

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM

NR. 02/2019



30 adfc
Jahre Bochum

Berichte über Aktionswoche
Fahrradparken in der Stadt
Alltagsradler
Tourberichte
und vieles mehr

Platz für Adressaufkleber

Berichte aus der Aktionswoche

- 4 30 Jahre adfc Bochum
- 5 Infostand / Fahrrad-Codierung
- 6 Radtour zu Problemstellen
- 8 Diskussionsforum im Muesum
- 10 Feierabendtour und Stammtisch
- 11 Feiern im UZ
- 12 Warum ich im adfc bin!
- 16 4. Bochumer Park(ing) Day

Infrastruktur

- 18 Aktuelles zum RS1
- 22 Fahrrad Parken in der Stadt
- 26 Radeln in der WAT-City?
- 28 Mehr Alltagsradler erwünscht

Aktivitäten

- 32 Die erste Rikscha ist da!
- 34 Lastenfahrrad ausleihen...

Radtouren

- 36 Familien Radtouren
- 38 Radreise nach Slowenien
- 40 Kölner entdecken das Revier

Rücksprache

- 42 Was kann Elektromobilität?
- 44 Mehr Fahrrad-Beauftragte?!

Lesermeinungen

- 46 Zuschriften / Kommentare

Initiativen

- 50 Was will die Radwende?
- 51 Beschilderung im Westen

Verschiedenes / Termine

- 52 Schilder im Osten
- 53 Rücklicht
- 54 Impressum / Beitrittformular
- 55 Termine
- 56 Wozu der adfc alles gut ist!

rausgepickt:



4 Die Aktivitäten zum 30jährigen Jubiläum



18 RS1 - geht doch!



22 Wie parkt das Radl in der Stadt?



40 De Jecke im Revier!



50 Radwende

**Liebe
Fahrradfreunde und
Fahrradfreundinnen,**



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende

seit der ersten Neuauflage von FreiRad im Mai hat sich vieles ereignet, was die Diskussion um unsere langfristigen Lebensbedingungen weiter angefacht hat und auch weiter tun wird. Vor allem die Brände des tropischen Regenwaldes haben weltweit aufgeschreckt und neuen Druck in Bezug auf Einhaltung der Klimaziele ausgelöst. Bei dem neu verabschiedeten Klimapaket der Koalition, das die Einhaltung der Klimaziele bis 2030 sicherstellen soll - die für 2020 sind schon vertan -, vermisste ich wirklich wirksame Maßnahmen. Umrüstung des motorisierten Individualverkehrs auf Elektrofahrzeuge löst weder die Raumprobleme in den Städten noch das Rohstoff- und Energieproblem. Was an CO2 Steuer gezahlt werden soll, kommt als erhöhte Pendlerpauschale wieder zurück. Kein Wort von Verkehrswende oder gar Förderung des Radverkehrs. Im Gegenteil, auf der IAA in Frankfurt werden die Autos immer größer und schwerer, die Verkaufszahlen steigen rasant und die Werbung suggeriert freie Fahrt in traumhafter unberühr-

ter Natur. Höhere Besteuerung dieser Autos? Tempolimit auf Autobahnen? Kein Thema für die Koalition. Doch der Widerstand wächst. So protestierten Demonstranten bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) u.a. gegen SUVs. Zehntausende kamen per Rad nach Frankfurt. Beim Klimastreik am 20.09. gingen allein in Deutschland 1,4 Millionen Menschen auf die Straße. Auch in Bochum waren es Tausende, gleichzeitig fand der Parking Day statt und am Samstag die Fahrraddemonstration „Eine Königsallee für alle“. Zum Jubiläums-Infostand brachte OB Eiskirch dann die Überraschung mit: Die neue, fahrradfreundliche Aufteilung für die Königsallee. Das zeigt uns, wenn auch im Kleinen, dass Engagement sich lohnt: Das der Bürger auf der Bürgerkonferenz, der Aktivisten der Radwende und nicht zuletzt auch die jahrelange Arbeit des ADFC.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel

TIPP: Was passiert, wenn weiter so gut wie nichts passiert, zeigt dieses Video: <https://www.zeit.de/politik/2019-09/koalitionsausschuss-klimaschutz-klimakabinett-klimapolitik-co2-steuer>

MEHR PLATZ FÜRS RAD!



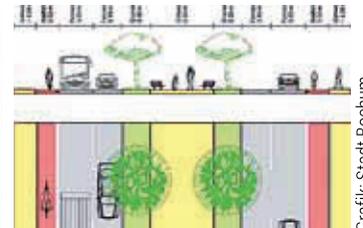
Vom 21.- 26. September hat sich der ADFC eine Woche mit allerhand Aktivitäten in der Öffentlichkeit gezeigt: **Es gibt uns noch – auch nach 30 Jahren!** Die Highlights der Ereignisse auf den nächsten Seiten. Viel Vergnügen....



Start war der Informationsstand am Kuhhirten, am Samstag, 21. September. Informationen, Diskussionen und Fahrradcodierung waren die Angebote. Um 12:00 Uhr startete eine kleine Exkursion durch die Innenstadt, um 14:00 Uhr hatte die Radwende zur großen Demonstration für bessere Fahrradverkehrsanlagen aufgerufen und mehr als 600 Fahrradfahrende nahmen teil. Oberbürgermeister Thomas Eiskirch kam um 14:30 Uhr zum Stand, um dem ADFC zum 30-jährigen Jubiläum zu gratulieren. Die Fahrraddemo wurde daraufhin passend über den Boulevard am Aktionsstand vorbei geleitet, auch um Herrn Eiskirch die Forderungen der Radwende noch einmal nahezubringen.



OB Thomas Eiskirch, nahm den Aktionstag des ADFC Bochums zu seinem 30-jährigen Jubiläum zum Anlass, hier das Umdenken der Stadt bezüglich Königsallee öffentlich zu machen. Er präsentierte ein neues Planungskonzept mit eigenständigem Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Königsallee.



Grafik: Stadt Bochum

Der OB wies darauf hin, dass dieses Konzept Grundlage für die weitere Planung sei, sie dokumentiere die grundsätzlichen Erkenntnisse der Stadt, die man aus den Gesprächen in der Bürgerversammlung und der Kritik ADFC an einem gemeinsamen Geh- und Radweg gewonnen hätte.

Viele Detailfragen für eine Planung sind noch zu lösen aber der ADFC Bochum begrüßt grundsätzlich die Absicht der Stadt, bei einer Neugestaltung der Königsallee den Radfahrenden einen eigenen Radfahrstreifen zur Verfügung zu stellen. Insofern ist diese Entscheidung eine deutliche Verbesserung. Er ist sich aber auch bewusst, dass der Verzicht auf einen Rückbau dieser Straße (Einspurigkeit) die Realisierung einer fortschrittlicheren Radverkehrsführung (z.B. Protected Bike Lanes) erlaubt und nur ein erstes Signal (schmalere Spuren) für die politisch gewollte und klimatisch erforderliche Reduktion des Autoverkehrs ist.

Fazit: Es ist ein erster richtiger Schritt, die Radwende ist das noch nicht. Der ADFC überreichte Thomas Eiskirch auch ein Geschenk: „So geht Verkehrswende“ ein Arbeitsheft des ADFC mit Infrastrukturelementen für den Radverkehr.

Diese Generation erwartet mehr!

Text und Fotos Bernhard Raeder



Bochumer Radinfrastruktur im Praxistest

Text und Fotos Bernhard Räder



Das gab es auch schon lange nicht mehr. Straßenplaner, Vertreter der Politik und Polizei, sowie Aktive des ADFC trafen sich im Rahmen der Aktionswoche des ADFC am Montag, 23.9.2019, zur Radtour am Rathaus, um an einer ausgewählten Strecke Zustand und Defizite der Radinfrastruktur exemplarisch unter

die Räder zu nehmen. Sabine Lehmann (Linke), Heidi Otte (Polizei Bochum), Hans Peter Herzog, Karsten Ortman (SPD Ratsfraktion), Sebastian Pewny, Jan Loges (Grüne Ratsfraktion), Volker Steude (Stadtgestalter), Christoph Matten, Mathias Olschowy (Stadt Bochum), Peer Wollnik (urban radeling) radelten unter Anleitung von

Ralf Böhm (ADFC) über Alleestraße, Essener Straße und Wattenscheider Hellweg nach Höntrop, weiter nach Eppendorf, Weitmar Mitte, Springorum Trasse, Königsallee, Hauptbahnhof, und zurück zum Rathaus. Viele Gespräche wurden schon unterwegs geführt, da man im Verband nebeneinander fahren durfte. Die erfahrenen Defizite waren unübersehbar, das Stückwerk

ADFC mit Politikern und Fachverwaltung unterwegs

früherer Radverkehrsplanungen mit Händen zu greifen. Neu waren manche Hintergründe, die Straßenplaner Christoph Matten an verschiedenen, auch neuralgischen Punkten beisteuern konnte. Am Löwen vor der Schillerschule ging es natürlich um die neue Planung zur Königsallee, die OB Thomas Eiskirch am Samstag vorgestellt hatte. Der Gedanken- und Informationsaustausch wurde anschließend im Ratskeller fortgeführt. Es ging nicht darum, die Mängel akribisch zu protokollieren, dafür sind sie zu lange bekannt. Lohnenswert war dagegen das gemeinsame Nachdenken, welche Schwierigkeiten einem Umbau der Stadt hin zu einer nachhaltigen Mobilität im Wege stehen und welche Ansatzpunkte sich bieten, diese zu überwinden. Man hatte den Eindruck, dass niemand diesen Termin als vertane Zeit empfunden hat. Das lässt für die Zukunft hoffen.



Bochum steigt auf – Diskussionsforum



Foto: Ralf Böhm

Das Publikum kam mit dem Fahrrad



ein gut gefüllter Saal im Museum



Zentrale Veranstaltung war am 24.09. das Diskussionsforum im Kunstmuseum. „Bochum steigt auf – von der autogerechten zur fahrradfreundlichen Stadt?“. Ein Nahmobilitätsplaner und die Vertreter der Verwaltung, der Politik, des ADFC und der Radwende Bochum diskutierten, wie eine Verkehrs- bzw. Radwende erreicht werden kann. Die Position der CDU Vertreterin Stephanie Kotalla „der Bochumer ist mit seinem Auto verwurzelt“ war in dieser Veranstaltung eher eine Außenposition. Etwas differenzierter betrachtete die SPD Vertreterin Martina Schnell den Weg für eine neue Verkehrsperspektive: „Auto durch Fahrrad ersetzen kriegen wir in der Partei nicht durch, wir müssen Anreize zum Wechsel schaffen“, mit den geplanten Maßnahmen Ausbau der Radialen mit Radverkehrsanlagen. Der Grünen Vertreter Sebastian Pewny wurde selbstkritischer: „Wir haben lange gepennt!“ und zum Planungskonzept Königstraße „das sind Aussagen, die es bisher in Bochum nicht gab.“ Ulrich Syberg, ADFC Bundesvorsitzender sagte: „Wir wollen eine andere Verkehrspolitik, dazu brauchen wir den Druck der Aktiven und der Verbände.“

Umsetzen muss alles die Verwaltung, für die sprach Susanne Düwel, Leiterin des Tiefbauamtes: „Wir sind offen für andere Ideen. Geld ist vorhanden aber es fehlt Personal zur Umsetzung.“ Der Vertreter des Aktionsbündnisses „Radwende“ sah Ansätze im Umdenken aber „der Turnaround ist es noch nicht.“

Martina Eßer, die die Veranstaltung gewohnt professionell moderierte, erinnerte zu Beginn an Greta Thunberg und ihren Zorn gegen die Etablierten, die die Zukunft verbauen. Der Schlußsatz des Einführungsvortrags von Michael Vieten fasst den Abend gut zusammen: „Die Schwierigkeit liegt nicht so sehr in den neuen Gedanken als in der Befreiung von den alten.“



Auf dem Podium diskutierten v.l.: Michael Vieten (Verkehrsplaner), Sebastian Pewny (Die Grünen), Martina Schnell (SPD), Ulrich Syberg (ADFC Bundesvorsitzender), Martin Krämer (Radwende), Susanne Düwel (Leiterin Tiefbauamt), Stephanie Kotalla (CDU)



Michael Vieten, Impulsreferat

Das Diskussionsforum mit reger Beteiligung des Publikums hat gezeigt, dass es noch ein langer Weg bis zu einer fahrradfreundlichen Stadt ist, dass viele politisch Verantwortliche sich erst noch von alten Gedanken befreien müssen, um die Gleichberechtigung des Verkehrsmittels Fahrrad im Verkehrsraum durchzusetzen. „Auch in den Niederlanden ist das Umdenken nur durch erheblichen Protest erreicht worden, das war allerdings schon in den 1970er Jahren.“ stellte Ulrich Syberg fest.

Text Georg Puhe, Fotos Bernhard Raeder



Martina Eßer befragt das Publikum



Ausklang der Tour in der RadBar

Text: Bernhard Raeder Fotos: Ralf Böhm



Gute Wünsche zu Heimfahrt

Feierabend mit Kunst und Natur

In der Aktionswoche des ADFC sollte das Radfahren ja nicht zu kurz kommen. Als frischer tour-guide hatte ich mit 23 km eine kleine Runde gewählt, die als Ziel den Radlerstammtisch des ADFC am vierten Mittwoch eines jeden Monats im Rad-Café Treibsand am Springerplatz hatte.

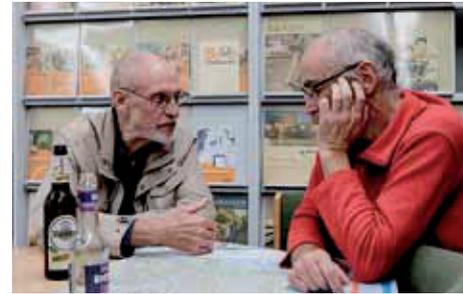
So fanden sich um 17:00 Uhr an der Glocke eine Gruppe erfahrener Radler*innen ein, unter ihnen Dieter Schulz, ehemaliger Chef der Montagsradler.

