diskussion um die genaue Route ging es dann los, vorbei am Ümminger See, am Langendreer Bach (übrigens frisch asphaltiert), den Rheinischen Esel bis Dortmund-Löttring-

Ausstellungsinfos:

Rauf aufs Rad!
Von der Laufmaschine zum
E-Bike, bis 06.10.2019
Di. -Fr. 9:30-17 h
Sa., So.+Feiertag 11-18 h
Montags geschlossen,
außer an Feiertagen
Weitere Infos: [https://
www.maerkischer-kreis.de/
kultur-freizeit/deutsches-
drahtmuseum/](https://www.maerkischer-kreis.de/kultur-freizeit/deutsches-drahtmuseum/)

hausen, die schöne Abfahrt zum Hengsteysee hinunter und ab da dem Lenneradweg folgend bis Altena. Das erste Stück des Lenneradwegs

ab der Mündung in die Ruhr war gepflastert und weniger schön zu fahren. Ziemlich beeindruckend waren die Bauarbeiten an der Lennetalbrücke (A45), die derzeit neu gebaut wird. Bis Hohenlimburg ging es dann aber über asphaltierte Radwege entlang des Flusses. Ab dort führte die Strecke dann größtenteils über viel befahrene Straßen, durch Gewerbegebiete und im leichten auf und ab durch Wohngebiete.

In Altena angekommen, ging es nach einem Mittagessen zur Ausstellung, wo uns eine nette Überraschung erwartete: Für die Dauer der Wechselausstellung zur Geschichte des Fahrradbaus war der Eintritt für Besucher, die mit dem Rad anreisen, kostenlos (sonst 6,- €). Natürlich schauten wir uns auch die Dauerausstellung zur Drahtherstellung an, die auch sehr interessant war. In der Wechselausstellung hielten wir uns dann etwas länger auf. Neben der Entwicklung von der Drais'schen Laufmaschine über das Hochrad bis zum „Safety Bicycle“ mit gleich großen Laufrädern, luftgefüllten Reifen und Kettenantrieb waren auch viele Beispiele aus der zeitgenössischen Fahrradproduktion zu sehen. Ein Bonanzarad war ebenso dabei wie ein Rad mit Plastikrahmen (eine Entwicklung, die zum Glück scheiterte!) oder frühe Versuche mit elektrischen Hilfsmotoren, die deutlich machten, welche Entwicklungssprünge es in relativ kurzer Zeit in der Fahrradtechnik gegeben hat. Ein Highlight war sicherlich die Möglichkeit, sich einmal auf ein (fixiertes) Hochrad zu setzen. Die Ausstellung hatte noch eine Fortsetzung in der Burg Altena, was wir aus Zeitgründen allerdings nicht wahrnehmen konnten. Allerdings wurde uns gesagt, dass wir noch bis zum Ende der Wechselausstellung mit unseren Tickets die



Wie alles anfing: Viel Holz und wenig Komfort 1819. Nachbau der ersten Drais'schen Laufmaschine

Burg besuchen können – vielleicht nimmt das der ein oder andere von uns als Anlass, Altena noch einmal anzusteuern und dabei vielleicht noch eine andere Route auszuprobieren...

Auf dem Rückweg fuhren wir nach dem Lenne-

Radweg entlang der Ruhr bis Witten und über Altenbochum zurück zum Umweltzentrum. Insgesamt war es eine wirklich schöne Fahrt, zwar mit wenig Teilnehmern, aber tollem Wetter, einer schönen, abwechslungsreichen Route, vielen netten Gesprächen unterwegs und vielen neuen Eindrücken. Unterwegs kamen wir übrigens ganz dicht an der Dechenhöhle in Iserlohn vorbei – vielleicht wäre das ja ein Ziel für eine andere Tour in dieser Himmelsrichtung ...

Auch große Räder für große Leute noch zu klein. Ein Hochrad im Härtestest!



Frühjahrstour 2019 mit Rainer, Heinz, Werner, Gerd, Klaus

Go-West 2.0 von Halle an der



Seit vielen Jahren unternehmen wir als Gruppe von 3 bis 5 ausgewachsenen Männern unsere Frühjahrsradtouren. Die Touren dauern eine Woche und jeden Tag wird ein neues Ziel angesteuert. Für solch einen Zeitraum dürfen die Anfahrsstrecken nicht zu lang sein, und so starten wir in Deutschland und unternehmen auch mal Abstecher in das umgebende Ausland. Und da Deutschland auch nicht beliebig groß ist, haben wir nach einigen Jahrzehnten fast alle Fahrrad tauglichen Strecken abgegrast, und da tauchen immer wieder Erinnerungen auf: „Hier waren wir schon mal.“ (siehe ⇒ Tourenübersicht der letzten Jahre: www.Rainer-Sielker.de)

Wir haben oft die neuen Bundesländer für unsere Touren ausgewählt, da dort viel zu entdecken ist. Viele Landstriche sind aufgrund der Landflucht und wenig Industrie nur schwach besiedelt und somit herrscht auf den untergeordneten Straßen wenig Verkehr. Es gibt tolle historische Städte, Schlösser und Burgen zu entdecken und das Preisniveau ist etwas niedriger als im Westen.

In diesem Jahr hatten wir uns für die Tour Leipzig – Bebra entschieden, da die Strecke sich dann als zu kurz erwies, wurde daraus Halle – Winterberg. Für die Anfahrt hatten wir Monate im Voraus die Bahnkarten vorbestellt; so dass auch 5 Fahrradstellplätze reserviert und ein günstiger Sparpreis erzielt werden konnte.



Die Fahrradgruppe östlich von Halle



Schloss Rochlitz an der Mulde

Zuerst geht's von Wurzen aus auf der stillgelegten Bahntrasse der Muldebahn bequem nach Grimma und Colditz. Ab Rochlitz ist die Bahntrasse nicht mehr als Radweg freigegeben und so es geht rauf und runter an den Hängen des Muldetals. Im Umfeld des Weges liegen großer Ackerflächen und kleinere bewaldete Flächen.



Das Göhrener Eisenbahnviadukt

Die Unterkünfte ermitteln wir im Internet, am schnellsten geht es auf den Portalen von booking und HRS. Kleinere Unterkünfte direkt zu finden ist schwieriger, da sich die etablierten Portale bei Google die vorderen Plätze in

Saale nach Winterberg im Schnee



Samstag um 9 Uhr treffen wir uns bei frühlingshaften Temperaturen in der Bochumer Bahnhofshalle und nach der diesmal unspektakulären Bahnfahrt erreichen wir pünktlich unseren Zielort Halle. Superwetter und nach ein paar Kilometern wird die lange gegen die kurze Hose getauscht. Dieses Mal, so scheint es, haben wir warmes Frühjahrswetter im Gegensatz zur Schneetour im Vorjahr erwischt. Es geht zunächst in östlicher Richtung an der weißen Elster entlang zur Mulde. Viel sight seeing gibt es nicht. In Leipzig: mal ein kurzer Blick aufs alte und neue Rathaus, Bachdenkmal und alte Börse, und Heinz drängelt schon wieder zur Weiterfahrt.

Der Gang in den Bahnhof wird noch zum Auffrischen des Proviantes genutzt. Der Kurzbesuch mit dem Fahrrad hat aber schon oft zu einem längeren Stadtaufenthalt zu einem späteren Zeitpunkt animiert. Viele Städte im Osten sind im Zweiten Weltkrieg nicht so dermaßen zerstört worden wie die Großstädte im Westen und die Substanz vieler Bauten hat die DDR-Zeit überstanden, so dass dort noch viele mittlerweile weitgehend instandgesetzte historische Stadtquartiere zu finden sind.



der Suchmaschine gesichert haben. Wir haben die Unterkünfte immer kurzfristig ausgewählt, um flexibel zu sein und den Tag aufgrund der Wetterlage und der anstehenden Topographie und Werners Essenspausen optimal zu nutzen.



