

FREIRAD



MAGAZIN für BOCHUM

Nr. 03 März 2020

Bochum braucht endlich ein Radverkehrskonzept!

Weitere Themen:

- Radfahren in Langendreer
- RS1
- Interview mit Stadtbaurat Dr. Bradtke



frei



Ende

Keine
Wendemöglichkeit



ADFC INTERN

- 3** Editorial
- 4** Einladung Mitgliederversammlung
- 5** Jahresrückblick, Aussicht 2020
- 6** Jahresrückblick, Aussicht 2021

INFRASTRUKTUR

- 8** RS1 – Stand der Dinge
- 11** RS1 – Spatenstich in Bochum
- 13** RS1 – Vision der Stadtgestalter
- 14** RS1 – Glosse
- 16** Radwegesituation in Langendreer
- 22** 950 Meter Fiasko
- 26** Neues zur Berliner Straße

PLANUNG

- 28** Fahrradfreundliche Siedlung
- 32** Interview mit Dr. Bradtke (Stadtbaurat)
- 36** Verkehrskonzept für Werne

VERKEHRSSICHERHEIT

- 38** Liebe braucht Abstand
- 40** Ghost-Bike Memorial
- 41** Radeln auf dem Gehweg

INITIATIVEN

- 42** Radentscheide-Revier
- 43** Mobilitätswende
- 44** 10 Forderungen der Radwende
- 48** 100 Jahre Fahrrad
- 51** Triker-Treffen in Bochum

RAD TOUREN

- 52** Langendreer per Rad
- 54** Radtour NRW
- 56** Schokofahrt #7 BO-Amsterdam-BO

MEINUNGEN

- 58** Umstieg: Auto zum Fahrrad
- 60** Lesetipp_ Abgefahren

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 63** Termine
- 66** Rücklicht

ausgepickt:



4
Rückblick-
Ausblick



11 RS1
- Bagger in Action!



40
Ghost-Bike



48 Wie alles
anfang....



58 Wenn sich
Gewohnheiten
ändern...

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde



Christoph Lotz

in der letzten Zeit ist das Thema Fahrradfahren in Bochum richtig ins Rollen gekommen. So hat sich der Radverkehrsanteil in den letzten fünf Jahren um 30% auf nunmehr 6,7% erhöht. Radwende und ADFC haken beständig bei Politik und Verwaltung nach. 22% der Teilnehmer der Bürgerkonferenz 2019 können sich vorstellen, bei entsprechender Infrastruktur auf das Rad umzusteigen und das Auto weniger zu benutzen. Der Radschnellweg nimmt, wenn auch langsam, Fahrt auf. Teile der Königsallee und die Anfänge von Hattinger Str. und Castroper Str. werden demnächst mit Radfahrstreifen ausgestattet. Fast jede Woche beschäftigen sich Zeitungsartikel mit dem Thema Fahrradfahren in Bochum. Eine gute Entwicklung.

Dem gegenüber berühren mich peinlich Leserbriefe, die praktisch auf jeden Artikel und jedes Foto folgen. Statt sich mit den Problemen von Radfahrern im Straßenverkehr zu beschäftigen, werden Fahrradhelme gezählt oder darauf hingewiesen, dass sich Radfahrer auch nicht immer korrekt verhalten. Nun ja. Helme ersetzen keine gute, teils gefährliche Radverkehrsinfrastruktur. Die Zahl der Helme spiegelt das Sicherheitsempfinden der Radfahrer wider.

Alltagsradeln an sich ist ungefährlich. Und Radfahrer bezahlen für eigene und fremde Fehler in der Regel einen sehr hohen Preis. Manchmal wird sogar eine Steuer von Radfahrern für den Ausbau der Infrastruktur gefordert. Was soll man dazu sagen?

Jede Fahrradfahrt ist eine Autofahrt weniger. Je mehr Alltagsradler unterwegs sind, desto weniger Kraftfahrzeuge bilden Staus. Für Kopfschütteln hat auch bei mir der Enthusiasmus von Verwaltung und Politik gesorgt, mit dem eine Fahrradrouten geplant wird, die das Stadtteilzentrum von Altenbochum umfahren soll. Auch werden immer wieder per se die Bedürfnisse des rollenden und stehenden Kfz-Verkehrs höher bewertet als ein sicherer und alltagstauglicher Radverkehr.

Zur fahrradgerechten Stadt ist es ein weiter Weg. Steigen wir aufs Rad und erhöhen die Trittfrequenz!

In diesem Sinne wünsche ich gute Fahrt auf Bochums Straßen, Radwegen und Radtrassen.

Christoph Lotz

2. Vorsitzender ADFC-Bochum

...mehr Platz für's Rad!



Einladung zur Mitgliederversammlung 2020 Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum zur Mitgliederversammlung 2020 ein

Die Mitgliederversammlung findet statt am:

Donnerstag, dem 23. April um 19 Uhr

im Umweltzentrum Bochum, Alsenstraße 29, 44789 Bochum

Ggf. neuen Termin
auf der Homepage
beachten!
=(Corona Krise)

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters
- III. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2019
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
(lt. Protokoll MV 2018: Susanne Wibbeke, G. Bergauer, M. Koppe, M. Schweiß, B. Raeder, R. Böhm)
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2020
 5. Bericht der Kassenprüfer
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Satzungsänderung Vorschlag: § 9 Satzung
 1. Der Vorstand besteht aus zwei gleichberechtigten Vorsitzenden, dem Finanzvorstand und bis zu 5 Beisitzern.
 2. Dem Vorstand obliegen die Führung der laufenden Geschäfte und die Durchführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung. Der Vorstand entscheidet durch Stimmenmehrheit.
 8. Bestellung eines Wahlleiters
 9. Vorstandswahlen: Wahl der zwei Vorsitzenden, des Schatzmeisters und der Beisitzer
 10. Wahl der Kassenprüfer
 11. Delegiertenwahl zur Landesversammlung am 25.04.2020 in Köln
 12. Anträge
 13. Verschiedenes

Anträge der Mitglieder müssen gemäß § 8 der Satzung mindestens 2 Wochen vor der Mitgliederversammlung eingereicht werden. Alle fristgerecht eingereichten Anträge und die aktualisierte Tagesordnung werden auf <http://www.adfc-bo.de/MV2020/> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen
Die Vorsitzenden



Gerlinde Ginzel



Christoph Lotz



Jahresrückblick

Vom 30.
ins 31. Jahr



Aussicht 2020

des ADFC-
Bochum

grafik dms

2019 war ein ereignis- und arbeitsreiches Jahr für uns Aktive des ADFC Bochum. Das Jubiläum und die neue Konzeption unserer Vereinszeitschrift brauchten neue Ideen, viel Koordination und jede helfende Hand. Seit unserer letzten Mitgliederversammlung war allein ich ungefähr bei achtzig Terminen dabei; angefangen bei den regelmäßigen Treffen, Presseterminen, unterschiedlichsten Aktionen, Sitzungen, bis zu diversen organisatorischen Terminen.

Über die einzelnen Aktivitäten haben wir schon in „Freirad 2“ ausführlich berichtet. Und nicht nur das: Die Unterschriftensammlung für die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, den Radentscheid für NRW, und die Gründung des Initiativkreises „Radwende Bochum“ wirkten synergetisch und sorgten für weitere Höhepunkte im Fahrradjahr. Einer davon war zweifellos bei der Sternfahrt NRW in Düsseldorf die Übergabe von 206.687 Unterschriften für ein Fahrradgesetz NRW an die Umweltministerin Frau Heinen-Esser. Auch die Teilnahme von ca. 600 Radlern an der ersten Demonstration der Radwende am 21. September war für alle eine positive Überraschung. Ich bin schon sehr neugierig auf die am 21. März geplante KiddicalMass für Familien mit Kindern. Hier wird sich hoffentlich zeigen, was Familien wünschen und wie groß die Bereitschaft zu mehr Radverkehr ist. Unsere Städte sind hoch belastet durch den Kfz-Verkehr. Der Bestand an Pkw hat seit 2010 um 12% zugenommen, der Bestand an Lkw um 32%. Die dadurch entstehende Raumknappheit macht das

Verhalten immer aggressiver. Gleichzeitig werden die Pkw immer größer und beanspruchen noch mehr Raum. Die Autoindustrie rechnet mit einem steigenden Absatz von SUVs, die prognostizierten Zahlen liegen bei einer Million. Für mich nicht nachvollziehbar ist, dass vor allem junge Frauen diese Wagen bevorzugen. Braucht Frau für den Transport von dreißig Kilo Kleinkind ein Geschoss, das fast zwei Tonnen wiegt? (Das gleiche gilt natürlich auch für Männer.)

In unseren Städten werden 90% der öffentlichen Flächen für 23 Stunden vom sogenannten „Ruhenden Verkehr“ belagert, der dafür meist null Euro bezahlt. Parksuchverkehr ist eine große Belastung in den innerstädtischen Wohngebieten und in der Stadtmitte. Parken und vor allem Falschparken und Halten auf dafür nicht vorgesehen Flächen nimmt Platz weg, gefährdet und verhindert andere Nutzungen des städtischen Raumes. Der AGFS-Fahrrad-Kongress 2020 - HAUPTSACHE PARKEN! in Essen zeigte Alternativen für die Zukunft auf: „Zur Rückgewinnung von öffentlichem Raum für Grünbereiche, Aufenthalt und Nahmobilität für Lebensqualität muss die Anzahl an Parkplätzen im öffentlichen Raum reduziert werden!“ (Michael Vieten: Öffentlicher Raum und Parken). Es ist eine „Reprivatisierung des ruhenden Kfz-Verkehrs vonnöten. Konkret bedeutet das die mehrheitliche Verlagerung der parkenden Autos aus dem öffentlichen Straßenraum in zum Beispiel eigens errichtete Park- oder Quartiersgaragen oder bestehende private Parkhäuser – beson-

Fortsetzung
nächste Seite
➔

ders in hochverdichteten Wohnquartieren. Im Zusammenspiel privater und öffentlicher Stellplatzanbieter, sowie mit Hilfe der Digitalisierung könnten hier Synergien entstehen, die einen wichtigen Schritt zur Lösung des Parkraumproblems darstellen.“

Hierzu gehört auch eine angepasste Fassung der Stellplatzverordnung bei Neubauten. In Bochum wird zum Beispiel für den Ostpark eine knappere Zahl an Stellplätzen geplant. Das begrüßen wir ausdrücklich. Damit die Bürger wirklich umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel, sind integrierte Verkehrskonzepte notwendig, die dem Fuß- und Radverkehr die bequemsten und attraktivsten Wege bieten. Auch ebenerdige oder mit Rampen versehene, sichere Abstellmöglichkeiten für die Räder nah an der Wohnung sind wichtig.



Im Vergleich: Platzbedarf für 60 Autos, 60 Fahrräder, einen Bus mit 60 Plätzen

Leider gehen viele Bürger davon aus, dass sich am gewohnten Verhalten nichts ändert. So heißt es in einem Bericht über das Bauvorhaben Goerdthof in Altenbochum: „Auch die Annahme, dass mit einem Stellplatz pro Wohnungseinheit geplant werden könne, stieß auf Unverständnis. Man müsse heutzutage wohl eher von zwei oder sogar drei Autos pro Familie ausgehen...“ (Quelle: Vor Ort in Altenbochum..., Nr.3- März 2020, Seite 6)

Wie soll die Beeinflussung des Klima-

wandels gelingen, wenn viele nicht bereit sind, ihr Verhalten zu ändern? Wir sollten uns darüber bewusst sein, welch unermesslicher Luxus es ist im globalen Vergleich, dass quasi jeder Erwachsene in Deutschland einen eigenen Pkw zur Verfügung hat. Elektromobilität ist auch nicht die Lösung der Verkehrsprobleme (s. FreiRad Nr.2, S. 42). Dabei liegt der Anteil an Wegen unter fünf Kilometern bei ca. 50%, davon sind etwa die Hälfte, also insgesamt 25% aller Wege kürzer als zwei Kilometer. Das ist die ideale Fahrradentfernung! Hier liegt das Potential zur Verkehrswende, die geeignete Infrastruktur muss die Menschen aufs Rad locken.

In meiner Nachbarschaft beobachte ich beide Tendenzen: Einerseits haben Familien mehrere Autos, andererseits steigen

auch Nachbarn auf das Fahrrad um. Letztens sprach ich mit einer Nachbarin, die vorher immer mit dem Auto fuhr und sich ein E-Bike gekauft

hat und fragte sie, ob sie mit ihrer Entscheidung letztendlich zufrieden ist. Die auch für mich überraschende Antwort war: „Das Beste am Radfahren ist, dass es ein viel schöneres Gefühl ist, mit dem Rad zu fahren.“

In diesem Sinne, sorgen auch Sie für Ihr positives Lebensgefühl und steigen so oft wie möglich aufs Rad und seien Sie dabei, wenn es gilt, die Verkehrswende voran zu bringen.

Gerlinde Ginzler



1948

FAHRRAD XXL MEINHÖVEL

FAMILIENUNTERNEHMEN
IN DER 3. GENERATION

JUBILÄUM
75
JAHRE



1979

BERGAMONT

CARVER

CUBE

Diamant

fahrradmanufaktur

GHOST

GIANT

HAIBI BIKE

HERCULES

Husqvarna

KALKHOFF

KETTLER

KOGA

MOUSTACHE

RAYMON

RIESE & MÜLLER

SCOTT

SIMPLON

+STROMER-

**URBAN
ARROW**
SMART SMART MOBILITY

WINORA

Gelsenkirchen

Mühlenstraße 35
45894 Gelsenkirchen
Tel.: 0209 93079-0

fahrrad-xxl.de

Bochum

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

Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945



Aktuelles von der Radschnellwegplanung in Bochum

1. Der Bochumer Westen (Bauabschnitte BA A1 bis A4):

Wie berichtet wurde in 2019 der vorgesehene Streckenbereich in WAT-Günnigfeld gerodet. Während es auf dem Gelsenkirchener Gebiet mit Hilfe der Emschergenossenschaft recht gut vorangeht, ist seitdem auf Bo-

chumer Seite nicht viel passiert, Ausnahme: Die Fertigstellung des Brückenbauwerkes in WAT-Leithe an der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen (10.12.2019).



Das neue Brückenbauwerk

Daneben ist die Verwaltung mit der Planung der Zu- und Abfahrten zum RS1 beschäftigt. In der Verwaltungsvorlage wird am 14.1.2020 im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität erläutert: „... Des Weiteren wird als nächstes der Radschnellweg Ruhr RS 1 auf Gelsenkirchener Stadtgebiet und von der Stadtgrenzen Gelsenkirchen bis zur Darpestraße fertiggestellt werden. Eine erste Analyse des nachgeordneten Straßennetzes, das für eine gute, sichere und bequeme

Erreichbarkeit des RS 1 notwendig ist, hat erhebliche Mängel ergeben. ...“ Und weiter: „...Um diese Mängel zu beseitigen und zukünftig die gute Erreichbarkeit des RS 1 in Bochum-Leithe und -Wattenscheid zu gewährleisten, sollte die Verwaltung die folgenden Anschlüsse (Zu- und Abfahrten des RS 1) und das nachgeordnete Straßennetz mit seinen Nebenanlagen vertieft untersuchen und bei Bedarf entsprechend umplanen. Im nächsten Schritt müssten die Planungen



Das Planungsteam des RS1 der Stadt Bochum (v.l.): Katja Hüskes – Teamleiterin, Tina Wellmann und Abdelkrim Fahim

dann auch umgesetzt werden...“ Es sind noch einige „Probleme“ zu lösen.

Gespräch mit Katja Hüskes, Teamleiterin RS 1

Am Donnerstag, 23.01.2020, hatte ich Gelegenheit, ein ausführliches Gespräch mit Katja Hüskes, der Teamleiterin für das RS 1-Projekt im Tiefbauamt Bochum zu führen: Eines wurde in diesem Gespräch klar: Bis die ersten Bauarbeiten „auf der Strecke“ zu sehen sind, ist im Vorfeld viel zu besprechen und zu vereinbaren.

Ob nun Vorgespräche mit der Deutschen Bahn, der Emschergenossenschaft, öffentlichen und privaten Eigentümern, beteiligten städtischen Ämtern, Landesämtern (z.B. StraßenNRW), potentiellen Fördergeldgebern (Land, Bezirksregierung) oder auch Bodenuntersuchungen, Prüfung

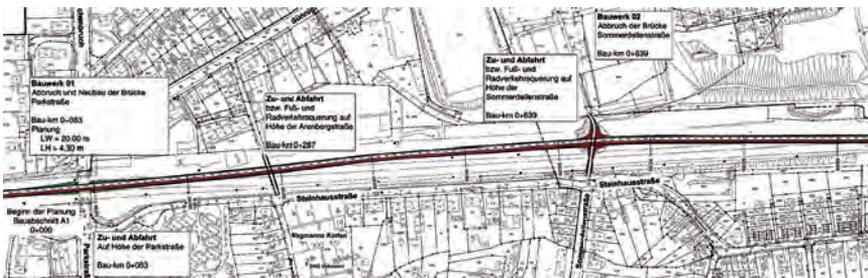
von Fauna und Flora, dies alles nimmt viel Zeit in Anspruch und ist so manches Mal langwieriger und komplizierter als es sowohl die Autoren der Machbarkeitsstudie als auch die Planer (für Bochum hat das Land StrNRW die Planungshoheit auf die Stadt übertragen) hier in Bochum sich vorgestellt haben:

Konkretes für 2020 / 2021:

Die Entwurfsplanungen für die Bauabschnitte A1 – A3 können nach den Vorpla-

Das Für und Wider, ob an letztgenannter Stelle ein Kreisverkehr, eine LSA, eine Brücke oder sogar ein Tunnel (eher unwahrscheinlich) entstehen sollen, werden momentan verwaltungsintern abgewogen und später der Politik, interessierten Vereinen/Verbänden (u.a. ADFC-BO) und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Querung der A 40 wird noch viele Gespräche und Diskussionen erfordern. Dass die Zuständigkeiten von Straßen



Aus der Detailplanung der Stadt Bochum

nungen eventuell starten. Momentan findet die Prüfung statt, ob auf sog. freier Strecke die strengen Vorgaben nach dem Landesstraßengesetz einzuhalten sind, also z.B. Planfeststellungsverfahren, Planaufstellungsverfahren, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange usw. Es ist zu hoffen, dass dem nicht so ist.

Die Ausschreibung zur Planung der BA A1 und A 2 wurde am 11.11.2019 im Amtsblatt veröffentlicht, die Widerspruchsfrist für die Bewerber lief am 27.01.2020 aus.

Die erfolgreiche Bewerberfirma wird u.a. auch zu prüfen haben, ob die Brücke Parkstr., Aschenbruch erhaltenswert ist, oder ob es nicht besser ist, eine neue Querung zu bauen, so könnte auch die Unterführung den jetzigen Erfordernissen (Höhe, Gehwegbreiten, Radverkehrsführung) angepasst werden. Daneben werden aktuell die Vorplanungen für die Querungen Sommerdellenstraße (Wegfall der sog. Asthmabrücke), Centrumstr. und Blücherstr. diskutiert.

NRW nun, was Bundesautobahnen angeht, auf die neue Behörde „Autobahnamt“ übergehen, wird den Zeitablauf sicher nicht beschleunigen.

Daher wird, so aktuelle Überlegungen, eine Verbindung zwischen RS 1 und der Erzbahnstrecke „zeitnah“, wenn der RS 1 bis zur Darpestraße gebaut wurde, erschlossen.

Konkrete Baumaßnahmen beginnen im sogenannten Grünen Rahmen (Teilbereich des BA-A4): Erst wird ein Regenrückhaltebecken gebaut, mit dem dortigen Erdaushub wird das Gelände bis zur Bessemer Str. (teilweise gäbe es sonst Höhenunterschiede bis zu 8 m) angeglichen und moduliert.

Etwa Februar 2021 sollen die Erdarbeiten beendet sein, der Ausbau des RS 1 im Grünbereich sollte dann bis Ende 2021 realisiert werden, auch der Ausbau der Windhausstr. zur Fahrradstraße ist in die-

später, vorgesehen. Es wird dann die erste Strecke (Länge ca. 0,9 Kilometern ,von ca. 17- in Bochum) realisiert sein.

Am Donnerstag 06.02.2020 erfolgte am ehemaligen Torhaus 7 der KRUPP-Werke der Spatenstich: Neben Oberbürgermeister Thomas Eiskirch waren zugegen: Landesverkehrsminister Hendrik Wüst, Bundestagsabgeordneter Axel Schäfer, Landtagsabgeordneter Serdar Yüksel sowie Vertreter von StraßenNRW, den bauaus-

zeitnah erfolgen muss, plant die Verwaltung die Trassefindung, an ein externes Unternehmen zu vergeben. Ziel ist es, dass die Trasse den Anforderungen an den Radschnellweg entspricht und sich den städtebaulichen, topographischen und ökologischen Gegebenheiten der Bochumer Innenstadt anpasst. Dazu sollen Varianten für den RS 1 entwickelt, analysiert, und vergleichend bewertet werden.“ Am 19.08.2019 wurde die Ausschreibung im Amtsblatt veröffentlicht.



Hier wird der RS 1 die Blücherstraße queren.

führenden Firmen und der Stadtverwaltung Bochum. Dazu viele interessierte Radfahrerinnen und BürgerInnen.