Über den Boulevard und vorbei am UZ fuhren wir über die Springorum-Trasse zum Schlosspark Weitmar. Hier führte ich die Gruppe zu einem absoluten Kleinod Bochums, der Situation Kunst. Sie ist Teil der Kunstsammlungen der Ruhr-Universität Bochum und versteht sich als ein Ort, der eine konzentrierte Erfahrung von Werken der Gegenwartskunst ermöglichen soll. Man muss sich nur trauen zu klingeln, bevor man den kostenlosen Zutritt bekommt. Im Mittelpunkt standen zwei Raumkunstwerke von Richard Serra und David Rabinowitch. Wie sich herausstellte, war die Situation Kunst den meisten Teilnehmern bisher fremd. Zum Verständnis anderer Werke war das Gespräch mit dem aufsichtführenden Studenten der Kunstwissenschaften ganz hilfreich.

Mit diesen neuen Erfahrungen fuhren wir in Eppendorf auf den Parkband West Radweg nach Westenfeld und weiter nach Norden Richtung Günigfeld. Bei einem kurzen Halt auf der Asthmabrücke machte uns Ralf Böhm auf die Trasse des RSI aufmerksam.

Unterwegs profitierte ich von der Aufmerksamkeit von Dieter, der schneller als ich es vermochte auf Hindernisse aufmerksam machte („Poller!“). Die anschließende Fahrt durch den Kruppwald Richtung Hordel war für viele Teilnehmer Neuland, man erkannte aber eine Brücke der Erzbahntrasse, unter der wir herfuhren. Kurz vor der Zeche Hannover schwenkten wir zurück auf die Zufahrt zur Erzbahntrasse, über die wir dann zur Jahrhunderthalle und zum „café treibsand“ fuhren.

Dort belegten wir den Raucherpavillon und machten es uns zum Radlerstammtisch gemütlich. Wir begrüßten Thomas, einen frischen Ruheständler mit Hang zum Radeln und Bergwandern. Er wollte den ADFC kennenlernen, ein Vorhaben, das er am nächsten Tag bei unserem Fest im UZ vertiefte. So ist der Radlerstammtisch auch gedacht. Weil Peter Schulze das café treibsand zum Radcafé ausgebaut hat, konnte der Platten, der sich bei einer Teilnehmerin am Ende der Tour einstellte, in der Werkstattecke gleich geflickt werden. Insgesamt waren Tour und Stammtisch keine schlechte Kombination!



Klaus Kuliga hört Arnold (l.) intensiv zu

Text Georg Puhe Fotos: Ralf Böhm



Die alten Zeiten noch mal hochleben lassen



v.l. Heinz Stoffels bespaßt »BO-Dieter« und Gerd Bergauer mit Rad-Abenteuern

Anzeige



Und am Schluss wurde gefeiert. Am Donnerstag trafen sich Mitglieder des ADFC, aktive, neue Mitglieder und Ehemalige und feierten das 30-jährige Jubiläum. In einer Bilderschau hatte Bernhard Raeder 30 Jahre ADFC Bochum zusammengetragen, Touren und Demonstrationen, Aktionen und Informationsstände.

„Grillmeister“ Simon Justen versorgte die hungrigen Radler, das Wetter blieb uns gewogen, und man konnte sowohl vor der Tür als auch im UZ miteinander reden und diskutieren.

Viele Erinnerungen wurden ausgetauscht, Touren und Erlebnisse wurden besprochen. Natürlich freuten sich alle, dass das Thema Fahrradverkehr in den zurückliegenden fünf Tagen eine so große Beachtung gefunden hatte. Mehrere Berichte in der Lokalpresse und viele Teilnehmer an den Veranstaltungen zeigten, dass es einen Aufbruch gibt. Die Zahl der aktiven Radler in der Stadt nimmt zu, und ein Eintreten für eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und Radverkehrskultur ist deutlich zu spüren. Es gibt eine zunehmend größere Gruppe, die „mit dem Fahrrad verwurzelt“ ist. Das freut uns.

Es wurde nicht nur zurückgeschaut, sondern auch nach vorne: Wie kann der beginnende Aufbruch unterstützt werden, wie muss sich der ADFC aufstellen, um die Ziele der Stärkung des Fahrradverkehrs in Bochum gerecht zu werden?



Ralf Böhm, 61 Jahre, pensionierter Polizist, ist seit 2013 Mitglied im ADFC. Er engagiert sich als Aktiver für verkehrsrechtliche und verkehrspolitische Fragen. „Beruflich habe ich sehr lange mit der Verkehrsunfallanalyse und dem sog.

Verkehrsraummanagement für die Städte Bochum, Herne und Witten zu tun gehabt. Nachdem ich um 2005 erstmalig mit meinem Fahrrad die 6 Kilometer zu meiner damaligen Dienststelle gefahren bin und dieser „Versuch“ aus meiner Sicht äußerst erfolgreich war, bin ich zu einem überzeugten „Alltagsradler“ geworden. Vor allem das Engagement des ADFC Bundes- und Landesweit, aber auch hier in meinem Wohnort Bochum für die „konsequente Förderung des Radverkehrs“ hat mich bewegt, als zunächst zahlendes und passives Mitglied einzutreten. Mir gefällt das Engagement für radmobilitätsfreundliche Themen und die aktive Mitwirkung an Radwegeplanung und Radverkehrspolitik, vor allem auf kommunaler Ebene. Auch wenn ich bevorzugt allein, zu zweit oder in einer kleinen Gruppe Radtouren mache, nutze ich hin und wieder die organisierten Radtouren des ADFC. Ich wünsche mir mehr „Miteinander“ in der kommunalen Nahmobilitäts- und Verkehrsplanung und -realisierung sowie in der Verkehrssicherheitsarbeit etwa in Form einer Radarbeits-/Nahmobilitätsarbeitsgruppe, in der die politischen örtlichen Parteien und Interessengruppen, die Fachverwaltung, die Polizei und interessierte Vereine und Verbände gemeinsam an diesem

Ich bin im ADFC, weil...

FreiRad hat anlässlich des 30 jährigen Jubiläums einige Mitglieder befragt, warum sie im ADFC sind, sich engagieren und was sie sich für den Fahrradverkehr in Bochum wünschen.

wichtigen Thema arbeiten. So können die Ziele z.B. der AG fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, AGFS, zu der Bochum immerhin seit 2016 gehört, verstärkt umgesetzt werden und auch das „Leitbild Mobilität BO“ schnell mit Leben gefüllt werden. Ich bin überzeugt von der Idee eines Radschnellweges durch das Ruhrgebiet, erhoffe mir eine zügige Realisierung dieses RSI.



Theo Albers ist seit Mai 2019 Mitglied im ADFC. Er sagt: „Als passionierter Radfahrer bin ich der Überzeugung, dass wir in der Politik und bei Institutionen als Verkehrsteilnehmer nur ernst- und wahrgenommen werden, wenn wir unsere Anliegen gebündelt und fundiert vortragen.“

„Mir gefällt, dass der ADFC sich für die Belange der Radfahrerinnen und Radfahrer sowohl im lokalen Umfeld wie auch landes- und bundesweit einsetzt. Dies für den täglichen Weg zur Arbeit und für Touren im Freizeitbereich. Prima ist das Informationsangebot zu Radtouren sowie zu rechtlichen und fachlichen Fragen rund ums Fahrrad. Ortsgruppen bieten die Möglichkeit selber aktiv zu werden und mit Menschen zusammenzukommen, denen nicht nur die Fragen rund ums Rad sondern auch ökologische Fragen wichtig sind. Ich wünsche mir die Möglichkeit, so sicher, schnell und komfortabel wie möglich zwischen zwei beliebigen Orten mit dem Fahrrad pendeln zu können.“

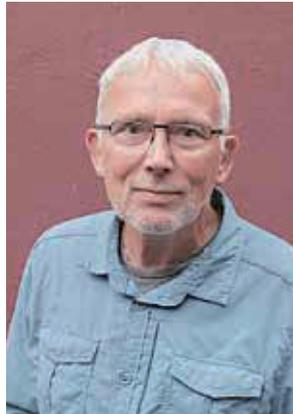


Susanne Wibbeke ist seit 1997 Mitglied im ADFC. Zwei Jahre war sie Schatzmeisterin, acht Jahre erste Vorsitzende. Sie ist seit 20 Jahren engagierte und begeisterte Tourleiterin mit über 100 Stadterkundungs- und

Feierabendtouren, Damen- und Vollmondtouren eine der erfahrendsten im Verein. Sie hat viele Radreisen u. a. in die Altmark, in den Spreewald, Maare-Mosel-Radweg, entlang der Ufer von Isar, Oder-Neisse und Unstrut, entlang des Benedikttradweges, des Ostseeküstenradwegs und des Fernradwegs Berlin-Kopenhagen organisiert und als Tourleiterin durchgeführt. Seit 21 Jahren organisiert sie den Radlerstammtisch Wattenscheid, macht die Mitgliederverwaltung und Pressearbeit für Tourtermine und Stammtische. „Ich bin im ADFC, weil ich mich ehrenamtlich engagieren und etwas für die Umwelt tun möchte. Was mir am ADFC gefällt ist für mich im Moment schwierig zu beantworten. Es kommt aber wieder Schwung in die Sache und damit vielleicht auch wieder mehr Radtouren und Vereinsleben. Für die Verbesserung des Radverkehrs in Bochum wünsche ich mir, dass die „kleinen“ Sachen in den Stadtteilen nicht in Vergessenheit geraten. Was nützt ein Radweg an einer Hauptverkehrsstraße, wenn ich aus meinem Viertel nicht hinkomme, weil z. B. eine Einbahnstraße nicht gegen die Fahrtrichtung geöffnet oder eine Sackgasse nicht richtig gekennzeichnet ist.“



UWZ: home of adfc



Bernhard Rader ist 69 und seit Anfang der 90er Jahre Mitglied im ADFC. Als Aktiver arbeitet er mit an der Erstellung FreiRad, macht Artikel und Fotos. „Ich bin in den ADFC eingetreten, weil er sich Anfang der

90er Jahre energisch und kompetent in die Diskussion um den Rückbau der Herner Straße eingebracht hat. Als Alltagsradler war ich davon angetan, wie beharrlich er die Interessen der Radfahrenden in der Autostadt Bochum vertreten hat. Nachdem ich lange inaktiv war, ergaben sich vor eineinhalb Jahren Perspektiven, die mich reizten, als Aktiver wieder ins Geschehen einzugreifen. Der ADFC ist als Lobbyverband für Alltagsradelnde unverzichtbar, im Bund, auf Landesebene und in der Kommune. Zudem macht es Spaß, mit Gleichgesinnten an Projekten zu arbeiten, die einem wichtig sind. Dabei ist schön zu sehen, wie unterschiedliche Temperamente und Kompetenzen zum Tragen kommen, bei jung und bei alt. Daneben kann man sich ohne Ende vergewissern, wie genussvoll Radfahren ist, ob beim Reden oder beim gemeinsamen Radeln. Ich wünsche mir, dass bei allen Planungen und Entscheidungen der Verantwortlichen die Radfahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer gesehen werden. Auch für sie hat das Leitbild Qualität zu gelten, dazu gehören Sicherheit, Komfort und auch Geschwindigkeit. Wenn Radfahren in Bochum einfach bequemer wird, steigt auch der Anteil



Simon Justen ist Mitglied seit 2014. Er ist im Aktivenkreis engagiert, hat die Idee der Familienradtouren wieder reaktiviert als Eltern-Kind-Radtouren. Als Redakteur pflegt er den Internetauftritt der ADFC-Bochum Homepage.

Er ist Mitglied im ADFC „weil ich finde, dass Radfahren eine schöne Art der Fortbewegung ist und ich mit meiner Mitgliedschaft die Arbeit und die Forderungen des ADFC unterstützen möchte, damit mehr Menschen sicher Radfahren können. Ich unternehme gerne mit anderen netten Menschen Radtouren. Außerdem bringen wir gemeinsam das Thema Radverkehr in Bochum nach vorne. Für mich sind ein rücksichtsvolleres Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern und die dafür erforderlichen baulichen Rahmenbedingungen ganz wichtige Ziele, für die ich mich mit meiner Arbeit im Verein einsetze.“



des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen. Für mich ist das ein kleiner aber notwendiger Beitrag auf die berechtigten Forderungen unserer Jugend einzugehen, den Reden Taten folgen zu lassen.“



Jens Eschmann ist engagierter Fahrradfahrer und gehört zu den Aktiven.

mit den drei Kindern etwas weiter weg zu fahren. Der letzte Urlaub ging allerdings mit dem Zug nach Berlin. Kinder bis zum Ende des 14. Lebensjahres fahren übrigens kostenlos mit Eltern oder Großeltern im Zug mit; das wissen viele leider nicht. Ich würde mir eine Stadt wünschen, in der alle, auch Kinder, überallhin entspannt und sicher mit dem Rad fahren können, und das Rad auf kurzen Wegen das am meisten genutzte und selbstverständliche Verkehrsmittel ist. Dafür setze ich mich im adfc, in der Fahrradinitiative urbanradeling und im Bündnis Radwende Bochum ein.“

„Ich empfinde es als echtes Privileg, mit dem Rad gute 8 Kilometer zur Arbeit fahren zu können und nicht auf ein Auto angewiesen zu sein. Wenn ich nach Hause komme, habe ich schon etwas Ausdauersport gemacht. Ich muss keinen Parkplatz suchen oder mich über Staus ärgern. Wenn ich noch etwas einkaufen muss, erledige ich das schnell unterwegs; für größere Einkäufe nehme ich eine große Gepäckträgertasche, für noch größere einen Anhänger. Ab und zu nutze ich noch ein Auto, z.B. um

**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
Günningfelder Str. 99 • Hattinger Str. 72-74
Dr.-C.-Otto-Str. 119

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

RAD BAR & CAFÉ

TREIBSAND

44793 BOCHUM
SPRINGERPLATZ 1

MO - DI
MI - DO - FR
SA + SO

RUHETAG
15 - 22 UHR
10 - 22 UHR

ERSATZTEILE, WERKZEUG, EBIKE LADEMÖGLICHKEIT
grosse terrasse & Getränkeauswahl, kleine Speisen

Park(ing) Day – Parkplatz wird Lebens(t)raum!



Die Zeit: 20. September 2019, 15 Uhr. Der Ort: Südring. Auf dem Innenring schiebt sich der Demonstrationzug der großen internationalen Klimademo vorbei, zu der Greta Thunberg kurz vor dem New Yorker Klimagipfel aufgerufen hatte.