Erfahrungsaustausch mit Ossi-Radlern bei Schmölln an der Sprotte

Nach einer längeren Fahrt durch ein Waldgebiet erreichen wir Altenburg und Heinz meint, dass seine Bremsbeläge erneuert werden müssen. Rad reparieren hat ja Vorrang!

RADTOUR: GO WEST 2.0 VON HALLE NACH WINTERBERG



Kurzer Halt in Altenburg

Hier beginnt der Radweg „Thüringer Städtekette“, den wir bestimmt schon viermal befahren haben. Die Städtekette bildet ein Teilstück der Deutschlandroute D4 (Dresden – Aachen). Auf der Kette reihen sich die thüringischen Städte Altenburg, Gera, Jena, Weimar, Erfurt, Eisenbach und Gotha von Ost nach West auf. Jede dieser Städte ist sehenswert. In Weimar, Erfurt und Eisenach habe ich bereits längere Stadtbesuche nach einer Radtour unternommen.

Zwischen den Städten Gera und Jena, kurz hinter der Brauerei von Bad Köstritz, geht es ein Stück über eine umgewidmete Bahntrasse und dann in das Mühlthal. Der Weg führt über eine schmale Straße durch ein dicht bewaldetes Gebiet. An dem Bach Rauda liegen einige alte Mühlen, die als Hotel oder Reiterhof hergerichtet sind. Aber unser oft genutztes Quartier, die Amtsschreibermühle, war geschlossen – vielleicht doch zu einsam hier?

Unterbrochen von dem Ort Hermsdorf geht es in das nächste Waldgebiet den Zeitgrund. Der Übergang von der beschaulichen Landschaft nach Jena ist schroff, Autobahn, weitläufige Plattenhausiedlung in Neulobeda erwarten uns. An der Saale entlang erreichen wir in der Dämmerung Jena; Karl Zeiss lässt grüßen. Die Innenstadt wirkt uneinheitlich zwischen dem Glaszylinder des JeriTowers und dem engen Rathausplatz, während die Randbezirke in Hanglage eine schöne alte Gründerzeitbebauung aufweisen.



Die Krämerbrücke in Erfurt

Nach einem Anstieg an der Bundesstraße 7 und einer Waldpassage erwartet uns das Ilmtal, das vor Weimar in einen Landschaftspark mit Goethes Sommerhaus übergeht. Wir rollen durch Weimar, es gibt noch eine Thüringer Bratwurst und schon sitzen wir wieder auf dem Rad gen Erfurt. Hier gibt es auf einem Teilstück keine Alternative und man muss mal eine stärker befahrene Kreisstraße benutzen. In Erfurt reicht es auch nur für einen Gang über die Krämerbrücke und einen Blick aufs Rathaus. Die ausgewiesene Route bei der Ausfahrt aus Erfurt ist Radler unfreundlich; viele Straßenübergänge und immer wieder Richtungswechsel, da gibt es Verbesserungspotential.

Wir passieren gegen 19 Uhr die Innenstadt von Gotha; die Bürgersteige sind hochgeklappt und die zentrale Einkaufsstraße ist verwaist. Am nächsten Morgen fahren wir auf der stärker befahrenen Landstraße nach Mechterstadt. Idealer Rückenwind und leichtes Gefälle unterstützen uns; mit 30 - 60 km/h geht's gen Westen. Als letzten Ort der Städtekette erreichen wir Eisenach mit seiner schönen Innenstadt. Es geht dann an dem Fluss Hørsel entlang und ab dem Ort Hørsel radeln wir auf dem Werraradweg. Wir stoßen auf eine stillgelegte Eisenbahnstrecke. Es dauert noch einige Steigungen bis der Radweg in Schenklingfeld auf die Bahntrasse überschwenkt und als Solztalsradweg mit Gefälle bis nach Bad Hersfeld verläuft.



Die Amtsschreibermühle im Mühlthal bei Eisenberg





Kali-Abraumhalden bei Heiboldshausen (Solzradweg)

Wir übernachteten in dem Bed- and Breakfast Quartier „Keins-wie-meins“ in einem alten schmalen historischen Innenstadtgebäude. Da wir noch 3 Radeltage haben, erscheint uns der Weg zum geplanten Ziel „Kassel“ zu kurz. Wir entscheiden uns, den Kurs zu ändern und Winterberg anzusteuern. Auf der Karte des Garmin-GPS-Programm zeichne ich eine Verbindungslinie zwischen Bad Hersfeld und Winterberg, um dann eine möglichst kurze aber fahrradfreundliche Route zu finden. Die blau-weiß markierten Nebenstraßen und rot-blau markierten Radwege sind erste Wahl. Dann möglichst untergeordnete Straßen zum Verbinden der Radrouten auswählen, um daraus den Track zu bilden. Gestrichelte Linien möglichst meiden, um auf unbefestigten Wanderwegen Überraschungen zu vermeiden.



Mühle bei Bischhausen an der Schwalm

Auf der Weiterfahrt nach Hessen ist es kalt geworden. Am Abend in Frankenberg an der Eder schneit es; welch ein Kontrast zum Beginn der Reise. Als wir dort am Morgen unser Heubodenhotel verlassen, müssen wir uns besonders dick anziehen: Fäustlinge, Überschuhe .-. was die Packtasche so hergibt. Das hessische Waldgebiet geht in das Sauerland über. Am Nachmittag erreichen wir dann Winterberg und freuen uns auf ein warmes Cafe. Das finden wir dann auch in der Innenstadt, und dann sind wir uns einig, dass wir genug geradelt sind. Mit der Bahn fahren wir das letzte Teilstück nach Bochum zurück, nachdem Heinz es geschafft hat, in gebückter Haltung die Fahrradbahnkarten dem Automaten zu entlocken.



Der Kampf mit dem DB-Fahrscheinautomat

Da wir schon einige Jahre auf dem Buckel haben, haben zwei die Tour mit dem Pedelec bewältigt und drei Mitfahrer waren klassisch unterwegs. Der große Vorteil des Elektorantriebes ist, dass man auch mit zunehmendem Alter bei so einer Tour mithalten kann. Angeblich hat Pedelecfahrer Heinz nur die geringste Unterstützungsstufe gewählt. Meistens blieben wir zusammen; Ausnahme waren steile Anstiege – da muss man angeblich eine Mindestgeschwindigkeit einhalten, weil sonst der Antrieb aussetzt. An jedem Tag gab es einen ausführlichen Tourbericht, der unter http://www.rainer-siellker.de/Fruhjahr_2019/Fruhjahr_2019.htm abgerufen werden kann.



»Anbiss«
an der
großen
Glocke



Schokofahrt #5

– Bochumer Team mit 9 Fahrern nach Amsterdam und zurück

Ostern 2019 stand die nunmehr fünfte Schokofahrt zu den Chocolate Makers im Fahrradkalender. Das Team Bochum traf sich Gründonnerstag mit 9 Fahrern aus Bochum, Essen, Hattingen und Witten bei bestem Wetter zum emissionsfreien Transport. Nach den Interviews mit 98.5 Radio Bochum, ging es los. Im Reisegepäck Bestellungen von rund 150 kg Schokolade. Der Fuhrpark war bunt gemischt: drei Bullitts mit 100%igem Muskeltrieb, zwei Bullitts mit E-Unterstützung, ein Mu-li, ein Liegerad, ein Trekkingbike und ein Citybike. In jeweils zwei Etappen von 135 und 145 km ging es mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h von Bochum nach Amsterdam & zurück.