2. Innenstadt (BA A5 bis A8):

Zitat aus dem Ratsbeschluss vom 31.1.2019, Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*„Die Verwaltung wird beauftragt, eine Anbindung des RS 1 in hoher Qualität an die Bochumer Innenstadt zu planen und umzusetzen und das zweistufige Verfahren zur Trassensuche des RS 1 südlich der Bochumer Innenstadt durchzuführen.“ Und weiter:
„Da die Suche nach einem neuen Verlauf des RS 1 in der Bochumer Innenstadt möglichst*

Die Vergabe erfolgte nun, -ganz aktuell-, an das Büro brenner Bernhard-Ingenieure GmbH in Köln. Der Verfahrensablauf ist nach Angaben von Frau Hüskes folgendermaßen geplant: Nach verwaltungsinternen Gesprächen zwischen der Fachverwaltung und diesem Büro sind anschließend Gespräche mit Interessensgruppen (u.a. wird auch der ADFC-Bochum

dazu eingeladen werden) und wahrscheinlich zwei Bürgerbeteiligungsveranstaltungen (vor den Sommerferien) sowie auch eine Internetbeteiligung vorgesehen.

Das Prüfungsergebnis des Ingenieurbüros, soll, wenn alles so „klappt“, vor der Kommunalwahl (13.09.2020) feststehen.

Je nachdem welche Strecke durch die Innenstadt vorgesehen und beschlossen werden wird, ist dann die Streckenführung durch den „Bochumer Osten“ zu bestimmen. Neben der Anbindung an die eventuell weiter geführte Springorumtrasse in Richtung „Neues Justizzentrum“ ist auch die Verknüpfung mit Dortmund sehr wichtig und dringlich. Daher sind Gespräche mit unserer östlichen Nachbarstadt von der Fachverwaltung geplant.

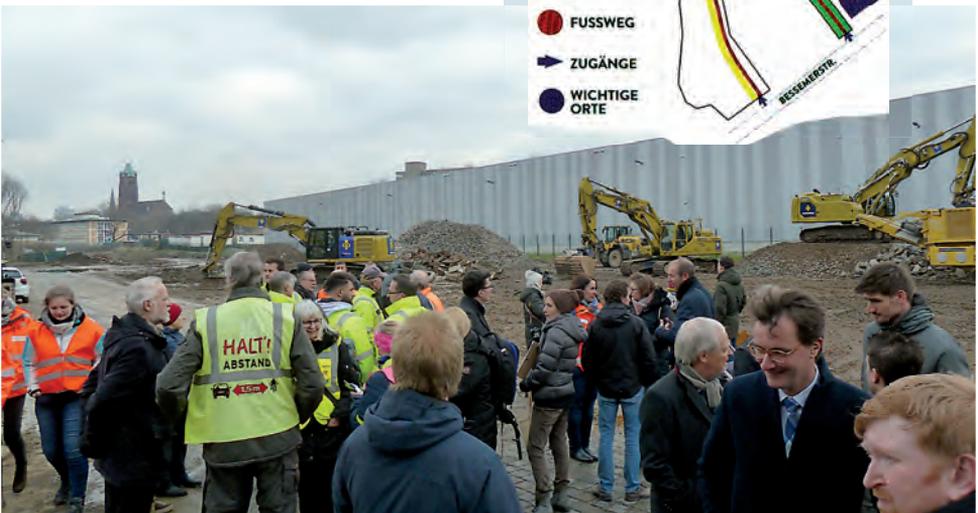
Der Kommentar

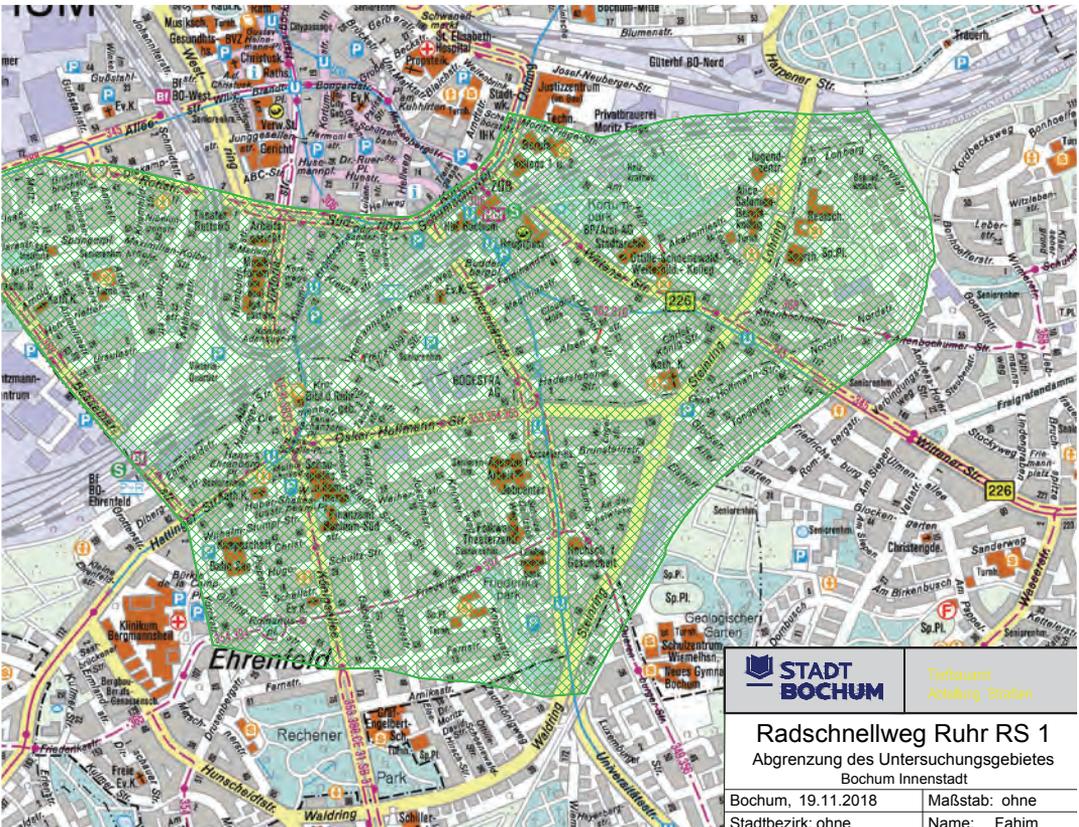
Das Thema Radschnellweg Ruhr / RS1 wird uns noch die nächsten Jahre beschäftigen und der eine oder andere Artikel wird in den nächsten FreiRad Ausgaben Interessierte nach Möglichkeit auf dem „Laufenden“ halten.

Es ist schon frustrierend, dass die Realisierung in Bochum wie auch in anderen Städten noch so lange auf sich warten lässt. Zumal die Machbarkeitsstudie des RVR einen anderen Zeithorizont („Fertigstellung Ende 2020“) dargestellt hat. Offensichtlich waren die damaligen Macher dieser Studie viel zu optimistisch „ans Werk gegangen“ und hatten viele Unwägbarkeiten gar nicht bedacht bzw. hatten teilweise mit Grundstücksverantwortlichen wie der DB gar nicht konkret gesprochen geschweige denn verhandelt.

Ralf Böhm

Spatenstich für 950 m Bauabschnitt mittlere Stahlindustrie. Aktive des ADFC-Bochum waren natürlich auch vertreten. Blick auf das Baufeld am Torhaus 7.





Der Stadtplan zeigt den Untersuchungsausschnitt für den Planungsauftrag RS1 durch die City. Da sieht man, dass die Idee der Stadtgestalter nicht mal im Untersuchungsraum liegt.

ANZEIGE



Radreisen weltweit:
Trekkingbike, MTB,
Rennrad, E-Bike.

www.biketeam-radreisen.de



VISIONÄRER VORSCHLAG DER

15.000 bis 20.000 Radler werden den Radschnellweg einmal nutzen, sowohl Pendler als auch Radler auf ihren alltäglichen Wegen zum Einkaufen, Besuche zu machen, etc. So steht es in der Machbarkeitsstudie. Streckenführung und Komfort werden die Nutzungszahlen beeinflussen. Das ist bei der Nutzung des Fahrrades nicht anders, als bei der Nutzung

Bochumer City sein.“

Für die Realisierung schlagen die Stadtgestalter eine visionäre Lösung vor: Auf einer Hochstraße, in fünf Metern Höhe wird der Radverkehr mitten durch die Innenstadt über Bongardstraße und Massenbergboulevard geführt. Vom Westpark könnte so der RS1 über die Alleestraße Richtung Innenstadt



geführt werden. Die Rampe zur Radbrücke beginnt unterhalb der Eisenbahnbrücke der Glück-auf-Bahn, die über die Alleestraße führt. Westring, Hans-Böckler-Straße, Kortumstraße und Ostring werden kreuzungsfrei überquert. Vorbild für die Konstruktion ist eine Entwicklung von ThyssenKrupp Steel, die in ihrem InnoCity Konzept eine Art Baukasten für

des Autos. Wichtig ist deshalb eine optimale Verbindung der Quell- und Zielorte. So sehen es die Stadtgestalter und fordern:

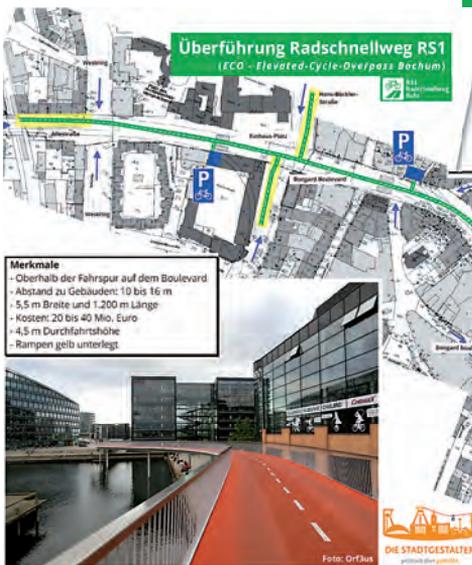
„Der Radschnellweg muss durch die Bochumer City geführt werden. 20.000 Radler auf dem Radschnellweg Ruhr sind 20.000 potentielle Kunden für die Bochumer City. Für eine Innenstadt, die in den letzten Jahren bedenklich viele Kunden verloren hat, ein unglaubliches Potential. Der Radschnellweg Ruhr könnte also eine große Chance für die

Stahlhochstraßen entwickelt haben, „Filigrane Brücken in die Zukunft“, „modulare Fahrwege auf Stützen“.

Diese filigrane Stahlkonstruktion könnte den Fahrradverkehr auf dem 1.200 Meter langen Abschnitt direkt in die Stadt führen. Abfahrten sind zur Viktoriastraße, zur Hans-Böckler-Straße und am Ostring zum Boulevard und zur Huestraße vorgesehen.

=> Fortsetzung nächste Seite





Der Kommentar von Georg Puhe

Diese visionär anmutende, innovative Führung wäre ein Alleinstellungsmerkmal für Bochum. Überall dort, wo Verkehrsräume zu eng sind, ging man in die zweite Etage: In Berlin mit U- und S-Bahnen mitten durch Stadtteile, in Wuppertal mit der Schwebebahn auch über Straßen und mit dem Hovenring in Eindhoven, einem mehrfach prämierten Kreisverteiler für den Fahrradverkehr, in fünf Metern Höhe über eine Kreuzung. Vorbilder gibt es einige. Sie entwickeln sogar eine touristische Anziehungskraft. Die Idee ist visionär, über sie nachzudenken, mit stadtgestalterischen Aspekten abzuwägen und mit der Stadtgesellschaft zu diskutieren allemal lohnenswert. Innovative Lösungen brauchen Mut. Den Fahrradverkehr südlich an der Innenstadt vorbeizuführen verspielt eine wichtige innovative Chance für die Bochumer City.

Glosse

von Jens Eschmann

Die folgende Szene spielte sich vor etwa zwei Jahren ab, auf einem Radweg in der Nähe des Lohrheidestadions in Wattenscheid. Ein etwa fünfjähriger Junge auf einem ganz kleinen Fahrrad (aber mit Pedalen und ohne Stützrädern!) fragt mich plötzlich, während ich eine Nachricht auf dem Handy lese: „Weißt du eigentlich, dass hier bald ein ganz toller Fahrradweg gebaut wird?“. Etwas verduzt und überrumpelt schaue ich ihn an und antworte dann „Ja, genau!! Freust du dich darauf genauso wie ich?“. Er nickt eifrig, sagt „Jaaaa“ und fährt mit seinem kleinen Rad ganz schnell seinen Eltern hinterher, die währenddessen weitergelaufen sind.

Inzwischen hat der RVR als neue Zielmarke für die Fertigstellung des RS 1 das Jahr 2027 ausgegeben. In der Anfangsphase des Projekts war noch von 2020 die Rede. Da in vielen Bereichen die Trassenführung noch unklar ist, muss selbst 2027 mit einem Fragezeichen versehen werden.

Wenn ich daran denke, überlege ich immer, wie alt der kleine Junge wohl sein wird, bis wenigstens der Abschnitt zwischen Bochum und Essen fertiggestellt ist. Ob er als älterer Schüler immer noch so begeistert Rad fahren wird? Ob er mal mit seinen Freunden über den RS1 von Wattenscheid die Bochumer oder die Essener Innenstadt fahren wird? Noch vor seiner Volljährigkeit? Ich würde es mir so sehr wünschen...

e-motion e-Bike Welt Bochum

powered by **JEVO**

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



OST Radwegesituation im Bochumer Osten

von Achim Hahn, Stefan Hiltawsky, Carola Mallek

Die **NaturFreunde Bochum-Langendreer** gehören seit Beginn zu den Unterstützern des Bündnisses „Radwende Bochum“ und teilen das gemeinsame Ziel, in Bochum eine fahrradfreundliche und klimaschonende Verkehrswende einzuleiten. Sie testeten die Fahrradinfrastruktur in Langendreer und Werne und erstellten diesen Bericht:

Aktuelle Radwege-Mängeltour in Langendreer und Werne

Grundsätzlich wurde bei unseren Mängeltouren im Bochumer Osten, aber auch durch die täglichen Erfahrungen auf unseren Straßen und Radwegen deutlich, dass es oft keine eindeutigen Beschilderungen oder Hinweise gibt, wo Radfahrer überhaupt regelkonform fahren dürfen. Oft fehlt auch eine Beschilderung, wohin die Radwege führen; ältere Radwege sind in sehr schlechtem Zustand oder müssen mit Fußgängern trotz geringer Breite geteilt werden. Auch auf den neugestalteten Straßen mit der Straßenbahntrasse müssen Radfahrende ständig von der Straße auf den Bürgersteig wechseln. Die Durchquerungen von Wartebereichen der Bushaltestellen bietet alles andere als Radfahrkomfort bis zum plötzlichen Stopp. Oft fehlt es wegen vieler parkender Autos einfach am Platz für Radfahrer. Beispielhafte Erfahrungen, die so sicher überall in Bochum gemacht werden können.

Die großen Radialen, über die man aus der Innenstadt nach Langendreer (Unterstraße) und nach Werne (Werner Hellweg) kommen

kann, sind teilweise durch Radwegemarkierungen für eine sichere Nutzung vorbereitet. Aber wie so oft, liegt der Teufel im Detail.

Werner Hellweg

Ausgehend von der Wittener Straße (B226) wurden der ursprünglich zweispurigen Fahrbahn beidseitig großzügig wirkende Radfahrstreifen abgetrotzt, die aber - in Richtung Werne - in Höhe der Eisenbahnbrücke in der Nähe Am Koppstück abrupt enden.

Zuvor gibt es eine extrem radfahrer-unfreundliche Ampelschaltung zu bemän-



Foto Achim Hahn

geln, die den rechtsfahrenden Autoverkehr nach Langendreer bevorteilt und zu unnötigen Wartezeiten für Radfahrer führt. Die Folge: Radfahrer ignorieren die Ampel oder verlassen den Radweg, um die Auto-Ampelschaltung zu nutzen.

Foto Achim Hahn



Fahrradstopp für Geradeausfahrer!

Im weiteren Verlauf des Werner Hellwegs gibt es bis zur Westfalentankstelle (Ecke: Kreyenfeldstr.) bislang keine Radwegelösung. Insbesondere in Werne-Dorf ist diese Situation durch auf den Bürgersteig parkende Autos erschwert, die eine zusätzliche dooring-Gefahr bedeuten.

Foto Achim Hahn



Ruhrpark – Anbindung Gerthe nach Langendreer

Abgesehen davon, dass es auf dem Ruhrpark-Gelände und den zuführenden Straßen Radfahrer regelrecht unerwünscht sind, ist zumindest bis zur Kreuzung

Foto Achim Hahn



Werner Hellweg einseitig auf der Werner Str. ein gepflasterter Radweg in Richtung Langendreer vorhanden. Ab dem Werner Hellweg fehlt ein entsprechender Ausbau bis Langendreer Dorf vollständig. Dies gilt auch für die kleineren Radialen Kreyenfeldstr. und Teimannstr.

Langendreer – Alter Bahnhof

Die alte Bahnhofstraße verbindet die beiden Ortsteile „Dorf“ und „Alter Bahnhof“ und ist als örtliche (in der 30er Zone im „Dorf“) und regionale Radwegeverbindung (ab Carl von Ossietzky-Platz mit Tempo 50) klassifiziert. Der Radverkehr wird hier vollständig im Mischverkehr geführt. Die Straßenbreite gäbe die Ausweisung von Radfahrstreifen her. Voraussetzung wäre jedoch das Management des ruhenden Verkehrs – anders gesprochen: Für die parkenden Autos – teilweise auf beiden Seiten der Fahrbahn – muss eine andere Lösung gefunden werden. Dieses Thema ist an ganz vielen Stellen ein „heißes Eisen“, an dem sich keiner verbrennen möchte. Leider sind selbst die neu eingerichteten Aufstellflächen für Radler an der Alten Bahnhofstraße im Kreuzungsbereich mit der Unterstraße nicht zu erreichen, sobald mehr als zwei Pkw an der Ampel warten.



Foto CMT

Hauptstraße

Diese Verbindung, die ihrem Namen als innerörtliche Hauptverbindung zwischen Witten und Lütgendortmund zu Recht hat, führt über ca. 4 km durch Langendreer und erschließt neben der S-Bahnstation Langendreer auch den Kulturbahnhof. Durch den Neubau der Straßenbahnverbindung und auch den Umbau der ehemaligen Opel-Fläche wurde in den vergangenen Jahren geplant und gebaut. Die Lösung stellt einen Kompromiss dar, da sich nicht alle Bedürfnisse unter einen Hut bringen ließen – Der Radverkehr wird leider uneinheitlich abwechselnd auf der Straße und kombiniert mit dem Fußverkehr geführt. Gerade im zentralen Kreuzungsbereich mit der Ober- und Unterstraße sowie im Einmündungsbereich am Kulturbahnhof fehlt eine klare und sichere Führung des Radverkehrs.

Kreuzungsbereich Industriestr/ Frenkingstr. (bei Hardi Möbel)

Geradezu lebensgefährlich wird dieser Kreuzungsbereich eingeschätzt, da Autos, die von der Industriestr. kommend nach rechts Richtung Ümminger See fahren, mit hoher Geschwindigkeit (über 50km/h) abbiegen können. Viel zu schnell, um von links im Kreuzungsbereich fahrende Radfahrer Notiz nehmen zu können.



Foto Achim Hahn

Baroper Straße / Hörder Straße

Diese innerörtliche Ost-West-Verbindung zwischen Universitätsstraße und Witten Stockum hat eine Länge von 3,5 km und weist zwei Abschnitte auf, in denen Tempo 70 gestattet ist. Lediglich auf den letzten 700 m vor Witten Stockum ist hier einseitig ein kombinierter Geh- und Zweirichtungsradweg mit einer Breite von ca. 1,50 m, teilweise schmaler (!) vorhanden. Obwohl hier eine gute Anbindung an den Rheinischen Esel besteht, fahren hier nur Unerschrockene.



Foto CMZ

Grabelohstraße

Sie hat einen Zwei-Richtungsradweg im Abschnitt zwischen Stockumer Straße und Bahnbrücke, der hinsichtlich seiner Breite nicht mehr dem Stand der Richtlinien entspricht. Danach erfolgt die Führung des Radverkehrs wieder als kombinierter Rad-Gehweg, der hier leider jedoch an den zahlreichen Einmündungen Gefahrenstellen aufweist.

Es gibt auch positive Beispiele: Die **Unterstraße** hat im Zuge des Straßenbahnbaus beidseitig eine Radwegeinfrastruktur erhalten, teilweise als kombinierter Rad-Gehweg – jedoch in ausreichender Breite – und teilweise als Radfahrstreifen. Hier besteht eine gute Anbindung zum Ümminger See, zum Kemnader Stausee und zur geplanten Opelbahn-Trasse, auf die wir uns in Langendreer besonders freuen!

Bisherige Radverkehrsplanungen in Bochum und besonders in Langendreer

Bereits bei einem NaturFreunde-Infoabend mit Matthias Olschowy, dem Nahmobilitätsbeauftragten der Stadt Bochum, wurde deutlich, dass der Bochumer Osten jedoch bei den zukünftigen Planungen in Bochum noch ziemlich stiefmütterlich behandelt wird. Abgesehen davon, dass an einer Radwege-Lösung für den bisher radweglosen Verlauf des Werner Hellwegs gearbeitet werden würde, zeigt sich, dass der Radschnellweg Ruhr „RS1“ nach der Machbarkeitsstudie nördlich der Bahnlinie S1 in Langendreer geplant werden könnte. Darüber hinaus besteht ein Ratsbeschluss der Stadt Bochum aus dem Jahr 2017, dass ein Radverkehrskonzept für ganz Bochum erstellt werden soll. Dieses ist nach Rückfrage bei der Verwaltung immer noch in Vorbereitung, so dass es wahrscheinlich noch Jahre dauert, bis es vorliegt wird.