Und an dem Tag, an dem die Pläne der Bundesregierung zum Klimaschutz vorgestellt wurden. Über 8000 Demonstrierende wurden in Bochum gezählt; in ganz Deutschland waren es über 1,4 Millionen.

Auf der anderen Seite des Rings, zwischen Kortumstraße und Bröderstraße, tut sich auch etwas: die rechte Fahrspur ist gesperrt, und auf den 16 Stellflächen werden die unterschiedlichsten Dinge aufgebaut. Wo sonst Autos stehen, werden Klapptische, Liegestühle und Sonnenschirme aufgestellt, Teppiche ausgerollt, zwischen Schildermasten Fotoleinen gespannt. Als der Demozug vorbeizieht, halten Schülerinnen der Köllerholzscheule in Dahlhausen Schilder hoch und jubeln den Demonstrierenden zu, was von der anderen Seite des Rings fröhlich und lautstark beantwortet wird. Auf den Absperrungen hängen Zettel mit der Aufschrift „Park(ing) Day“. Denn genau das findet hier statt.

Die im Jahr 2005 in San Francisco entstandene Aktionsform will auf den riesigen Flächenbedarf durch parkende Autos hinweisen und eine sinnvollere Nutzung der vorhandenen Räume erreichen. In immer mehr Städten weltweit werden am dritten Freitag im September Autostellplätze kreativ „umgenutzt“ - in Flächen der Begegnung, der Diskussion, der Erholung und des Spiels. In Bochum wird der Park(ing) Day nun schon zum vierten Mal begangen. Inzwischen hat sich ein kleiner, fester Kern an Aktiven gebildet, der jedes Mal dabei ist, darunter ein Dutzend ADFC-Aktive. Doch jedes Jahr kommen auch neue Akteure dazu. Dieses Mal waren es u.a. die schon erwähnten Schülerinnen der Köllerholzscheule



Park-Plätzchen – immer sehr begehrt

mit ihren Lehrerinnen und ihrem Schulleiter. Kortland e.V. präsentierte eins der beiden neuen öffentlichen Lastenräder (siehe FreiRad 1/2019) und bot Siebdruck auf mitgebrachten Textilien an. Markus Lutter von Fridays for Future bereicherte die Aktion mit einer tollen Sammlung historischer Fotos zur Geschichte des Radverkehrs in Bochum sowie einem großen Holzkreuz und einem „Ghost Bike“, das an die (wieder gestiegenen!) Zahl getöteter RadfahrerInnen

Hört auf die Botschaft der jungen Generation



Aus der Parkbucht wird ein Hafen

Ideen mit viel Geschick ins Bild gesetzt

erinnerte. Das Bündnis Radwende Bochum präsentierte sich erstmals auf einem Park(ing) Day. Als „Wiederholungstäter“ beteiligten sich wieder der Verkehrsclub Deutschland (vcd), der Leihladen Bochum, die mobile Fahrradwerkstatt des Sozialen Zentrums / Velotopia, die Verbraucherzentrale Bochum gemeinsam mit dem Weltladen Wattenscheid, u.a. mit der Präsentation fair gehandelter Schokolade und Kaffee, urbanradeling, Greenpeace mit einem „Gehzeug“ sowie viele Einzelpersonen. Insgesamt waren ca. drei Dutzend Menschen beteiligt.

Die Schülerinnen der Köllerholzscheule beeindruckten nach dem Passieren des Demozugs noch mit Showtänzen, Akrobatikeinlagen und Einradfahren und bekamen viel Applaus von den Gästen der Badalona Bar. Wer wollte, konnte Twister oder Cross Boule spielen. Oder Spaß mit Seilspringen und Hula Hoop-Reifen haben. Oder Leinwände bemalen, Siebdruck kennenlernen oder Jonglieren. Oder sich die historischen Aufnahmen zum Radverkehr in Bochum und aktuelle Fotos vom Radverkehr in den Niederlanden ansehen, ein Fahrradquiz machen, in Büchern zu Städteplanung und Radfahren blättern oder sich über die Arbeit der verschiedenen Initiativen informieren.



Wer ein technisches Problem mit seinem Fahrrad hatte, konnte sich an die mobile Fahrradwerkstatt wenden. Und und und... Natürlich konnte man sich auch einfach unterhalten und sich etwas vom Trubel der Demo erholen. Das Zusammenfallen des Park(ing) Days mit der großen Klimademo hat sicherlich dazu geführt, dass viele Klima- AktivistInnen sich nicht bzw. wenig parallel am Park(ing) Day beteiligen konnten. Durch die parallele Demo haben aber auch viele Bürger erstmals von der Existenz des Park(ing) Day erfahren. Eine noch breitere Beteiligung im nächsten Jahr wäre natürlich wünschenswert. Optimal wäre es allerdings, wenn sich im ganzen Stadtgebiet Menschen finden würden, die vor ihrer Haustür oder an zentralen Stellen Parkplätze besetzen und anders als sonst nutzen würden. Vielleicht ist ja bald die Zeit reif dafür, dass sich mehr Menschen als bisher wenigstens symbolisch für ein paar Stunden im Jahr ein Stück „Lebensraum“ in ihrer Stadt zurückerobern...

Zahlen & Fakten

Entwicklung des Bochumer KFZ-Bestandes in den letzten Jahren: **Ca. 5000 pro Jahr** (entspricht ca. +15 täglich!) Für genaue Zahlen siehe www.bochum.de Suchbegriff „KFZ-Bestand“ Durchschnittliche Zeit, die PKW in Deutschland pro Tag abgestellt herumstehen: **23 Stunden** Zahl der Fahrräder, die auf einem PKW-Stellplatz geparkt werden können: **10 - 12**

Text: Jens Eschmann
Fotos: Norbert Kriener (NABU)

Aktuelles vom Radschnellweg Ruhr (RS1)

Text und Fotos: Ralf Böhm

Der erste Teilabschnitt des RS1, der nach den Qualitätskriterien für Radschnellwege ausgebaut wurde, konnte am 15. Mai 2019 in Anwesenheit des Verkehrsministers Hendrik Wüst in Mülheim westlich der Ruhr bis zur Hochschule Ruhr-West mit vielen ‚Radlern‘ feierlich eröffnet werden. Die WAZ-online berichtete: *„Stau auf dem Radschnellweg. Nachdem Verkehrsminister Hendrik Wüst und Oberbürgermeister Ulrich Scholten am Fahrstuhl das Flatterband durchtrennt hatten, ging es nur im Stop and Go vorwärts, stellenweise half nur schieben oder das Rad gleich ganz stehen lassen, aber man möchte ja das neue Fahrgefühl erleben und genießen.“* Auf den



neu freigegebenen 1,2 Kilometern, von der Ruhrbrücke Mülheim in Richtung Westen, ist die Vision des Radschnellweges nun real geworden. Dieses ist das erste Teilstück, das nach den Qualitätskriterien des Landes NRW, die im Planungsleitfaden festgelegt sind, gebaut wurde. www.radschnellwege.nrw Hier wurde die für Radschnellwege vorgesehene Beleuchtung umgesetzt, Rad- und Fußverkehr sind deutlich getrennt durch eine breite, weiße durchgezogene Linie. Der Radverkehr auf der Fahrbahn des RS1 hat Vorfahrt! Eine grüne durchgezogene Linie markiert die Fahrbahn für den Radverkehr, eine Mittellinie sorgt für Orientierung und zusätzliche Piktogramme auf der Fahrbahn kennzeichnen den Fahrbahnbereich für den Fahrradverkehr. Neben der Fahrbahn wurde auch der Bereich für den Fußver-

kehr asphaltiert, so dass ein Ausweichen bei schlechter Witterung auf den Radweg, wie es oft auf den mit wassergebundener Decke gebauten Fußwegen der ersten RS 1 Abschnitte der Fall ist, nicht notwendig ist. Damit unterscheidet sich der Radschnellweg deutlich von vielen anderen Strecken z.B. der Erzbahn- oder auch der Springorumtrasse. Hier gibt es keine eindeutige Vorfahrtsregelung und keine Trennung des Rad- und Fußverkehrs.

In dem neu eröffneten Abschnitt wurden die festgelegten Qualitätskriterien für den schnellen Fahrradverkehr erstmalig komplett umgesetzt. Die Nutzung zeigt, dass eine 4 Meter breite Fahrbahn für den Fahrradverkehr für den RS1 das Breitenminimum sein sollte, da wo es örtlich und finanziell möglich ist und das erwartete Verkehrsaufkommen größer ist, sollten 4,50 oder noch besser 5 Meter Fahrbahnbreite angestrebt werden.

WAZ-online berichtete weiter: „Martin Tönnies, Planungsdezernent beim Regionalverband, hat als Zielmarke für die Fertigstellung des Weges von Duisburg bis Hamm die internationale Gartenausstellung in 2027 im Auge. Mit dem RS 1 sei das Ruhrgebiet noch immer führend, andere müssten den Vorsprung aufholen.“ Der Anfang ist gemacht, 1,2 von 101 Kilometer entsprechen der gesteckten Norm, wir hoffen, dass es – auch und gerade in Bochum - schnell weiter geht. FreiRad wird in der nächsten Ausgabe über den Stand in Bochum berichten.



Gute Planung, prima Ausführung und schon fährt es sich SUPER!



Abb. oben: Auch die Politikprominenz nutzt gerne den öffentlichen Auftritt

Beleuchtung



Radverkehr auf dem RS1 hat Vorfahrt: Extra Einfädelspuren!



Führungsformen für Radschnellverbindungen



Abolengo de Alpaca

Alpaka Zucht und feine Textilien



Online Shop
www.abolengo-alpaca.de

In der 4. Generation fertigen wir in unserer Manufaktur feine Bettwaren und seit mehr als 12 Jahren züchten wir Alpakas. Die kostbare Wolle verarbeiten wir in Alpaka-Matratzen, Bettdecken und zu stylicher Mode und Wohnaccessoires.



Bestes Schlafklima mit Bettdecken von Abolengo



Alpaka Zirben Kopfkissen

wohltuend für den erholsamen Schlaf



Zirbe aus Österreich

- Hofladen im Münsterland und auf Langeoog
- Strick-Wolle, Strümpfe, Schals, Capes uvm.
- Alpaka Matratzen-Bettdecken-Fabrikation



Strickgarn in bezaubernden Farben



Abolengo Wohlfühl Alpaka Socken



Familie Näsemann freut sich auf Ihren Besuch

Alpaka Zucht und Hofladen im Münsterland • Verkauf von Alpakas • Schnupperkurse & Seminare
Aldenhövel 63 - 59348 Lüdinghausen Tel. +49 02598 - 918645

Online Shop: www.abolengo-alpaca.de



Parkplatz-
probleme
am Moltkemarkt

Text: Georg Puhe

Fotos: Bernhard Raeder / Georg Puhe

Fahrrad arken in der Stadt

In Utrecht wurde am 19. August 2019 am Bahnhof das größte Fahrradparkhaus der Welt eröffnet. Es verfügt über 12.500 Abstellmöglichkeiten und 750 Leihräder. Davon sind wir in Bochum noch etwas entfernt. Das Thema Fahrradparken ist aber auch hier angekommen. Hochwertige Fahrräder benötigen eine sichere Abstellmöglichkeit, man möchte es nach dem Abstellen ja auch zurückhaben. Die Zeiten der Billig-Schrotträder, mit denen man sich quasi als Diebstahlsicherung in der Stadt bewegte, sind vorbei oder in Bochum erst gar nicht angekommen. Die Topographie verlangt schon ein gutes Fahrrad, um bewältigt zu werden und die Zahl der Pedelecs nimmt stark zu. Mit dem Rad, mit dem ich beispielweise in die Stadt fahre, möchte ich auch hinterher wieder zurückfahren.

Wie sieht es also aus in unserer Stadt:

Die Fahrradstation am Hbf. bietet 180 Einstellplätze, sie ist inzwischen zu klein und kann die Nachfrage nicht mehr bedienen. Hier gibt es Erweiterungsbedarf, das Abstellen im Umfeld des Bahnhofes nimmt zu, an jedem Schild und an Bäumen sind Räder angeschlossen. Wenn man einen Platz in der Radstation bekommt, kostet ein Tagesticket 0,90 €, im Jahresabo zahlt man 85 €. Es gibt viele Staffellungen dazwischen.

Abstellplätze in der Stadt und in den Stadtteilen:

Die Stadt hat ein Programm zur Nachrüstung mit Anlehnbügel aufgelegt. Es wird ein einheitliches Modell aus Edelstahl eingesetzt, liebevoll auch Lolli genannt, weil es aussieht wie ein Lutscher. 100

Stück werden pro Jahr in der ganzen Stadt verteilt aufgestellt. In der Innenstadt sieht man sie inzwischen an vielen Stellen. Es werden auch einzelne PKW Parkplätze als Lolli-Standorte umgerüstet, so zum Beispiel in der Alsenstraße, Akademiestraße und Humboldtstraße. Aus einem PKW Parkplatz werden so mit drei bis vier Lollis 6 bis 8 Fahrradparkplätze. Auch im Bereich des Bermudadreiecks wird nachgerüstet, z. B. in der Kortumstraße 35 vor dem Veggihaus, Brüderstraße, Kerkwege. Häufig reicht die Zahl der angebotenen Bügel nicht aus, besonders bei gutem Wetter und Aktivitäten in der Stadt ist das Angebot noch zu gering. Und in den Stadtteilen und Stadtteilzentren ist auch noch erheblicher Bedarf.

Fahrradboxen

„Dein Radschloss“, ein abschließbare Fahrradbox, bietet 185 komfortable und sichere Abstellplätze. Die Buchung erfolgt übers Internet und einer Registrierung. Die Miete liegt bei 1 € pro Tag. Weitere Informationen unter <https://www.dein-radschloss.de> In Bochum gibt es ein weiteres System, die E-Bike Garage, vgl. FreiRad 1. Fünf Standorte in der Stadt mit je 6 Boxen, die 2 Räder aufnehmen. <https://m.bochum.de/e-bike-garage> Die Nutzung ist kostenlos.