Diesmal wurde ohne Pannen das Ruhrgebiet über die Tester Berge bei Hünxe bis Wesel durchfahren. Hier erwartete das Team die erste Herausforderung: Die Lippefähre „Quertreiber“ musste mit Muskelkraft an einer Kette über den Fluss gezogen werden. Dank zupackender Hände aber kein Problem. Über die Bislicher Insel vorbei an bewohnten Storchennestern ging es weiter über Xanten nach Nijmegen.

In Nijmegen in der Gruppenunterkunft großes Hallo mit den Fahrerinnen und Fahrern aus Essen, Duisburg und Wuppertal. Das Schnarchkonzert im Schlafsaal und die eine Toilette für 40 Backenpaare ließen die Truppe auf der zweite Etappe zur Hochform auflaufen. Im Partymodus zusammen mit dem Team Wuppertal über Amersfoort nach Amsterdam. Während sich Team Bochum über die Warmshower Pauline und Reinier freute, die ihre Wohnungen zum Quartier machen anboten, durfte sich Wuppertal unter dem holländischen Vollmond auf eine Wiese legen.

Ostersonntag das große Zusammentreffen der 140 Schokofahrerinnen und Schokofahrer bei der Manufaktur der Chocolate Makers im Nord-Osten Amsterdams. Während rund 18.000 Tafeln Schokolade bzw. ca.2.500 kg auf die Fahrräder verladen wurden, zeigte sich die Sonne bei 25° C von ihrer besten Seite. Die Wetter-App versprach für die kommenden Tage sogar steigende Temperaturen. Den Transporteuren trieb dies den Angstschweiß auf die Stirn: Würde die Fahrt in



Text und Bild von Christoph Lotz

einem Desaster aus Schokofondue enden? Hier hatte jedoch Fabian, der Organisator des Bochumer Teams, bestens vorgesorgt. Luftnoppenfolie, Aludecken und Kühllakus sorgten für bestes Schokiwohlfühlklima.

Auf der Rückfahrt über Ostersonntag und Ostermontag jagte der Schokokonvoi im Glanz der Aludecken durch die Provinzen Holland, Utrecht und Gelderland dem Niederrheinischen Tiefland entgegen. Schnell war der Spitzname von den „Bochumer Silberpfeilen“ geboren. Die Windhülle von Xanten bot ungefragt ihre Begleitung von Kleve bis Bochum in Form einer steilen Süd-Ost-Briese an. Locker die Tester Berge hochgeschoben dem Ruhrgebiet entgegen. Kurze Pause an der Erzbahnbude und herzliche Begrüßung durch das über soziale Medien und 98.5 Radio Bochum bestens informierte Publikum. Mit einem breiten Sonnenbrand und einem Grinsen im Gesicht einrollen um 18.30 Uhr an der Glocke vor dem Bochumer Rathaus. Bestzeit!

Die emissionsfrei transportierte Schokolade ist verfügbar in Bochum beim Bio-Lieferservice „Flotte Karotte“ und dem Bioladen „Veggihaus“, in Hattingen im Bioladen „Kraftvoll“ und in Witten im Unverpacktladen „Füllhorn“.



Auch über die Lippe nur mit Muskelkraft

Fakten zur Schokofahrt:

Der Lastensegler Tres Hombres transportiert emissionsfrei biologisch produzierte und fair gehandelte Kakaobohnen aus der Karibik zur Schokoladenmanufaktur der Chokolade Makers in Amsterdam. In Münster wurde 2017 die Idee geboren, die fertige Schokolade per Fahrrad weiter nach Deutschland und Österreich zu transportieren. Der Transport erfolgt teilweise über mehrere Staffeln unter anderem nach Wien, München, Stuttgart, Würzburg, Marburg, Bonn, Köln, Düsseldorf, Aachen, Mönchengladbach, Wuppertal, Duisburg, Essen, Bochum, Witten, Hattingen, Münster, Osnabrück, Aurich, Celle, Bremen, Magdeburg, Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg. So soll das Bewusstsein für bewussten Konsum, alternative Transportformen und hochwertige Produkte geschärft werden. Freude am Fahrradfahren und der Begegnung mit anderen Menschen gehören dazu.

Weitere Infos:

www.schokofahrt.de

www.facebook.com/schokofahrt.bochum

www.chocolatemakers.nl

**Ziel erreicht!
Leckerchen verdient!**



Die Fahrradtourtur: Bochum – Adria – Salzburg von Klaus Kuliga

Der Plan war einfach: Mit dem Fahrrad über die Alpen. Heraus kam eine Fahrradtour von Bochum an die Adria und zurück bis Salzburg mit zwei Alpenquerungen. Etwa 2.400 km in vier Wochen. Der Reisebericht hätte unser Format gesprengt. Im ADFC Blog ist der spannende Bericht von Klaus Kuliga nachzulesen. Der Bericht enthält u.a. Informationen über

- Bergische Panorama-Radwege
- VeRa Radroutenplaner-Deutschland
- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg
- Bodensee-Königssee-Radweg
- Via-Claudia-Augusta
- Etschtal-Radweg
- Alpe-Adria-Radweg

<https://adfc-blog.de/>



In Bochum mitten im Bermudadreieck

Über 1.000 Räder am Lager!
Über 50 Marken im Programm!

Fahrradladen Balance
44787 Bochum
Kortumstraße 5
Tel +49(0)234- 1 20 51
Fax +49(0)234- 6 44 80



Öffnungszeiten
Montag bis Mittwoch:
10:00 - 19:00 Uhr
Donnerstag und Freitag:
10:00 - 20:00 Uhr
Samstag:
10:00 - 18:00 Uhr



www.balance-fahrradladen.de

Mit dem Fahrrad zur Kunst



Mit dem Ruhr Ding: Territorien zeigt Urbane Künste Ruhr vom 4. Mai bis 30. Juni in den vier Städten Bochum, Dortmund, Essen und Oberhausen 22 Kunstprojekte an ganz unterschiedlichen, bekannten wie unbekanntenen Orten. Die Ausstellung fragt in breitgefächelter Form nach der Bedeutung territorialer Festschreibungen für die Identitätsbildung. Unabhängig davon, ob man sich in der eigenen Stadt, in der Region oder von außerhalb auf die Reise macht, gibt es jede Menge zu erfahren, am unmittelbarsten gelingt dies mit dem Fahrrad.



Mit den Irrlichter-Touren hat Urbane Künste Ruhr ein Programm entwickelt, das sich den verschiedenen Erfahrungsweisen von Kunst im Stadtraum widmet. Sich auf Unvorhergesehenes einzulassen und die eigene Umgebung neu zu betrachten, steht im Fokus aller Touren. Gemeinsam mit Partner*innen vor Ort und geschulten Kunstvermittler*innen gilt es, das Ruhr Ding auf unkonventionelle Weise zu entdecken.



Termine

Touren mit dem Rad werden in allen vier Städten angeboten und binden jeweils verschiedene Projektstandorte ein. Diese Touren nehmen je eine Stadt und die Wege zwischen den Standorten in den Blick. Die Touren in Bochum und Dortmund dauern ca. 4 Stunden, die Touren in Essen und Oberhausen ca. 3 Stunden.