Vorschläge der NaturFreunde Bochum-Langendreer

Da bereits zahlreiche Förderprogramme für den Bochumer Osten laufen, sollten diese auch in Langendreer und Werne sinnvollerweise zum Radwegeausbau genutzt werden. Im Januar kamen die NaturFreunde im kleinen Kreis mit Bezirksbürgermeisterin Andrea Busche und Dirk Meyer, SPD Bezirkesvertreter zusammen. Die in diesem Gespräch diskutierten Vorschläge wurden in einer „Maßnahmenliste“ zusammengestellt und im März der Koalition vorgestellt. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern stellt einen Anfang und eine Übergangslösung dar, bis ein professionell und umfassend bearbeitetes Radverkehrskonzept auch für den Bochumer Osten vorliegt.

Ein wesentlicher Vorschlag ist, die im Dezember **stillgelegte Tramstrecke entlang der Baroper Straße** zu einem

Zweirichtungsradweg umzubauen. Dieser Vorschlag ist nicht ganz neu und wurde bereits mehrfach von der Verwaltung mit Hinweis auf den geplanten Rückbau aus naturschutzrechtlichen Gründen abgelehnt. Jetzt erfolgt ein neuer Anlauf unter veränderten politischen Zielen in der Hoffnung, hier Bewegung in die Diskussion zu bringen.



Foto CM3

Eine Weiterführung entlang der Hörder Straße liegt nahe, um eine stressfrei nutzbare Radwegeverbindung vom Osten Bochums und aus Witten-Stockum über Langendreer auch zur Ruhr-Uni und zur Wittener Straße zu schaffen. Die Standstreifen an der Hörder Straße im Abschnitt zwischen Langendreererstraße und Bömmerstraße werden derzeit v.a. zum Parken von Lkw, Mietfahrzeugen, (Wohn-)Anhängern genutzt. Leider findet sich hier immer wieder illegal abgelagerter Müll bis Sperrmüllgröße und gelegentlich sogar Schrottfahrzeuge. Auch in dem Abschnitt, in dem 70 km/h gestattet sind, ist keinerlei Radwegeinfrastruktur vorhanden. Ein einseitig geführter Zweirichtungsradweg auf der Siedlungsseite würde hier neben einer sicheren Führung der RadlerInnen auch dazu führen, dass weniger Müll im angrenzenden Landschaftsschutzgebiet landet.

Ein weiterer konkreter Vorschlag ist, die **grüne Fußwegeverbindung von der Stiftstraße entlang des Wiebuschweg und durch den Volkspark Langendreer** als kombinierten Radweg auszuweisen und den Wegebelag radfahrtauglich zu verbessern. Hier könnte eine sichere Fahrradverbindung zwischen den beiden Ortsteilen „Dorf“ und „Bahnhof“ entstehen, die auch Kinder und wenig geübte Radfahrer einlädt, im Alltag das Rad häufiger zu benutzen.



Foto CM4

Beispiel: Carl von Ossietzky-Platz

Der Carl-von-Ossietzky Platz bildet einen großen, ovalen Kreisverkehr und bietet eine breite Straßenfläche. Er liegt im Nahbereich drei weiterführender Schulen. Aufgrund der Straßenbreite und der Bushaltestellen auf drei Seiten des Platzes entstehen für Rad- und Autofahrer Unsicherheiten. Wenig geübte Radfahrer (Schüler) weichen auf die Gehwege aus. Sinnvoll wäre eine klare optische Regelung, wo der Radverkehr vorgesehen ist, beispielweise durch farbige (rote) Markierung von Radfahrstreifen in Querungsbereichen mit dem PkW-Verkehr und die Führung des Radweges an den haltenden Bussen vorbei.

Allgemeinere Maßnahmenvorschläge

betreffen das Rechtsabbiegen ohne Wartezeit für Radfahrer an Kreuzungen und Einnündungen mit Ampelregelung

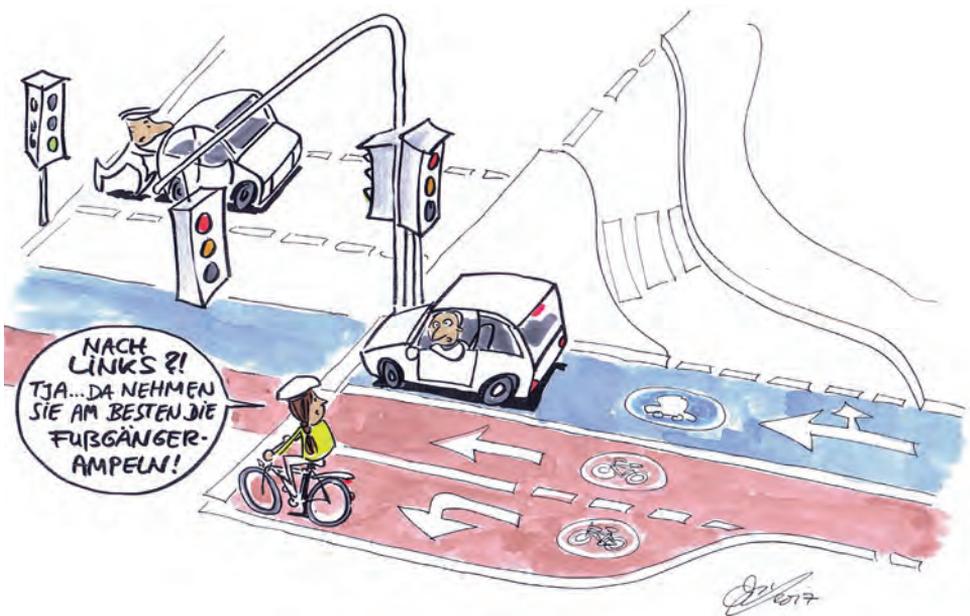
sowie separate und erreichbare Aufstellflächen für Radler vor Ampelkreuzungen.

Als weitere Idee haben die NaturFreunde Bochum-Langendreer ein **Modellprojekt** vorgeschlagen. So könnte in Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen der Zustand vor und nach Durchführung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs festgestellt werden, um die Maßnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis herauszufiltern. Hier ist jedoch noch viel Abstimmungsbedarf und Unterstützung von vielen Seiten erforderlich. Gerade die Kurzstrecken sollten im Fokus dieses Modellprojekts und allgemein der örtlichen Radwegförderung sein – Stichwort: „No ridiculous Car-trips“. Die Deutschen sind (leider) Weltmeister im Nutzen des Autos für Kurzstrecken unter 2 km (!). Arbeiten wir alle daran, dass sich das ändert!

Fazit

„Radfahren ist schneller“ oder „Radfahren ist einfacher“ wird in Umfragen in den sog. Vorbildstädten immer wieder betont. – Wesentliches Merkmal vieler Vorbildstädte ist nämlich vor allem die bauliche Trennung von Radwegen und Straßen. Damit wird die subjektiv empfundene Sicherheit der Radler so erhöht, dass Menschen aller Altersgruppen zum Umsteigen auf das Rad „eingeladen“ werden und ohne Stress radeln können. – Das auch in Bochum möglich zu machen, muss unser langfristiges, gemeinsames Ziel sein. Aus diesem Grund werden auch die inzwischen vorbildlich hergerichteten Freizeitwege im Bochumer Osten wie der Rheinische Esel so gut angenommen.

Darüber hinaus gilt es, Autos einzusparen und konsequent auf Bus, Bahn und Fahrrad umzusteigen, um damit auch dem Radverkehr in unseren Stadtteilen endlich zu besseren Bedingungen zu verhelfen.



Flotte Karotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice

- regional & saisonal
- bequem & unkompliziert
- unverpackt & 100% Bio
- sozial & fair

ökokiste

demeter Bioland Naturland

WWW.FLOTTEKAROTTE.DE



von Sabine Schiewer (Originaltext gekürzt); Bernhard Raeder (Zusammenfassungen)

Radweg auf der Frauenlobstraße, der Verbindung zwischen Hiltrop und Gerthe

Die Aufstellung des Ghostbikes an der Sodinger Straße / Ecke Castroper Hellweg anlässlich des tödlichen Radfahrerunfalls im Oktober 2019 ließ Sabine Schiewer „tief bewegt und auch wütend (zurück), weil dieser Unfall so furchtbar wie unnötig und dennoch fast vorhersehbar war“, wie sie dem ADFC schreibt. Sie habe auf dem Weg nach Hause zur Hiltroper Straße die Radverkehrsanlagen auf der Frauenlobstraße dokumentiert, weil sie diese schon seit langem für ein Fiasko hält. Ihr Sohn sowie ein Jahr später ein Klassenkamerad wurden hier auf dem Radweg von einbiegenden Autos erfasst, auch sie selbst wurde 2008 auf diesem Radweg so schwer verletzt, dass sie zweimal

operiert werden musste.

„Nicht weniger als ein Kindergarten (hinter der Erlöserkirche), eine Grundschule mit einer offenen Ganztagsbetreuung, eine Realschule und ein Gymnasium liegen unmittelbar an oder am Ende dieser Straße. Das heißt, dass diese Straße tagtäglich von hunderten von Kindern und Heranwachsenden auf ihren täglichen Schulwegen genutzt wird.“ So sei eigentlich zu erwarten, dass hier sichere Radverkehrsanlagen eine hohe Priorität haben sollten. Für Frau Schiewer ist die Verkehrsplanung der Stadt Bochum an dieser Stelle allerdings „chaotisch“.

„Seit einigen Jahren gibt es in West-Ost-Richtung (von Hiltrop nach Gerthe) ein „Radschutzstreifen“, der allerdings beginnt und endet im Nirwana.

Gerne wird dort aber auch so geparkt, dass mindestens der Außenspiegel der parkenden PKW in den Schutzstreifen hineinragen, wenn nicht gar die Räder auf der Fahrerseite ganz auf diesem Schutzstreifen für die anstehende Nacht zur Ruhe gebettet werden. Als Radfahrer dort einen Meter Abstand vom Außenspiegel geparkter PKW halten?

Klar, kann man machen, fährt dann aber nahezu mittig auf der Fahrbahn. Vom „Fahren auf dem Schutzstreifen“ nicht zu reden. (...) Versuchen Sie einfach, sich daran zu halten, dass auch Sie als Radfahrer gemäß der Straßenverkehrsordnung dazu verpflichtet sind, zur Vermeidung von sogenannten „Dooring-Unfällen“ seitlichen Abstand von mindestens einem Meter zu ge-

parkten PKW einzuhalten. Autofahrer fühlen sich dann fast ausnahmslos durch Sie provoziert und werden Sie nach dem Hupen mit den freundlichsten Begrifflichkeiten durchs geöffnete

Beifahrerfenster bedenken, die ihnen dabei so einfallen ;-)"

„Man nimmt uns Radler und unser Sicherheitsbedürfnis einfach nicht ernst, von ernst genug ganz zu schweigen!“

Frau Schiewer

Der in Richtung Hiltrop ausgewiesene benutzungspflichtige Radwege ist der eigentliche Grund ihrer tiefen Verärgerung. Trotz eines absoluten Halteverbots auf dieser Seite parken seit Jahren zwischen den Bäumen Fahrzeuge. Da dieser Streifen hierfür zu schmal ist, ragen diese sowohl auf den Geh- wie auf den Radweg. Dieses wird offensichtlich stillschweigend geduldet. (=> siehe Bild links oben)



Eine andere Besonderheit des hier verlaufenden Radweges hat aber schon den WDR stutzig gemacht und die Fernsehmacher so beeindruckt, dass sie Frau Schiewer begleitet und dies in einer Reportage am 31.5.2019 öffentlich gemacht haben: „auf den 950 Metern wechseln die Vorschriften oder Empfehlungen für Radfahrer sensationelle 8 (acht) Mal!“

Auf den ersten 50 Metern der Frauenlobstraße fährt der Radfahrer auf der Straße. Dann „beginnt urplötzlich und wie aus dem Nichts ein „gemeinsamer Geh/Radweg“ für die kommenden schier endlos scheinenden 50 Meter auf einem Streifen, der an dieser Stelle immerhin ausreichend Breite für diese beiden Verkehrsteilnehmer bietet. Warum hier keine Trennung von Radfahrenden und Fußgängern stattfindet? Weiß der Himmel.“

Gehweg übel zusetzen. Dazwischen die entweder nach der einen oder anderen Seite auskragenden, illegal abgestellten Autos oder Wohnwagen.

„Die Trennung von Rad- und Fußweg wird beibehalten bis zu den beiden Bushaltestellen auf diesem Abschnitt: Vor beiden Bushaltestellen wird der Radweg aufgehoben und den Radlern das Fahren auf dem Gehweg „gestattet“: durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ unter dem blauen Schild, das eindeutig einen reinen Fußweg ausweist. Wahlweise ist die Straße zum Radeln nutzbar – als Mutter würde ich meine Kinder dort aber aufgrund der Unübersichtlichkeit nicht wirklich gerne wissen. (...) Ein Gehweg, der auch von Radlern benutzt werden darf, ist und bleibt ein Gehweg, der



Hinter der nächsten Straßeneinmündung gibt es einen von großen Platanen getrennten Geh- und Radweg, deren Wurzeln sowohl dem Radweg wie dem

von Radlern nur in Schrittgeschwindigkeit unter besonderer Berücksichtigung der Fußgänger genutzt werden DARF.

Nach beiden Bushaltestellen wird jeweils wieder die vorherige Situation hergestellt, also Trennung der beiden Gruppen: Radfahrer und Fußgänger.

Wobei es bei der zweiten Bushaltestelle noch eine Besonderheit gibt: sie befindet sich im Bereich einer kleineren Ladenzeile, durch die es naturgemäß zu einem deutlich höheren Aufkommen von zum Teil unaufmerksamen Passanten kommt, die auf dort durchfahrende Radfahrer treffen. Gut, dass es immer zwei Unaufmerksame braucht, um einen Zusammenstoß unvermeidlich zu machen...

Im unteren Teil der Frauenlobstraße befindet sich dann kurz vor der Ampelkreuzung mit der Dietrich-Benking-Straße und der Wiescherstraße eine Tankstelle mit der Ausfahrt zwischen zwei Ampeln, die gerade mal 20 Meter auseinanderstehen. Dadurch werden die von der Tankstelle ausfahrenden Autofahrer dazu verleitet, mehr auf die vermeintlichen Grünphasen der übrigen PKW-Fahrer zu achten als auf jegliche ungeschützte Verkehrsteilnehmer, die ihren Weg dort kreuzen.“

Frau Schiewer beschreibt anschließend, dass sich die ständigen Änderungen für Radfahrer auf der Weiterfahrt über die Dietrich-Benking-Straße zurück zum Castroper Hellweg wiederholen, hier auf etwa 1450 Metern weitere acht Mal!

Am Ende fragt sie grundsätzlich: „Würden Sie als Autofahrer akzeptieren, sich jeweils nach knapp 120 Metern Ihren Weg neu suchen zu müssen oder sich anderen Regeln zu unterwerfen? Warum bitte erwartet man von uns Radlern, dass wir uns mit einer derart schlechten Infrastruktur zufrieden geben? Wundern wir uns dann nicht umso

mehr, dass es in Bochum „NUR“ zwei Ghostbikes gibt?

Wir sollten den Kampf um eine sehr viel bessere Infrastruktur für ALLE Verkehrsteilnehmer beherzt aufnehmen und uns nicht länger beirren und verträsten lassen. Dass eine Umplanung nur zu Lasten der Autofahrer gehen kann, ist den meisten Radfahrern und Fußgängern klar, die Verkehrsplaner müssen zum schnellen Umdenken gezwungen werden!“

Anhand der Fotos verweist sie noch auf ein grundsätzliches Problem: Radwege werden gar nicht oder sehr selten von Laub befreit. Bei Regen werde nasses Laub „glitschig wie Schmierseife“. Auf der Frauenlobstraße ragen die aufgestellten Drahtkörbe teilweise auf den Radweg und stellten so besonders bei Dunkelheit eine zusätzliche Gefahr dar. An anderer Stelle seien es Kastanien, die Radwege unbenutzbar werden lassen.

Abschließend zieht Frau Schiewer ein ernüchterndes Fazit: **„Man nimmt uns Radler und unser Sicherheitsbedürfnis einfach nicht ernst, von ernst genug ganz zu schweigen!“**

Frau Schiewer wünscht uns wohl gerade deshalb allezeit eine gute und sichere Fahrt! Diesen Wunsch können wir nur beherzt weitergeben. Die Stadt Bochum ist bei ihren Neuplanungen von Radverkehrsanlagen erkennbar bemüht, die Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen. Sie sollte aber auch akzeptieren, dass sie für den Ist-Zustand Verantwortung trägt und ihr Augenmerk auch auf den Altbestand richten. Weitere Ghostbikes in Bochum braucht niemand!

Erstes Teilstück einer zukünftigen Verbindung (?) –GE–BO–HATTINGEN– im Wattenscheider Westen fertig gestellt!

Ein Ausblick und Fotobericht von Ralf Böhm

Im Herbst des Jahres 2019 wurde auf der Berliner Str. auf der östlichen Fahrbahnseite ein Radfahrstreifen markiert und beschildert. Dieser ca. 400 Meter lange Radfahrstreifen eignet sich in den Augen des ADFC sehr gut für eine „Protected-Bike-Lane“, einerseits wegen der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten (70 Km/H sind erlaubt) und andererseits wegen fehlender Ein- Ausfahrten und Parkstreifen.



Erster Abschnitt einer zukünftigen Verbindung

Voraussichtlich wird in diesem Jahr die gegenüberliegende Seite dieses Streckenabschnittes auch „in Angriff genommen“.

Auch Zeppelindamm ist im Blick

Und auch im weiteren Streckenverlauf Richtung Süden, Zeppelindamm, tut sich eventuell etwas:

Die WAZ vom 10.10.2019 zitierte den Nahmobilitätsbeauftragten Matthias Olschowy: „Der Radweg soll auch dort fortgeführt werden, die entsprechenden Pläne liegen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bereits vor, werden noch geprüft.“ Der Zeppelindamm liegt in der Straßenbaulast von Straßen NRW, die Stadt ist aber als Verkehrssicherheitsbehörde auch für den Zeppelindamm und den Munscheider Damm zuständig. Olschowy: „Im Großen

ist angedacht, mit Radfahrstreifen zunächst bis zur Ruhrstraße weiterzukommen.“

Dass der Streckenabschnitt auf dem Zeppelindamm zwischen Wattenscheider Hellweg und Ruhrstraße dringend einer sicheren Radverkehrsführung bedarf, wird vom ADFC-Bochum aus folgenden Gründen bekräftigt:

1. Es handelt sich um eine direkte und schnelle Verbindung in Wattenscheid, die heute schon trotz aller Widrigkeiten von Rad- und Pedelec-FahrerInnen genutzt wird.
2. Wegen der hohen motorisierten Verkehrsdichte ist eine eigenständige und sichere Führung für Rad- und Pedelec-Nutzer (Elektroscooter dito) erforderlich.

3. Auch die hohe zulässige Geschwindigkeit von 70 KM/H gebietet dies zwingend.
4. Gerade der Umstand, dass in einem Streckenbereich des Zeppelindamms der Mehrzweckstreifen von Lastzügen, Lkw und Anhängern als Parkplatz genutzt wird, macht es unmöglich, diesen Streifen als Radfahrer zu nutzen. Jedem ist wohl auch klar, dass es zudem gefährlich für Radfahrer (Mofafahrer u.a.) ist, immer wieder auf den Fahrstreifen zu wechseln bei diesen hohen gefahrenen Geschwindigkeiten!

Mobilität (endbestimmendes Gremium) zugestimmt.

Bis eine sichere, lückenlose und direkte Alltagsradverbindung zwischen Gelsenkirchen-Ückendorf und Stadtgrenze Bochum/Hattingen realisiert ist, wird es wahrscheinlich aber noch einige Zeit (=Jahre) dauern!

Hier ein paar Impressionen der noch umzubauenden Streckenabschnitte ohne bzw. mit alten, vorhandenen- Radwegen.



Blick von der Laubenstr. in Richtung Süden (Lyrenstr)



Blick von der Propst-Hellmich-Promenade in Richtung Norden (Lyrenstr.)

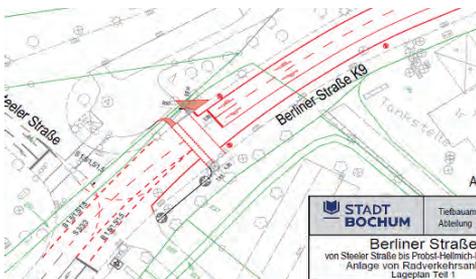
Radstreifen auch auf der Berliner Straße im Zentrum Wattenscheids

Für einen Streckenabschnitt im Zentrum Wattenscheids, ebenfalls noch Berliner Straße, gibt es auch schon konkrete Planungen: Dem Beschlussvorschlag der Verwaltung, zur Umgestaltung der Berliner Straße im Bereich von der Propst-Hellmich-Promenade bis zur Steeler Straße mit Einrichtung von beidseitigen Fahrradstreifen wurde sowohl von der BV Wattenscheid als auch vom Ausschuss für Infrastruktur und

Es gibt offensichtlich noch viel zu tun!



Parkstreifen oder sichere Radwegeverbindung, die auch andere, z.B. Mofafahrer, E-Scooter-Nutzer usw. befahren dürfen?



Planausschnitt Wat: Über sichere Überleitungen bzw. Anbindungen sind nach Meinung des ADFC noch weitere (Planungs-)schritte erforderlich.



Autofrei wohnen...