Abstellen in Wohnquartieren Was in Dortmund funktioniert, in Hamburg im großen Stil, gibt es leider in Bochum noch nicht, die Fahrradparkhäuser im Quartier. In vielen Altbauquartieren gibt es weder Fahrradkeller noch -boxen oder geeignete Hinterhöfe, die ein gutes Rad ausreichend schützen und leicht erreichbar sind. So kam vor Jahrzehnten die Idee der Fahrradhäuser auf: In einem Fahrradhaus sind Räder vor Witterung, Abbau von Teilen, Vandalismus und Diebstahl geschützt. Je nach Modell





passen 8 - 12 Räder in ein solches Haus. In Hamburg gibt es bereits 350. Aufgestellt werden sie im öffentlichen Raum, die Nutzung ist mit der Stadt geregelt, die Kosten für die Erstellung tragen die Nutzer. So ist die schnelle Verfügbarkeit und die sichere Unterbringung eines Fahrrades bestens organisiert.



Abstellen am Zielort, Arbeitsplatz, Schule ... Abstellen am Arbeitsplatz: Hier haben sowohl die Stadt am technischen Rathaus mit 85 Plätzen gesichert in der Tiefgarage und auch an anderen Dienststellen als auch die Uni gute Einrichtungen in abschließbaren Käfigen. Die Mitarbeiter erhalten einen Schlüssel und können so Ihr Fahrrad trocken und gesichert abstellen. Eine vorbildliche Anlage bietet die Stadt Herne für Ihre Mitarbeiter: Das „Technische Radhaus“, ein Parkhaus für Fahrräder vor dem Technischen Rathaus bietet Platz für 80 Fahrräder auf zwei Ebenen, wo vorher sechs Autos parken konnten. Und ökonomisch ist das auch, so kostet ein Abstellplatz fürs Rad in dieser Einrichtung in der Herstellung etwa 700 €, die Erstellung eines Autoparkplatzes kostet etwa 5.000 €, in Tiefgaragen bis zu 40.000€.



Stellplatzsatzung Das Thema Abstellplätze ist in der Diskussion. Auch Bochum arbeitet an einer Stellplatzsatzung, die auch Stellplätze fürs Fahrrad beinhaltet. Baugenehmigungen werden dann zukünftig Auflagen für die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen vorschreiben. Bisher gibt es das hier nicht. Dementsprechend spärlich ist deshalb bisher die Ausrüstung mit Fahrradabstellplätzen



Fahrradhaus in Dortmund (Foto ADFC)

bei Neubauten. So ist in der bisherigen Planung des neuen Einkaufszentrums in der Innenstadt am Standort des Gerichts die Ausstattung mit Abstellplätzen für Besucher und Kunden recht dürftig. Hier gibt es nach Einschätzung des ADFC deutlichen Nachverhandlungsbedarf.

Demgegenüber stehen in Bochums Innenstadt 4.000 öffentliche Parkplätze in Parkhäusern für Autos zur Verfügung. Im Straßenraum sind es sicherlich auch noch einmal so viele.

Wer Fahrradverkehr will, wer eine Verkehrswende anstrebt und den Klimaschutz einfordert, muss die gesamte Infrastruktur für die klimafreundliche Mobilität anbieten.



Unter der Laterne, der Mast als stabiler Anker für das Radl. Es braucht allerdings eine elend lange Schlosskette

BALANCE
Fahrradladen
Balance

Mi - Mi 10 - 19
Do - Fr 10 - 20
Sa 10 - 18

Kortumstraße 5
44787 Bochum
balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck

Fußgängerzone Wattenscheid

*Bald freigegeben für
Radfahrer?*



Text: Bernhard Raeder
Recherche und Fotos: Ralf Böhm

Während in Bochumer Innenstadt große Teile der Fußgängerzonenbereiche für den Rad- und Pedelecverkehr freigegeben sind, ist dies in der Fußgängerzone Wattenscheid noch nicht geschehen. Sogar in den für Lieferverkehr freigegebenen Zeiten wird das Radfahren noch immer nicht erlaubt. Eine Nord-Süd-Querung ist selbst zu solchen, verkehrsarmen Zeiten nicht gestattet.

Nachvollziehbar ist diese Regelung nicht. In den freigegebenen Fußgängerzonen in der Bochumer Innenstadt sind kaum Verkehrsunfälle zwischen Radfahrenden und Fußgängern aufgetreten. Auch ist es schwer verständlich, dass der Lieferverkehr dagegen noch in Zeiten gestattet ist, wo bereits Fußgängereinkaufsverkehr stattfindet und auch noch andere motorisierte Verkehre

zugelassen sind (Anwohner). Geht von Radfahrenden eine höhere Gefährdung aus als von schweren Kfz? Radfahrende werden an vielen Stellen der Stadt auf benutzungspflichtige Geh- und Radwege geführt bei teilweise schmalen Wegesbreiten. Und da ist es nicht opportun, Radfahren in den – meist breiten – Fußgängerzonen – zumindest zeitweis – zu zulassen? „Radfahrer frei“ in Fußgänger-

zonen heißt, dass diese mit der gebotenen Vorsicht und Schrittgeschwindigkeit zu fahren haben. Es mag sein, dass sich nicht alle so verhalten. Rowdytum ist aber nicht an die Wahl eines speziellen Verkehrsmittels gebunden. Die Vernünftigen – der Autor und die Leser dieser Zeilen natürlich – sind aber eindeutig in der Mehrheit.

Die oben angesprochenen Widersprüche und die positiven Beobachtungen in Bochum haben in der Stadtverwaltung inzwischen wohl zu einem Umdenken geführt. Druck machte auch der Wattenscheider Bezirksbürgermeister Manfred Molszich mit seiner Anfrage im Juni diesen Jahres. Nach unseren

Platz für Radler wäre ja da!

Informationen bereitet man weitere Öffnungen für Radfahrer vor, darunter die Fußgängerzone in Wattenscheid. Eine endgültige Bestätigung wollte man uns noch nicht geben, da einige Details noch geklärt werden müssten. Für den einen oder anderen Wattenscheider würde das bedeuten, dass er ohne Gewissensbisse seine Sonntagsbrötchen mit dem Rad besorgen kann, ohne am frühen Morgen in einer nahezu menschenleeren Fußgängerzone von einem eifrigen Polizisten zusätzlich zur Kasse gebeten zu werden. Diese alte Kamelle wäre dann wirklich Schnee von gestern!



Bochum braucht mehr Alltagsradler!

Wann ein Umstieg aufs Rad ein frommer Wunsch bleibt – Selbstversuch auf dem Weg zwischen City und Wattenscheid

Ralf Böhm (Recherche und Fotos)
Bernhard Raeder (Text)

Bochum hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich zu steigern und den des Autos zu verringern. Es geht damit um Wege zur Arbeit, Dienststelle oder Universität, zu Geschäften oder Dienstleistern in der Stadt und den Stadtteilzentren. All diesen Wegen ist gemeinsam, dass man ein klares Ziel auf kurzem, direkten Weg, möglichst schnell, verkehrssicher und möglichst komfortabel zurücklegen möchte.

Unter der Annahme, dass eine Zunahme des Alltagsradverkehrs erst dann stattfinden wird, wenn sich die Verkehrsinfrastruktur für Alltagsradler verbessert, soll an einem Beispiel gezeigt werden, wie groß der Handlungsbedarf in Bochum ist. Der Ausbau verschiedener Trassen in Bochum brachte den Freizeitradlern viel Freude, aber für alle notwendigen Alltagswege kommen sie nur sehr partiell in Frage.

Im Folgenden geht es um Beobachtungen und Erfahrungen eines Radfahrenden, der vom Rathaus aus über Alleestraße, Essener Straße und Wattenscheider Hellweg etwa 5 km Richtung Wattenscheid fährt, eine Entfernung, die allgemein gut mit dem Rad zurückgelegt werden kann.

Nach Überquerung des Westrings bietet sich ein nicht benutzungspflichtiger „sonstiger Radweg“ auf dem Bürgersteig an. Hinter der Eisenbahnbrücke endet dieser „Radweg“ bereits wieder, das heißt: einfahren in den fließenden Verkehr, Vorrang achten, eventuell bremsen und warten. Dazu erschwerend: Wer geradeaus fahren will, muss auch noch den Fahrstreifen wechseln. Keine gute Wahl!



Bis zur Zufahrt Westpark, Bessemer Str. (zurückgelegte Strecke: 650 Meter) muss dann die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr befahren werden, bevor ein kurzer Radfahrstreifen angelegt ist, der nach ein paar Metern in

den „alten Radweg“ auf dem Bürgersteig mündet, bei entsprechender Breite und gutem Belag eine sichere Radfahrführung. Doch auch dieser „alte Radweg“ ist bloß Stückwerk. Kurz danach wird der Radfahrende wieder auf die Straße geführt, Probleme wie gehabt, die Weiterfahrt auf dem Gehweg ist zwar möglich aber wenig erquicklich.



Nach ca. 1.370 Meter Wegstrecke erreicht man den Knotenpunkt Alleestraße / Gahlensche Straße und fährt weiter alternativlos auf der Fahrbahn leicht bergauf bis zur Kreuzung Alleestr. / Kohlenstr. / Essener Straße.

Hier stößt man auf das Bochumer Verständnis von Umweltverbund: gesonderte Straßenbahntrasse, Reduzierung auf eine Fahrspur, Tempo 30 wegen Lärmschutz, der Radverkehr bleibt sich selbst überlassen. Weiter unten wird der ehemalige rechte Fahrtstreifen zum Parkstreifen, so dass es für Radfahrer eng und unsicher wird.



dann auch wieder mal eine Radverkehrsführung, allerdings in Form eines Streifens, gepflastert neben einem schmalen Gehweg: Verkehrszeichen 241 StVO: Getrennter Rad-Gehweg, also benutzungspflichtig. Kurz dahinter wird die Essener-Straße als 70 Km/h-Strecke ausgewiesen. Diese 70 Km/h verbietet die Radfahrer zwingend von der Fahrbahn, sie sind ein Ausschlusskriterium, um z.B. Radfahrstreifen oder eine „Protected Lane“ auf dem Asphalt zuzulassen. Die geringe Verkehrsdichte auf dieser Strecke würde dies eigentlich nahelegen. Linksabbiegen nach Eppendorf ist eine echte Herausforderung.

Die Abb. spiegeln die jeweilige Textsituation wieder!



Kurze Zeit danach hat man die Werkseinfahrt von Thyssen-Krupp zu queren. Während der Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn ungehindert fließt, muss der geradeaus fahrende Radfahrende Vorfahrt achten, sich nach hinten umdrehen und schauen, ob ein 40-Tonner Richtung Werksgelände abbiegt. Dies in einer Situation, wo er zwei fast 90-Grad-Schwenkungen mit seinem Rad vollführen muss. Bei der nächsten Querung hat der Radfahrende Vorfahrt und bleibt auf dem Bürgersteig neben einer zweisepurigen Fahrbahn, die absolut wenig Verkehr aufweist und in Westenfeld bzw. und Höntrop eh teilweise einspurig weitergeführt wird und es einspurig ohne sichere Radfahrführung nach dem Ortsausgangsschild Richtung Essen „geht“.



Auf dem Wattenscheider Hellweg geht es ab der Einmündung Stephanstraße mit einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg weiter. Eigentlich! Frage: Bei Grün: Absteigen, Schieben, Fahren? Muss ich als Radfahrender überhaupt warten? Seit 1.1.2017 gelten Fußgängersignale nicht mehr für Radfahrende. Andere Signale sind hier nicht vorhanden, obwohl der Geh-Radweg benutzt werden muss!

Nach 4.200 Metern: Der parallel verlaufende Geh-Radweg endet an dieser Stelle. Wer weiter Richtung Westen fahren will, nutzt die Fahrbahn der Vivaldistraße, bis nach 4.320 Metern die Straße nach rechts abknickt und man irgendwie wieder auf den Wattenscheider Hellweg kommen muss. Man wird gezwungen abzusteigen, über den Gehweg zu schieben, um wieder auf die Fahrbahn zu kommen. Ab diesem Punkt bis zur Ortsgrenze von Bochum-Wattenscheid muss jetzt die wieder vierspurige Fahrbahn genutzt werden.



Fazit: Von Bochum Zentrum bis zum Abzweig nach Wattenscheid Höntrop sind es noch keine 5 km, eine Entfernung also, die nach Meinung vieler Politiker einem Durchschnittsradler zuzumuten ist. Die vorliegende Streckenbeschreibung macht aber deutlich, dass hier ein Umstieg vom Auto aufs Fahrrad nicht erwartet werden darf. Die eingangs angeführten Erwartungen eines Alltagsradler werden nur in einem Punkt erfüllt. Die Strecke ist wirklich direkt, aber weder verkehrssicher, noch möglichst schnell oder komfortabel.

e-motion e-Bike Welt Bochum

powered by **JEWO**

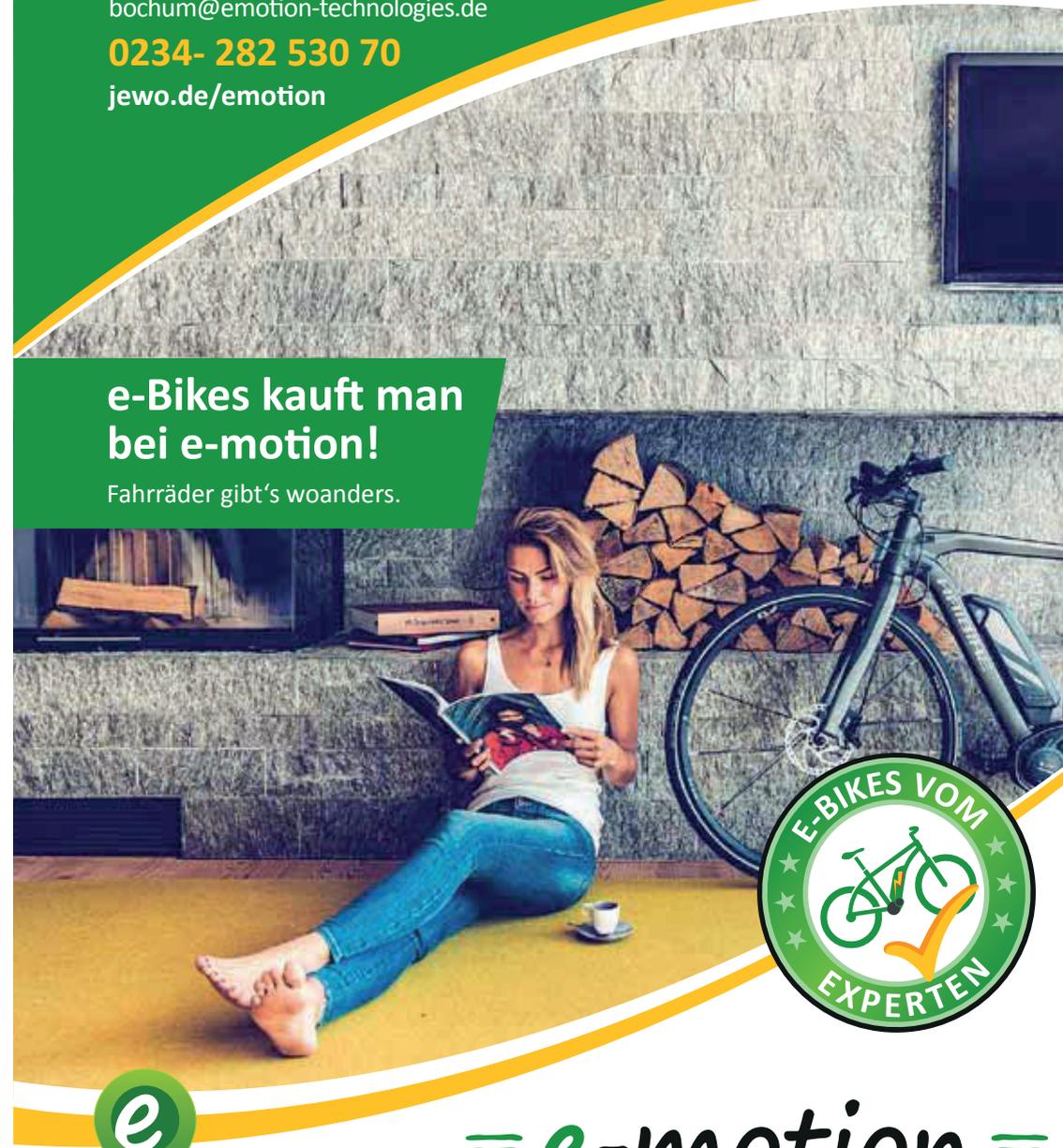
bochum@emotion-technologies.de

0234- 282 530 70

jewo.de/emotion

e-Bikes kauft man bei e-motion!

