

FREIRAD



MAGAZIN für BOCHUM

Nr. 04 Oktober 2020



Mit dem Bochumer Schutzengel unterwegs:

Radeln in Corona-Zeiten...

Weitere Themen:

- Dooring-Unfälle
- Radentscheid Bochum
- Ab geht die Post
- Rad Reiseberichte

ADFC INTERN

- 3** Editorial
- 4** Trotz Corona – die Arbeit geht weiter!
- 5** Einladung zur Vollversammlung

INFRASTRUKTUR

- 6** Bochum plant und baut
- 8** Chronik eines Straßenumbaus

VERKEHRSSICHERHEIT

- 14** Parken
- 16** Dooring Unfälle
- 18** Liebe braucht Abstand

INITIATIVEN

- 22** Radwende Demo
- 24** Radwende Radentscheid

RUND UMS FAHRRAD

- 28** Ab geht die Post!
- 32** Ein Fahrrad erzählt
- 33** Fahrradfahren in Zeiten der Pandemie
- 34** Fahrradklima Test 2020

RAD TOUREN

- 36** Fahrradparadies Niederrhein
- 38** Römer-Lippe-Route
- 40** Emsradweg

MEINUNGEN

- 42** big - bigger - biggest

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 49** Termine
- 50** Rücklicht
- 51** Beitrittformular

ausgepickt:



28

**Alltags-Radler:
Ab geht die Post!**



14

**Der ewige Park-
konflikt...**



40

**Radwende:
Wir können
auch viele!**



38

**Auch bei uns:
Schöne Ecken
mit dem Rad
entdecken!**



42

**Über den
automobilen
Größenwahn-
sinn auf unseren
Straßen**

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde



Gerlinde Ginzl
Vorsitzende
ADFC Bochum

In der letzten Ausgabe vom März schrieb ich den Ausblick auf 2020, viele Aktivitäten und Veranstaltungen waren geplant, unser Tourenprogramm endlich voll mit neuen Touren und auch ich war voller Vorfreude, zum Beispiel auf die geplante Kiddical Mass Ende März am Bergbaumuseum.

Doch dann kam alles anders. Ich erinnere noch genau, wie wir im Lehrerkollegium die Nachricht über den totalen Lockdown aufnahmen, fast ungläubig, so etwas hatte es mindestens seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr gegeben, dass selbst die Schulen geschlossen wurden.

Auch wir mussten alle unsere Veranstaltungen für Monate absagen: Touren, Fahrradsommer, Sternfahrten, Infostände, Mitgliederversammlung. Sogar die Bundeshauptversammlung, die im November in Bremen stattfinden sollte, ist ersatzlos gestrichen.

Glücklicherweise blieb es in Deutschland erlaubt, sich im Freien zu betätigen und zu bewegen. Und dann löste die Corona-Pandemie einen regelrechten Fahrradboom aus. Die Radfahrer eroberten sich die sehr leeren Straßen zurück. Radfahren als Ersatz fürs Fitnessstudio und zur sportlichen Betätigung, Pendlerfahrten, um den ÖPNV zu meiden, Radtouren am Wochenende, weil vieles andere nicht möglich war. Und die Kinder! Sie wollten nun auch Rad fahren, sich dabei

austoben, mit den Eltern gemeinsam unterwegs sein. Viele, sehr viele Eltern haben die Zeit genutzt, um ihren Kindern das Radfahren beizubringen.

Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) vermeldete im Juni „Der Fahrrad-Boom in der Corona-Krise hält unvermindert an. Spürbaren Mangel gebe es auch bei Kinderrädern.“ Doch der Kauf eines neuen Kinderrades ist nur ein Schritt, damit Eltern das liebgewonnene Eltern-taxi stehen lassen. Damit sich Kinder und Eltern sicher auf dem Rad fühlen, braucht es insbesondere Änderungen bei der Infrastruktur.