Auch Casrharig-Autos sollten möglichst kurz verweilen

Radfahren beginnt zu Hause

Text und Fotos o./r.: Georg Puhe

Ob ich auf mein Rad steige, um schnell den Einkauf zu erledigen, zur Arbeit zu fahren oder ob ich mich doch fürs Auto entscheide, ist auch abhängig von der schnellen Verfügbarkeit. Für das Auto gibt's in der Regel einen Parkplatz in der Nähe, im Schnitt einen pro Wohnung, wo ich das Fahrrad lasse ist hingegen nicht so gut geregelt. Ist es sicher untergebracht und schnell verfügbar, fällt es leichter, es zu nutzen. Das Auto steht in der Regel so nah es geht am Haus, schnell verfügbar, bei Neubauten oft in Tiefgaragen, trocken, sicher und warm, aber teuer.

Dass es anders geht, zeigen Stadtquartiere, die autofrei oder autoarm konzipiert sind:

Autofrei leben in Freiburg Vauban

Der Stadtteil für inzwischen 5.500 Bewohner auf 41 Hektar mit ca. 2.000 Wohnungen wurde auf einem ehemaligen Kasernengelände gebaut, etwa 4 Kilometer mit dem Fahrrad von der Freiburger City entfernt. Eine Straßenbahnlinie

schließt das Neubaugebiet direkt an die Innenstadt an. Innerhalb der Siedlung dürfen auf den Baugrundstücken keine privaten Stellplätze errichtet werden.

Für Autos gibt es zwei Quartiersgaragen am Rande der Wohnbebauung. (Foto oben)



Autobesitzer müssen hier einen Stellplatz kaufen für etwa 20.000 €. Wohnungsinhaber ohne Auto müssen dennoch einen Stellplatz nachweisen, da es nicht gelungen war, von der Stellplatzforderung von einem Stellplatz pro Wohnung herunterzukommen. Das ist in Vauban über einen Verein geregelt, der am Rande der Siedlung einen Parkplatz unterhält. Für 3.700 € kann hier der Stellplatznachweis erbracht werden. Die 450 Stellplätze in den beiden Quartiersgaragen und die 400 Stellplätze in Tiefgaragen außerhalb des autofreien Bereichs reichen aus, den Bedarf zu decken, der Verein ist verpflichtet, bei weiteren Bedarfen die Stellplätze zu bauen, notfalls in Form eines Parkhauses.

Die Erschließungsachse über die Vauban-Allee, Tempo 30, bietet einige bewirtschaftete Parkplätze für Besucher. Straßen und Wege in die Siedlung sind autofrei, verkehrsberuhigt ohne öffentliche Parkplätze und stehen Fußgängern und Fahrradfahrern zur Verfügung. Hier können Kinder gefahrlos spielen.

Mehr als 400 Haushalte haben kein eigenes Auto, die Zahl der PKW's pro 1.000 Einwohner liegt bei etwa 180, im Vergleich dazu im Bundesdurchschnitt liegt die Autoquote bei inzwischen mehr als 500 Fahrzeugen.

<https://www.freiburg.de/pb/208732.html>





Alle Fotos dieser Seite: Urheber Nachbarn 60, Köln Nippes



Wohnen ohne Auto in Köln Nippes, Stellwerk 60

Die 3,5 Kilometer vom Dom entfernte Siedlung auf ehemaligen Bahnflächen ist jünger als die Freiburger Siedlung. Anfang der 90er Jahre haben sich Initiativen für die Realisierung einer autofreien Siedlung eingesetzt. 2006 bis 2013 gebaut, leben hier etwa 1.500 Menschen in 450 Haushalten. Im zähen Ringen zwischen den Initiativen und Stadt Köln wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,2 pro Wohneinheit durchgesetzt. Ein Parkhaus am Rande steht für die vorhandenen Autos zur Verfügung. Die Wege und Plätze zwischen den mehrgeschossigen Wohngebäuden sind Fußgängerzonen, Fahrrad frei, Autos dürfen hier nicht verkehren.

Entspanntes Radeln und Parken, auch für die Kleinen, im »befreiten Gebiet« von Köln Nippes, Stellwerk 30



„Die Straße ist hier ein Aufenthaltsort für Menschen, nicht für Autos“, erklärt einer der Initiatoren Hans-Georg Kleinmann. Kinderspielen ist in der gesamten Siedlung möglich. Fahrräder parken in Tiefgaragen unter den Häusern, mit direktem Zugang von der Garage zu den Wohnungen. Dafür gab es 2013 den deutschen Fahrradpreis. Eine zentrale Mobilitätsstation ermöglicht den Bewohnern das Ausleihen von Transporträdern oder auch Karren, um schwere oder sperrige Dinge zu den Wohnungen zu transportieren.
<https://www.nachbarn60.de/home.html>





Wie sieht es mit der Siedlungsplanung in Bochum aus?



Ostpark – Bochum auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Auf 25 ha zwischen Altenbochum und Laer sollen im Projekt „OSTPARK – Neues Wohnen“ rund 1.100 Wohneinheiten als Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser verwirklicht werden. Das neue Wohngebiet ist etwa 3,5 Kilometer von der City entfernt. Überlegungen zur Mobilität spielen im Bebauungsplan eine große Rolle, ein reduzierter Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit von 0,7 bzw. 0,8 zeigt den neuen Weg, orientiert am Leitbild Mobilität, auf.

„Die angenommene Verkehrsreduzierung des MIVs um ca. 17% ist gegenüber dem konventionellen Ansatz ambitioniert, wird jedoch als umsetzbar erachtet. Die einzelnen Bausteine eröffnen ein gesteigertes Fahrgastpotenzial im ÖPNV und der Anteil der Radfahrer kann deutlich gesteigert werden. Der reduzierte Stellplatzschlüssel und die Errichtung einer Quartiersgarage tragen ebenfalls zu einer erfolgreichen Umsetzung des Quartiers bei.“ „Darüber hinaus sind verbindliche Regelungen in den Kaufverträgen sowie mit Mobilitätsakteuren zu treffen“, heißt es in der Begründung zum B-Plan.

Der Ostpark wird keine autofreie Siedlung, hier wird es keine autofreien Straßen geben. „Die weitere Binnenerschließung folgt dem Prinzip der Ausbildung autonom entwickelbarer Erschließungsabschnitte mit verkehrsberuhigten Wohnwegen mit Mischverkehrsflächen. Die Wohnwege haben eine Breite von 8 m und erhalten in Abhängigkeit von der Lage der Grundstückszufahrten alternierende Längsstellplätze, die jeweils durch Baumpflanzungen gegliedert werden.“ (alle Zitate aus der Begründung zum B-Plan 900 vom 04.07.2019)

Mit anderen Worten: auch im Ostpark wird das Auto das Siedlungsbild noch deutlich prägen.

Die Wahl zwischen Fahrrad und Auto wird auch entscheidend davon abhängen, wie bequem das Rad verfügbar ist und wie man sich mit dem Rad bewegen kann. Dazu ist es erforderlich, dass das Stadtteilzentrum Altenbochum gut und sicher mit dem Rad erreichbar und durchfahrbar sein wird. Das sollte jetzt mitgeplant werden!

Wohnen an der Querenburger Straße – trotz Stadtnähe autogerecht

Auf einem Gelände südlich des Neuen Gymnasiums, 1,5 Kilometer von der City entfernt, werden 270 Wohnungen errichtet, zum Großteil als Geschosswohnungsbau mit 2 – 4 Geschossen. Zusätzlich entstehen ca. 20 Einfamilienhäuser. Während der Erschließungsring analog zu den angrenzenden Straßen als 30er-Zone festgesetzt wird, werden die beiden Stichstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeführt. Charakteristisch für diese Form der Erschließung sind die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und die vorgegebenen öffentlichen Stellplätze im Straßenraum. Die den Wohnungen zugehörigen Stellplätze werden bei den Geschosswohnungen in Tiefgaragen untergebracht. Zwar widmet sich ein Kapitel in der Begründung dem Thema Mobilität und dem Postulat, Fuß- und Radverkehr zu fördern, im Bebauungsplan ist davon ansonsten nichts zu sehen. Der Straßenraum weist überall Stellplätze aus. Dem Kraftfahrzeug wird die meiste Aufmerksamkeit im Mobilitätskonzept zugestanden. Es wäre zu wünschen, dass die Stadt bei nächster Gelegenheit entschiedener und tiefgreifender mit den Investoren verhandelt, um nachhaltige Siedlungskonzepte durchzusetzen. Spitz gesagt: Wenn das Kapital um Investitionsmöglichkeiten bettelt, darf man ihm auch die Bedingungen diktieren.

Interview mit Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke

FreiRad: Mobilitätsexperten sprechen vom „Radverkehr als System“. Das Leitbild Mobilität benennt wichtige Aspekte. Es gibt aber kein Handlungskonzept und keine Prioritätensetzung. Brauchen wir nicht ein umfassendes Radverkehrskonzept, um die Ziele in einem überschaubaren Zeitraum erreichen zu können?

Dr. Bradtke: Ich teile die Einschätzung, dass ein Handlungskonzept unbedingt erforderlich ist. Man darf allerdings nicht vergessen, wo Bochum herkommt: Wir haben hier nicht diese Fahrradkultur wie z. B. in Münster, Kopenhagen oder Städten in den Niederlanden. Das hat topografische Gründe, aber auch sozioökonomische Gründe: Bochum war eine der ersten Städte, die autogerecht umgebaut wurden und war Autoproduktionsstadt. Insofern finde ich es zunächst ausgesprochen beachtlich, dass sich der Rat der Stadt Bochum zu einem „Systemwechsel Mobilität“ im Rahmen des neuen Leitbildes bekennt. Das war nicht selbstverständlich! Es war notwendig, dass wir dieses Leitbild als Grundorientierung bekommen haben. Es ist ein klares Bekenntnis des Rates, dass der Umweltverbund vorrangig ist. Unterhalb des Leitbildes fehlt uns jedoch noch die konkrete Handlungsebene. Wir haben ein Radverkehrskonzept von 1999, das atmet den Geist der 80er Jahre.

Seit Januar gibt es mit Frau Dr. Gerda



Hartl eine neue Mitarbeiterin, die das Radverkehrskonzept gemeinsam mit einem Planungsbüro erarbeitet. Das Konzept wird - ausgehend vom Leitbild Mobilität - ein Handlungsprogramm mit konkreten Maßnahmen und

Prioritäten enthalten.

Unabhängig davon hat Oberbürgermeister Thomas Eiskirch klar formuliert, beginnend in dieser Legislaturperiode und in der kommenden Legislaturperiode, dass alle Cityradialen radverkehrsgerecht umgebaut werden. Wir werden in diesem Jahr noch die erste Protected Bike Lane bauen. Faktisch haben wir schon eine, wenig bekannt, an der Lewacker Straße an der Pontonbrücke.

Das gleiche Produkt werden wir auch für einen Abschnitt der Unistraße einsetzen.

Die nächsten Maßnahmen werden dann die Hattinger Straße und die Castroper Straße sein. Dazu sind wir im Gespräch mit dem ADFC.

Wir glauben, dass wir für Radfahrer noch ein bisschen mehr tun können, als die ersten Entwürfe zeigen.

FreiRad: 2013 gab es doch schon mal einen vielversprechenden Aufschlag, klimafreundlicher Verkehr, da sind schon ganz viele Dinge aufgearbeitet worden und ganz viele Vorschläge gemacht worden.

Dr. Bradtke: Davon ist bisher nur wenig auf der Handlungsebene sichtbar geworden. Allerdings haben wir andererseits Themen auf den Weg gebracht, die nun nach und sichtbar werden. Als Beispiel möchte ich hier das Thema der Radinfrastruktur

„Ein Handlungskonzept ist unbedingt erforderlich.“

an Hauptverkehrsachsen nennen, das sich jetzt auch im Verkehrsraum nach und nach erkennbar niederschlägt.

FreiRad: Das kann man sich nur so erklären, dass die Entscheiderseite, die politische Seite, noch nicht so weit war?

Dr. Bradtke: Ich kenne das Teilkonzept und finde es durchaus sinnvoll, es ist auch naheliegend, dass sich die Klimaschutzkonzepte und die Nahmobilitätskonzepte gegenseitig ergänzen. Wenn ich die Klimaseite betrachte, steht Bochum von den NRW Großstädten gut dar, was CO₂-Vermeidung angeht. Das liegt aber nicht daran, dass wir eine so progressive Verkehrspolitik gemacht haben, sondern hauptsächlich an der Deindustrialisierung der Stadt. Wenn wir für den Klimaschutz etwas Relevantes tun wollen, dann ist das im Bereich der Mobilität.

Der motorisierte Verkehr ist der größte Emittent, der durch die kommunale Ebene beeinflusst werden kann.

FreiRad: Wenn ein nächstes Konzept kommt, was muss alles noch mitbedacht werden, damit es auch wirklich umgesetzt werden kann?

Dr. Bradtke: Der politische Wille muss da sein, das Konzept umzusetzen. Die Einzelmaßnahmen müssen beschlossen und mit Geld im Haushalt hinterlegt sein, sonst ist das Konzept witzlos. Deshalb war es so wichtig, das sich der Rat zum Leitbild bekennt. Aktuell haben wir so viel Geld im Haushalt für Radverkehrsanlagen wie noch nie. Es haben sich viele Dinge grundsätzlich geändert, die politische Kultur, die Beschlüsse zum Klimanotstand, die Beschlüsse zum Leitbild Mobilität, die große Bürgerkonferenz zum Thema Mobilität, wo die Bereitschaft der Bürger zur Veränderung befragt wurde. Die Bürger haben gesagt, wenn das Angebot passt, sind wir viel

bereiter, uns zu verändern, als die Politik immer geglaubt hat. Mit der Bürgerkonferenz 2019 wurde ein repräsentatives Bild ermittelt. Die Bürgerinnen und Bürger sind zur Mobilität der Zukunft befragt worden und zum ersten Mal haben die Bochumer und Bochumerinnen gesagt: Gerne wechseln wir aufs Fahrrad, macht mehr dafür! Das war für mich ein Erweckungserlebnis.

FreiRad: Warum dauert es mit Entscheidungen immer so lange?

Dr. Bradtke: Die Aufgabe der Verwaltung ist es, für Konzepte und Maßnahmen politische Mehrheiten zu sichern. Je einschneidender Maßnahmen sind, desto sicherer ist es, dass es Gegenbewegungen gibt. Rat und Verwaltung sind gehalten, eine breite Zustimmung der Bevölkerung sicherzustellen. Ich bevorzuge eher die holländische Planungsphilosophie, die Planungsphase sehr ausführlich zu gestalten. Man konsultiert alle relevanten Akteure und wenn dann alles klar ist, wird ein Projekt umgesetzt.

FreiRad: Stadtplanung und Radverkehr – wo finden sich die Ziele aus der Mobilitätsstrategie Bochums in der Planung?

Dr. Bradtke: Beim Haus des Wissens wird das Thema Fahrradabstellanlagen relevant werden. Wir schauen hier auf den Abschnitt der Viktoriastraße, da sind heute 7 – 8 Stellplätze. Die werden wir aufgeben und dort die Außenaktivitäten der künftigen Markthalle entwickeln. Dort werden dann die Fahrräder in Sichtweite zum Haupteingang stehen. Ich bin kein Freund davon, Fahrradparkplätze in Tiefgaragen anzubieten. Das sind meist Notlösungen. Es gibt auch noch Überlegungen, hinten auf dem Buddenbergplatz eine weitere Fahrradparkgarage aufzubauen.

Selbstverständlich ist, dass wir für alle unsere größeren Wohngebiete jetzt Mobilitätskonzepte erarbeiten lassen. Im Ostpark haben wir gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft einen Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätze pro Wohnung vereinbart. Normalerweise ist es mindestens eins zu eins, meistens eins zu 1,25. Die Wohnungswirtschaft sagt, wir wollen keine teuren Tiefgaragen bauen, wir wissen ja gar nicht, ob die in 30 Jahren noch gebraucht werden (ein Tiefgaragenstellplatz kostet rund 25.000 bis 35.000 €).

Das Mobilitätskonzept hat verschiedene Facetten, im Wesentlichen ist es die Förderung des Radverkehrs, ein reduzierter Stellplatzschlüssel, eine Quartiersgarage etc. Es wird im öffentlichen Raum nur sehr wenige Stellplätze geben, weil der öffentliche Raum mehr ist als der Abstellort für Autos. Gleichzeitig wird es Mobilitätsstationen geben. Ein großer Investor im Ostpark wird die VBW sein, die zurzeit schon Mobilitätsstationen baut.

angenommen wird.

FreiRad: Das Fahrrad ist jetzt im Planungsverfahren bereits berücksichtigt?

Dr. Bradtke: Weite Teile der Ostpark-siedlung entstehen in Baublöcken. Es ist vorgesehen, innerhalb der Baublöcke Fahrradgaragen einzurichten. Räder sollten möglichst nicht im Keller abgestellt werden, das ist nicht praktikabel. Angedacht sind Fahrradabstellanlagen im Gebäude, möglichst ebenerdig, und Fahrradgaragen im Innenhof. Das werden wir von vorneherein für die Ausschreibung so vorsehen.

FreiRad: Mit der Möglichkeit, eine Stellplatzsatzung zu erlassen, können örtliche Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien beeinflusst werden. Eine Stellplatzsatzung kann als Baustein der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements genutzt werden. Ist es nicht erforderlich, eine Stellplatzsatzung in Bochum zu beschließen, wie Dortmund es Anfang 2019 getan hat?

Dr. Bradtke: Die Stellplatzsatzung haben wir in Arbeit. Wir hatten abgewartet, bis die Verwaltungsvorschriften des Landes zur neuen Landesbauordnung veröffentlicht wurden. Wir denken an eine Stellplatzsatzung, die deutlich stärker das Thema Umweltverbund, insbesondere das Fahrrad, berücksichtigt. Wir sind dazu auch mit anderen Städten im Ruhrgebiet in Kontakt. Das Ziel eines guten Städtebaus ist es eigentlich, Verkehr zu vermeiden. Guter Städtebau induziert nur wenig Verkehr, weil die Nutzungsmischung so gut ist, dass ich mich überall fußläufig bewegen kann. Die Folge wird sein, dass Leute gar keinen Stellplatz mehr benötigen, da Bedürfnisse befriedigt werden können, ohne dafür ein Auto zu brauchen. Bei einer Stellplatzsatzung ist auch die Lage eines

FreiRad: Was ist Inhalt der Mobilitätsstation?

Dr. Bradtke: Das ist ganz unterschiedlich von Quartier zu Quartier. Im Grunde sind das kombinierte Anlagen aus Lastenfahrrädern, Leihfahrrädern und Carsharing-Angeboten. Zusätzlich hat beispielsweise die VBW ein Mieterticket für den ÖPNV, das gut



Gebäudes entscheidend. Die Innenstadt ist grundsätzlich anders zu beurteilen als die periphere Lage. In den entlegeneren Stadtteilen wird man dem Auto ein größeres Gewicht geben müssen.

FreiRad: Ist mit dem vorhandenen Personal ein Radverkehrskonzept in absehbarer Zeit überhaupt umzusetzen?

*Dr. Bradtke: Wir haben Radverkehrsplanerinnen und -planer in den unterschiedlichsten Positionen: Konzeptionelle Verkehrsplanung im Planungsamt, Radverkehrsanlagen im Freiraum werden im Umwelt- und Grünflächenamt bearbeitet und dann gibt es die Planer*innen im Tiefbauamt, die als Straßenplaner*innen immer auch den Radverkehr integral mitplanen. Für den RSI allein haben wir 3 Mitarbeiter*innen. Im Moment kommen wir mit unseren Personalressourcen zurecht, aber immer in Verbindung mit der Vergabe von Planungsaufträgen an externe Büros.*

FreiRad: Ist es nicht Aufgabe der Verwaltung und des Beigeordneten, sein Wissen über nachhaltige und zukunftsgerichtete Entwicklungen viel stärker in die Politik zu transportieren, Umkehr im Denken anzuregen?

Dr. Bradtke: Meine Rolle ist, dass ich die Politik berate. Das tue ich gerne und führe dazu sehr viele Gespräche mit den gewählten Vertreterinnen und Vertretern. Dabei nehme ich ein sehr großes Interesse der Politikerinnen und Politiker an den Fragen der Mobilität der Zukunft wahr. Am Ende entscheidet aber die Politik, konkret der Rat.

FreiRad: Herr Dr. Bradtke, wir bedanken uns für dieses Gespräch.

Das Interview führten Bernhard Raeder und Georg Puhe am am 29.01.2020

Der Kommentar

von Bernhard Raeder

Aller Anfang ist schwer
– in Bochum besonders!?

Angst ist kein guter Lehrmeister, heißt es im Volksmund. Die Instrumente sind bekannt, sie anzuwenden braucht Mut: Effektive Parkraumbewirtschaftung, Stellplatzsatzung, Tempo-30-Straßen und -zonen, eine durchdachte und bessere Radinfrastruktur, leistungsstarker und preiswerter ÖPNV, mehr Platz für Fußgänger. All dies würde den Anteil des MIV am städtischen Verkehr verringern und somit die Ziele des Bochumer Leitbildes Mobilität im angepeilten Zeitraum erreichbar erscheinen lassen.

Folgt man dem Stadtbaurat, soll mit der überfälligen Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes kein weiterer Papiertiger entstehen, sondern der städtischen Radverkehrspolitik ein zukunftsweisendes Handlungskonzept gegeben werden.

Es liegt aber am Bochumer Rat, die Umsetzung dieses Konzeptes mit klaren Zielen, mit Geld und dem notwendigen Personal zu garantieren. Die Bürgerkonferenz zum Thema Mobilität machte klar, dass die Mehrheit der Bürger weiter ist als viele Entscheider: Ja, wenn das Angebot stimmt, steigen wir um! Und mit Blick auf die kommende Kommunalwahl heißt es vielleicht etwas abgewandelt: Wer zu spät kommt, den bestrafen die Wähler!