Fahrräder gibt's woanders.



Hattinger Straße 66-68
44789 Bochum

e-motion
TECHNOLOGIES

Bochums erste Rikscha ist da!

Am 23. August traf sich eine erwartungsfrohe Gruppe im Ehrenfeld zur Rikscha-Taufe der ersten Rikscha des Vereins „Radeln ohne Alter“.

Die Initiatorinnen Dagmar Bartsch, Gabriele Gaul und Barbara Jessel berichteten ausführlich, wie die Rikscha von Kopenhagen nach Bochum kam; dies geschah über Cycling Without Age, dem Weltdachverband von Radeln ohne Alter.

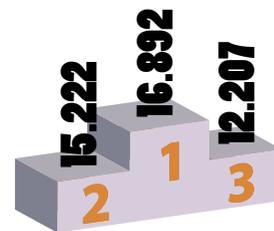
Text und Fotos:
Gerlinde Ginzel

Viele private Spenden und auch eine der GLS Bank und anderer Unternehmen hatten letztendlich den Kauf der fast 10.000 Euro teuren Rikscha ermöglicht. Erfolg hatte auch der Aufruf, sich ehrenamtlich als Rikscha-Pilot zu melden: rund 30 Personen haben sich bislang bereit erklärt und werden entsprechend trainiert, denn der Umgang mit dem vollbesetzten Gefährt muss geübt werden. Über 300 Kilo rollen dann mithilfe eines Elektromotors auf Tour. Pfarrer Hartmut Schröter übernahm mit einem Glas Mineralwasser die feierliche und einen emotionalen Moment bringende Taufe der Rikscha auf den Namen „Albert“, in Erinnerung an den ersten Fahrgast Albert Gerkens, der leider schon nicht mehr dabei sein konnte: „Die Rikscha möge ihre Fahrgäste in die Welt hinausbringen, kleine Wünsche erfüllen und generationsübergreifende Beziehungen schaffen“ und mit einem Zwinkern ergänzte er „dass sie ihre Fahrgäste sicher befördere und nicht direkt in den Himmel bringe“.

Dann ging es endlich auf die Fahrt mit der Rikscha. Pfarrer Schröter und Gerda Fuchs durften die erste Runde genießen. Strahlende Gesichter, lachende und winkende Fahrgäste waren der beste Beweis für die gute Unternehmung. Langfristig sollen auch Fahrten vom St. Johannes Stift in Wiemelhausen angeboten und dafür eine zweite Rikscha angeschafft werden. Infos: www.radelnohnealter.de



Kontakt:
Radeln ohne Alter Bochum c/o Ehrenfelder
Miteinander e.V.
Telefon 0234 – 609 38 177
e-mail:
dagmar.bartsch@ehrenfeldermiteinander.de



Stadtradeln – ADFC - Team „young and dirty“ unter den Spitzenreitern

Text: Ralf Böhm, Fotos: Stadt Bochum

Am Mittwoch, 31.07.2019, 17:00 Uhr, wurden in den Räumen des Technischen Rathauses der Stadt Bochum durch Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke teilnehmende Radfahrer/-innen des diesjährigen Stadtradelns 2019 -Aktionszeitraum 25.05. bis 14.06.2019 - sowie auch Radteams geehrt. 50 Teams mit 618 Radelnden haben teilgenommen, 158.813 Kilometer haben die Teilnehmer in den drei Wochen erradelt, das entspricht einer Menge von 23 t eingespartem CO₂. Die durchschnittliche Summe aller Aktiven nach den drei Wochen lag bei 257 Kilometern. Das ist beachtlich! In seiner „Laudatio“ ging der Stadtbaurat Dr. Bradtke auf die augenblickliche Radverkehrssituation in Bochum ein und wünschte sich eine weitere und intensive Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sowie ein starkes Engagement aller Radinteressierten Bochums und eine rege Beteiligung an der Verkehrspolitik in vielfältiger Form. Auch würdigte er die Bürgerkonferenz vom 18.05.2019, welche sich des Themas „Mobilität von Morgen“ angenommen hatte. Das ADFC Team „young & dirty“ mit 23 registrierten aktiv Radelnden belegte den Dritten Platz in der Kategorie Gesamtkilometerzahl mit 12.207 Kilometern. Platz 1 belegte das Team Knappschaft Bahn-See by bike mit 16.892 Kilometern und 72 Teilnehmern vor dem zweitplatzierten Team „Geo on Tour“ mit 75 Teilnehmern und 15.222 Kilometern. Für den ADFC nahmen der Vorsitzende Christoph Lotz gemeinsam mit Ralf Böhm die Urkunde aus den Händen von Herrn Dr. Markus Bradtke entgegen.



Christoph Lotz und Ralf Böhm mit Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke



Schon einmal ein Kortlandrad ausgeliehen?



Das Lastenrad kann nur ohne Kinder geliehen werden!

Text und Fotos Anne Koltermann

Jeder, der schon eines der E-Lastenbikes gefahren ist, weiß wovon ich spreche: Das Fahren ist ein Riesenspaß, auch bei voller Last sind die Räder gut fahrbar und die Transportkapazität bleibt beeindruckend. Ein ganzer Familieneinkauf mit samt Kindern – kein Problem! Die lästige

Parkplatzsuche fällt weg und durch die leichte Handhabung der Räder ist man mitten in der Mobilität der Zukunft angekommen. Rund dreißig Bochumer insbesondere Hammer Bürger haben bisher an einem der zahlreichen Fahrtrainings teilgenommen und auch unser Oberbürgermeister Thomas Eiskirch stellte nach seiner



Probefahrt fest: „Die E-Lastenbikes sind eine wahre Bereicherung!“

Die Vorteile der Kortlandräder sprechen sich rum: mittlerweile machen viele Bochumer von der kostenfreien bzw. spendenbasierten Ausleihe über mein-rudolf.de Gebrauch. Das Prinzip ist einfach: Man meldet sich als Ausleiher bei mein-rudolf.de an und reserviert sich das gewünschte Rad. Dann vereinbart man einen Termin zur Schlüsselübergabe und los geht die Fahrt bei einem unserer Kooperationspartner: Entweder an der Kofabrik an der Stühmeyerstraße oder an der Gethsemane Gemeinde an der Amtsstraße 4 in Bochum Hamme. Die Kofabrik hat dem Lastenrad sogar schon ein richtiges Zuhause gebaut: eine Fahrradgarage! Auch in Hamme ist das Engagement ungebrochen: Im Rahmen eines Familienfestes der Expedition Hamme im Hammer Park am 22.09. wurde das erste Lastenrad bereits gestaltet: Moritz Henkel von Mantis Design und Kreativmanufaktur

hat den Gestaltungsworkshop durchgeführt: nun ist die Transportbox des E-Lastenbikes bunt beklebt und ein echter Hingucker! Das nächste Fahrtraining wird am Sonntag, 13. Oktober an der Gethsemane Gemeinde nach dem Erntedankgottesdienst stattfinden (Beginn des Gottesdienstes: 11.00 Uhr und Beginn des Fahrtrainings 12.00 Uhr). Es lassen sich in Einzelfällen auch spontane Fahrtrainings zu Beginn der jeweiligen Radleihe einrichten. Unser Dank gilt auch dem ADFC, der für das zweite Rad die passende Kindersitzbank gespendet hat – also lassen sich ab Mitte Oktober bis zu vier Kinder transportieren! Ob mit oder ohne Kindersitz: die Räder können innerhalb von ca. 10 min je nach Wünschen des jeweils Ausleihenden werkzeuglos umgebaut werden. Fehlt nur noch ein goldener Oktober mit vielen schönen Sonnentagen und eine Ausweitung und Verbesserung der Fahrradverkehrssituation in Bochum zur Abrundung des Fahrspaßes!

| | | |
|--|--|--|
| <p>RADSTATION Parken · Service · Verleih Codierung · Gebrauchträder</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> |



Nachwuchsförderung – Familien Radtouren zum Gysenbergpark

Text und Bild von Simon Justen

Bunte Radversammlung

Zwei ganz besondere ADFC Familienradtouren standen am Sonntag, 21. Juli und am 11. August 2019 auf dem Tourenprogramm. Ich führte als ADFC - Tourenleiter meine beiden ersten Eltern-Kind-Ferienradtouren mit Teilnehmern zwischen 3 und 64 Jahren. Die jüngste selbstradelnde Teilnehmerin war die vierjährige Luise. Sie fuhr fröhlich und verkehrssicher mit, natürlich unter Aufsicht ihrer Eltern. Alle Teilnehmer waren hoch motiviert, auch die im Kindersitz Mitfahrenden, denn es gab ein spannendes Programm. Die Familie, welche am weitesten angereist war, kam aus Wipperfürth. Dass nenne ich Einsatz!

Die Touren starteten am AWO Familienzentrum Josephinenstraße 238 zum Gysenbergpark nach Herne und zurück. Viele Pausen waren eingeplant, so dass auch die kleinsten Teilnehmer gut mithalten konnten und Spaß hatten.

Die erste Pause machten wir bereits nach 2 Kilometern am Hof Sasse, wo wir von dem netten Bauernhepaar Evelin und Bernhard Sasse freundlich empfangen und liebevoll bewirtet wurden. Für die Kinder gab es frische Milch und Gummibärchen, für die Erwachsenen frisches Obst direkt vom Erzeuger sowie anregende Gespräche. Die Teilnehmer hatten viel zu gucken, für die Kinder ein ganz beson-



Großes Verzücken mit kleinen Tieren



Vergnügen auf der schiefen Ebene

deres Highlight war sicherlich das Entenküken, dass alle streicheln durften. Aber auch die anderen Tiere des Hofes waren für die Kleinen interessant.

Anschließend ging es weiter über den Emscher Park Radweg – der aktuell durch den RVR saniert wird – zu einem tollen, weitläufigen Spielplatz in Hiltrop, mitten im Grünen. Nach einer ausgedehnten Spielpause ging es zum Gysenbergpark durch den grünen Bochumer Norden. Im Gysenbergpark selbst bekamen die Kleinen viel geboten, z.B. eine Fahrt mit der Kinder-Eisenbahn Jolante, dem riesigen Spielplatz und dem Familien-Park Herne. Dann

ging es zurück Richtung Grumme. Dabei war die steilste Steigung der Tour zu überbrücken, was auch die Kleinsten toll gemacht haben. Zur „Belohnung“ gab es auf der Rückfahrt noch Brombeeren zu pflücken, bevor der letzte Spielplatz der Tour erreicht wurde. Nach knapp 6 Stunden und etwas weniger als 15 Kilometern kamen alle wieder wohlbehalten am Ausgangspunkt in Bochum-Grumme an.

Einhellige Meinung war, dass es ein tolles gemeinsames Familienerlebnis war und die nächsten Touren gerne kommen können. Und die sind auch schon geplant. Informiert euch auf der Webseite oder hier im Magazin.