Samstags 15 Uhr Bochum, Dortmund, Essen, Oberhausen

Sonntags 14 Uhr Bochum, Dortmund, Essen, Oberhausen

Treffpunkt

Startpunkt der Touren ist der Radverleih von Revierrad in Bahnhofsnähe der jeweiligen Stadt:

Bochum: Nahe Hauptbahnhof, Ostring 27, 44789 Bochum

Dortmund: Parkplatz Ecke Übelgönne/Unionstr. 33 (900 m vom Hbf), 44137 Dortmund

Essen: Hauptbahnhof Fußgängerzone gegenüber des Bahnhofs, Willy-Brandt-Platz, 45127 Essen

Oberhausen: Hauptbahnhof Bahnhofsvorplatz, nahe des Taxi-Standes, Willy-Brandt-Platz, 46045 Oberhausen

Anmeldungen und Tickets

Tickets für die Irrlichter-Touren sind online sowie an den städtischen VVK-Stellen in Bahnhofsnähe und an allen CTS-Eventim-Vorverkaufsstellen erhältlich. Für die Teilnahme an den Touren wird lediglich eine Anmeldegebühr in Höhe von 5,00 € pro Person fällig. Buchungen sind online bis zwei Werktage vorher oder spontan vor Ort nach Verfügbarkeit möglich.

Mehr zum Ruhr Ding: Territorien und den Irrlichter-Touren

unter urbanekuensteruhr.de/irrlichter

Tipp: Radfahren für die Ohren – Fahrradpodcasts

Podcasts sind Audioinhalte, die jederzeit über den Internetbrowser oder über Apps abgerufen werden können. Es können Inhalte sein, die schon in einem Radioprogramm gesendet wurden (zum Beispiel Antritt) oder Inhalte, die nur für das Hören über das Internet produziert wurden (zum Beispiel Von Rädern, Fahrrad.io). Es gibt natürlich viel mehr als die unten beschriebenen Fahrradpodcasts; viele sind allerdings sehr spezialisiert, z.B. auf das Rennradfahren, Mountainbiking oder Radwandern. Nachfolgend drei Fahrrad-Podcasts, die für viele FreiRad-Leser hörenswert sein dürften.

Von Rädern

Der jüngste der vorgestellten Podcasts, gestartet im August 2018. Zwei Fahrradaktivisten aus Wuppertal und Münster berichten über aktuelle Themen der Radverkehrsförderung, besonders in Großstädten. Themen der letzten Folgen waren z.B. der Fahrradklimatest des ADFC, die verschiedenen Möglichkeiten der Lastenradförderung, Umweltpuren, der grüne Pfeil für Radfahrer, Fahrradstellplätze, Critical Mass, Berichte von der Messe Fahrrad Essen und der Cyclingworld Düsseldorf uvm. Die Folgen erscheinen oft zu bestimmten Anlässen, aber im Durchschnitt alle zwei bis drei Wochen und dauern zwischen knapp 40 und gut 100 Minuten. Man spürt das Engagement der beiden sehr gut vernetzten und informierten Podcaster und bekommt auch interessante Einblicke die Möglichkeiten, aber auch die Schwierigkeiten kommu-

nal (rad-)verkehrspolitischer Arbeit. Die Blogs der beiden Sprecher sind ebenfalls sehr lesenswert!

<https://www.nrwision.de/mediathek/sendungen/von-raedern/>

<https://pedalkultur.blog/>

<https://www.talradler.de/>

Antritt auf Detektor.fm

Einmal im Monat erscheint eine neue Folge von Antritt auf detektor.fm, einem in Leipzig beheimateten Internetradio. Feste Rubriken sind die „Ausfahrt des Monats“, in der Hörer über eine auf die ein oder andere Weise besondere Radtour berichten oder „Klingeln bei Klötzer“, wo der Technikexperte des Tour-Magazins sehr fundiert auf unterschiedlichste Fragen der Fahrradtechnik eingeht. In fast jeder Folge gibt es mindestens ein längeres Interview zu hören, oft mit Akteuren der

Zweiradindustrie, die sehr interessante Einblicke in die Produktentwicklung geben, aber auch zu fahradhistorischen oder verkehrspolitischen Themen. Die Folgen dauern meist zwischen 60 und 80 Minuten.

<https://detektor.fm/serien/antritt>

Fahrrad.io

Schon seit 2010 existiert der Fahrradpodcast fahrrad.io. Er wird aufgenommen von zwei fahrradbegeisterten Brüdern in Stuttgart und Köln, die sich den unter-



schiedlichsten Themen der Fahrradwelt widmen. Nebenher gibt es auch immer das ein oder andere „fahrradfremde“ Thema, was den Podcast nicht weniger sympathisch, aber nicht unbedingt kürzer macht – selten ist eine Folge kürzer als 100 Minuten. Sehr praktisch: In den „shownotes“ zu den Folgen werden alle besprochenen Themen sehr vorbildlich verlinkt; so findet man ohne langes Suchen weitere Informationen, z.B. zu einem vorgestellten Fahrradmodell. Die Themen sind sehr vielfältig – ein gewisses Interesse an Fahrradtechnik sollte aber dennoch gegeben sein. Oft geht es um Neuerungen bei einzelnen Fahrradkomponenten, um digitale Anwendungen am Rad, zuletzt auch um elektrische Tretroller, aber auch Fragen fahrradfreundlicher Infrastruktur werden immer wieder thematisiert.

<https://www.fahrrad.io>

Internetbrowser oder Podcast-App?

Beide Varianten haben Vorteile. Wer öfter unterwegs ist und sowieso ein Smartphone oder Tablet für Musik, Radio oder Videoinhalte nutzt, greift am besten zu einer App. Davon gibt es jede Menge (kostenlose), sowohl für Android als auch

für iOS (mein ganz persönlicher Favorit: Player FM). Doch auch das Hören über den Browser kann Vorteile bieten. Browser

- Einzelne Beiträge innerhalb der Sendung können direkt aufgerufen werden; Beiträge, die einen weniger interessieren, werden einfach ausgelassen.
- Funktioniert mit jedem Computer, Tablet, und Smartphone; keine zusätzliche App muss installiert werden.

App

- Automatische Benachrichtigung bei neuen Folgen.
- Folgen können heruntergeladen und später ohne Internetverbindung (z.B. im Zug) angehört werden. Das geht auch im Browser; ist aber aufwändiger.
- Persönliches Radioprogramm „an einem Ort“.

Jens Eschmann



<p>RADSTATION Parken · Service · Verleih Codierung · Gebrauchträder</p>	 <p>gemeinnützig nachhaltig sozial Verein für integrative Arbeit ViA Ruhr www.via-ruhr.de</p>	<p>FAHRRADWERKSTATT Gebrauchträder · Service Wartung</p>
<p>Kurt-Schumacher-Platz 13 im Bochumer-Hbf. Tel. 0234 / 4141124</p> <p>Kleinreparaturen Wartungsarbeiten</p> <p><small>Ihre Fahrradspenden (Abholung möglich) werden in unseren Werkstätten aufgearbeitet und zu günstigen Preisen verkauft.</small></p>	<p>Harpener Feld 14, 44805 Bochum Tel. 0234/9554169</p> <p>Guter Service zum fairen Preis</p> <p><small>Die Erlöse aus unseren Projekten werden im Rahmen der Beschäftigungsförderung für gemeinnützige Zwecke und für Arbeitsplätze von Langzeitarbeitslosen eingesetzt.</small></p>	

Am Freitag, 22. März, fand eine Fahrraddemo zu mehr Rücksichtnahme beim Überholen von Radfahrern statt, zu der adfc und urbanRadeling aufgerufen hatten. Bei schönstem Frühlingwetter versammelten sich knapp 120 Radfahrerinnen und Radfahrer, auch Familien mit Kindern, um auf einer knapp 6 Kilometer langen Fahrradrunde auf den Mindestabstand von 1,5 Metern beim Überholen von Radfahrern aufmerksam zu machen. Mit entsprechend bedruckten Warnwesten, Plakaten und am Gepäckträger befestigten Schwimmnudeln (auch ein aufblasbares Krokodil wurde gesichtet) machten die Demonstranten auf ihr Anliegen aufmerksam. Kritische Situationen durch Autofahrer entstanden

dabei nicht – das lag aber sicherlich an der Polizei, die die Demonstration mit einem Kraftfahrzeug, mehreren Motorrädern und auch Beamten auf Fahrrädern begleitete. Für die

freundliche Begleitung und Sicherung der Demonstration möchten wir uns ausdrücklich bei der Bochumer Polizei bedanken.