Ein Nahmobilitätskonzept für Werne

Im Zuge der Stadterneuerung Werne – Langen-Stadtteilkonferenz vom Planungsbüro neuen Nahmobilitätskonzept vorgeauf der Website des Stadtteilbüros interessierte Bürgerinnen und Bürnochmal auf das Konzept eingeganenen Maßnahmen handelt es sich um deren Mehrheitsfähigkeit sich noch

dreer – Alter Bahnhof (WLAB) wurde auf der Werner IGS Ende November der Arbeitsstand zum stellt. Da die Präsentation leider nicht bereit gestellt wurde, soll hier auch für ger, die nicht anwesend sein konnten, gen werden. Bei den vorgeschlagene die Vorschläge des Planungsbüros, beweisen muss.



Erfreuliches fällt dem/der interessierten Leser/in bereits auf der Übersichtskarte aller Vorschläge auf: Der Trassenverlauf des RS1 ist bereits eingezeichnet! Somit bekäme Werne endlich eine kom-

z. Zt. notwendige Umwege in Richtung Langendreer

fortable und steigungsarme Anbindung an die Innenstadt. Die Distanz von 7 km liegt in der gut-radelbaren Reichweite eines Pedelecs. Erfreulich ist auch, dass das Planungsbüro die Erreichbarkeit des RS1 aus dem Stadtteil heraus mit berücksichtigt.

Eine zweite sinnvolle Maßnahme lässt sich im Umbau der Kreuzungen Am Heerbusch-Kreyenfeldstraße sowie Kreyenfeldstraße-Hölterweg zu Kreisverkehren finden. Die Kreuzungsbereiche sind durch ihre Kurvenlage unübersichtlich und für Nebenstraßen absolut überdimensioniert – siehe Bild. Während letztere Kreuzung noch einen gewissen Nord-Süd Verkehr abwickelt, stellt sich nichts desto trotz die Frage, wie für diese Straße damals zu Zeiten der autogerechten Stadt eine derart großflächige Brückenführung als sinnvoll erachtet werden konnte. Man beachte die riesigen Umwege, die nötig sind um auf die Straße in Richtung Langendreer einzubiegen.

Sehr durchdacht hingegen klingen dazu im Vergleich die Vorschläge des Planungsbüros zur systematischen Erschließung des Werner Westens. Dort befinden sich auch die Auffahrt des RS1, sowie die Willy Brand Gesamtschule. Eine Kombination von Einrichtung von Fahrradstraßen, Schaffung neuer Verbindungen, Einrichtung und Beseitigen von Engstellen, wie der einspurigen Brücke Auf den Holln schaffen erste Ansätze eines durchgängigen Wegenetzes.

Nur zur Situation am Werner Hellweg zwischen Hölterweg und Provinzialstraße bleibt das Konzept recht wagem. Mit der vorgeschlagenen Verkehrsberuhigung von 30 auf 20 km/h und nebulösen "Transformationen des Straßenraums" lassen sich vermutlich weder das Durchgangsverkehrs- noch das Parkproblem lösen, welche die Attraktivität der Straße als Einkaufszone in Werne nicht gerade förderlich sind. Dabei ist zu hinterfragen, ob diese einseitige Ausrichtung auf die Bereitstellung von Autoparkplätzen für den Stadtteil Werne zielführend ist. Der Hellweg



seinen Geschäften des alltäglichen Bedarfs wird wohl kaum Kundschaft aus anderen Stadtteilen/Städten anziehen sondern eine Einkaufszone des Stadtteils bleiben. Zusätzlich ist Werne als kleiner Stadtteil kompakt genug, dass für die meisten Bürger die Anfahrt nur selten länger als 1 Kilometer beträgt – Eine ideale Distanz zum Radfahren. Die Abwesenheit großer Durchgangsstraßen, mit Ausnahme des zu noch um zu gestaltenden Hellwegs unterstützen diese Möglichkeit.

Dies ist der Arbeitsstand des Planungsbüros IGS – nun gilt es auch die notwendigen Schritte

zur Umsetzung anzustoßen. Derzeit beschreiben die besprochenen Maßnahmen lediglich das Potential für den Radverkehr, welches Verkehrsplaner in Werne für möglich halten. In Zeiten einer angestrebten Verkehrswende müssen nun die Politiker eine Entscheidung herbeiführen.

Wer sich zum Stand des Prozesses informieren oder einbringen will, findet mit dem Stadtteilbüro am Werner Hellweg 499 oder beim ADFC Bochum gute Anlaufstellen.

Tobias Pötsch



Ein Zustandsbericht von Georg Puhe

Die AGFS, Landesverkehrswacht und Zukunftsnetz Mobilität NRW haben mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW eine Verkehrssicherheitskampagne unter dem schönen Motto „Liebe braucht Abstand“ entwickelt. Interessierte Kommunen können sich für eine Teilnahme bewerben. Bochum hat sich bereits beworben und einen Zuschlag erhalten. Am 07. Februar fand die Auftaktveranstaltung, eine Verkehrssicherheitskonferenz, im Ratssaal statt. Teilnehmer waren Politiker der Ratsfraktionen, die Polizei Bochum, Mitglieder der Verwaltung, Mitarbeiter der Bogestra und der Taxiunternehmer, ADFC und VCD. Ziel der Kampagne ist es, eine neue Mobilitätskultur in den Städten zu fördern, die ein entspannteres Miteinander ermöglicht. Franz Linder, Verkehrsplaner aus Köln,

wies in seiner Einführung darauf hin, dass bei allen innerorts registrierten Unfällen mangelnder Abstand die Unfallursache Nummer zwei war. *„Alle Verkehrsteilnehmer kennen zunehmende Aggression und Stress im Verkehrsgeschehen, von dem alle, sowohl Autofahrer untereinander aber auch Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen betroffen sind.“* Der § 1 der Straßenverkehrsordnung bildet die Grundlage und alle erwarten, dass die anderen Verkehrsteilnehmer ihn einhalten:

- „1. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
2. Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer ge-

schädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar wäre, behindert oder belästigt wird.“

Die Realität sieht leider oft anders aus, das hat vielfältige Gründe: Unkenntnis der StVO, Ablenkung, Zeitdruck und Terminstress, Egoismus, Aggression und Wut, Angst und Depression.

Die initiierte lokale Kampagne zielt im ersten Schritt auf eine kommunale Deklaration zur Verkehrssicherheit ab, ein idealtypisches Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, das der Stadtrat beschließt. In drei Arbeitsgruppen wurden Aspekte für die Deklaration aus Sicht von Fußgängern, Fahrradfahrern und Autofahrern gesammelt. Es zeigten sich schnell Visionen eines idealen Miteinanders: Partnerschaftliches Verhalten, Aufmerksamkeit und bewußte Wahrnehmung gehören zu den gewünschten Grundtugenden von Verkehrsteilnehmern. Verträgliche Geschwindigkeit und die Einhaltung von Regeln sind wesentliche Grundsätze. Aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen wurden zentrale Leitwerte abgeleitet:

- ♥ Partnerschaft und Miteinander
- ♥ Regelkonformität
- ♥ Gleichberechtigung
- ♥ Rücksichtnahme
- ♥ Aufmerksamkeit
- ♥ Respekt voreinander

Wie schwierig Gleichberechtigung im Verkehrsalltag ist, zeigte ein kleiner Disput im Plenum: Parken auf Gehwegen behindert die Nutzung der für Fußgänger eingerichteten Wege und wurde unter der Forderung Regelkonformität grundsätzlich abgelehnt. Das brachte die KfZ Nutzer auf die Palme, die ja sonst keine Möglichkeiten sahen, mal eben zu halten oder kurz zu parken, um Dinge zu erledigen. Die im Gegenzug von Fußgängern eingeforderte Gleichberechtigung, dann auch die Straße zu nutzen und dort zu laufen, wurde von den Autofahrern empört abgelehnt. Ein öffentlicher Diskussionsprozess ist notwendig zur Erreichung der Ziele für mehr Verkehrssicherheit. Mit viel Öffentlichkeitsarbeit wird die Kampagne fortgesetzt.

ANZEIGE DER RADBAR BOCHUM

Was ist TReGo?

TReGo ist ein multifunktionaler Trolley, gemacht um schwere Dinge dorthin zu transportieren wo immer sie gebraucht werden. TReGo verwandelt normale Fahrräder in Lastenräder.

Was TReGo auszeichnet ist, dass es der erste Trolley ist, der sich in Sekunden an die Vordergabel ab- und ankoppeln lässt.

TReGo erweitert Fahrräder um eine praktische Ladefläche für mehr Transportmöglichkeiten und mit 2 neigenden Kipprädern für dynamischen Fahrspass.



Probieren
TReGo

RAD BAR &
Café Treibsand
am Springerplatz

in Bochum
0234 593410

© 2019 All rights reserved to Design for Mobility LTD.

Am 17. Oktober 2019 verstarb ein E-Bike-Fahrer aus Herne an Unfallfolgen. In Erinnerung an ihn stellte die Fahrradinitiative urbanRadeling.de, der ADFC und das Bündnis Radwende und ein weiß angestrichenes „Geister-Rad“ an der Kreuzung Sodinger Straße / Ecke Castroper Hellweg auf. Der erste Sonntag im November war dafür ein angemessener Zeitpunkt.

Am 03. November 2019 trafen sich 30 Fahrradfahrende um 15:00 Uhr an der Glocke am Rathaus und fuhren dann leise und dem Anlass nach angemessen an den Unfallort. Nach einer Ansprache von Chris Lotz unterstrich eine Schweigeminute den traurigen Anlass.

Enge Angehörige des Unfallopfers waren unerwartet anwesend und verfolgten das symbolträchtige Aufstellen des weißen Fahrrads, während Kerzen angezündet wurden und ein weißer Blumenstrauß am Rad befestigt wurde.

Viele der Fahrer nutzten die Gelegenheit, um den Angehörigen ihr aufrichtiges Beileid auszusprechen. Die Situation war für alle Beteiligten bedrückend. Das weiß angestrichene Fahrrad steht seitdem angeschlossen an einem Geländer direkt am Unfallgeschehen.

Die Stadtverwaltung Bochum unterstützt das Aufstellen des Rades und genehmigt die längere Anbringung. Auch der Nahmobilitätsbeauftragte, Matthias Olschowy, setzte sich dafür ein. Darüber hinaus begleitete die Polizei den Verband der Fahrradfahrer und zeigte tiefes Verständnis für die Aktion. Ein Rad fahrender Polizist behält das Ghostbike zukünftig im Auge. Wir danken ihm dafür.

Das Geisterrad soll eine dauerhafte Mahnung und Warnung sein. Denn der Tod des Radlers war völlig unnötig. Der Kreuzungsbereich kann allen Verkehrsteilnehmern nicht gerecht werden aufgrund der Enge. Pkw, Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrende teilen sich einen stark begrenzten Raum. Dabei fehlt für Radelnde komplett ein Schutzstreifen mit Warnhinweisen für Kfz. Das heißt: Der

Tod des Radlers wäre vielleicht vermeidbar gewesen durch eine bessere Verkehrsführung..

Das Unglück ereignete sich am 12. Oktober 2019. Der E-Bike-Fahrer fuhr an der Ampel bei Grün geradeaus. Gleichzeitig bog ein Autofahrer nach rechts ab und erfasste den Radfahrer.

Der Herner wurde schwer verletzt und starb fünf Tage später in einem Krankenhaus. Auch die WAZ berichtete ausführlich zum Unfallgeschehen und zum Aufstellen des Ghostbikes.

Insgesamt handelt es sich um eine sehr häufige Unfallsituation für Fahrradfahrer, oft mit tödlichem Ausgang.

Ein ähnlicher Unfalltod geschah am 02. August 2016 an der Ecke Bahnhofstraße/A40-Zufahrt in Wattenscheid. Die Hergänge sind die gleichen: Hier bog ein LKW nach rechts ab und übersah dabei einen geradeaus fahrenden Fahrradfahrer. Das Geisterrad

steht immer noch an der Bahnhofstraße in Wattenscheid und erinnert an das traurige Ereignis. Im Übrigen bedankte sich die Witwe des verstorbenen Radfahrers beim ADFC, nachdem sie durch die WAZ vom Aufstellen des weißen Fahrrads erfahren hatte.

In Deutschland weiße Fahrräder als stille Mahnmale aufzustellen, wurde zuerst vom ADFC Berlin initiiert. Anlass war der tragische Tod eines elfjährigen Radfahrers in 2009. Allein durch LKW-Unfälle sterben in Deutschland jährlich 30 bis 40 Fahrradfahrer, viele mit ernsthaften Verletzungen kommen hinzu (WAZ v.

13.02.2020).

Bochum muss sich immer mehr zu einer fahrradfreundlichen Stadt entwickeln, um solche Unfälle zu verhindern – eine Forderung, die für die Stadt Bochum als Mitglied der AGFS eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Denn: Was nutzen Plakate, die zu mehr Radfahren auffordern, ohne dabei die dazu notwendigen Radwege vorzuhalten.

„Ghostbike“ erinnert an Unfallopfer



Am Sonntag, den 3. November 2019 fand eine »Stille Fahrt« mit ADFC-Mitgliedern von der Radhausglocke zum Unfallort in Gerthe statt. Zur Mahnung wurde ein Ghost-Bike aufgestellt.

Gedenktext von
Jutta Schröder

Foto: Gerlinde Ginzel

Risiko: Radfahren auf Gehwegen

von Jutta Schröder

Grundsätzlich dürfen Radfahrer nicht auf Gehwegen fahren.

Der ADFC Bundesverband warnt: Radfahrende, die auf dem Gehweg fahren und in einen Unfall verwickelt werden, haben vor Gericht schlechte Karten. Vollen Schadensersatz erhalten sie als Geschädigte nicht, meist gehen sie sogar leer aus.

Wenn Gehwege nicht durch ein Schild für Radfahrende freigegeben sind, sind sie ausschließlich Fußgängern vorbehalten. Wer mit dem Rad fährt, muss hier entweder absteigen oder auf die Fahrbahn ausweichen, so der ADFC. Auch dann, wenn vorhandene Radwege aufgrund ihres Zustands unbenutzbar sind (OLG Düsseldorf 15 U 53/94).

Eine Falschfahrt auf dem Gehweg halten viele für weniger gefährlich als die Fahrbahnbenutzung. Kommt es dabei zum Unfall, könnten die Gerichte wie das Landgericht Erfurt entscheiden und dem Radfahrer die alleinige Schuld geben (LG Erfurt 8 O 1790/06).

Ausnahmen für Kinder

Gemäß der StVO darf ein Kind mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren, wenn es das 10. Lebensjahr noch nicht vollendet hat. Für Kinder, die jünger als 8 Jahre sind, ist das Fahrradfahren auf dem Gehweg sogar Pflicht, es sei denn, es ist ein Radweg vorhanden, der baulich von der Fahrbahn getrennt ist. Im Alter zwischen 8 und 10 Jahren kann es sich ein Kind aussuchen, ob es auf der Straße, dem Rad- oder dem Gehweg Fahrrad fährt. Begleitende Aufsichtspersonen mit Fahrrad dürfen ebenfalls den Gehweg nutzen. Das Kind darf in diesem Fall allerdings nicht älter als 8 Jahre alt sein.

Verkehrszeichen

VZ 237 Dieses Schild bezeichnet reine Radwege: Radfahrer müssen diese Wege benutzen, für alle anderen Verkehrsteilnehmer ist der reine Radweg tabu. Sie sind zumeist als Einrichtungsradwege angelegt, in Ausnahmefällen, durch Zusatzzeichen beschildert, auch als Zweirichtungsradwege.



240 Sonderweg für Fußgänger und Radfahrer. Im Unterschied zum getrennten Fuß- und Radweg weist dieses Zeichen auf die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer hin. Für Radfahrer gilt: Bitte Rücksicht auf Fußgänger nehmen!



241 Sonderweg für Fußgänger und Radfahrer. Die Trennung der beiden Wege kann durch eine weiße Linie oder einen farblich/baulich voneinander abgesetzten Belag erfolgen. Am Verkehrszeichen lässt sich ablesen, welche Wegseite für den Radverkehr bestimmt ist. Radfahrer dürfen weder auf der Fußgängerseite, noch auf der Straße fahren. Andererseits ist die Radspur für andere Verkehrsteilnehmer tabu.



Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ (Zeichen 239 mit 1022-10 StVO)

Dieser Weg ist für Fußgänger bestimmt – Radverkehr darf den Gehweg

benutzen, muss es aber nicht, sondern darf auch auf der Fahrbahn fahren. Fahren sie auf dem freigegebenen Gehweg, müssen Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Fahrradfahrer warten.





Rad-Entscheide im Revier

Matthias
vom Brocke



Es tut sich gewaltig was im Ruhrgebiet! Gleich zwei Radentscheide gehen an den Start: Die Eröffnung machte der RadEntscheid Essen als erster im Pott, nach einigen Monaten gefolgt vom Radentscheid Marl, der bei seiner Gründung auch von begeisterten Essener*innen besucht wurde.

Während Essen noch am Anfang steht und Ziele formuliert, hat der Radentscheid Marl gleich einen fliegenden Start auf dem Schnellweg hingelegt und die Ziele noch am Eröffnungstag der Repräsentantin der Stadt Marl übergeben. Das war schon sehr beeindruckend, wie professionell die Radentscheider*innen in Marl an den Start gegangen sind. Vielleicht wenig überraschend, ist Marl doch in den 90ern eine der fahrradfreundlichsten Städte Deutschlands gewesen - auch wenn das heute kaum noch außerhalb der Stadtgrenzen bekannt ist und große Teile der Infrastruktur verfallen sind.

Foto: Wolfgang Weidtmann



Ute Symanski, Baudezernentin Andrea Baudek und Angelika Dornebeck enthüllen das Marler Radentscheid-Lastenrad

Ganz anders sind die Voraussetzungen in Essen: die eingefleischte Auto-stadt tut sich bis heute schwer mit dem Rad, auch wenn inzwischen halbwegs ordentliche Bahntrassen vorhanden sind. Schwierig sieht es jedoch bei Wegen von und zum Zen-

trum aus. Hier müssen oft riesige Umwege gefahren werden, weil kaum Radinfrastruktur vorhanden ist. Ebenso schwer tut sich die Stadt Essen mit dem Weiterbau des RS 1 im Eltingviertel und mit der Umsetzung der dringend benötigten "LeadCity" Achsen. Selbst um geduldete illegale Parkplätze wird in Lokalpresse und Parteien hart gerungen. Wenig beachtet: Essen ist die größte Modellstadt zur Luftreinhaltung in Deutschland.

Beide Radentscheide sind mit großem Beifall gestartet und hoffen nun auf breite Unterstützung. Vom Stand der



Matthias vom Brocke

Bildunterschrift: RadEntscheid Essen und Parents4Future testen Essener Infrastruktur mit Martin Donat, Lifecyclemag

Projekte dürfte Marl schon sehr bald mit der Sammlung beginnen, während der RadEntscheid Essen das Frühjahr 2020 anpeilt. Wir wünschen beiden Bürger*innenbegehren viel Erfolg und hoffen, dass bald noch viele mehr dazu kommen, im Ruhrgebiet und anderswo.



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 TERASSE & GETRÄNKEAUSWAHL, KLEINE SPEISEN

am Springerplatz in Bochum hat ihr Angebot erweitert. Seit dem Sommer 2019 bietet Peter Schulze neben den altbewährten Café-Spezialitäten, Wein und Speisen auch alles das an, was für eine umweltfreundliche Mobilität in

der Stadt hilfreich ist. Hier gibt es jetzt interessante Mobilitätslösungen auf zwei oder

mehr Rädern zu sehen und auch zu kaufen. Dazu gehören neben den einfach zu fahrenden Lastenrädern von Yüba und den Erweiterungen von AddBike und TREGo, die aus jedem Fahrrad in Sekundenschnelle ein dreirädriges Lastenfahrzeug entstehen lassen, vor allem die Falträder von VELLO aus Österreich. All diese Räder können natürlich ausprobiert und Probe gefahren

werden. Ein breites Angebot an Zubehör rundet das Sortiment ab. Darüber hinaus ist das Café

Treffpunkt und Anlaufstelle für alle Fahrradfahrenden.

Mit bereitliegendem Werkzeug und tatkräftiger Hilfe können kleinere Reparaturen

am eigenen Fahrrad durchgeführt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, sich für die bevorstehende Radtour Tipps und Ideen geben zu lassen oder einfach nur die Zeit im Café zu genießen und sich für die Weiterfahrt zu stärken.

Das Rad Café entwickelt sich weiter zu einem informellen Treffpunkt für Fahrradinteressierte. Neu ins Radtourenangebot hat der ADFC die Stammtischrunde aufgenommen, jeden 4. Mittwoch im Monat gibt es eine kurze Stadterkundung, die um

17:00 Uhr am Rad Café startet und zum Beginn des Stammtisches um 19:30 Uhr dort endet. Anschließend kann gefachsimpelt werden.