Dies fordern zum Beispiel 568 Essener Kinder, die den von fünf Mädchen initiierten Kinder-Radentscheid unterschrieben haben und deren Unterschriften bei der Übergabe der gesammelten Unterschriften für den Essener Radentscheid dem Oberbürgermeister von Essen, feierlich überreicht wurden. Auch wenn diese Stimmen nicht offiziell mitgezählt werden, so ist das moralische Gewicht für die Entscheidungen zur Gestaltung der Zukunft umso schwerer:

In diesem Sinne wünsche ich mir, dass die bei den Kommunalwahlen gewählten Vertreter tatsächlich den Bürgerwillen zukunftsweisend vertreten werden.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzl

...mehr Platz für's Rad!

Trotz Corona Pandemie – die Arbeit geht weiter!

Die Pandemie hat auch unser Vereinsleben stark beeinträchtigt. Mit dem Lockdown Ende März wurde die Arbeit der Aktiven paralyisiert. Das gut vorbereitete Fahrradjahr 2020 mit vielen neuen Tourenangeboten und Veranstaltungen mußte pausieren. Meine erste ADFC-Tour 2020 startete dann doch am 07. Juli zum Deilbachtal. Eine kleine Gruppe mit einem Gast aus Mannheim, ADFC Kollege, der tatsächlich Urlaub in Bochum machte und in der Jugendherberge wohnte, meldete sich kurzfristig an und belebte unser kleines Grüppchen mit einem Erfahrungsaustausch über die Arbeit des ADFC. Aber in den geplanten Rhythmus sind wir bisher nicht gekommen. Versuche, die Aktivensitzung im Mai per Videokonferenz durchzuführen scheiterten ein wenig an der Technik, ab Mitte Juni konnte die Aktivenarbeit langsam wieder hochgefahren werden. Die Auseinandersetzung mit Planungen in Bochum lief aber digital intensiv während des Lockdowns weiter. Mit Diskussionen und Stellungnahmen zu den Planungsvarianten des RS 1 beteiligte sich der ADFC am Verfahren zur Routenfindung durch die Stadt. Beratungsangebote in der Geschäftsstelle des ADFC-Bochum, Alsenstraße 27, finden jeden Donnerstag um 18:00 Uhr statt. Und schon im Mai fanden wieder Gespräche mit der Stadt Bochum statt, die regelmäßig alle zwei Monate laufen.



**Wieder offen! Home of ADFC
UmweltZentrum Alsenstraße:
Kommen und Mitmachen!**

**Auch der Stammtisch läuft seit Juli wieder an, in Watten-
scheid jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr und
in Bochum-Mitte jetzt jeden vierten Mittwoch im Monat im Café
Ferdinand um 19:00 Uhr.** Die in Bochum-Mitte geplante Feierabendtour am vierten Mittwoch um 17:00 Uhr vor dem Stammtisch soll in Zukunft regelmäßig laufen. Eine kurze Stadterkundung ist das Ziel.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur läuft weiter. Die Corona Krise hat aber gezeigt, der Bedarf an Radverkehrsanlagen ist deutlich gewachsen: Soviel Radverkehr hat es in Bochum noch nie gegeben, die Zahl der Konflikte hat zugenommen und die Zeit des Lockdowns wurde intensiv genutzt auch den Nachwuchs zu schulen. Noch nie waren so viele Kinder mit Fahrrädchen auf Straßen, Wegen und Plätzen unterwegs. Auch für sie eine fahrradgerechte Zukunft zu schaffen ist der ADFC weiterhin aktiv. Beteiligt euch! Aktuelle Informationen auch zu unseren Terminen auf der Seite des ADFC-Bochum im Internet oder auf facebook

Nachtrag:

Protokoll der Mitgliederversammlung des ADFC Bochum am 17.01.2019

Bernhard Raeder (Protokolant)



ANZEIGE

Liegezeiräder
Liegendreiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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



Einladung zur Mitgliederversammlung 2021 Wir laden alle Mitglieder des ADFC Bochum zur Mitgliederversammlung 2021 ein

Die Mitgliederversammlung findet statt am:

Donnerstag, dem 18. März 2021 um 19 Uhr

im Umweltzentrum Bochum, Alsenstraße 29, 44789 Bochum

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
 4. Kassenbericht und Haushaltsplan 2020 und 2021
 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. Wahl des/der Delegierten und Ersatzdelegierten zur Landesversammlung des ADFC NRW und ggf. Bundeshauptversammlung (Termin der LV stand bei Drucklegung noch nicht fest)
 12. Anträge...
 13. Verschiedenes

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

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/MV2021/> veröffentlicht. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet traditionell ein gemütliches Beisammensein statt.