HALT'ABSTAND!

Mit Poolnudeln für mehr Rücksicht beim Überholen

von Jens Eschmann

Die Zahl von 1,5 Metern stützt sich auf mehrere Gerichtsurteile (erstmal Ende der 90er-Jahre). Der Mindestabstand beginnt dabei übrigens am Ende des Fahrradlenkers. An Steigungen oder wenn mit einem Anhänger gefahren wird, gelten sogar 2 Meter Überholabstand. Zum Vergleich: Eine handelsübliche Schwimmnudel hat eine Länge von 1,2 Metern und wird normalerweise auf dem Gepäckträger angebracht... Aktuell wird übrigens eine Novelle der Straßenverkehrsordnung diskutiert – in einem Maßnahmenkatalog der Landesverkehrsminister steht auch die Aufnahme des 1,5 Meter Überholabstands in die Straßenverkehrsordnung, wie es schon in manchen Ländern (z.B. Luxemburg) der Fall ist. Auch der Abstand zu parkenden Autos (die Polizei empfiehlt einen Meter) ist nicht gesetzlich festgeschrieben. Was viele (sowohl KFZ- als auch Radfahrer) nicht wissen: Kommt es zum sogenannten „dooring“, d.h. zu einem Unfall durch eine plötzlich geöffnete Autotür, droht dem Radfahrer bei zu geringem Abstand eine Teilschuld.

Dass in relativ kurzer Zeit und hauptsächlich über soziale Medien so viele Teilnehmer mobilisiert werden konnten (die WAZ kündigte die Demo erst am Tag des Geschehens an, der Stadtspiegel überhaupt nicht), zeigt auch, wie relevant das Anliegen ist. Überholen mit zu geringem Abstand kann nicht nur Unfälle nach sich ziehen, sondern auch ein Gefühl der Bedrohung erzeugen, das viele Menschen davor abschreckt, das Rad als alltägliches Verkehrs-



Gut sichtbar mit Abstandhalter gespannter unterwegs

mittel zu nutzen. Hier sind auch Politik und Verwaltung gefragt, mit entsprechenden Maßnahmen für mehr Sicherheit zu sorgen. Je nach Verkehrssituation kann das geschehen durch breite Radstreifen, Tempo 30-Zonen, „protected bikelanes“ (geschützte Radstreifen), der Umwandlung von Fahrspuren in Radwege, Fahrradstraßen, autofreie Zonen, mehr (für Fahrräder geöffnete) Einbahnstraßen, dem Rückbau von Abstellflächen für PKW zugunsten von Rad- und Gehwegen usw. Das Ziel muss dabei sein, dass Menschen jeden Alters sich auf dem Rad sicher, komfortabel und angstfrei überall in Bochum bewegen können – ob auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit. Dann würde auch irgendwann das eintreten, was man „safety in numbers“ nennt, nämlich dass durch die ständige Präsenz von Radfahrern KFZ-Fahrer wissen, dass immer und überall mit Radfahrern zu rechnen ist und entsprechend vorsichtiger fahren. Immer mehr Menschen würden dann auch den Verkehr aus der Perspektive von Radfahrenden kennen lernen, wodurch sich wiederum ihr Fahrverhalten beim Autofahren ändern würde. Vielen ist nämlich gar nicht bewusst, wie unangenehm und bedrohlich es sein kann, mit geringem Abstand überholt zu werden, wenn sie Verkehr nur aus der „Windschutzscheibenperspektive“ kennen.

Sicherlich wird die Aktion nicht die letzte ihrer Art gewesen sein – bis sich die 1,5 Meter Mindestabstand in allen Köpfen festgesetzt haben, wird es wohl noch ein paar „Erinnerungen“ geben müssen... Zum Beispiel am 15.6., dem Tag der Verkehrssicherheit, an dem der adfc-Bundesverband im Rahmen des Aktionsprogramms „Mehr Platz fürs Rad“ bundesweit zu Poolnudel-Aktionen aufruft.

Sehr erfreulich fanden wir auch, dass bei der anschließenden Critical Mass mit knapp 150 Teilnehmern ein neuer Rekord erreicht wurde.



Fotos: Norbert Kriener (NABU Bochum)

Am Sammelpunkt für Groß und Klein

Engagierte Radler, soweit das Auge reicht



Vorstellung der Initiative

Anfang 2019 fanden sich engagierte Bürger zusammen, die sich in unterschiedlichen Verbänden, Initiativen oder auch als Einzelpersonen für eine lebenswerte, fahrradfreundliche Stadt engagieren. Die Idee war, die vielfältigen Aktivitäten der Akteure besser miteinander zu vernetzen und gemeinsam mehr Druck auf Politik und Verwaltung zu erzeugen, damit die dringend nötige Verkehrswende durch einen konsequenten Umbau der Infrastruktur stärker vorangetrieben wird.

Bochum Bochum Radwende



Vorstellung der Initiative

Anfang 2019 fanden sich engagierte Bürger zusammen, die sich in unterschiedlichen Verbänden, Initiativen oder auch als Einzelpersonen für eine lebenswerte, fahrradfreundliche Stadt engagieren. Die Idee war, die vielfältigen Aktivitäten der Akteure besser miteinander zu vernetzen und gemeinsam mehr Druck auf Politik und Verwaltung zu erzeugen, damit die dringend nötige Verkehrswende durch einen konsequenten Umbau der Infrastruktur stärker vorangetrieben wird.

Die ersten geplanten Aktivitäten sind eine Fahrrad demonstration am 15. Juni und gemeinsame Bürgeranregungen nach §24 Gemeindeordnung NRW.

Bisher dabei sind: ADFC Bochum, botopia, BUND Bochum, Greenpeace Bochum, Kortland e.V., NABU Bochum, Naturfreunde Bo-Langendreer, Stadt für Alle Bochum, urbanRadeling, VCD Bochum/Gelsenkirchen/Herne, velotopia - offene Fahrradwerkstatt (Stand Mai 2019).

Weitere Initiativen und Einzelpersonen sind herzlich willkommen mitzuarbeiten.

Ab Juni 2019 treffen sich die Radwende-Aktiven am jeweils **ersten Mittwoch im Monat um 18 Uhr** in Raum 9 (Botopia) in der Griesenbruchstraße 9. Nebenstehend die Hauptforderungen der Radwende.