Bochum ist bereits seit 2016 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Die Verkehrssituation für Radfahrer*innen ist in Bochum an vielen Stellen aber noch immer eine Zumutung. Radwege enden unvermittelt, alle paar Meter parkt ein Auto auf dem Radstreifen, Radwege sind nicht mehr als schmale Streifen auf dem Bürgersteig, die Liste ließe sich fortsetzen. Es verwundert daher auch nicht, dass der Radverkehrsanteil in Bochum mit etwa 7 Prozent noch weit von

Bündnis Radwende Bochum mischt sich in den Kommunalwahlkampf ein

den 25 Prozent entfernt ist, die die AGFS bis 2030 erreichen will. Vielleicht hat auch der Ruf der „Opelstadt“ dazu beigetragen, dass

von
Hubert Gabriel und
Dominik Bald von
der Radwende
Bochum

immer mehr breite Autostraßen gebaut wurden und der Radverkehr völlig vernachlässigt und zum Teil sogar verdrängt wurde. Bochum hat in jedem Fall in Sachen Radverkehr viel Nachholbedarf! Die Stadt Kopenhagen oder die Niederlande zeigen, wie es geht. Und mittlerweile tut sich auch in Deutschland etwas: Berlin hat als erstes Bundesland nach einer erfolgreichen Bürgerbewegung ein Mobilitätsgesetz, das verbindliche Zielvorgaben zum Ausbau der Radinfrastruktur beinhaltet. Um endlich auch in Bochum eine deutliche Verbesserung der Radinfrastruktur

durchzusetzen, haben Anfang des Jahres 2019 etwa 10 Organisationen und Initiativen sowie eine Reihe von Einzelpersonen das Bündnis Radwende Bochum ins Leben gerufen. Darunter u.a. die Naturfreunde Bochum-Langendreer, der VCD, die Radwerkstatt Velotopia und natürlich der ADFC. Beim ersten Plenum im Botopia waren etwa 40 Personen, die sich austauschten, diskutierten und politische Forderungen entwarfen, auf die schon bald die

ersten Aktionen folgten. So fand im Frühjahr 2019 eine Fahrrad-Demo unter dem Motto „Ring frei für das Rad“ statt, an der ca. 350 Menschen

teilnahmen. Eine zweite Demo folgte im September mit etwa 500 Teilnehmer*innen. Diesmal stand die Forderung nach Radwegen auf allen Radialen im Vordergrund. Aktueller Anlass war die Diskussion um einen Radweg auf der Königsallee, der glücklicherweise mittlerweile in Planung ist. Neben diesen Demos trat die Radwende bei Diskussionsveranstaltungen mit Lokalpolitiker*innen in Erscheinung. Darüber hinaus gab es verschiedene sogenannte Mängeltouren, in denen die Missstände gemeinsam mit Bochumer Radfahrer*innen direkt vor Ort in Augenschein genommen wurden. Zugleich wuchs das Bündnis. Aktuell besteht es aus 15 Initiativen und Organisationen, auch die Zahl derjenigen, die beim monatlichen Plenum nicht zusätzlich einen Gruppenamen nennen, sondern sich schlicht als „Fahrradfahrer*in“ bezeichnen, wächst beständig. Mit dazu beigetragen hat sicherlich die öffentliche Debatte um das Thema Klimaschutz und vor allem das

Grafik ©2020 dms

1. Ausbau des Radwege-Netzes in zwei Schritten

Phase 1: Radwege auf allen Radialen und dem Ring, beidseitig und in voller Länge bis 2025 sowie Bau des RS1

Phase 2: Radwege auf allen Hellwegen und wichtigen Achsen bis 2030

2. Tempo 30 überall dort, wo es keine Radwege gibt. Für alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen wie Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöht sich mit Tempo 30 u. a. aufgrund des kürzeren Bremsweges die Sicherheit erheblich.

3. Einhaltung der geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), dies bedeutet z.B.

- durchgängige, breite und deutlich markierte Radwege
- klare Trennung von Fuß- und Radwegen
- unkomplizierte Radwege-Führung an Kreuzungen

4. Adäquate Erhöhung des Budgets für den Radverkehr im städtischen Haushalt.

Laut Bundesverkehrsministerium sollten die Ausgaben bei Städten, die sich als „Aufsteiger“ beim Thema Radverkehr sehen, bei jährlich 13 - 18 € pro Person liegen, in Bochum liegen sie in den letzten Jahren zwischen 5 und 7,50 €.

5. Einstellung von mehr Radverkehrsbeauftragten, die an allen Planungen zum Radverkehr beteiligt werden müssen. Bisher gibt es in Bochum genau einen Nahmobilitätsbeauftragten, der auch für den Radverkehr zuständig ist. Für einen Ausbau des Radwegenetzes muss die Stadt mehr Planer*innen beschäftigen, die über das nötige Know-How verfügen.

6. Mehr Stellplätze und Servicestationen für Fahrräder. Mehr Stellplätze muss die Stadt Bochum z. B. an Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen schaffen, um den bequemen Umstieg vom und in den ÖPNV zu ermöglichen. Zu wenige Abstellplätze für Räder gibt es aber auch an vielen anderen Orten wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Geschäften und Einkaufszonen.

7. Bessere Instandhaltung und Wartung von Radwegen. Das Fahrradfahren in Bochum wird häufig durch bauliche Schäden an den Radwegen erschwert. Im Rahmen einer regelmäßigen Wartung ließen sich viele dieser Schäden sicherlich schnell beheben. Zur Wartung gehört für uns auch eine Reinigung der Radwege. In Bochum wird auf vielen Strecken weder Laub noch Schnee geräumt, so dass die Fahrbahn extrem rutschig wird.

8. Frühzeitige und fortlaufende Bürger*innenbeteiligung bei Planungsprozessen.

Die Planung von Verkehrswegen – auch Radwegen – geschieht in Bochum wie in vielen anderen Städten häufig ohne Beteiligung von Anwohner*innen und Initiativen bzw. Verbänden. Gerade diese sind es aber, die die Wege nutzen und die Details im Blick haben, ihre Einbindung ist unumgänglich.

9. Konsequentes Vorgehen der Behörden gegen das Parken auf Radwege.

Das Parken auf Radwegen ist weit verbreitet und führt immer wieder zu gefährlichen Situationen für Radfahrer*innen, die dann auf die Autospur oder den Gehweg ausweichen müssen.

10. Transparenter Mängelmelder. Die Stadt Bochum bietet zwar die Möglichkeit auf ihrer Homepage Mängel zu melden, es ist aber nicht einsehbar, welche Mängel bereits gemeldet sind, auch der Bearbeitungsstand ist unklar.





10 FORDERUNGEN

Engagement von Fridays For Future, wodurch z.B. die Diskussion um eine ökologische Verkehrswende in den Städten an Fahrt gewonnen hat. Wir als Radwende haben daher selbstverständlich auch an den freitäglichen Protestaktionen teilgenommen. So haben wir im Anschluss an die letzte FFF Demo eine sogenannte Protected Bike Lane auf dem Ring vom HBF bis zur Viktoriastr. initiiert. Auf dieser konnten nun Bochumer Radfahrer*innen die Freiheit eines provisorischen Radweges auf dem Innenstadtring genießen.

Natürlich sind wir in dem Bündnis nicht immer alle einer Meinung, bisher gelingt es uns aber ganz gut, uns im Plenum zu verständigen. Uns eint die Überzeugung, dass Bochum eine Verkehrswende braucht. Selbst in der sich weiter zuspitzenden Klimakrise wuchs

laut dem Bochumer Statistikkamt die Zahl der in Bochum zugelassenen Pkw von Januar bis September 2019 um rund 515 Fahrzeuge pro Monat, Tendenz steigend. Eine Verkehrswende bedeutet für uns eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs, eine massive Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Rad- und Fußgängerverkehrs – wie sie die Verkehrswissenschaftler zum Beispiel des Wuppertaler Instituts für Klima in der Studie „Verkehrswende für Deutschland“ vorschlagen. Für uns sind 25 Prozent Radverkehrsanteil aber nur der Anfang. Wir glauben, dass wir langfristig noch viel mehr Radverkehr brauchen und zugleich weniger Autoverkehr, z. B. eine weitgehend autofreie Zone innerhalb des Rings, wenn wir eine nachhaltige Verkehrswende erreichen wollen. Was den Radverkehr angeht, so ist unsere Vision für Bochum ganz klar: Ein enges Netz von Radwegen auf allen größeren Straßen mit fahrradfreundlichen Kreuzungen und Radstraßen, so dass Menschen jeden Alters jeden Stadtteil direkt und sicher mit dem Rad erreichen können. Um dies zu erreichen, haben wir für Bochum zehn Forderungen entwickelt, die Bochum von der Autostadt zur

Fahrradstadt machen sollen.

Diese Forderungen haben wir im Januar auf einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit ihnen wollen wir uns in den Kommunalwahlkampf 2020 einmischen, indem wir die Parteien mit unseren Vorschlägen konfrontieren. Unsere Forderungen sind allerdings in weiten Teilen nicht neu. In ähnlicher Form wurden sie bereits Anfang der 2000 Jahre von dem Bochumer Bündnis für umweltfreundlichen Stadtverkehr (BUS) formuliert, an dem teilweise die gleichen Initiativen wie heute beteiligt waren - auch der ADFC. Auch damals hat man Druck auf die

Mehr Informationen zur Radwende gibt es auf der Internetseite www.radwende-bochum.de

Verwaltung und vor allem auf die Politik ausgeübt. Trotz der zahlreichen Demos (es waren insgesamt mehr als 35 Raddeos) passierte aber nicht viel in Sachen Radverkehr in unserer

Stadt. Sollte es dieses Mal wieder so laufen, dass unsere Forderungen von den Parteien und der Stadtspitze weitgehend ignoriert werden, überlegen wir im Spätsommer einen Bürgerentscheid zum Thema Radverkehr in Bochum einzuleiten.

Als nächstes ist aber eine Veranstaltungsreihe zum Thema Verkehrswende mit verschiedenen Referent*innen geplant. Zudem wollen wir an dem bundesweiten Aktionstag am 21.03.20 für eine bessere Situation von Kindern im Radverkehr teilnehmen. Dazu planen wir eine sogenannte Kidical Mass, d. h. eine Raddemo mit Kindern. Im Sommer soll es dann wieder eine große Raddemo geben, bei der wir noch einmal mit Nachdruck auf unsere Forderungen hinweisen werden, damit sich endlich in Bochum eine echte Radwende vollzieht.

Interessierte sind herzlich zu unserem offenen Plenum an jedem ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr im Btopia (Griesenbruchstr. 9) eingeladen.



Hütchenspiel: Der Versuch einer Protected Bike Line unter Polizeischutz am Südring, nahe HBF



CM Ausfahrt Richtung Essen, entlang der Kruppwerke im Frühling 2019. Achtsam von den tückischen Schienen wegbleiben!

Anzeige

BALANCE

Fahrradladen
Balance

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

Kortumstraße 5
44787 Bochum
balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck

100 Jahre Radfahren in Bochum

ein Projekt mit der GLS-Treuhand

Jutta Schröder (Verfasserin)
und Gerlinde Ginzel



Abbildung aus dem Stadt Bochum Bildarchiv, Wittener Straße 63-65, Wiederaufbau Ladenlokale Radweg, Innenstadt am 23 November 1953

Tatsächlich, auch in Bochum wird schon seit über 100 Jahren Rad gefahren. Es gab sogar zwei Radrennbahnen. Von 1889 bis 1904 fanden Radrennen an der Freudenbergstraße in Hamme statt, dann ab 1924 auf einer neuen, großen Bahn in Ehrenfeld, in etwa dort, wo sich das Bergmannsheil befindet, nah am Wiesenthal. Letztere fasste bis zu 12.000 Zuschauer, um nationale und internationale Rad- und Steherrennen durchführen zu können. Zu den Stars zählte u.a. der Bochumer Walter Lohmann, der mehrere internationale Radrennen gewann. Erst in den frühen 1970er Jahren wurde die

Bahn abgerissen, um dort Hochhäuser zu errichten. Schade.

Projektidee

Die Idee zum Projekt „100 Jahre Radfahren in Bochum“ entstand durch die Beobachtungen der Veränderungen des Straßenbildes am Beispiel der „Op de Veih“ in Wattenscheid-Höntrop. Die Verfasserin dieses Beitrags, radelte als Schülerin in den 1960er und 1970er Jahren täglich auf einem beidseitig separaten Radweg rechts und links der Straße. Die Fußgänger verfügten über einen angenehm breiten

Gehweg und Autos fahren straßenmittig
(Foto Wittener Straße (siehe Abb.links))

Heutzutage bietet sich ein trauriges Bild, vor allem für Fußgänger. Der ehemalige Radweg samt der Hälfte des Gehwegs darf von parkenden Autos eingenommen werden. Die PKW stehen dabei derart nah an Häuserfronten und Gärten, dass die Passanten streckenweise nur hintereinander gehen können. Für Radfahrer verbleibt bloß noch ein nicht benutzungspflichtiger und kaum erkennbarer Schutzstreifen mit einer Breite von nur 125 cm, auf dem durchweg Autos halten. Das Straßenbild der „Op de Veih“ wird von stehenden und fahrenden PKW dominiert. Fußgänger sind kaum noch zu sehen und müssen sich zwischen Autos und Gartenzäunen zwängen. Noch nicht einmal die Radfahrer sind am meisten zu bemitleiden, sondern die Passanten. Eine infrastrukturelle Sünde.

Nun gibt die Stadtverwaltung Bochum als Entschuldigung gerne an, dass die alten Radwege nicht mehr den neuen Radverkehrsrichtlinien entsprechen. Dabei verfügt der alte Radweg über eine Breite von 120 cm gegenüber dem danach angebrachten Schutzstreifen von 125 cm. Sind 5 cm eine wirkliche Verbesserung? Auch geht es ums Prinzip, denn es ist davon auszugehen, dass es vormalig mehr Radwege in Bochum gab als heute.

Das Radfahren im Hinblick auf den Klimawandel gewinnt an Bedeutung, wenn auf die Relevanz des Fahrrads als Mobilitätsfaktor im Wandel der Zeit hingewiesen wird. Wie kam es vom Opel-Fahrrad zum Opel-Automobil und zur autogerechten Stadt Bochum, in der sich das Fahrrad nun jeden Zentimeter zurückerobert?

Zum Projekt mit der GLS-Treuhand

Ein Aufruf der GLS-Treuhand in der WAZ letzten Jahres kam da gerade richtig, denn

sie unterstützt zertifizierte „Stadtteilhistoriker“ mit einem Stipendium in Höhe von 1.600 Euro und begleitet die Projekte durch einen Experten, Herrn PD Dr. Dietmar Bleidick.



Stipendienvergabe Stadtteil-Historiker

Foto
Simon
Bierwald

Es fanden sich weitere engagierter Mitstreiter, die bereits in der konzeptionellen Phase die Ziele, den Untersuchungsgegenstand und das methodische Vorgehen mitgestaltet, so dass der Projektantrag erfolgreich angenommen wurde. Schon kurz nach der Stipendienvergabe stellte Radio Bochum während eines Sonntagsfrühstücks unser Fahrrad-Projekt vor.



Frühstück bei Radio Bochum

Foto
Kira
Kosthorst

Beispielhafte Inhalte sind:

- *Der Verlust der Bedeutung des Fahrrads in der Geschichte Bochums*
- *Infrastrukturelle Umbauten zum Radverkehr im Wandel der Zeit:*
- *Vom Opel-Fahrrad zum Opel-Automobil – Bochum wird eine autogerechte Stadt*
- *Das Fahrrad als Sportmittel, in Vereinen, in der Freizeit, im Alltag und im Arbeitsleben, für den Kurierdienst, als Verkehrsmittel für behinderte Menschen oder für Rad-Artistik von früher bis heute.*

Nun haben wir bis Mai 2021 Zeit, aus einer Idee ein anschauliches und für die Öffentlichkeit ansprechendes Ergebnis zu liefern, geplant als Ausstellung mit einer interaktiven Kartografie, einem Internetauftritt und vielleicht sogar in Form eines kleinen Büchleins. Wir sind gespannt auf unsere Ergebnisse und auf den Umfang unserer Ausarbeitungen.

Gemeinsam sind wir stark

Das Projekt „100 Jahre Radfahren in Bochum“ ist ein gleichberechtigtes Zusammenwirken von Personen, die sich für das Fahrradfahren einsetzen. Durch die Aufteilung in eigene Aufgabenbereiche sind die Verantwortungen geregelt, um das gemeinsame Ziel zu erreichen. Unsere Gruppe besteht zurzeit aus:

Ute Leschny, Ingenieurin für Landespflege und Raumplanung, ist zuständig für die kartografische Aufarbeitung historischer und neuer Radverkehrswege und plant die aufwendige Umsetzung einer interaktiven und zeitgemäßen grafischen Darstellung im engen Zusammenwirken mit der Stadtverwaltung und versierten Studenten – eine Mammutaufgabe und ein wichtiges Projektziel.

An dieser Stelle ein großes Dankeschön für die Unterstützung an Matthias Olschow, dem Nahmobilitätsbeauftragten, und Gerd Bergauer im Katasteramt, zugleich langjähriger Herausgeber des ADFC-Magazins „frei atmen!“ sowie weiteren kompetenten Helfern. Ute Leschny engagiert sich in der Fahrradinitiative urbanRadeling.de

und erhofft sich eine breite Unterstützung in der Bevölkerung bei der Erstellung einer interaktiven Radverkehrs-Kartografie nach neuesten Standards.

Ralf Bindel ist aktiv im Fahrradbündnis „Radwende“. Sein Augenmerk richtet sich unter anderem auf die Aufarbeitung der städtischen Fahrradhistorie unter Einbindung von Persönlichkeiten traditionsreicher Radsportvereine wie den Pfeil Hordel 02 und den RV Sturmvogel 04 als auch von Quellen zum RV Westfalia 1895. Sicherlich finden sich „Urgesteine“ und Radkundige, die sich gerne von Ralf Bindel persönlich zu ihren Erfahrungen zum Radgeschehen Bochums und zu den Veränderungen des Radverkehrs von damals bis heute interviewen lassen. Darüber hinaus ist er verantwortlich für die redaktionelle Aufarbeitung aufgrund seiner journalistischen Kompetenzen.

Gerlinde Ginzel, langjähriges Mitglied im ADFC Bochum und seit zwei Jahren erste Vorsitzende, widmete schon 1991 ihre Diplomarbeit dem Thema Fahrrad unter dem Titel „Das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel im innerstädtischen Bereich – Argumente und Maßnahmen am Beispiel der Stadt Bochum“. Die Arbeit, die Gerlinde in ihre akademische Abschlussarbeit gesteckt hat, kommt so zu neuen Ehren. Die Erkenntnisse werden allerdings um viele Details ergänzt und für das Projekt auf den aktuellen Stand gebracht.

Jutta Schröders Schwerpunkt lag u.a. in der Vernetzung und in der praktischen Unterstützung, vor allem für die Initiierung der Projektgruppe und den Projektantrag. Leider musste sie sich aus persönlichen Gründen aus der sehr umfangreichen Arbeit zurückziehen.

Kontakt: Wir freuen uns außerordentlich über jede Unterstützung aus der Bevölkerung und wünschen uns viele Radbegeisterte, die sich mit uns per E-Mail in Verbindung setzen: ginzel@adfc-bo.de

Darstellung
von
Jugendstil-
künstler
Walter Pütter



Trike-Treffen 2020 – ab 20. Mai in Dahlhausen

Seit 2007 trifft sich die Liegerad-Szene zum jährlichen Trike-Treffen zu Himselfahrt für vier Tage, jedesmal an einem anderen Ort. Nachdem wir im letztes Jahr zum ersten mal im Ausland (Bregenz/Österreich) waren, wurde das Ruhrgebiet als nächster Ort für das Treffen 2020 ausgewählt.



Mit einem kleinen Orga-Team ist es uns gelungen, einen passenden Platz für das Treffen 2020 zu finden: Wir sind auf dem großen Gelände des Linden-Dahlhauser- Kanuclubs, direkt an der Ruhr. Bislang haben sich bereits über 70 Teilnehmer angemeldet, die mit Zelt, Wohnwagen oder Wohnmobil ab 20.05.2020 die Wiese dort bevölkern werden. Einige haben sich im nahegelegenen Hotel eingemietet, andere kommen aus der Umgebung als Tagesgäste.

tingen aufbrechen, wir die aus der gesamten dem Ausland kommen, Überwiegend werden wir sein, von denen aus das erschlossen ist. High-unsere Industriekultur Zeche Zollverein. Aber wie die „Radmosphäre“ werden wir besuchen.

Als besonderes Leckerchen hat der Kanuclub uns eine Drachenboot-Fahrt angeboten, die einige sicher gerne erleben wollen. Das gute Wetter für die Tage des Treffens ist gebucht, die gute Laune ist beim Trike-Treffen vorprogrammiert.

Da wir Liegeradfahrer ein tolerantes Völkchen sind, haben wir nichts dagegen, wenn der eine oder andere Aufrechtradler sich uns anschließt, wer weiß, vielleicht werden unsere Gäste ja auch mit dem Liegerad-Virus angesteckt.