Spannender Blick von oben



von Bernhard Raeder (inzwischen wieder gesund und auf dem Rad anzutreffen)



Unsere Reise war für drei Wochen geplant, wir wollten Kultur und Natur miteinander verbinden. So lag es nahe, dass wir nicht sofort über Kranjska Gora nach Slowenien fuhren, sondern zunächst dem Alpe-Adria-Weg über Tarvis, Udine, Palmanova, Aquileia nach Grado folgten. Wir wollten zwar viel Radfahren, nahmen uns aber wegen Dauerregen die Freiheit, von Tarvis nach Udine den Zug zu nehmen und dort einen weiteren Tag zu verbringen. Erst hier endete die lange Kälte- und Regenzeit im Mai. Das Friaul bietet einen großen Schatz an römischer, mittelalterlicher, venezianischer und habsburgischer Geschichte und Kultur. In Cividale del Friuli faszinierte uns das Kloster Santa Maria in Valle mit dem langobardischen Tempel, in Udine die venezianischen Bauwerke, in Pamanova die Stadtansicht, in Aquileia die bedeutenden römischen Fußbodenmosaike in der Basilika, in Grado das Licht und das adriatische Meer. Der Reiz einer solchen Tour liegt auch darin, sich von aktuellen Angeboten überraschen zu lassen. So konnten wir in Triest, unserer nächsten Station, eine einzigartige Fotoausstellung des französischen Fotografen Robert Doisneau besuchen, der besonders mit seinen Bildern aus den Straßen von Paris berühmt wurde (Der Kuss). Nun sollte aber langsam unser Ziel Slowenien ins Auge gefasst werden. So rollten wir nach einer Fährpassage von Triest nach Muggia von dort über die Trasse der Parenzana Bahn an die slowenische Adriaküste. Man ist zwar nun in Slowenien, der italienische Einfluss ist in den reizvollen Küstenorten Koper, Izola und Piran aber unüberschaubar. Bei bestem Sommerwetter genießen wir die mediterrane

Atmosphäre dieser Küstenregion und besuchen zum Abschluss noch die Salinen von Sečovlje (Naturpark). Die vielbeworbene Parenzana Trasse hatte wunderschöne Passagen direkt am Wasser, durchquerte einige Tunnel, gerät aber vor und in Kroatien eher zum MTB Trail. So verlassen wir die Küste über normale Straßen Richtung Grenze Kroatien. Dort haben wir kurz vor Buje mit dem Apartment RAŽMAN eine großzügige, preiswerte und ruhige Unterkunft gefunden und bei dem Hausherrn selbst hergestelltes Olivenöl gekostet und für unsere Liebsten zu Hause eingepackt. Dies wäre für Mountainbiker ein idealer Standort für zahlreiche Touren in die Umgebung. Wir haben Biker getroffen, die seit Jahren in diesen Teil Istriens fahren, weil sie die Trails, die Landschaft und das Klima so reizvoll finden. Von Buje aus sollte es zurück nach Slowenien gehen, genauer zur Wehrkirche in Hrastovlje. Hierzu beauftragten wir Komoot, eine Route vorzuschlagen, Vorgabe Trekkingrad. Abgesehen davon, dass sich unsere Route kilometerlang als ausgewiesener Trail für Mountainbiker erwies und wir gepäckbeladenen Reiseradler ganz schön gefordert wurden, hat Komoot auch keine Vorstellung vom Schengenraum. So kamen wir schließlich über ein schmales Sträßchen zur kroatisch-slowenischen Grenze. Als wir den abgeschlossenen Schlagbaum unterquert hatten, wurden wir von einem slowenischen Polizisten, der dort Wache hielt, unmissverständlich darauf hingewiesen, dass hier kein Grenzübertritt möglich sei, unter keinen Umständen. Den Schengenraum betritt man über ausgewiesene Grenzübergänge. Wir stellten fest, dass Umwege sehr schön sein kön-



nen, legten noch eine Zwischenübernachtung an der Küste ein und fuhren über Nebenstraßen nach Hrastovlje mit seiner einzigartigen romanischen Dreifaltigkeitskirche. Ihr Innenraum ist komplett mit ausnehmend schönen Fresken der Renaissance und des Spätmittelalters geschmückt, die den damaligen bäuerlichen Besuchern die Welt erklärt haben. Es war nicht ganz einfach, hier eine Übernachtung zu finden. Einheimische wiesen uns schließlich den nicht unanstrengenden Weg in die Karst Region zu einem kleinen Hostel, dessen Betreiber bereits mit dem Rad in den USA und Neuseeland unterwegs war. Hier entschieden wir, nicht mehr die Hauptstadt Lubljana anzufahren sondern uns Richtung Julische Alpen zu begeben. Nach einigen Stationen fuhren wir hinter Nova Gorica über einen wunderschönen Radweg die Soca hoch nach Norden, und damit in eine der reizvollsten Regionen Sloweniens. Wir durchliefen die Tolminer Klammern am südlichsten Zipfel des Triglav Nationalparks, genossen das kühle, smaragdgrüne kristallklare Wasser der Soca, fuhren zum Kolorvat hoch, einem Freilichtmuseum zu den Isonzo-Schlachten des Ersten Weltkrieges. Die letzte Woche wollten wir am Triglav Nationalpark verbringen und von dort zurück nach Kärnten fahren. Von Tolmin hätten wir hinter Most na Soci über die 403 nach Bohinjjska Bistrica fahren müssen. Eine Einheimische riet uns dringend davon ab. Kein Slowene würde in der Saison diese schmale, von vielen Lastwagen befahrene Straße mit dem Rad befahren. Es war wahrscheinlich nicht nur Vorsicht sondern auch Respekt vor dem Pass, was uns veranlasste den Zug zu nehmen. Hier endet



gezwungenermaßen mein Reisebericht, weil ich unmittelbar vor der Tourismus Info in Bohinjjska Bistrica in ein Schotterloch geriet, das beladene Rad stoppte und zur Seite kippte. Ich brach mir das Schlüsselbein. Zu dem Zeitpunkt war ich allein, fand aber gleich nette Helfer, die sich um Gepäck und Rad kümmerten und mich zur nahegelegenen Ambulanz fuhren. Von dort ging es mit Krankenwagen über Bled nach Jesenice ins Krankenhaus. Das Röntgenbild war eindeutig, der Rat des jungen Arztes auch: fahren sie am besten so schnell wie möglich zurück nach Deutschland! Frau und Freundin machten sich auf den Weg und zwei Tage später war ich zurück in Bochum und fit fürs St. Josef-Hospital. Für Rückfragen zu unseren Erfahrungen hinsichtlich Übernachtungen, Straßenverhältnissen, Navigation, Verständigung stehe ich gern zur Verfügung. Für Mountainbiker sind Istrien und Slowenien sicher ein Paradies, für uns ältere Tourenradler bietet diese Region jede Menge netter Menschen, sowie Kultur und Natur im Überfluss.



Kölner Radler kommen bei Fiege Bernstein auf den Geschmack

Text und Fotos von Bernhard Raeder



Was machen Kölner Radler, die ihre diesjährige Übernachtungstour in Bochum durchführen wollten und nach eigenen Angaben wenig Ahnung vom Revier haben? Sie wenden sich an unsere Vorsitzende Gerlinde Ginzel und fragen vorsichtig an, ob jemand mit Kenntnissen schöner Rad- und Schleichwege Lust hätte, sie zu führen. Ausgangs- und Endpunkt sollte das TRYP Hotel in Wattenscheid sein.

Abb. links: Gute Stimmung bei den „Kölschen Speichenquälern“ auf der Erzbahnschwinge am Westpark

Manfred Funke, Chef der „Kölschen Speichenquäler“, versprach eine lustige und nette gemischte Gruppe zwischen 40 und 75 Jahren, bei der „nicht der Leistungsdruck an erster Stelle (stehe), sondern die Geselligkeit und Spaß am Radfahren in der Gruppe: „So kehren wir auch immer gerne auf ein Bierchen zwischendurch ein.“ Da der 31.8. bei mir noch nicht verplant war, habe ich mich angeboten und eine Tour für die 10 Kölner, die seit 18 Jahren zusammen radeln, zusammengestellt. „Die Tour sollte max. ca. 50 km lang sein, damit auch genug Zeit für die Einkehr vorhanden ist“, schrieb Manfred.

Lag es an den hohen Temperaturen an diesem Samstag, dem relativ späten Beginn um 12 Uhr oder an dem klaren Einkehrwillen der vier Frauen und 6 Männer - wie auch immer, die 50 km schafften wir nicht. Von Wattenscheid aus ging es zunächst über die Route der Industriekultur nach Dahlhausen zum Ponton Biergarten. Ich bemerkte Freude in den Gesichtern. Das Ruhrtal hat eben was!

Den anschließenden Anstieg über die neue Springorum Trasse zur Bochumer Innenstadt unterbrachen wir am Schloßpark Weitmar. Hier konnte ich es mir nicht nehmen, meine Kölner mit einem Highlight der Bochumer Kultur bekannt zu machen, dem Ensemble von Kubus, Museum unter Tage und der Situation Kunst. In letzterer besuchten wir den

Raum von Richard Serra. Circuit nennt Serra diese Installation, wo massive Walzstahlplatten aus den Ecken kommend einen quadratischen Raum vierteln. Große Anerkennung fand auch der Raum von David Rabinowitsch, der Sichtbeton, Holz, Gips, Granit, Blei und Glas zu einer Raumskulptur formt, deren visuelle Proportionen an romanische Kirchen erinnern.

Dieser kulturellen Stärkung folgte nach Verlassen der Trasse in Höhe der Unistraße die nächste Rast im Café Ferdinand. Schatten, angenehmer Wind, etwas zu essen und der Erstkontakt mit Fieges Bernstein sorgten für tiefe Zufriedenheit. Nach Durchfahren des Boulevards und Bewältigung der Alleestraße lernten sie mit der Jahrhunderthalle das nächste Highlight kennen und machten Bekanntschaft mit der Bochumer Industriegeschichte. Nach dem obligatorischen Gruppenfoto auf der Erzbahnschwinge ging es weiter zu Holgers Erzbahnbude. Hier beschlossen wir, die Zeche Zollverein nicht über die weitere Erzbahntrasse, dem Kanaluferweg und dem Nordsternweg anzufahren, sondern über die Trasse der Kray-Wanner-Bahn.

Die Einkehr an Holgers Bude war Pflicht und ein voller Erfolg: Bekanntschaft mit Typen des Reviers, sehr leckere Bratwurst, bereits bekannte Getränke, gute Gespräche und die Übertragung der Endphase Freiburger SC gegen Kölner FC. Wie von mir geplant, gewannen die Kölner auf dem letzten Drücker. Super Stimmung!

Nach einem kurzen Besuch der Zeche Zollverein bogen wir auf der Rückfahrt an der Halde Rheinelbe nach Wattenscheid ab und ließen diese für unsere Kölner Radfreunde nach mehrfacher Bekundung schöne, abwechslungsreiche und informative Tour in den Pütz Bierstuben ausklingen. So endete eine Bekanntschaft mit dem Revier, die allen Beteiligten große Freude bereitet hat, und bei der Manni auf jeden Fall sein Wort gehalten hat.



Zukunft der Mobilität –

Text und Abb. Rolf Schubeius, Redakteur Langendreerer Dorfpostille

Weltweit setzt die Autoindustrie auf die Zukunft des Individualverkehrs und will eine riesige Anzahl von Elektro-Autos auf den Markt bringen. So will sie die Problematik der hohen CO₂ Emissionen in den Griff bekommen. Dabei

wird. Durch das Abpumpen aus den Salzseen in die Betonbecken fließt sauberes Grundwasser in die Salzseen und wird so für die Nutzung der indigenen Bevölkerung unbrauchbar. Diese benötigen das Wasser für ihre Lamas

und Ziegen, für die angebauten Pflanzen und natürlich für sich selbst. Wir verstehen unmittelbar, dass dieses Geschäft für die einheimische Bevölkerung kein Gutes ist und nach und nach ihre Lebensgrundlage ruiniert. Die indigene Bevölkerung lebt und arbeitet auf dem durch Bergbaukonzerne genutzten Boden seit vielen 100 Jahren. Aber der Boden gehört ihnen nicht, sondern ihrer Regierung. Diese darf das Land an Konzerne vergeben, die die Lithiumgewinnung vorantreiben. Die Landbevölkerung

protestiert dagegen, aber diese Proteste bewirken bisher wenig; das Geschäft mit den Konzernen ist für die Regierung wohl viel zu lukrativ.

Wenn wir uns zusätzlich noch vor Augen führen, dass die meisten Batterien in China und Südkorea gefertigt werden, wo Kohlekraftwerke für die Produktion genutzt werden, ist der ökologische Gewinn der E-Autos mehr als fraglich. Aber auch hier wird uns als Nichtfachleuten sehr geholfen. Am 3.7.2019 wurde in einem Beitrag von 3sat vermittelt, dass die geplanten SUVs der deutschen Autobauer erst

treten bereits heute die Probleme für Elektroautos deutlich zutage: Wenn wir nur auf den deutschen Markt für E-Autos schauen, merken wir, dass die deutschen Autobauer vorwiegend mit neuen SUVs planen. Diese benötigen aber Batterien von mehreren 100 Kilo Gewicht. Ihre Produktion erfordert zum Beispiel das Leichtmetall Lithium. Dies kommt im Hochland der Anden vor. Bedeutende Vorkommengibt es in Argentinien und Bolivien. Dort wird Wasser aus Salzseen abgeleitet und in großen Betonbecken getrocknet. Übrig bleibt eine Masse, die durch chemikalische Zusätze zu Lithium verarbeitet

Sind Elektroautos die Lösung?

nach einer Fahrleistung von etwa 100.000 km den „ökologischen Fußabdruck“ eines Verbrennungsmotors erreichen. Der Physiker Prof. Harald Lesch urteilt, dass die Politik und die mit ihnen verbündeten Autobauer nicht nach Umweltschäden und den Folgen für Mensch und Tier fragen, weil diese Probleme in weit entfernt gelegenen Gegenden unserer Erde verlagert sind.

Aber damit ist es noch nicht getan: Die E-Autos sollen außerdem noch selbstfahrend sein. Zu diesem Komplex hat sich der Berliner Wissenschaftler Tilmann Santorius auf der Konferenz ‚Bits und Bäume‘ im November 2018 Gedanken gemacht. Er sagt: Die selbstfahrenden Fahrzeuge benötigen Kameras, Radar- und GPS-Systeme, und er berechnet, „Bei durchgehendem Betrieb fressen diese Systeme bis zu vierzig Gigabyte an Daten pro Tag. Allein zwei Millionen selbstfahrende Autos würden dann die gleiche Datenmenge erzeugen wie die Hälfte der Weltbevölkerung – mit einem stark steigenden Strombedarf.“ Wie dieser steigende Strombedarf klimagerecht erzeugt werden kann, hat er allerdings nicht erwähnt.

Daraus folgt, dass die Elektroautos nicht die ökologische Zukunft des Individualverkehrs sind. Als politisch sinnvolle Forderung ergibt sich für mich: mehr zu Fuß gehen, das Fahrrad nutzen, Bus- und Bahnverkehr endlich ausbauen. Nur dann scheint mir eine mobile Zukunft für weitere Generationen möglich.



Mehr Stellen für den Radverkehr!

Bald fallen Fördergelder vom Himmel, es mangelt aber an Fahrradbeauftragten.

Die Bundesregierung plant, für den Radverkehr mehr Fördermittel frei zu stellen als je zuvor. Entsprechende Anträge sollte die Stadt deshalb zügig ins Visier nehmen, riet der ADFC-Bundesvorsitzende Ulrich Syberg während der Podiumsdiskussion im Kunstmuseum am 17.09.2019 mit Blick auf Politik und Verwaltung. Denn fehlt das entsprechende Personal, können viele zukünftige Mittel nicht abgerufen werden und gehen für den

Mehr Mäuse ...
mehr
Fahrradbeauftragte!