Mehr Informationen:

www.radwende-bochum.de

<https://www.facebook.com/RadwendeBochum/>

Unser Ziel: Mit Spaß statt Stress in Bochum Rad fahren, und zwar in jedem Alter. Deshalb fordern wir:

Mehr Platz fürs Radfahren

- ✓ Durchgängige, breite und deutlich markierte Radwege einrichten
- ✓ Radwege an allen verkehrsreichen Straßen, gerade an den Radialstraßen
- ✓ Rad- und Gehwege klar trennen
- ✓ Fahrspuren und Parkstreifen zu Radwegen umbauen
- ✓ Fahrradstraßen einrichten
- ✓ Autofreie Zonen ausweiten

Überall entspannt und sicher Rad fahren

- ✓ Tempo 30 überall dort, wo keine Radwege vorhanden sind
- ✓ Lücken im Radwegenetz schließen
- ✓ Die Innenstadt und alle Stadtteilzentren fahrradfreundlich umgestalten
- ✓ Radwegparken und Geschwindigkeiten stärker kontrollieren
- ✓ Geschützte Radwege („protected bikelanes“) an Gefahrenstellen

Fahrradfreundliche Kreuzungen und Ampeln

- ✓ Grüne Welle für den Radverkehr
- ✓ Sicheres Abbiegen ermöglichen
- ✓ Radwege rot asphaltieren
- ✓ Sobald möglich, „Rechtspfeil“ für den Radverkehr anwenden

Flächendeckend Stellplätze fürs Rad

- ✓ Besonders an Haltestellen, an Schulen, an öffentlichen Plätzen...
- ✓ Kostenlose Stellplätze in Parkhäusern, z.B. im Bermudadreieck
- ✓ Bei allen Bauvorhaben Stellplätze einfordern, z.B. an Supermärkten...

Um diese Ziele umzusetzen, braucht Bochum mehrere Radverkehrsbeauftragte, mit Vetorecht bei allen Planungen, die den Radverkehr betreffen, auch in den Bezirken.

Flugblatt mit Forderungen der Radwende

Die ersten geplanten Aktivitäten sind eine Fahrrad demonstration am 15. Juni und gemeinsame Bürgeranregungen nach §24 Gemeindeordnung NRW.

Bisher dabei sind:

ADFC Bochum

botopia,

BUND Bochum,

Greenpeace Bochum,

Kortland e.V.,

NABU Bochum,
Naturfreunde Bo-Langendreer,
Stadt für Alle Bochum,
urbanRadeling,
VCD BO/GE/HE
velotopia - offene Fahrradwerkstatt
(Stand Mai 2019).

Weitere Initiativen und Einzelpersonen sind herzlich willkommen mitzuarbeiten.

Ab Juni 2019 treffen sich die Radwende-Aktiven am **jeweils ersten Mittwoch im Monat um 18 Uhr in Raum 9 (Botopia) in der Griesenbruchstraße 9.**

Mehr Informationen:

www.radwende-bochum.de

<https://www.facebook.com/RadwendeBochum/>



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Bochum nimmt vom 25. Mai bis 14. Juni 2019 am STADTRADELN teil. Alle, die in Bochum wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule besuchen, können mitmachen.

2018 legten insgesamt 630 aktive Bochumer Radelnde fast 161.600 Kilometer zurück und sparten damit 23 Tonnen Kohlendioxid ein. Damit erfolgte im Vergleich zu 2017 ein Plus von 216 Aktiven und 41.544 Kilometern.

Der ADFC-Bochum ist auch 2019 wieder mit dem Team „ADFC-Bochum: young & dirty“ dabei.

Anmeldungen zum Team sind möglich unter www.stadtradeln.de/bochum



Viele Räder sollen sich drehen....



Critical Mass in Bochum!

In über 350 Städten weltweit feiern wir die pure Freude am Radfahren - auch in Bochum!

Start

Jeden vierten Freitag im Monat, 19 Uhr am Rathaus (an der Glocke)

Aktuelle Infos

Facebook: „Critical Mass Bochum“



Zubringer aus Querenburg:
Start um 18:30 am Hustadtring
vor dem Hallenbad!

neu!

Feste monatliche Angebote

Sonntags-Tour, jeden dritten Sonntag im Monat, für sportliche Freizeitradler bei Touren von 50 - 70 km, Tempo 14 km/Std. also 3,5-5 Stunden. Es werden je nach Wetter ausgearbeitete Radtouren vorgeschlagen. Eventuell mit abschließender Einkehr. ÖPNV für Hin- oder Rückfahrt möglich. Treff Schauspielhaus, 10:00 Uhr. Teilnehmerbeitrag: ADFC - Mitglieder 1 €, Gäste 2 €. Anmeldung und Infos: rad.bochum@gmx.de

neu!

Dienstagsrunde: Eingeladen, die Umgebung Bochums mit Tourleitung zu erfahren, für Senioren und Freizeitradler bei Touren von 35-50 km, Tempo 12 km/Std., also 3-4 Stunden; Treff Schauspielhaus, 14:30 Uhr Teilnehmerbeitrag: ADFC - Mitglieder 1 €, Gäste 2 €. Anmeldung und Infos: rad.bochum@gmx.de

Jeden Donnerstag: ADFC-Beratung zu allen persönlichen Fahrradfragen
18:00 - 20:00, Umweltzentrum, Alsenstraße 27 oder telefonisch 0234 33385455

JUNI

So, 02.06., 8:30 Radsternfahrt NRW nach Düsseldorf

ca. 85 Km, Treffpunkt Glocke am Rathaus, weitere Einstiege: 09.30 Uhr ab Essen Zeche Zollverein 10.00 Uhr ab Essen Willy-Brandt-Platz 10.30 Uhr ab Essen-Rütt. Grugahalle

Di, 04.06., 14:30 Dienstagsrunde
35 -50 km Treff Schauspielhaus

So, 09.06., 10:00-16:00 Allee des Wandels, Stadterkundung Wattenscheid
45 km, Wattenscheid, Alter Markt

Di, 11.06., 14:30 Dienstagsrunde
35 -50 km Treff Schauspielhaus

Mi, 12.06., 19:30 Radlerstammtisch Wattenscheid Kolpinghaus
Saarlandstraße 4

So, 16.06., 10:00 Radtour
50 - 70 Km Treff Schauspielhaus

Di, 18.06., 14:30 Dienstagsrunde
35 -50 Km, Treff Schauspielhaus

Do, 20.06., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Di, 25.06., 14:30 Dienstagsrunde
35 -50 Km Treff Schauspielhaus

Mi, 26.06., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Fr, 28.06., 19:00 Critical Mass
Glocke vor dem Rathaus

JULI

Di, 02.07., 14:30 Dienstagsrunde
35 - 50 Km Treff Schauspielhaus

Mi, 03.07., 18:00-21:30 Feierabendtour Wattenscheid,
25 Km, Wattenscheid, Alter Markt

So, 07.07., 10 -13:00 VHS-Radtour „Nachhaltig leben in Bochum“ VHS

Di, 09.07., 14:30 Dienstagsrunde
35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 16.07., 14:30 Dienstagsrunde
35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Mi, 17.07., 18:00-21:30 Feierabendtour Wattenscheid
25 Km, Wattenscheid, Alter Markt

Do, 18.07., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

So, 21.07., 10:00 Eltern-Kind-Ferienradtour, Kinder zwischen 4 und 7 Jahre mit Eltern, ca. 15 Km

AWO Familienzentrum in Grumme, Josephienstraße 238

So, 21.07., 10:00 Radtour
50 - 70 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 23.07., 14:30 Dienstagsrunde
35 -50 Km, Treff Schauspielhaus

Mi, 24.07., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Fr, 26.07., 19:00 Critical Mass
Glocke vor dem Rathaus