Ulrich Krauß



Vom Kanuclub aus werden wir zu gemeinsamen Touren mit Liegerad oder Velomobil durch Bochum, Gelsenkirchen, Essen, Hatwollen unseren Gästen, Republik und angrenzen-unser Revier zeigen. auf Bahntrassen unterwegs Revier touristisch gut lights der Touren werden Denkmäler sein wie z.B. auch Kulteinrichtungen

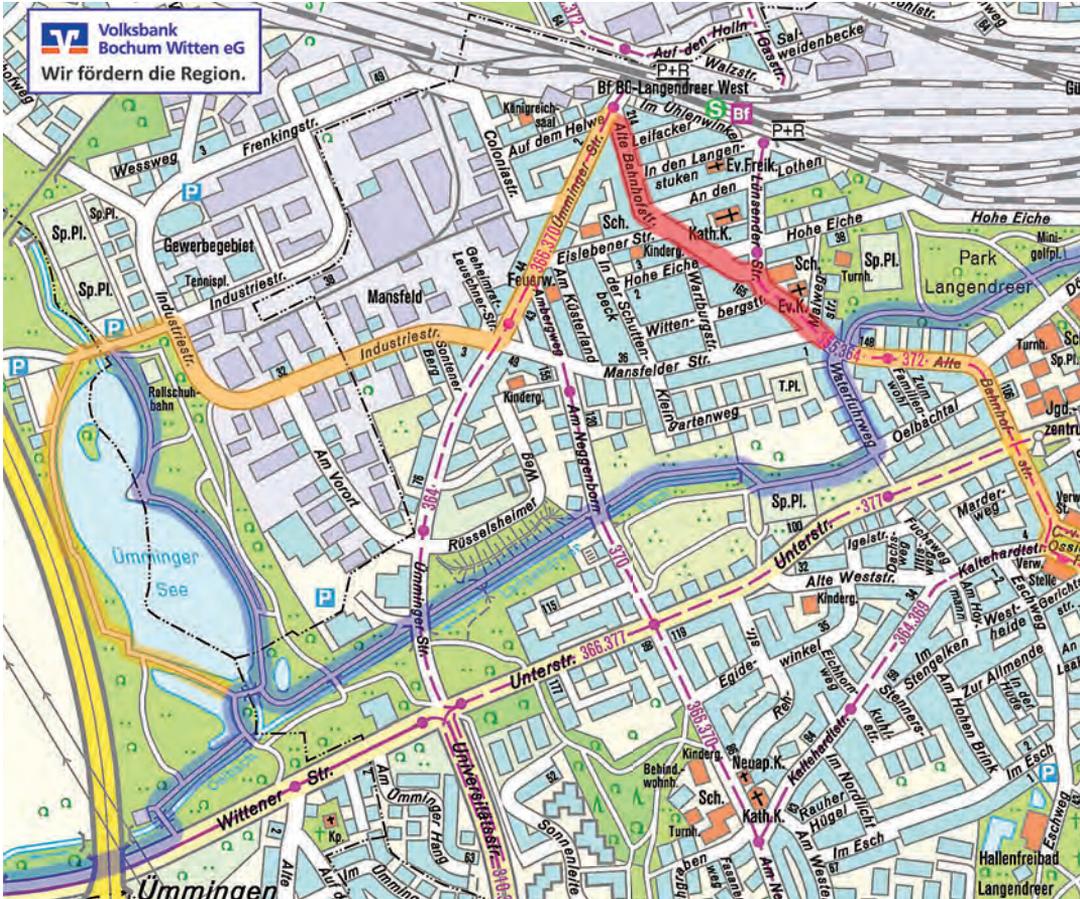


Termine: Donnerstag 11 , Freitag 10, Samstag 10 Uhr

Text und Bild von Willi Wachsam, Dorfpostille Langendreer

Langendreer mit dem Fahrrad entdecken

Da haben doch tatsächlich fahrrad- und fußgängerfreundliche Menschen die vom Verein „Langendreer hat's!“ vorgeschlagenen Wege durch Langendreer mit Aufklebern „ausgeschildert“.



Die orange Route



Umminger See

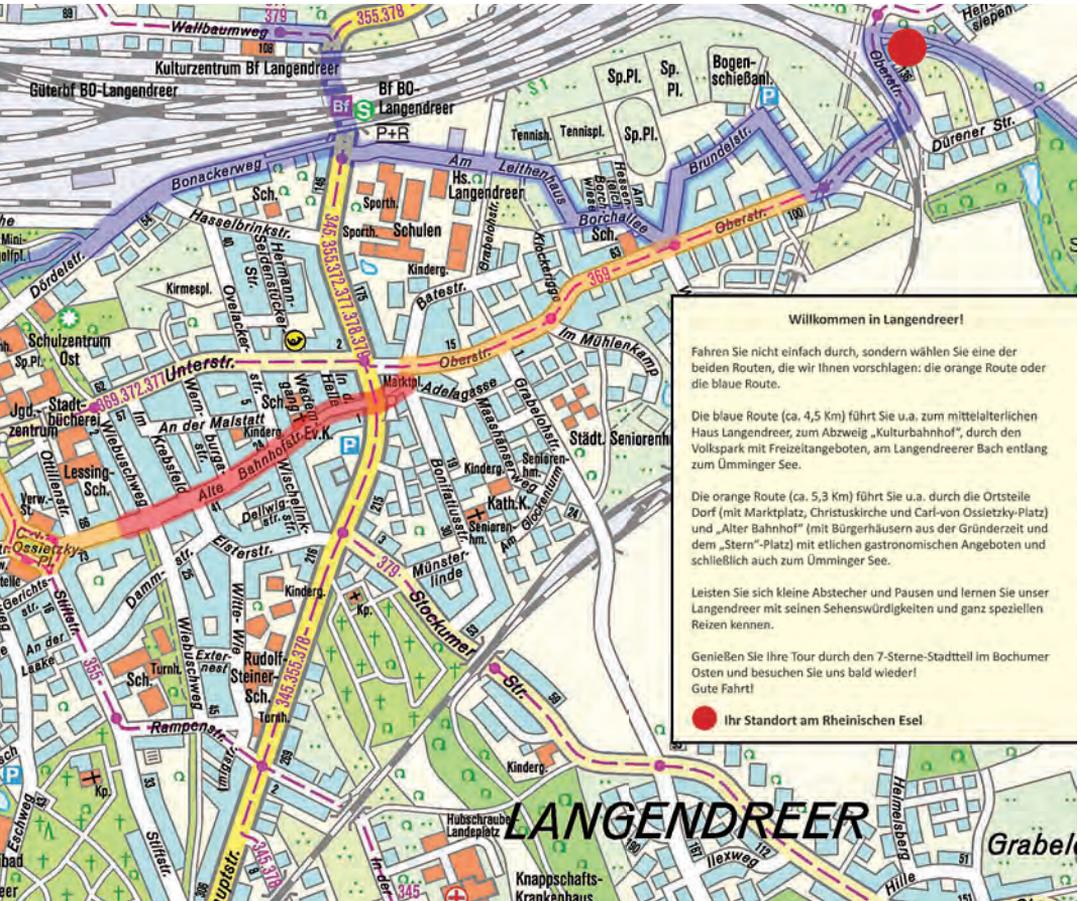
Verkehrsberuhigung „Alter Bahnhof“

Amtshaus am Carl-von-Ossietzky-Platz

Christuskirche

Verkehrsberuhigung im Dorf

Zwei Routen gibt es, die „blaue Tour“ beginnt im Oberdorf an der Fahrradstrecke „Rheinischer Esel“ am Fahrradschaukasten und führt vorbei am Haus Langendreer, über den Bonackerweg, am Langendreer Bach entlang, um den Ümminger See bis zum Schaukasten an der Wittener Straße. Von da wird die „Orange-Route“ vorgeschlagen, die wieder um den Ümminger See führt, über die Industrie-, Ümminger- zur Alten Bahnhofsstraße bis zum Markt und dann über die Oberstraße zurück zum „Rheinischen Esel“. Die Tour ist auch in umgekehrter Richtung „ausgeschildert“.



Willkommen in Langendreer!

Fahren Sie nicht einfach durch, sondern wählen Sie eine der beiden Routen, die wir Ihnen vorschlagen: die orange Route oder die blaue Route.

Die blaue Route (ca. 4,5 Km) führt Sie u.a. zum mittelalterlichen Haus Langendreer, zum Abzweig „Kulturbahnhof“, durch den Volkspark mit Freizeitangeboten, am Langendreerer Bach entlang zum Ümminger See.

Die orange Route (ca. 5,3 Km) führt Sie u.a. durch die Ortsteile Dorf (mit Marktplatz, Christuskirche und Carl-von Ossietzky-Platz) und „Alter Bahnhof“ (mit Bürgerhäusern aus der Gründerzeit und dem „Stern“-Platz) mit etlichen gastronomischen Angeboten und schließlich auch zum Ümminger See.

Leisten Sie sich kleine Abstecker und Pausen und lernen Sie unser Langendreer mit seinen Sehenswürdigkeiten und ganz speziellen Reizen kennen.

Genießen Sie Ihre Tour durch den 7-Sterne-Stadtteil im Bochumer Osten und besuchen Sie uns bald wieder!
Gute Fahrt!

● Ihr Standort am Rheinischen Esel

Die blaue Route



Ümminger See

Langendreerer Bach

Volkspark mit Minigolf

Abzweig zum „Kulturbahnhof“

Burganlage Haus Langendreer



NRWRadtour 2020 zu Gast in der Euregio

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

Die NRW-Radtour 2020 findet vom 09.-12.07.2020 statt und startet am ersten Tag vom wunderschönen Brückenkopf-Park in Jülich. Nach einer Pause in Bedburg am Schloss geht es entlang der Erft weiter Richtung ersten Etappenziel nach Mönchengladbach zum Marktplatz in Rheydt.

Die zweite Etappe ist mit ca. 75 Kilometern die längste der Tour und begleitet in Teilen die Wurm. In Geilenkirchen im Wurmauenpark und Alsdorf auf dem Zechengelände Annapark werden Pausen eingerichtet bevor es dann zum Etappenziel nach Aachen zum beeindruckenden Markt am historischen Rathaus geht.

Am dritten Tag wartet ein besonderes Highlight auf die Teilnehmer. Die Radtour besucht die benachbarten Länder Belgien und Niederlande und macht einen Zwischenstopp am Dreiländereck. Auf dem Rundkurs Aachen – Aachen geht es dann weiter zu den Pausenorten Kornelminster mit seinem historischen Ortskern und dem Kaiserplatz in Stolberg. Nach insgesamt 245 Kilometern erreicht die NRWRadtour am 12.07. nach einem Badestopp



am Badesee Düren und einer schönen Strecke entlang der Rur wieder den Startpunkt Jülich.

Entlang der Strecke gibt es zudem viele interessante Naturschutz- und Kulturprojekte der NRW-Stiftung. Dazu gehören etwa das Schloss Dyck in Jüchen, das Naturschutzgebiet Gillesbusch in Hückelhoven, ein sanierter Wasserturm in Übach-Palenberg, der restaurierte Marienschrein im Aachener Dom, das Museum Zinkhütter Hof in Stolberg oder auch das Papiermuseum in Düren.

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

Der Continental-Reparaturservice hilft bei Pannen und Leihradvergabe, Rosbacher verteilt kostenfreie Getränke entlang der Strecke und die AOK Rheinland/Hamburg erwartet die Radler an einem Gesundheitsstand in den Etappenzielen. Die komplette Viertages-Tour einschließlich Übernachtungen, Verpflegung, Radtrikot und vielen weiteren Serviceleistungen kostet zwischen 160 und 345 Euro, je nach Wahl der Unterbringung. Anmeldungen sind ab 24. März bei allen WestLotto-Annahmestellen oder unter der Homepage www.nrw-radtour.de möglich.

Die Teilnahmegebühren für eine Tagesetappe liegen bei 30 Euro. Die Startplätze für eine eintägige Teilnahme sind limitiert und eine Anmeldung ist erst ab 01. Juni 2020 möglich.

Rückfragen steht zudem die Projektorganisation KOM3 mit dem NRW-Radtour-Telefon unter 0180/500 15 95 (14 Cent pro Minute, max. 42 Cent aus Mobilfunknetzen)

montags bis freitags von 10
bis 16 Uhr zur Verfüg-
ung.



Schokofahrt die siebte, Ostern 2020

Die Schokofahrt fährt seit 2017 nunmehr zum siebten Mal mit rund 150 Radlern nach Amsterdam, um von den Chokolatemakers Schokolade nach Deutschland und Österreich zu transportieren. Die Kakaobohnen kommen mit dem Lastensegler Tres Hombres aus der Karibik zu den Chokolatemakers. Da ist es nur logisch, den Weitertransport ebenfalls emissionsfrei zu erledigen.



Das Team Bochum ist zum dritten Mal dabei. Rund 10 Radler werden sich Gründonnerstag, 9. April um 9 Uhr, vom Rathaus Bochum auf die erste Etappe nach Nijmegen machen. Die Route führt entlang des Niederrheins über Wesel und Xanten. In

Nijmegen wird das Nachtlager in einem Gemeindehaus aufgeschlagen.

Am Karfreitag geht es über Amersfoort in die Gegend um Amsterdam. Dort Übernachten wir in einem Pfadfinderheim. Unterwegs schließen sich immer wieder andere Schokofahrer dem Team an, um ein Stück des Weges gemeinsam zu radeln.



Ostersamstag wird die Schokolade geladen. Während der Ausgabe finden die traditionelle Werksführung und die Degustation von gesegeltm Rum und Schokolade statt. Hier treffen alle Schokofahrer unter großen Halle zusammen. Viele Fahrer kennen sich schon von den vergangenen Fahrten. Der Rest des Tages dient der Erholung und der mentalen Vorbereitung auf die Heimfahrt. Am Ostersonntag geht es wieder in zwei Etappen über Nijmegen zurück. Für Ostermontag, 13. April, ist die Ankunft in Bochum gegen 21 Uhr geplant.

Mitfahren kann jeder, der über ein transportfähiges Fahrrad verfügt. Das kann ein Lastenrad oder auch ein Tourenrad mit Lademöglichkeit sein, bsw. Anhänger oder Packtaschen. Die Tagesetappen betragen etwa 130 km. Die Unterkünfte sind sehr einfach. Es wird mit Schlafsack und Matte übernachtet. Wer es komfortabler mag, kann sich



natürlich etwas anderes suchen und sich dann morgens wieder der Gruppe anschließen.

Die gesegelte und geradelte Schokolade wird ab dem 14. April voraussichtlich bei folgenden Händlern in Bochum angeboten: Flotte Karotte, Veggihaus, Café Treibsand und Kong Island.

Kontakt und Info:

schokofahrt@ADFC-bo.de

und

facebook.com/schokofahrt-bochum



Stippvisite
in Holland
& Belgien

NRWRADTOUR

2020

09. - 12.07.2020

Mit WestLotto das Land erfahren

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

MÖNCHENGLADBACH

JÜLICH

AACHEN

DREILÄNDERECK



Eine Betrachtung mit Foto von Rolf Schubeius

Foto: Georg Pulhe

Zur schwierigen Entwöhnung

Ein eigenes Auto war vor einigen Jahrzehnten Zeichen für Wohlstand. Und hatte man dann eins erworben, entwickelten sich Gefühle der Freiheit und des Glücks. Von der Politik wurden diese Gefühle gefördert, indem Straßen und Autobahnen errichtet wurden. Und aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass es Spaß gemacht hat, mit dem eigenen Auto zu fahren. Andere Länder wurden auf Urlaubsreisen entdeckt. Und Besuche konnten ohne großen Aufwand realisiert werden. Es war wirklich schön und meist funktionierte das Auto auch problemlos.

Aber die Situation hat sich gründlich geändert. Denn in unseren Städten und natürlich auch in Bochum wird es immer enger. Es gibt Staus, man findet keinen Parkplatz und manchmal bewegen sich die Autos im Schneckentempo. Denn nach wie vor werden drei Viertel der erbrachten Verkehrsleistung im Personenverkehr mit dem Auto erbracht. Die autogerechte Stadt der vergangenen Jahrzehnte aber genügt den Ansprüchen nicht mehr. Doch so lange das Abstellen privater Autos im öffentlichen Raum wenig oder gar nichts kostet,

werden andere Angebote wie Carsharing oder ÖPNV nur wenig genutzt, geschweige denn das eigene Auto abgeschafft

Stellen wir uns vor, wie schön das wäre, wenn die Radwende der Startschuss zu einer umfassenden Verkehrswende würde. Verweilen Sie einen Augenblick, um sich das vorzustellen. Kinder und Uraltmenschen können trippelnden Schrittes die Straßen überqueren. Niemand hupt, keiner bremst und schimpft. Und auch die Fahrradfahrer*innen fahren friedlich auf ihren eigenen Radfahrbahnen. Die im Wald Wandernden freuen sich, dass die Mountainbiker auch ihre eigenen Streckenführungen benutzen. Niemand muss entsetzt zur Seite springen und die Menschen mit schnellem Tempo zum Teufel wünschen. Und der ÖPNV fährt so häufig, dass alle, die möchten, mitfahren und einen Sitzplatz bekommen können. Und unsere BOGESTRA hat zum neuen Fahrplan mehr Busse und Bahnen in Betrieb genommen und 100 neue Menschen eingestellt, und das Land NRW plant viele neue Radfahrkilometer zu bauen. Und auch der ländliche Raum ist erschlossen

sen entweder mit dem Linienverkehr oder mit einem Shuttleservice.

Aber noch ist es nicht so weit. Da meldet doch die WAZ, dass in diesem Jahr erwartet wird, dass in Deutschland damit zu rechnen ist, dass eine Million SUVs und Geländewagen neu zugelassen werden. Also werden die Autos noch mehr Platz in Anspruch nehmen als

gegenwärtig, obwohl es in unseren Städten immer enger wird. Es ist auch nicht erkennbar, dass diese Tendenz abrupt zu stoppen ist. Klimaproteste scheinen nichts zu bewirken. Das Tempolimit auf den Autobahnen wird vom Bundestag abgelehnt. Und wir werden 2019 wieder einen erhöhten CO₂ Ausstoß melden können, an dem der Verkehr wieder einmal den höchsten Anteil haben wird. Und in unserer Stadt wird erwartet, dass die Radfahrer*innen einen Umweg von 2,5 km auf sich nehmen sollen, damit die Autos auf der Wittener Straße zügig geradeaus fahren können. Die Einspurigkeit auf der Herner Straße wird moniert, weil zu Wenige auf den Radfahrstreifen unterwegs sind. Wir erleben, dass der motorisierte Individualverkehr mit dem Auto nach wie vor Dominanz genießt. Obwohl die jüngeren Menschen in unserem Land deutlich weniger Wert auf den Besitz eines Autos legen als die älteren Generationen, wie eine Langzeitstudie des

Umweltbundesamtes herausgefunden hat. Ein Hoffnungsschimmer bei einem PKW Bestand von 47 Millionen in Deutschland. Dieser ist dringend notwendig. In einem Artikel, der von der Bundeszentrale für politische Bildung 2019 veröffentlicht wurde, wird dargelegt, dass die „Verkehrswende eine neue Raumverteilung“ erforderlich macht. Wir haben uns wohl alle daran gewöhnt, dass Autos meist links und rechts neben der Straße geparkt werden. Und da stehen sie im Regelfall 23 Stunden täglich. Nur für eine kurze Zeit des Tages werden sie überhaupt eingesetzt. Und dafür wird viel öffentlicher Raum beansprucht. Obwohl Zufußgehen und Radfahren die Bewegungsformen der Zukunft sind. Ihnen muss der notwendige Platz eingeräumt werden. Das bedeutet, dass Autostraßen und Parkflächen umgenutzt werden müssen. Dazu reicht nicht ein schmaler Radstreifen. Fuß- und Radwege sollen breit genug und auch geschützt sein, z.B. durch Poller und andere Barrieren. Die Kommunen können die Verkehrswende auf einigen Straßen oder in Stadtteilen erproben und auch die positiven Beispiele in Kopenhagen und Utrecht zu Rate ziehen. Wenn Hilfen vom Bund erforderlich sind, werden die Kommunalpolitiker*innen diese sicherlich bekommen. Probieren Sie es doch aus. Notwendig ist dies allemal, denn unsere Städte platzen aus allen Nähten.



vom Privatauto

**Im Januar 2020
erschien dann
„Abgefahren!“
als
80-seitige
„infografische
Novelle“.**



Darin werden die Inhalte der 12 Thesen grafisch ansprechend in einem Mix aus einer Familiengeschichte und Infografiken für ein breites Publikum sehr verständlich dargestellt – in der Hoffnung, mehr Menschen für eine Verkehrswende zu interessieren oder sogar zu begeistern.

für die freundliche Erlaubnis! Angedacht ist übrigens auch eine größere Printauflage. Wenn diese erscheint, gibt es sicherlich die Möglichkeit einer Sammelbestellung. Wir werden dann in der FreiRad darüber informieren...

Jens Eschmann

Der Band ist kostenlos auf <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/abgefahren/> herunterzuladen.

Wir fanden die Umsetzung so überzeugend, dass wir die Organisation um die Genehmigung gebeten haben, einige Seiten daraus abdrucken zu dürfen. An dieser Stelle vielen Dank

**Second Hand
Kleidung und Möbel**



ViA Ruhr
Verein für integrative Arbeit e. V.

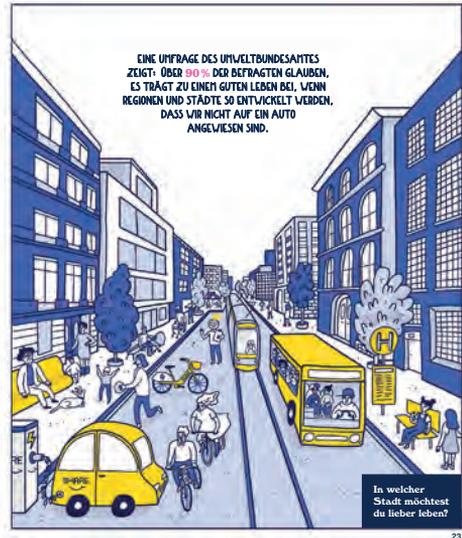
**- gemeinnützig
- sozial
- integrativ**

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

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

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

Neuerscheinung im Januar 2020:



Abgefahren! Eine infografische Novelle zur Verkehrswende

Seit 2016 beschäftigt sich der interdisziplinäre Thinktank „Agora Verkehrswende“ mit Fragen einer nachhaltigen Transformation des Verkehrssektors, hin zu einer vollständigen Dekarbonisierung. Die klimafreundliche Entwicklung des Stadtverkehrs wird als ein zentraler Baustein des notwendigen Wandels verstanden.