MEHR STELLEN FÜR DEN
RADVERKEHR!

Grafik: Jutta Schröder

diese sofort, dass es weniger am Geld als am Personal mangle. Zwar verfügt die Verwaltung wohl über eine ausreichende Anzahl an Verkehrsplanern - aber ohne Expertise zu fahrradspezifischen Lösungen. Wie man jüngst an der fehlerhaften Planung für den Radverkehr an der Kreuzung Wittener Straße / Steinring erkennt. Warum da nicht einfach nach nebenan schauen?

Dortmund macht es gerade vor und erhält 10 neue Stellen für den Radverkehr! Statt 4,5 Stellen sollen es nun 14,5 werden, beschloss der Rat der Stadt Dortmund. Möglich wurde dieser Erfolg durch einen Antrag der SPD, in dem acht neue Stellen gefordert wurden, davon zwei für das Planungsamt und sechs für das Tiefbauamt. In einer Stellungnahme

der Verwaltung wurde der Bedarf für das Tiefbauamt dann auf acht erhöht. Politisch setzte sich diese Forderung am Ende durch.

Es geht also. Ein gutes Vorbild für die politischen Gremien und die Verwaltung Bochums dazu. Denn die Vorlagen und Stellungnahmen, mit denen der Personalbedarf in Dortmund begründet wurde, sind einsehbar. Und die Nahmobilitäts- bzw. Fahrradbeauftragten Dortmunds geben als zuverlässige Quelle sicherlich Auskunft.

Gemessen an der Einwohnerzahl müsste die Bochumer Verwaltung acht neue Stellen für die Radverkehrsplanung beantragen, um mit Dortmund gleichzuziehen. Politischer Rückenwind täte gut. Matthias



Olschowy als Nahmobilitätsbeauftragter ohne Vetorecht benötigt dringend Unterstützung.

Die Fahrradinitiative urbanrading.de appelliert deshalb an Politik und Verwaltung: schöpft die in Aussicht gestellten Fördermittel des Bundes aus und stellt dafür mutig und rechtzeitig acht neue Stellen für Tiefbau- und Planungsamt bereit.

Noch nie zuvor standen die Zeichen so gut für eine Verkehrswende. Und dem Ausruf des Klimanotstands für Bochum müssen Taten folgen. Der ADFC unterstützt diese Forderung.

Jutta Schröder



FAHR WAS ZU DIR PASST



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.



GROSSES
ANGEBOT AN
MARKENRÄDERN
UND ZUBEHÖR

Bellini bergamont CARVER creme CUBE Diamant®
bikemanufaktur fahrradmanufaktur* GHOST GIANT HAIBIHE
HERCULES Husqvarna KALKHOFF KETTLER KOGA LAKES
MOUSTACHE 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

Leserzuschriften zu FreiRad 1, zusammengestellt und kommentiert von Georg Puhe

Wenn jemand etwas tut, freut er sich über eine Rückmeldung. Wenn es ehrenamtlich ist um so mehr, denn die Belohnung in Form eines Gehalts gibt es nicht. Uns erreichten viele Beiträge zum neuen Format und zur ersten Ausgabe von FreiRad. Mündliche Beiträge als auch Schriftliche. Dafür allen, die uns ihre Meinung mitgeteilt haben, ganz herzlichen Dank. Der Platz reicht nicht, es hier abzdrukken, aber ein paar Sprengsel sollen nicht vorenthalten werden.

„Herzlichen Glückwunsch zu eurer ersten Ausgabe. Ich finde, das Heft ist sehr gut geworden. Themen, Layout und der Tenor in den Artikeln gefallen mir. Sachlich die harten Fakten benennen, aber im Ton verbindlich.“, schrieb uns der Vorsitzende des ADFC Duisburg, Klaus Hauschild.

„Wie kann es sein, dass ausgerechnet Herr Olschow, der Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt Bochum den Eröffnungsartikel in der neuen ADFC Zeitschrift verfasst?“ fragte uns ein anderer Leser. Wir wissen, dass Veränderungen nur miteinander, nicht gegeneinander erreicht werden können. Die Umsetzung der Ziele des ADFC lassen sich nur gemeinsam mit der Politik und der zuständigen Verwaltung erreichen. Das gefällt sicherlich nicht Jedem.

„Aber zum Layout und Inhalt der neuen „FreiRad“: auch hier ein Riesenkompiment! Ich freue mich über den tollen Mix, super gelungen! Von Rückblicken über Infrastrukturberichte und Interviews bis hin zu den anschaulichen Tourenberichten, den aussagekräftigen Fotos, Berichte zum Fahrradklima-Test (an dem ich auch jedes Mal teilnehme und Bochum in der Alltagstauglichkeit der Radwege leider noch immer nicht im Ansatz mit „befriedigend“, geschweige denn „gut“ bewerten kann), Planungsstand des RSI und so viele weitere Artikel: der Umfang und die Qualität sind einfach klasse!“ schreibt uns Sabine Schiewer und sieht auch die Ökobilanz durch die Herausgabe einer Papierversion nicht gefährdet. Vielen Dank Sabine.

Gerne werden wir uns auch mal in einem Artikel der Hiltroper Straße annehmen, oder noch besser, du schreibst ihn für FreiRad, momentan haben wir noch andere Straßen auf dem Plan, die ein ähnliches Dilemma aufweisen.

„Die Zeitschrift „FreiRad“ finde ich gelungen, gut aufgemacht und informativ.“ schreibt uns Dietmar Petzina. Das ist auch genau unsere Intention. Wir freuen uns, wenn es so rüberkommt und wissen natürlich genau, dass in Bochum sehr viel Nachholbedarf für eine zeitgemäße Infrastruktur besteht. Diesen Weg wollen wir kritisch beobachten und begleiten. Meckern allein hilft nur begrenzt.

„War mal richtig spannend in die Gründungsjahre der Ortsgruppe Bochum abzutauchen. Aber wenn man die Berichte in der Erstausgabe „Frei atmen!“ mit heute vergleicht, hat sich in Bochum nicht viel verändert.“ schreibt uns Heinz Stoffels. An vielen Stellen stimmt das leider, al-

lerdings sollte man fairerweise auch auf die Stellen zeigen, die jetzt eine neue und ganz gute Radverkehrsinfrastruktur aufweisen. „Ich wünsche dem ADFC Bochum, dem Vorstand und allen Mitgliedern viel Durchhaltevermögen um Bochum von einer Autostadt in eine Fahrrad freundliche und für alle Mitbewohner lebenswerte Stadt zu wandeln.“ Danke Heinz, dass ein langer Atem notwendig ist, wissen die Aktiven im ADFC, wir versuchen, nicht zu verzweifeln und den kritischen Dialog mit den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung weiterhin zu suchen.

Wir freuen uns immer über Rückmeldungen und können auch Leserbeiträge, wenn gewünscht, abdrucken. Ein stetiges Lamentieren ist aber nicht unser Stil, wir wollen nicht in die Depression fallen und schauen deshalb auch auf die Fortschritte und die angebotenen Dialoge mit den Verantwortlichen. Eins ist bereits deutlich sichtbar: Das Fahrrad wird häufiger als Verkehrsmittel genutzt, das sieht man auf den Radialen aber auch an den Abstellanlagen in der Innenstadt. Und wir werden nicht locker lassen, brauchen dazu aber eure Unterstützung.

Radwege in Bochum: Wer kennt sich aus?



Kein Thema für Bochum ???

Autor Ralf Böhm und Gerlinde Ginzel

Kein Thema für Bochum?

Am 22.08.2019 wurden in den Medien (ARD, ZDF u.a.) die Verkehrsunfallzahlen für die Monate Januar bis Mai 2019 veröffentlicht, Quelle ist das Statistische Bundesamt – DeStatis.

Während bei fast allen anderen Verkehrsbeteiligungsarten die Zahl der Getöteten in Deutschland leicht bis deutlich gesunken ist, ist bei den Rad-/Pedelecnutzern wiederum ein Anstieg zu verzeichnen: Von 133 Getöteten im Jahr 2017, über 142 in 2018, auf 158 Getötete im Jahr 2019 (Jeweils Januar-Mai). Zum Vergleich: Motorradfahrer: von 216 auf 172, Pkw-Insassen: von 560 auf 529, Fußgänger gleichbleibend: 173.

Es ist weder bekannt, ob in Bochum bereits Halbjahreszahlen veröffentlicht wurden, noch, warum dies bisher nicht geschehen ist. Eventuell ist das Verkehrsunfallgeschehen auf Bochumer Straßen ja nicht so öffentlichkeitsrelevant. Andererseits werden präventive und repressive Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit Radverkehrsunfällen von der Polizei Bochum im Stadtgebiet intensiviert: Siehe Zitat WAZ-Online vom 26.08.2019:

„Zu hohe Geschwindigkeit, abrupte Spurwechsel, Falschparker: Radfahrerinnen und Radfahrer werden im Straßenverkehr mit etlichen Gefahren konfrontiert. Mit ihrer Schwerpunktaktion „Mit Rad und Tat für Sicherheit“ am kommenden Dienstag, 27. August, will die Polizei in Bochum für dieses Thema sensibilisieren. Zeitgleich finden Schwerpunktkontrollen statt. Die Anzahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer in Bochum, Herne und Witten ist zuletzt deutlich angestiegen: von 305 Fällen im Jahr 2017 auf 388 im Jahr 2018.“
Sowie die weitere Berichterstattung vom 27.08.2019 (WAZ-online): „Die Polizei reagiert darauf, dass immer mehr Radfahrer auf Bochums Straßen unterwegs sind. Künftig wird es einmal im Monat Schwerpunktaktionen geben, bei denen speziell die Radfahrer über Gefahren aufgeklärt und Verkehrsverstöße sanktioniert werden.“

Es wäre aufschlussreich, wenn die Polizei Bochum in diesem Zusammenhang regelmäßig Verkehrsunfallzahlen veröffentlichte und auch auf die speziellen Unfallursachen und Unfallhäufungen einginge, in diesem Fall gezielt auf Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelecnutzern. Da bestimmte Unfallzahlen regelmäßig an das Landesamt für Statistik zu melden sind, dürften auch keine rechtlichen Vorbehalte der Veröffentlichung entgegenstehen
In Bochum ist im ersten Halbjahr (soweit hier bekannt) kein Mensch bei einem Verkehrsunfall verstorben, das ist sehr positiv. Allerdings sind mehr Menschen verletzt worden: + 4,2 %: 423 (2018: 406). Dies ist vor allem auf den Anstieg bei verunglückten Radfahrerinnen (einschl. Pedelec) zurückzuführen: +20 %, von 80 auf 96 Verunglückte. Oder mit anderen Worten: Mehr als jeder fünfte Verkehrsunfallbeteiligte verletzt sich als Rad- bzw. Pedelecnutzer, exakt beträgt der Anteil 22,7 %. Würden noch die sog. passiven Verkehrsteilnehmer herausgerechnet (Mitfahrer in Pkw, Bussen), dann käme der Anteil der „Pedalisten“ noch deutlicher hervor.

Also: Alles in Ordnung in Bochum?

Die Polizei Essen hat bereits Ende Juli eine, wie ich meine, bemerkenswerte Pressemitteilung veröffentlicht, die am 29.07. in WAZ-Online wiedergegeben wurde. Ich möchte hier nur ein paar Sätze zitieren:
„Der Radfahrer empfindet die Benutzung der Fahrbahn gemeinsam mit dem Autoverkehr (und dem Lkw-Verkehr, Anm. des Verfassers) oft als zu gefährlich und weicht dann auf den Gehweg aus. Dabei hat er mit seiner Einschätzung nicht einmal Unrecht. Zu hohe Geschwindigkeiten der Autos, zu wenig Seitenabstand,

parallel geparkte Autos verhindern, dass der Weg für Radfahrer sicher ist“. Weiter heißt es noch: „Am geringsten ist das Unfallgeschehen dort, wo Verkehrsarten getrennt voneinander stattfinden, so Wolfgang Packmohr, Leiter der Direktion Verkehr.“

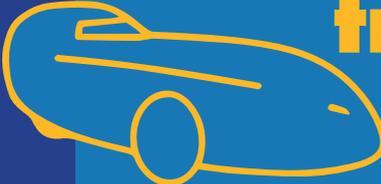
Der ADFC-Bochum ist der Meinung, dass auch in Bochum wesentlich mehr für die Radverkehrsinfrastruktur getan werden muss und auch Präventions- und Repressionskonzepte überdacht bzw. neu konzipiert werden müssen.

Gerade, was die Radverkehrsinfrastruktur in Bochum angeht, muss unverzüglich gehandelt werden! Dies nicht nur, weil Bochum zur ‚Arbeitsgemeinschaft der ‚fahrrad- und fußgängerfreundlichen Städte‘ gehört, und sich vor kurzem ein ‚Leitbild Mobilität‘ gegeben hat, sondern auch, um dem Trend der ständig steigenden Verunglücktenzahlen bei Rad- und Pedelecnutzern entgegenzuwirken. Da, wo Sicherheitsdefizite erkannt werden, ist sofort Abhilfe zu schaffen und nicht erst, wenn die betreffende Straße in vielleicht 5-10 Jahren oder noch später überplant und neu gebaut wird. Sehr oft reichen schon einfache Sofortmaßnahmen, um die Verkehrssicherheit für Radelnde deutlich zu erhöhen. Zitat (SPIEGEL-online v. 22.08.2019): „... der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) verwies jedoch auf nur allzu bekannte Probleme: ‚Radfahrer haben vor allem in Städten häufig zu wenig geschützten Raum und werden deshalb dort besonders oft durch Kollisionen mit Pkw und Lkw getötet‘, erklärt Julia Fohmann, Sprecherin des DVR. Damit Radfahrer sicher ankommen, müssten mehr und vor allem sichere Radverkehrsanlagen gebaut werden“.