So, 28.07., 11:00-17:00 20. Damenradtour „Margarethenhöhe“ – ab Treffpunkt Wattenscheid 11:00
Alter Markt (48 km)
– ab Treffpunkt Bochum 12:00
Ruhrbrücke am Eisenbahnmuseum Dahlhausen (40 km)
Anmeldung erforderlich unter wibbeke@adfc-bo.de
Telefon: 02327 23793 (AB)

Di, 30.07., 14:30 Dienstagsrunde
35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

AUGUST

Di, 06.08., 14:30 Dienstagsrunde
35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Mi, 07.08., 18:00-21:30
Feierabendtour Wattenscheid
 25 Km, Wattenscheid, Alter Markt

Di, 13.08., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

So, 11.08., 10:00 Eltern-Kind-Ferienradtour,
 Kinder zwischen 4 und 7 Jahre mit Eltern, ca. 15 Km AWO Familienzentrum in Grumme, Josephenstr. 238

So, 11.08., 10:00-15:00 Stadterkundung Wattenscheid, 35 Km Wattenscheid, Alter Markt

Do, 15.08., 18:30 ADFC Aktiventreff
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27

So, 18.08., 10:00 Radtour,
 50 - 70 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 20.08., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 27.08. 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Mi, 28.08. 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Fr, 30.08. 19:00 Critical Mass
 Glocke vor dem Rathaus

September

Di, 03.09., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 10.09., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

So, 15.09. 10:00 Radtour

50 - 70 Km, Treff Schauspielhaus
Di, 17.09., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Do, 19.09., 18:30 ADFC Aktiventreff
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Radaktionswoche zum 30 jährigen Bestehen des ADFC Bochum

Fr, 20.09. Aktionen zum Parking Day
 Informationen im Internet

Sa, 21.09. ab 11:00 ADFC Aktionsstand in der City, Kortumstraße

Sa, 21.09., 12:00 kleine Stadtrundfahrt, ca. eine Stunde Kortumstraße am Aktionsstand

So, 22.09. Radsternfahrt Ruhr
 Informationen im Internet

Mo, 23.09. 14:00 Bürgerradeln mit Vertretern der Stadt Bochum Glocke vor dem Rathaus

Di, 24.09., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 24.09., 18:00 Diskussionsform zum Radverkehr in Bochum VHS, Clubraum

Mi, 25.09., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Fr, 27.09., 19:00 Critical Mass
 Glocke vor dem Rathaus

OKTOBER

Di, 01.10., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Di, 08.10., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

So, 13.10., 10:00-14:00 Stadterkundung Wattenscheid, 35 Km Wattenscheid, Alter Markt

Di, 15.10., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Do, 17.10., 18:30 ADFC Aktiventreff
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Fr. 18.10., Start 15:30 14. Internationales Festival des Fahrradfilms, Vorprogramm Flottmannhallen Herne, Start Critical Mass Glocke Rathaus

So, 20.10., 10:00 Radtour
 50 - 70 Km Treff Schauspielhaus

Di, 22.10., 14:30 Dienstagsrunde
 35 - 50 Km, Treff Schauspielhaus

Mi, 23.10., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Do, 24.10., 18:30 ADFC Aktiventreff
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Fr, 25.10., 19:00 Critical Mass
 Glocke vor dem Rathaus

Di, 29.10., 14:30 Dienstagsrunde

NOVEMBER

Do, 21.11., 18:30 ADFC Aktiventreff
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Mi, 27.11. Mi, 23.10. 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1

Mit dem Rad zur Arbeit

Die Mitmach-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und Fahrradclub ADFC läuft von Anfang Mai bis 31. August 2019. Berufstätige und Studierende sind aufgerufen, sich an mindestens 20 Tagen für den Weg zur Arbeit oder zum Hörsaal in den Sattel zu schwingen – auch auf Teilstrecken. 2018 haben sich 250.000 Menschen beteiligt und auf 49,5 Millionen Kilometern in die Pedale getreten, statt aufs Gas. Zur Aktion anmelden kann man sich auf => www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de.

Mit dem Rad
zur Arbeit

Eine Initiative von
ADFC und AOK

2019



So funktioniert's

Wer im Aktionszeitraum vom 1. Mai bis 31. August an mindestens 20 Arbeitstagen entweder von zu Hause mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt oder das Rad mit Bahn und Bus kombiniert, dem winken attraktive Einzel- und Teampreise.

Hintergrund der Aktion

Die Aktion will die umweltfreundliche Mobilität des Radfahrens mit den gesundheitlichen Vorteilen täglicher Bewegung verbinden und damit dem zunehmenden Bewegungsmangel vieler Menschen entgegenwirken, der zu vielen Krankheiten und damit zu hohen Kosten im Gesundheitswesen führt.

Vor allem aber will die Aktion zeigen, wie leicht sich Bewegung in den Alltag einbauen lässt – auf dem Radweg ins Büro, an die Werkbank oder die Ladentheke. Für Arbeitnehmer bringt der regelmäßige Arbeitsweg mit dem Rad Spaß, hält ihn fit und gesund. Arbeitgeber profitieren von motivierten Mitarbeitern, die seltener krank sind.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sagt: „Die Hälfte aller Arbeitswege ist unter zehn Kilometer lang, knapp ein Drittel sogar unter fünf Kilometer. Es liegt also nicht immer an der Entfernung, dass die Menschen auf dem Weg zur Arbeit fast immer ins Auto steigen. Es liegt an den fehlenden Alternativen. Wenn ÖPNV und Radwege nur zum Gruseln sind, dann nutzen die Menschen diese Alternativen nicht freiwillig. Damit wir viel mehr Menschen für die gesunde und saubere Alternative begeistern können, brauchen wir einladende Radwege im ganzen Land!“





Nicht ärgern – machen!

Eine Anleitung von Jans Eschmann



Ihr kennt es sicherlich: Immer wieder kommt ihr in Bochum mit dem Rad in Situationen, wo ihr euch über eine für Radfahrende schlechte oder sogar gefährliche Infrastruktur ärgert. Ihr tut nicht nur euch selbst, sondern allen Radfahrenden einen großen Gefallen, wenn ihr das nicht einfach hinnehmt, sondern aktiv werdet. Und das ist eigentlich gar nicht so schwer. Hier zwei einfachste Möglichkeiten, etwas zu tun:

Den Mängelmelder nutzen!

Über www.bochum.de/maengelmelder, die Smartphone-Apps „Mängelmelder Bochum“ oder „Bürgerecho Bochum“ können der Stadt kleinere, relativ schnell zu behobende Mängel mitgeteilt werden, z.B. Scherben auf einem Radweg, fehlende Beschilderungen o.ä.

Anregungen nach §24 Gemeindeordnung NRW einreichen!

Unter Berufung auf diesen Paragrafen kann man bei der Stadt Bochum Anregungen und Beschwerden vorbringen. Dazu muss das Schreiben in keiner bestimmten Form verfasst sein (aber nicht den Paragrafen vergessen!).

Am einfachsten ist es, den Antrag per E-Mail an Buergerbeteiligung@bochum.de zu senden. Es wird dann an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine begründete Entscheidung muss zurückgemeldet werden. Üblicherweise erfolgt auch eine Einladung zu einer Ausschusssitzung, wo das Anliegen persönlich vorgetragen werden kann. Beispiele für Bürgeranregungen sind die Einrichtung eines Zebrastreifens, einer Tempo 30-Zone o.ä.