Schon 2017 erschien die Publikation „12 Thesen zur Verkehrswende“

(abrufbar auf <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/>).



ANZEIGE

Liegezweiräder
Liededreiräder
Lastenräder

tri-mobil

Fahrradspezialitäten

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



Paris-London 1.-9.8.20 1470,-
 Schottland 16.-26.7.20 2250,-
 Schlösser der Loire 29.8.-4.9.20 1260,-
 Irland **WANDERREISE** 12.-20.9.20 1470,-
Vorschau '21: Drau, Alpe-Adria, Masuren,
 Reschensee-Venedig, Paris-London, Inntal,
 Bremen-Hamburg, Elsaß, Wien-Budapest

SKI & BIKE **OCHSENBRUCH**
BIKE & ARTURWEISEN

Geführte Rad- & Ski-Reisen



www.ochsenbruch.com

42549 Velbert, Tel. 01797057684

RADSTATION
 Parken · Service · Verleih
 Codierung · Gebrauchträder

Kurt-Schumacher-Platz 13
 im Bochumer-Hbf.
 Tel. 0234/4141124

**Kleinreparaturen
 Wartungsarbeiten**

Ihre Fahrradspenden (Abholung möglich) werden in unseren Werkstätten aufgearbeitet und zu günstigen Preisen verkauft.



FAHRRADWERKSTATT
 Gebrauchträder · Service
 Wartung

Harpener Feld 14, 44805 Bochum
 Tel. 0234/9554169

**Guter Service
 zum fairen Preis**

Die Erlöse aus unseren Projekten werden im Rahmen der Beschäftigungsförderung für gemeinnützige Zwecke und für Arbeitsplätze von Langzeitarbeitslosen eingesetzt.



MONATLICH FESTE WIEDERKEHRENDE TERMINE:

MI **JEDEN 2. MITTWOCH** **19-21:00**
RADLERSTAMMTISCH WATTENSCHIED
 Gaststätte Kümmerkopp, Wattenscheider Hellweg
 249, 44867 Bochum, Kontakt: Susanne Wibbeke

MI **JEDEN 4. MITTWOCH** **AB 19:30**
RADLERSTAMMTISCH BOCHUM-MITTE
 Radbar&Café Treibsand, Springerplatz 1

DO **JEDEN DONNERSTAG** **18-20:00**
ADFC INFORMATION & BERATUNG
 persönlich im Umweltzentrum - jetzt mit wöchentlichen
 Schwerpunktthemen oder telefonisch 0234 33385455

DO **JEDEN 3. DONNERSTAG** **AB 18:30**
ADFC AKTIVENTREFFEN im Umweltzentrum

TIPP **JEDEN 4. FREITAG** **19:00**
CRITICAL MASS BOCHUM
 Radl Event an der Rathausglocke



VARIABLE TERMINE: RADTOUREN · VERANSTALTUNGEN · EVENTS · ...

TOURBEITRAG (TB) = für ADFC-Mitglieder frei! · Gäste zahlen 3,-€ pP

MITTWOCH 25.03. KURZE STADTRUNDE **17:00**
STAMMTISCH RADBAR **ca. 25 km / 2,5 h**
 Radbar Springerplatz, später Einkehr
 Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

DIENSTAG, 21.04. **14:00**
BO-CITY-WAT-RUHR **40 km / 4 h**
 Vorplatz Schauspielhaus, TB 3,-€,
 Tourleitung: Theo Albers

GAST event **FREITAG, 03.-05.04.** **E-BIKE FESTIVAL DORTMUND**
 rund um die **ALARM!** **Bochum** **argobike Race**
 Mehr dazu **vorerst verschoben! 26.-28. JUNI** **programm-2/**

MITTWOCH 22.04. KURZE STADTRUNDE **17:00**
STAMMTISCH RADBAR **ca. 25 km / 2,5 h**
 Radbar Springerplatz, später Einkehr
 Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

GAST event **SONNTAG, 05.04.** **8 - 10:00**
RADTOURISTIKFAHRT (RTF) **29/49/85/115 km**
Övert platte Land **2 - 7 h**
 Schulzentrum Bochum-Gerte, Heinrichstr. 2
 Eine Veranstaltung des Radsportfreunde Bochum e.V.,
 Kontakt und Info www.rsf-bochum.de

S **DONNERSTAG, 23.04.** **19:00**
JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2020
 Neuwahl, Jahresbericht, Perspektiven, etc.
Wir bitten um zahlreiche Teilnahme
=> Ggf. aktuelle Terminhinweise im Internet beachten!

09. bis 13.04. Ostern **8 h / Tag**
SCHOKOFAHRT #7 **ca. 520 km**
 Abfahrt Glocke am Rathaus, Gründonnerstag, 09.04. bis
 Ostermontag, 13.04. BO - Amsterdam -BO,
 ca. 8 Stunden Fahrzeit pro Tag zzgl. Pausen,
 zwei Tage Hinfahrt, ein Tag Aufenthalt in Amsterdam
 und zwei Tage Rückfahrt,
 Infos: facebook.com/Schokofahrt-bochum,
 Tourenleitung: Fabian Bartelt und Christoph Lotz,
 Anmeldung bitte an bartelt@adfc-bo.de

SAMSTAG, 25.04. **9:00**
FISH & CHIPS IN VENLO **ca. 100 km / 6 h**
 Glocke am Rathaus, zgl. Rückfahrt mit der Bahn
 Tourleitung: Christoph Lotz, TB 3,-€
 Anmeldung bitte an lotz@adfc-bo.de

OSTERMONTAG-TOUR, 13.04. **11:00**
BAHNGESCHICHTEN **ca. 33 km / 3 h**
 Abfahrt Glocke am Rathaus,
 Tourleitung: Bernhard Raeder, www.radrevier.ruhr

SONNTAG, 26.04. SCHIFFSPARADE **10:30 H**
GELSENKIRCHEN NORDSTERNPARK **ca. 50 km / 5,5 h**
 Glocke Rathaus, flach
 TB: 3,-€, Tourleitung: Gerlinde Ginzel

DIENSTAG, 14.04. **14:00**
STADTERKUNDUNG BO-NORD **35 km / 4 h**
 Vorplatz Schauspielhaus,
 Tourleitung: Georg Puhe

SONNTAG, 03.05. ADFC-FAHRRADSTERNFAHRT **8:30**
NRW NACH DÜSSELDORF
 Glocke Rathaus, **ca. 85 km (Hinfahrt) 5 h**
 15:00 Start der Rundfahrt in Düsseldorf
 Tourenleiter: Christoph Lotz

SONNTAG, 19.04. **10:00**
STADTERKUNDUNG WATTENSCHIED **35 km / 4 h**
 Wattenscheid Alter Markt, TB 3,-€
 Tourleitung: Susanne Wibbeke

DIENSTAG, 05.05. **14:00**
DEILBACHTAL **ca. 55 km / 5 h**
 Vorplatz Schauspielhaus, Kostenbeitrag 3,-€
 Tourleitung: Georg Puhe

MITTWOCH, 06.05. **18:00 UHR**
FEIERABENDTOUR WATTENSCHIED **25 km / 3,5**
 Wattenscheid Alter Markt, Tourleitung: Susanne Wibbeke

SONNTAG, 09.05. 10:00
ZUGUNSTEN DER BOCHUMER SUPPENKÜCHE 40 km
 zum Phönix-See (DO) - Emscherquelle und zurück
 Glocke Rathaus, überwiegend flach
 TB 3,- €, Tourleitung: Dieter Schulz
 Tel.: 0234-3849310, Handy: 0176-37751 905 

SONNTAG, 10.5. FÜNF-STÄDTE-TOUR 14-20:00
HALDE HOHEWARD UND „ALLEE DES WANDELS“ 63 km / 6 h
 Glocke am Rathaus, gemütliche Nachmittagstour,
 ca. 280 m Steigung, 300 m Gefälle, zum Abschluss: 
 Einkehr „Rad Bar“, Springerplatz, TB 3,- €,
 Tourleitung: Jens Eschmann,

DIENSTAG, 12.05. 14:00
DIE RUHR BEI HATTINGEN – SCHULENBERGTUNNEL ca. 40 km
 Vorplatz Schauspielhaus
 TB 3,- €, Tourleitung: Theo Albers

SAMSTAG, 16.05. BAHNTRASSEN-TALSPERREN-TOUR 9-18:00
VON BOCHUM NACH RADEVORMWALD 110 km/9 h
 AWO-Familienzentrum, Josephinenstr. 238
 mit Einkehr, TB 3,- €, Tourleitung: Simon Justen

 **SONNTAG, 17.05. 14:00 - 18:00**
URBAN-ART-TOUR DURCH BOCHUM ca. 25 km/4 h
 Rathaus Glocke, Tourleitung: Jutta Schröder, VHS
 Tour: Anmeldung unter Kursnr 51203 notwendig. 

SONNTAG 17.05. STADTRADELN bis zum 06. Juni
 Beginn in Bochum in der Metropole Ruhr

MITTWOCH, 20.05. 18:00 UHR
FEIERABENDTOUR WATTENSCHIED 25 km / 3,5
 Wattenscheid Alter Markt, Tourleitung: Susanne Wibbeke

 **SONNTAG, 20.- 24. 05. TRIKE-TREFF**
 mehrere Touren durch das Ruhrgebiet, Treffpunk:
 Linden-Dahlhauser- Kanuclub, BO-Linden
 Info: Ulrich Krauß, eujatk.krauss@t-online.de

 **SONNTAG, 24.05. 11-17:00**
FAHRRADSOMMER DER INDUSTRIEKULTUR
 Jahrhunderthalle Bochum

MITTWOCH 27.05. KURZE STADTRUNDE 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 h
 Radbar Springerplatz, später Einkehr
 Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

SAMSTAG, 06.06. 9:00 - 17:00
FLOTTE BAHNTRASSEN-RUNDE 113 km
 Umweltzentrum, Alsenstraße 27 940 Steigung, 960m
 Gefälle, 18-20 km/h, TB 3,- €, Tourleitung: Jens Eschmann

SONNTAG, 07.06. BOCHUMER KURVEN, TOUR 9 11:00
AUS „BAHNRADELN IM RUHRGEBIET“ 35 km / 3-4 h
 Glocke Rathaus, TB 3,- €, Tourleitung: Bernhard Raeder 

SONNTAG, 14.06. 10:00
STADTERKUNDUNG WATTENSCHIED 35 km/4 h
 Wattenscheid Alter Markt, TB 3,- €, Leitung: Susanne Wibbeke

MITTWOCH, 17.06. FEIERABENDTOUR WAT 18:00
 WAT Alter Markt, Leitung: Susanne Wibbeke **25 km/3,5 h**

 **SONNTAG, 21.06. 11:00 / 14:00 – 18:00**
GARTENHOPPING-TOUR ca. 25 km / 4 h
 Rathaus Glocke, Tourleitung: Jutta Schröder,
 Anmeldung unter der VHS-Kursnr. 51204 notwendig 

DIENSTAG, 23.06. KURZE RUHRTOUR 14:00
MIT RAST IN GRUMS BIERGARTEN ca. 36 km
 Vorplatz Schauspielhaus, TB3,- €, Tourleitung: Theo Albers

MITTWOCH 24.06. KURZE STADTRUNDE 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 h
 Radbar Springerplatz, später Einkehr
 Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

 **FREITAG 26.06. MUT-TOUR**
BEGLEITUNG VON BOCHUM NACH ESSEN
www.mut-tour.de/die-aktuelle-mut-tour/

SONNTAG, 05.07. offen
ELTERN KIND-TOUR ZUM GYSENBERGPARK 15 km / 5 h
 AWO-Familienzentrum, Josephinenstr. 238
 TB 3,- €, Tourleitung: Simon Justen

DIENSTAG, 07.07. VON RUHR ZUR RUHR 14:00
ÜBER ELBSCHETALBAHN 65 KM / 6 h
 Vorplatz Schauspielhaus, TB 3,- €, Tourleitung: Georg Puhe

MITTWOCH, 15.07. 18:00
FEIERABENDTOUR WATTENSCHIED 25 km / 3,5 h
 WAT Alter Markt, Tourleitung: Susanne Wibbeke

MITTWOCH 22.07. KURZE STADTRUNDE 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 h
 Radbar Springerplatz, später Einkehr
 Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

SONNTAG, 26.07. DAMENRADTOUR 11:00
 Wattenscheid Alter Markt, TB 3,- €, Tourleitung: **50 km/ 6h**
 Susanne. Wibbeke, Anmeldung wibbeke@adfc-bo.de

MITTWOCH, 05.08. 18:00
FEIERABENDTOUR WATTENSCHIED 25 km / 3,5 h
 WAT Alter Markt, Tourleitung: Susanne Wibbeke

 **SAMSTAG, 08.08. NIGHT OF THE 100 MILES 17:30**
ZUBRINGER 180 km / 12 h 
 Glocke am Rathaus, [Infos: bikingtom.com](http://Infos:bikingtom.com)

SONNTAG, 09.08.. 10:00
STADTERKUNDUNG WATTENSCHIED 30 km / 5 h
 Wattenscheid Alter Markt, TB 3,- €, Leitung: Susanne Wibbeke

SAMSTAG, 22.08. FAMILIEN-RADTOUR 15:00
 Bergbaumuseum - Gysenbergpark und zurück **21 km / 4 h**
 Platz vor Bergbaumuseum, 150 m Steigung, 150 m
 Gefälle, TB 3,- € Leitung: Jens Eschmann 

MITTWOCH 26.08. KURZE STADTRUNDE 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 hRadbar Springerplatz, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder**DIENSTAG, 01.09. BO-ZENTRUM, ERZBAHNTRASSE,** 14:00
ZOLLVEREIN UND AN DER RUHR ZURÜCK ca. 60 km

Vorplatz Schauspielhaus, TB 3,-€, Tourleitung: Theo Albers

GAST event **FREITAG, 18.09.** ab ca. 14:00
EVENT: INTERNATIONALER PARKING DAY

Mehr Details Informationen im Internet

SAMSTAG, 19.09. VON RUHR ZUR RUHR 11:00Vorplatz Schauspielhaus, mittelschwer ca. 70 km / 7 h
TB 3,-€, Tourleitung: Bernhard Raeder**SONNTAG, 20.09. FAHRRADSTERNFAHRT.RUHR** 11:30**LÜNEN 2020**, Glocke am Rathaus, ca. 38 km
Hinfahrt, Tourleitung: Christoph Lotz**MITTWOCH 23.09. KURZE STADTRUNDE** 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 hRadbar Springerplatz, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder**SONNTAG, 11.10. STADTERKUNDUNG WAT** 10:00Wattenscheid Alter Markt, TB 3,-€, 30 km / 4 h
Tourleitung: Susanne Wibbeke**GAST event** **16.-17.10. -ICFF- INTERN. FAHRRADFILM FESTIVAL**Flottmannhallen Herne mit CM zum Festival,
Informationen im Internet**MITTWOCH 28.10. KURZE STADTRUNDE** 17:00
STAMMTISCH RADBAR ca. 25 km / 2,5 hRadbar Springerplatz, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder**SONNTAG, 01.11. GRÜNKOHLTAG** 9:00**BALKHAUSER KOTTEN, SOLINGEN** 85 km / 5 h
Rückfahrt mit der Bahn, Leitung: Christoph Lotz, Anmeldung: lotz@adfc-bo.de TB 3,-€

Anzeige

Warnwesten mit Wunschaufdruck

- ◆ Einzelfertigung
- ◆ Wunschmotiv
- ◆ viele Farben
- ◆ div. Schnitte

Design

ab 15,-€

☎ 0234 410627

✉ mail@design-muss-sein.info

Radtouren Ansprechpartner

(wenn nicht direkt angegeben: *zertifizierte ADFC-Tourleitung)

Theo Albers: t.albers@web.de**Ralf Böhm:** ralfottobm@gmail.com**Jens Eschmann:** eschmann1977@gmail.com**Gerlinde Ginzel:** ginzel@adfc-bo.de**Simon Justen*:** justen@adfc-bo.de**Christoph Lotz*:** lotz@adfc-bo.de**Georg Puhe*:** georg.puhe@gmx.de**Bernhard Raeder*:** bernhard.raeder@gmx.net**Jutta Schröder*:** jutta-schroeder@outlook.de**Susanne Wibbeke*:** wibbeke@adfc-bo.de**immer aktuelle
Termin-Info:**

Impressum

FreiRad #3_März 2020

Herausgeber: ADFC Bochum e.V.

Bochum e.V. Umweltzentrum,
Alsenstraße 27, 44789 Bochum

Tel.: 0234 33385455

E-mail: vorstand@adfc-bo.de

Bank: ADFC Bochum IBAN :

DE 10 4401 0046 0023 6754 61

Postbank Dortmund BIC: PBNKDE FF

Auflage: 3.000 Exemplare



Fördermitglieder:

Fahrradladen balance GmbH

Fahrradladen Seeger

Ruhr-Universität Bochum

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

Redaktion: Bernhard Raeder,

Georg Puhe

Layout/Titelbild: design-muss-sein

d-m-s Werner Elbrecht

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Gerlinde Ginzel, Christoph Lotz,

Ralf Böhm, Jens Eschmann, Rolf

Schubelius, Jutta Schröder, Matthias

vom Brocke, Achim Hahn, Stefan Hiltawsky, Carola Mallek, Sabine Schiewer, Tobias Pötsch, Hubert Gabriel, Dominik Bald, Ulrich Krauß, Bernhard Raeder, Willi Wachsam
Fotos: Wenn nicht anders im Beitrag benannt, von den jeweiligen Autoren
Im Mitgliedsbeitrag sind 5,- € für ein Jahresabo »FreiRad« enthalten
Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion | Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich | Irrtum und Satzfehler vorbehalten.



Sorgen CO₂-Emissionen für Mutlosigkeit?

War es vor vielen Jahren in der Stadt- und Verkehrsplanung ein wesentliches Ziel, Autos aus Stadt- und Stadtteilzentren rauszubekommen und durch aufwändige Umgehungsstraßen den emitierenden, störenden Autoverkehr umzuleiten, um wieder Leben in Verkehrswüsten zu bringen, fordern Lokalpolitiker 2019 Umgehungsstraßen für den Radverkehr in Altenbochum. Er soll um den Kern geleitet werden und damit einige Umwege in Kauf nehmen. Dabei sind die störenden Emissionen eines Fahrradfahrers recht gering. Aber Altenbochum soll fahrradfrei bleiben, die emitierenden Kraftfahrzeuge brauchen Raum für ihre Entfaltung, müssen durch den Ortskern fahren und im Straßenraum parken. Da scheinen doch manche schon sehr unnebelt zu sein, lösen CO₂ und Stickoxide auch Realitätsverluste aus?

Der Ostpark als neues Wohn- und Lebensquartier soll einmal 4.000 Menschen beherbergen. Mark 5107 wird einmal mehr Menschen Arbeit bringen, als zuletzt Opel. Für das Straßendorf Altenbochum, gelegen zwischen zukünftigem Wohnidyll und zeitgemäßem Arbeitstraum, könnten sich hier neue urbane Perspektiven eröffnen. Die Infrastruktur könnte wieder aufblühen, Kindergärten, Schulen, soziale Einrichtungen und der Einzelhandel, alle könnten profitieren von den neuen Nachbarn. Und man könnte ohne Auto seine Lieblingsbrötchen an der Wittener Straße holen. - Nein, die Radfahrer stören die in Jahrzehnten ver-

innerlichten Verkehrsabläufe, sollen sie doch besser ins Auto steigen, in den Ruhrpark fahren – da kosten die Parkplätze auch nichts – als das idyllische Straßendorf mit dem Fahrrad zu bevölkern, wohlmöglich stillzulegen. Was steckt dahinter? Ist das Stadtplanung 5.0 oder handelt es sich hier um Abgasvergiftungserscheinungen in Form von Mutlosigkeit bei zukunftsweisenden Entscheidungen?

Glücklicherweise hat die Medienlandschaft über die Stadtgrenzen hinaus den Treppenzwisch aufgenommen und berichtete von einer neuen Brücke mit vergessenen Radverkehrsanlagen. Das waren natürlich Fake News, wie jeder leicht mit einem Zollstock nachmessen kann. Die Seitenanlagen sind allemal breit genug, Fußgänger und Radfahrer aufzunehmen. Es ist viel schlimmer, man will im Zentrum Altenbochum auf der Opelstraße, ähm, Wittener Straße, keine Fahrradfahrer haben. Man soll Autofahren oder gefälligst weit um den benebelten Stadtteilkern herumfahren. Ist vielleicht auch besser so, wer will schon im Delirium enden!

Der Fehler wurde dann doch, nach der öffentlichen Schelte, von den wachen Bezirksfraktionen erkannt. Sie wissen, dass sie von Menschen und nicht von Autos gewählt werden. Radwende und ADFC haben hier ein bisschen Nachhilfe gegeben.

Georg Puhe

Beitritt

auch auf www.adfc.de



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

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

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

Einzelmitglied

- ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)
 unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft

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

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

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

Familien-/Haushaltmitglieder:

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

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

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

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift



GRÜNE MOBILITÄT BRAUCHT DEINEN KONTOWECHSEL



Zeige auch du Haltung mit dem GLS Girokonto: damit dein Geld ausschließlich sozial und ökologisch wirkt - konsequent nachhaltig und transparent. [glsbank.de](https://www.glsbank.de)

GLS Bank

das macht Sinn