Für den ADFC Bochum
Mit freundlichen Grüßen



Gerlinde Ginzel



Christoph Lotz



Der ADFC hatte gegenüber dem Tiefbauamt den Wunsch geäußert, einen Überblick zu bekommen, welche Radverkehrsmaßnahmen in diesem Jahr realisiert werden konnten und was für das nächste Jahr zu erwarten ist. Matthias Olschowy, Rad- und Fußgängerbeauftragter der Stadt, hat uns diese Übersicht dankenswerter Weise zusammengestellt.



Bochum plant und baut

Radverkehrsmaßnahmen, 2020 bisher umgesetzt

Markstraße

Die Anlage von Radfahrstreifen zwischen Stiepeler Straße und Semperstraße ist fertiggestellt. Der Abschnitt von Semperstraße bis Hanielstraße ist noch in Planung. (Anmerkung der Redaktion: seit 2016)

Wegweisung

Die Verdichtung und teilweise Erneuerung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet ist fertiggestellt. Aktuell gibt es noch einige Korrekturarbeiten.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Ümminger See, Weitmarer Straße sowie Schnat- & Nevelstraße wurden als Fahrradstraßen ausgewiesen, die Fahrbahn Nevelstraße wurde saniert und verbreitert.

Installation von Fahrradständern

Bis Anfang September wurden 116 neue Anlehnbügel installiert. Die Arbeiten haben sich dieses Jahr auf den Bochumer Südwesten, Langendreer und die Innenstadt konzentriert. Weitere Abstellanlagen sind bereits abgestimmt und beauftragt.

Instandhaltung / Winterdienst Springorumtrasse

Als Pilotprojekt wurde der USB im Jahr 2020 mit einer intensivierten Reinigung und dem Winterdienst auf der Springorumtrasse zwischen Goerdtsstraße und Franziskusstraße beauftragt. Die Erfahrungen sollen für weitere Entscheidungen zu

Reinigung und Winterdienst auf den (Rad-)trassen abseits der Straßen dienen. Hier gilt es noch, die Belange des Naturschutzes – Einsatz von Streusalz – abzustimmen.

Für mehr Komfort sorgen die Aufstellung der Fahrradstandbügel vor den Ampeln an der Wittener Str./Ostring und Herner Straße, Fahrtrichtung Herne, Höhe Bergbaumuseum sowie die Installation von 24 gelben „Marler Ampelgriffen“.

Laufende Radverkehrsmaßnahmen

Bahnhofstraße in Wattenscheid werden Radverkehrsanlagen entlang des Parks am Ehrenmal im Rahmen des ISEK Wattenscheid auf einer Länge von ca. 350 Metern hergestellt.

Berliner Straße, Kreuzung mit Schlarafia-/Burgstraße, Umbau der Gehwege zu Rad- und Gehwegen im Anschluss an Kanalbauarbeiten, zwischen Propst-Hellmich-Promenade und Steeler Straße werden Radfahrstreifen angelegt.

Universitätsstraße

Zwischen Brücke Waldring und Wasserstraße werden auf einer Länge von ca. 500 Metern die vorhandenen Radfahrstreifen mit einem Betonbord von der Kfz Fahrbahn abgetrennt und zu geschützten Radfahrstreifen umgebaut. Dies gilt als Verkehrsversuch.

Ruhrtalradweg

Der RVR hat den Ruhrtalradweg zwischen Wehr Kemnade und Alte Schleuse ausgebaut und verlegt. Aktuell finden die letzten Bauarbeiten zur Umgestaltung der Brockhauser Straße zur Fahrradstraße statt. Die Fahrradstraße wird sich zwischen Brüggeneystraße und Rauendahlstraße erstrecken.