Auch der scheinbare Widerspruch (Zitate aus o.g. WAZ-Artikeln): „... Zu hohe Geschwindigkeit, abrupte Spurwechsel, Falschparker: Radfahrerinnen und Radfahrer werden im Straßenverkehr mit etlichen Gefahren konfrontiert... Zeitgleich kontrollieren Polizeikräfte im gesamten Stadtgebiet den Verkehr und nehmen dabei insbesondere die Radfahrer ins Visier.“ sollte von der Polizei Bochum näher erklärt werden: Wie ist die Verteilung der Verursacherquote, wenn Radelnde und Kfz-Führer am Verkehrsunfall beteiligt sind? Was sind die Hauptunfallursachen in diesem Zusammenhang? Wann werden Schwerpunktaktionen durchgeführt, die das gefährliche und ordnungswidrige Verhalten der Kfz-Führer (LKW, PKW) gegenüber Radelnden zum Ziel haben?

Und auch diese Sätze der Polizei bedürften einer Erklärung (Zitat aus WAZ-online 27.08.): „Was man als Radfahrer bedenken sollte: Man ist der schwächere Verkehrsteilnehmer, gerade angesichts des immer stärker werdenden Verkehrsaufkommens“, sagt Eva Waga-Paluch. Radfahrer sollten denken: „Da fahre ich doch lieber vorsichtiger, damit ich den Tag gut überstehe.“
Heißt das: Der Radfahrer soll jederzeit mit dem Fehlverhalten anderer rechnen und dementsprechend grundsätzlich bremsbereit sein bzw. langsam und vorsichtig fahren, es könnte ja sein, dass ein Kfz-Führer beim Abbiegen, beim ‚Vorfahrt-Achten‘, beim Tür-Öffnen nicht auf diesen achtet? Wenn man/frau nur mit Angst und Furcht „verkehrssicher“ radeln kann, dann wird in Bochum das Rad wohl kaum häufiger für tägliche Wege genutzt werden.“

Liegezweiräder
Liededreiräder
Lastenräder



tri-mobil

Fahrradspezialitäten

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







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.



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 Fahrraddemonstration 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 Fahrraddemonstration 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

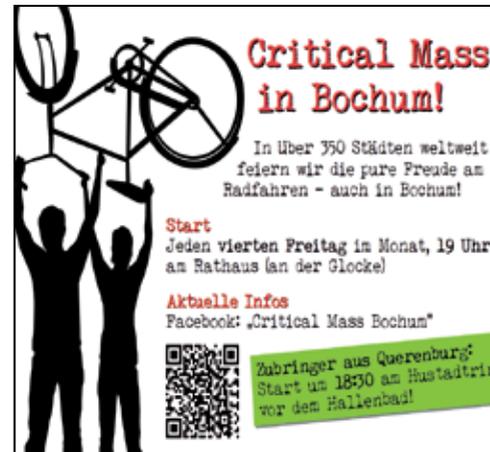
<https://www.facebook.com/RadwendeBochum/>

Neue Beschilderung fürs Radwegenetz in Bochum

Wer das Parkband West von der Jahrhunderthalle bis zum Schloßpark Weitmar suchte, war bisher recht verlassen. Ohne Beschilderung blieb es ein Geheimtipp. Jetzt, so berichtet die Stadt Bochum, ist die Vergabe der Beschilderungsarbeiten für eine neue Radverkehrswegweisung fürs gesamte Stadtgebiet erfolgt. Der erste Versuch scheiterte und die Ausschreibung musste aufgehoben werden. Das Ingenieurbüro bereitet zur Zeit die Daten in Abstimmung mit der Herstellerfirma auf und stellt die Druckdaten für die Schilderproduktion zur Verfügung. Sobald die Schilder produziert sind, kann mit der Installation begonnen werden. Die Stadt Bochum geht davon aus, dass zum Beginn der Radsaison 2020 ein Großteil der neuen Beschilderung umgesetzt ist.



Es werden **700** neue Pfeilwegweiser, etwa **1.700** Zwischenwegweiser und **950** neue Tabellenwegweiser hergestellt und installiert. Dazu jede Menge Nebenarbeiten, neue Schilderpfosten, Einschübe für touristische Routen, etc.



Warnwesten mit Wunschaufdruck



für eigene Motive ♦ viele Farben ♦ verschiedene Schnitte

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

Beschilderung im fernen Osten....



Bei meiner Radtour, irgendwo in Mecklenburg, gefiel mir dieses Hinweisschild. „Nette Idee“ dachte ich, bis nach wenigen Metern...

Mehr Information: www.tierhilfe-norddeutschland.de

Entdeckt von Gerlinde Ginzl



Foto: Bernhard Raeder

Wem gehört die Straße?

Diese Frage stellt sich der Fahrradfahrer angesichts der Zunahme des Autoverkehrs und der immer größer werdenden PKW sprich SUV's. Schaut man ins Straßen- und Wegegesetz NRW steht dort „Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch).“ Das gilt sowohl für Autos als auch für Fahrräder und Fußgänger. Satz 2 im § 14 macht nachdenklicher: „Im Rahmen des Gemeingebrauchs hat der fließende Verkehr den Vorrang vor dem ruhenden, ...“ und man stellt sich die Frage, gehören Fahrräder nicht zum fließenden Verkehr? Sieht man sich die Straßenwirklichkeit an, gibt es neben den Fahrspuren für den Autoverkehr Parkstreifen für die im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ruhenden Autos. Der Radverkehr darf dann entweder mit den Autos zusammen sich die Fahrbahn teilen oder bekommt sehr unterschiedlich mehr oder weniger kreativ gestaltete aber völlig unzureichende Restflächen zugeteilt, z. T. mit den anderen Verkehrsteilnehmern zu nutzende gemeinsame Geh- und Radwege, die in der Tat das Fließen manchmal recht schwierig gestalten. Wird hier nicht massiv das Gesetz missachtet? Ist der Stellenwert von Parkplätzen in der Realität also inzwischen wichtiger, als dem Verkehrsfluss des Fahrradverkehrs Vorrang einzuräumen? Wir haben von Nahverkehrsplanern gelernt, den Straßenraum neu zu definieren: Ausgehend von den Straßenrändern sind mindestens 2,5 Meter Gehwege rechts und links, 1,85 Meter für den Radverkehr rechts und links erforderlich und die Restfläche kann dann dem Autoverkehr zur Verfügung gestellt werden (Nachzulesen in den einschlägigen Regelwerken). Das Argument, den Einzelhandel durch Einschränkung des Autoverkehrs zu gefährden, ist doch längst als Mythos entlarvt. Eine Stadt, voll von herumstehendem Blech, ist eine tote Stadt; lebendig wird sie erst durch Menschen, die sich sicher in ihr bewegen können. Straßencafés, Spielflächen für Kinder und Bewegungsräume für Fußgänger und Fahrradfahrer machen Städte attraktiv und für Bäume und Stadtgrün würde auch mehr Platz übrig bleiben, würde man das parkende Blech von den Straßen verbannen. Fortschrittliche Städte machen das inzwischen und ernten dafür mehr urbanes Leben, Menschen kommen zurück in die Stadt. „Mehr Platz fürs Rad!“ ist die aktuelle Kampagne des ADFC, sie beinhaltet auch mehr Leben in der Stadt. Die Straßen gehören allen Verkehrsteilnehmern und zu einem guten Verkehrsfluss von Fußgängern und Fahrradfahrern, für mehr Verkehrssicherheit und Fahrkomfort gehört mehr Platz. Besinnt euch auf die gesetzlichen Grundlagen!

FAHRRÄDER • RADSPORT • ZUBEHÖR • RADTOURISTIK



27.2. – 1.3.2020

**INFORMIEREN.
AUSPROBIEREN.
ERLEBEN.**



Attraktive Angebote, TREND-ARENA und 3.000m² Testparcours

www.fahrrad-essen.de

MESSE
ESSEN

Name _____

Vorname _____ Geburtsjahr _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Telefon (Angabe freiwillig) _____ Beruf (Angabe freiwillig) _____

E-Mail (Angabe freiwillig) _____

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

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

unter 18 Jahren (16 €)

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

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

Zusätzliche jährliche Spende: € _____

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADFO0000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

KontoinhaberIn _____

D E _____

IBAN _____

BIC _____

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat) _____

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum _____ Unterschrift _____

Impressum FreiRad 1/19 Herausgeber: ADFC Kreis-

verband 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



V.i.S.d.P.: Georg Puhe Redaktion: Bernhard Raeder,

Georg Puhe | Layout: design-muss-sein. Werner

Elbrecht | Mitarbeiter dieser Ausgabe. Mitarbei-

ter dieser Ausgabe: Ralf Böhm, Jens Eschmann,

Gerlinde Ginzel, Anne Koltermann, Rolf Schubeius,

Bernhard Raeder Jutta Schröder | Fotos: Wenn

nicht anders im Beitrag benannt, von den jeweiligen

Autoren | Titelbild von Bernhard Raeder: Die Mutter

auf dem Titel ist Frau Judith Hoffmann mit ihrer

Tochter Merle. Statt eines Autos hat die Familie nur

dieses Lastenfahrrad. | Im Mitgliedsbeitrag ist der

Preis 5,- € für ein Jahresabo »FreiRad« enthalten |

Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion

| Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich |

Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

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

Rauf aufs Rad – Jetzt Mitglied im ADFC werden

Wir setzen uns ein für eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in Bochum, NRW und in Deutschland. **Das sind die Vorteile der Mitglieder:**

- Die ADFC Pannenhilfe für schnelle Hilfe im Notfall

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

OKTOBER
Sa, 12.10., 17:00 Rad Bar Café Treibsand, Springerplatz 1,
Fotovortrag: Stefan Padberg präs. sein neues Buch und die schönsten Fotos von seiner Alpenquerung

So, 13.10., 10:00-14:00 Stadterkundung Wattenscheid, 35 km, WAT, Alter Markt, Tourenleitung S. Wibbeke

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

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

NOVEMBER
Mi, 13.11., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

So. 17.11., 10:00 Familientour, Start/Ende: AWO Familien-Zentrum Josephinenstr. 238. Ziel: Weihnachtsbasar des Blumenhandels Van Noort, Wieschermühlenstr. 23, 44791 BO. Zielgruppe Kinder ab 4 mit ihren Eltern. Knapp 12 km, ca. 4 h mit zwei Spielplätzen. *Die Tour findet nur bei gutem Wetter statt.*

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

DEZEMBER
Mi, 11.12., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt
Mi., 18.12., 17:00 Feierabendtour zum Weihnachtsmarkt Hattingen
Treffpunkt Bochum-Wiemelhausen, Kirchviertelplatz
Bitte auf funktionierende Beleuchtung achten. Bei schlechter Witterung oder Glätte findet eine Alternative statt, die kurzfristig auf der Homepage erscheint. Tourenleitung G. Ginzel

Do, 19.12., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

JANUAR 2020
Mi, 08.01., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

Do, 16.01., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

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

Fr., 24.01.2020, 21:00 Film „Männer auf Rädern“ im Anschluss an die Critical Mass, UWZ Alsenstraße 27

FEBRUAR
Mi, 12.02., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

Do, 20.02., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Fr., 21.02.2020, 19:00 Filmabend:
Wir sehen den Fahrrad-Serienklassiker des WDR aus den 80er Jahren Van Noort, Wieschermühlenstr. 23, 44791 BO. Zielgruppe Kinder ab 4 mit ihren Eltern. Knapp 12 km, ca. 4 h mit zwei Spielplätzen. *Die Tour findet nur bei gutem Wetter statt.*

Mi, 26.02., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand,

27.02. AGFS-Kongress 2020, Messe

MÄRZ
Mi, 11.03., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

Do, 19.03., 19:00 ADFC Aktiventreff, Mitgliederversammlung des ADFC
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Mi, 22.03., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand,
APRIL

Mi, 08.04., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

Do, 16.04., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

So, 19.04., 10:00-14:00 Stadterkundung Wattenscheid, 35 km, WAT, Alter Markt, Tourenleitung S. Wibbeke

Sa. 25.04. ADFC Landesversammlung in Köln

So, 26.04., 11:30 ab Rathausglocke, Radtour zur Schiffsparade Gelsenkirchen, Nordsternpark

Das 3. Kanal-Erwachen mit der 7. Schiffsparade KulturKanal ist dieses Mal eingebettet in die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum des Regionalverbandes Ruhr. Tourenleitung G.Ginzel

Mi, 29.04., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand,
MAI

Mi, 13.05., 19:00 Radlerstammtisch Wattenscheid Location folgt

Do, 15.05., 18:30 ADFC Aktiventreff
Umweltzentrum, Alsenstraße 27

Mi, 28.05., 19:30 Radlerstammtisch Bochum Rad Bar Café Treibsand,

Aktuelles immer im Internet:
www.adfc-bo.de

So kannst du im ADFC Bochum aktiv werden

Ein Verein wie der ADFC Bochum bleibt nur lebendig mit der ehrenamtlichen Arbeit der Aktiven. Wir wollen bessere Radverkehrsbedingungen in Bochum erreichen und den Spaß am Radfahren fördern für alle Altersgruppen.



Du machst gern Radtouren?

Aber lieber mit Gesellschaft? Werde Radtourenleiter/in und zeige anderen Menschen die schönsten Ecken im Revier. **Möchtest Du** gern Artikel für die FreiRad schreiben und/oder gute Fotos zu den Themen beisteuern. Das Redaktionsteam freut sich über Unterstützung. **Möchtest Du** dich zu Thema Radverkehr engagieren? Beteilige Dich bei der Umsetzung und Ausarbeitung radverkehrspolitischer Themen. **Wir freuen** uns auch über punktuelle Unterstützung bei Aktionen wie z. B. Infoständen, Parking Day, Ride of Silence, Veranstaltungen im Umweltzentrum in der Alsenstraße oder Betreuung unserer Sprechstunden dort. **Oder hast Du** neue Ideen, das Thema Fahrrad in Bochum zu erweitern? Radfahrschule, Jugendarbeit, Technik-beratung, Mountainbikern sind Themen, die von uns zur Zeit noch nicht besetzt werden.

Wir laden alle Mitglieder und Interessierte ein, sich im ADFC aktiv zu beteiligen und den Verein zu gestalten. Neue, interessante Projekte können wir besser umsetzen, wenn sich mehr Leute beteiligen, mit anpacken und die Arbeit auf viele Schultern verteilt ist. Den zeitlichen Umfang bestimmt jeder selbst.

Gerlinde Ginzler

Für weitere Informationen melde dich unter vorstand@adfc-bo.de oder komme zu unseren Aktivensitzungen, jeweils am dritten Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr im Umweltzentrum Alsenstraße 27