Warnwesten mit Wunschaufdruck



für eigene Motive ♦ viele Farben ♦ verschiedene Schnitte

T. 0234 410627 ♦ mail@design-muss-sein.info

Das Wuppertal Institut hat den Begriff Verkehrswende als kulturellen Wandel und insbesondere als Neubewertung „der Straße“ definiert. Diese Wende ist notwendig, um die beschlossenen Klimaziele zu erreichen. Derzeit besteht der vorrangige Zweck der Straße darin, den Autoverkehr möglichst ungestört durch die Stadt zu lenken. Bei einer Verkehrswende soll die Dominanz des Autos einer Gleichberechtigung aller Fortbewegungsarten weichen. Eine von Frau Merkel eingesetzte Expertenkommission hat jetzt ein neues Gutachten zu drohenden Fahrverboten vorgelegt, mit dem plötzlich alle leben können: Die Expertenkommission fordert statt Fahrverboten „... eine echte Verkehrswende: Weniger Autos mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen, dafür mehr Fußgänger, Radfahrer und E-Autos; mehr Züge auf den Schienen und U-Bahnen unter der Stadt.“ (FAZ Sonntagszeitung, 14.04.2019)

2018 kommen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 555 PKW. Bei einer angestrebten Verkehrswende bis 2035 liegt die Pkw-Verfügbarkeit bei 200 privaten Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, der Anteil des öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs muss bei einer Verkehrswende von zur Zeit 45% auf 66% aller Wege steigen. (Wuppertalinstitut)

Viel Verkehrsinfrastruktur erzeugt viel Verkehr, diese Erkenntnis von Verkehrsphilosophen sollte doch langsam auch in der Fahrradverkehrsförderung Einzug halten. Sehen kann man das auch in Bochum: Springorum Radweg und Erzbahntrasse belegen das. Hier wird inzwischen

die Raststätte „Erzbahnbude“ ausgebaut, da die Kapazitäten nicht mehr reichen. Wer eine Verkehrswende will, muss sich daran messen lassen, wieviel er dafür tut. Und hier sind die Kommune und die Kommunalpolitik in der Pflicht. Bequem, sicher und schnell sind die zentralen Wünsche von

Verkehrsteilnehmern. Wurden diese Forderungen für den Ausbau der Kraftfahrzeuginfrastruktur bisher in rasendem



Foto: Bernhard Raeder

Tempo umgesetzt – Ausbau des Westkreuzes, 6-streifiger Ausbau der A43 – müssen in Zukunft diese Regeln auch für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr, und natürlich auch für den Ausbau des ÖPNV gelten, sollen deren Anteile deutlich steigen. Bei begrenzten Ressourcen, sprich Straßenraum, sind Prioritäten erforderlich. Eine Umverteilung des Straßenraums ist notwendig.

Mut ist gefragt, mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen, z. B. auf der Königsallee. Mit der kürzlich neu formulierten Forderung der CDU, mit einem Gutachten zu prüfen, wie der Fahrradverkehr aus dem Süden in die Innenstadt gelangen kann, ohne die Königsallee zu belasten, verfolgt diese Partei immer noch das Ziel einer autogerechten Stadt. Radfahrer und Schüler brauchen aber diese Trasse!

Ein fahradfahrender Oberbürgermeister ist ein gutes Vorbild, auch hochrangige Verwaltungsmitarbeiter beurteilen inzwischen Verkehrsinfrastruktur auch aus dem Fahrradsattel. Dass eine Verkehrswende kommen muss, scheint unstrittig. Jetzt mit mutigen und konsequenten Entscheidungen mehr Nahmobilität bereitzustellen ist eine Investition in die Zukunft.

Impressum FreiRad 1/19

Herausgeber: ADFC Kreisverband Bochum e.V.

Umweltzentrum, Alsenstraße 27, 44789 Bochum

Tel.: 0234 33385455, E-mail: vorstand@adfc-bo.de

Bank: ADFC Bochum IBAN: DE10 4401 0046 0023

6754 61 Postbank Dortmund BIC: PBNKDEFF

Aktuelle Auflage: 3.000 Exemplare

gedruckt von:



V.i.S.d.P.: Georg Puhe

Redaktion: Bernhard Raeder, Georg Puhe

Layout: design-muss-sein. Werner Elbrecht

Mitarbeiter dieser Ausgabe.

Dagmar Bartsch, Ralf Böhm, Jens Eschmann,
Gerlinde Ginzel, Anne Koltermann, Klaus Kuliga,
Christoph Lotz, Matthias Olschowy, Kai Rüsberg,
Rainer Sielker, Peer Wolnik, Wolfgang Utsch

Fotos: Wenn nicht anders im Beitrag benannt, von
den jeweiligen Autoren

Foto: Titelbild von Bernhard Raeder. Das Bild zeigt
Bianca Benzer (31), selbständig tätig als Veran-
staltungs- und Festivalorganisatorin, mit ihrem
Verkehrsmittel Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit.
Zwischendurch bleibt noch Zeit, sich mit dem ADFC
Bochum über seinen 30. Geburtstag zu freuen.“

Im Mitgliedsbeitrag ist der Preis 5,- € für ein Jahres-
abo »FreiRad« enthalten

Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion.

Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich.

Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

The form is titled "Beitritt" (Join) and includes the ADFC logo and website "www.adfc.de". It contains several sections for personal data: Name, Vorname, Geburtsjahr, Straße, PLZ, Ort, Telefon, Beruf, and E-Mail. There are three membership options: Einzelmitglied (Single member) with rates for 27+ years (58 €), 18-26 years (33 €), and under 18 years (18 €); Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Family/Household membership) with rates for 27+ years (68 €) and 18-26 years (33 €); and Zusätzliche jährliche Spende (Additional annual donation) with a text input field. A section for Familien-/Haushaltsmitglieder (Family/Household members) has three rows for Name, Vorname, and Geburtsjahr. There is a section for SEPA-Lastschriftmandat (SEPA direct debit mandate) with a checkbox, a reference number (DE36ADF00000266847), and a checkbox for "Sollten Sie mir bitte eine Rechnung" (Please invoice me). At the bottom, there are fields for Datum (Date) and Unterschrift (Signature).

Rauf aufs Rad – Jetzt Mitglied im ADFC werden

Wir setzen uns ein für eine Verbesserung der Radver-
kehrsbedingungen in Bochum, NRW und in Deutschland.

Das sind die Vorteile der Mitglieder:

- Die ADFC Pannenhilfe für schnelle Hilfe im Notfall

- Ausgewählte Versicherungen und Rechts-
beratung für Radfahrer
- Vergünstigte Konditionen bei zahlreichen
Kooperationspartnern
- Ermäßigung bei vielen ADFC-Veranstaltungen
und –Produkten
- Kostenloses Mitgliedermagazin „Radwelt“
sowie viele weitere Vorteile.

Ruhr Ding: *Territorien*

Bochum
atelier automatique
Louis Henderson
& João Polido
Materialverwaltung
on Tour
Ivan Moudov
Suse Weber

Dortmund
Sam Hopkins
Achim Lengerer
Henrike Naumann
Alexandra Pirici
Der Alt-Right
Komplex^{HMKV}

Essen
Margot Bergman
Hans Eijkelboom
Köken Ergun
Lawrence Lek
WerkStadt

Oberhausen
Roderick Buchanan
Nicoline van Harskamp
kitev
Ariane Loze

Verschiedene Orte
Stefan Marx
Soundfiles
Nicole Wermers

Eine Ausstellung im
öffentlichen Raum

4.5. –
30.6.¹⁹

**Urbane Künste
Ruhr**

Gesellschafter und öffentliche Förderer

Ministerium für
Kultur und Wissenschaft
des Landes Nordrhein-Westfalen



REGIONALVERBAND
RUHR

www.urbanekuensteruhr.de