Radverkehrsmaßnahmen, 2020 noch in Umsetzung und erst 2021 oder 2022 abgeschlossen:

Hattinger Straße

Umbau zwischen Königsallee und An der Landwehr mit Bau von Radfahrstreifen von 2020 bis 2022 (insgesamt dann ca. 970 Meter).

Wattenscheider Hellweg

Markierung von Radfahrstreifen zwischen Stephanstraße und Sevinghauser Weg (2021).

Berliner Straße, Burgstraße – Wattenscheider Hellweg

Anlage von Radfahrstreifen nach Süden bis Wattenscheider Hellweg (2021, ca. 830 Meter).

Hauptstraße in Langendreer zwischen Stiftsstraße und Baroper Straße wird ein Zweirichtungsradschulweg durch Straßen.NRW im Rahmen des Ausbaus der Straßenbahn 310 bis 2021 angelegt.

Castroper Straße

Vollständige Umgestaltung zwischen Schwanenmarkt und Quellenweg einschließlich Radverkehrsanlagen (ca. 1.525 Meter) ist beschlossen. Der erste Bauab



schnitt Schwanenmarkt bis Klinikstraße, ca. 620 Meter, soll 2021 beginnen.

Wasserstraße / Auf der Heide

Markierung von Radfahrstreifen zwischen Universitätsstraße und Opelring ab 2021 (ca. 1.430 Meter).

Wasserstraße, Wiesental bis Königsallee

Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen, wo möglich beidseitig, in Umsetzung, ca. 800 Meter.

Essener Straße

Installation und/oder Sanierung von Radverkehrsanlagen zwischen Stephanstraße und Erzstraße (ca. 2.240 Meter)

Radverkehrskonzept

Die Ausschreibung der Neuauflage des Radverkehrskonzeptes wird im Jahr 2020 beauftragt. Mit dem Abschluss der Arbeiten kann erst Anfang 2022 gerechnet werden.





Bau eines gesicherten Radweges



Baumaßnahme Steinring

Springorumtrasse, Beleuchtung

Auf dem einzigen Teilstück ohne Beleuchtung zwischen Königsallee und Franziskusstraße wird eine Beleuchtung installiert (ca. 3.200 Meter). Förderantrag wurde im Jahr 2019 gestellt, Ausführung 2020/2021.

Neugestaltung einer Südumfahrung zur Wittener Straße

Die Wittener Straße lässt ohne den Wegfall eines Fahrstreifens je Richtung keine Installation von Radverkehrsanlagen zu. Als Alternative soll eine Route durch die südlich gelegenen Wohngebiete zur komfortabel befahrenen Radroute umgebaut werden (z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen) (insg. ca. 2.880 Meter, ab 2021: Tippelspfad, Teilabschnitt Goystraße, Kettelerstraße, 2022/2023: Am Pappelbusch, 2023/2024: Glockengarten)

EmscherPark-Radweg auf der Lothringentrasse

Der RVR saniert den Emscher-Park Radweg. Die Planung findet in enger Abstimmung mit der Stadt statt. Auf Wunsch der Stadt Bochum werden Leerrohre verlegt um später Beleuchtung installieren zu können. Wo möglich, wird die Trasse auf 3,5 m verbreitert. Ebenfalls auf Wunsch der Stadt Bochum wird nicht nur der EPR selbst sondern die gesamte Lothringentrasse zwischen Heizkraftwerk Hiltrop und der Straße „Auf der Bochumer Landwehr“ / Sheffieldring asphaltiert. Die Lothringentrasse ist Bestandteil des Konzeptes zum regionalen Radwegenetz im RVR-Gebiet. (laufende Maßnahme)

*Text Mattias Olschow
Fotos Bernhard Raeder*

Der Kommentar

Ja, Baumaßnahmen zur abschnittsweisen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind längst überfällig und wir begrüßen jeden Meter. Bis es ein gut befahrbares Netz wird, bleibt noch einiges zu tun.

Aber einzelne isolierte Abschnitte, wie beispielsweise Marktstraße von der Höfstraße bis zum Opelkreisel bewegen kaum Verkehrsteilnehmer, aufs Rad umzusteigen. Man steht vor dem Opelkreisel und ist ratlos, wie soll ich hier unversehrt durchkommen?

Ja, das Radverkehrskonzept wird beauftragt, 2022 kann es fertiggestellt sein. Dann müssen Maßnahmen geplant und umgesetzt werden. Wer die Zeiträume von der Planung bis zur Umsetzung sieht, freut sich, dass vielleicht die Enkel profitieren.

Nein, in der Politik ist die Notwendigkeit der Priorisierung der Radverkehrsförderung noch nicht

angekommen. Wer weiterhin glaubt, Radverkehr ohne Eingriffe für den Autoverkehr gestalten zu können, hat nichts verstanden! Klimaschutz fordert Verkehrswende, Verkehrswende erfordert, den begrenzten Raum zugunsten umweltfreundlicher, klimaschonender Mobilität umzugestalten. Das hat nichts mit Ideologie zu tun sondern mit lebensnotwendiger Überlebensstrategie.

Nein, die Anstrengungen reichen noch nicht. Wo ist die Planung der Opeltrasse? Bereits 2016 wurde sie in Aussicht gestellt. Offensichtlich reicht das Personal doch nicht für die fahrradgerechte Umgestaltung Bochums.

Ja, wir brauchen eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik, die Prioritäten kennt und setzt und eine lebenswerte Stadt gestaltet. Mehr Platz für sicheren Fahrradverkehr!

Georg Puhe

Anzeige

Flotte Karotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice

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

ökokiste

demeter | Bioland | Naturland

WWW.FLOTTEKAROTTE.DE

Chronik eines Strassen- umbaus

von Georg Puhe Text + Bild



Bis zum Ende der nächsten Wahlperiode, 2025, versprechen Politiker der Koalition SPD/Grüne im Wahlkampf, sollen alle Bochumer Radialen mit Radverkehrsanlagen nachgerüstet sein. Auch der Innenstadtring soll fahrradtauglich werden. So das Versprechen.

Schaut man sich den Prozeß von Straßenplanungen einmal genauer an, so sieht man, welchen Einflußfaktoren schließlich die Beschlußfassungen unterworfen sind und wie lange es dauert, bis man zu einer umsetzbaren Entscheidung kommt.

Am konkreten Beispiel des Umbaus der Fußstraße in der Nachbarstadt Dortmund sieht man beispielhaft, welchen Zickzackkurs Planungen nehmen, wenn sich Politik nicht eindeutig positioniert.

Die Beteiligten: Planer der Verwaltung, die politischen Fraktionen, externe Gutachter und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger.

Planungsprozeß Umbau der Fußstraße in Dortmund:

Die Fußstraße ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung in Hörde und künftig

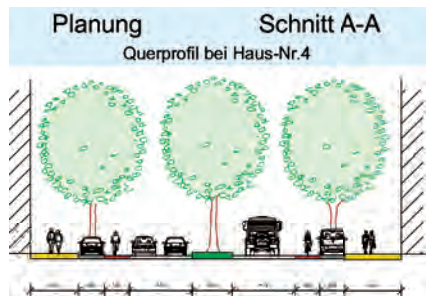


Ein Bauschild verkündet den großen Plan

das Verbindungsglied zwischen Hörde-Zentrum und dem PHOENIX See. Der bisher fast ausschließlich auf den vierspurigen Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraum mit einer Länge von knapp 750 Metern, wird zur Zeit umfassend umgestaltet, um endlich Raum für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Die Bezirksvertretung Hörde hat der von der Verwaltung vorgestellten Planung am 29.01.2013 zugestimmt, der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien und der Hauptausschuss sowie

der Ältestenrat am 14.02.2013. Der Rat der Stadt hat die Vorlage „Umgestaltung der Fußstraße“ am 14.02.2013 beschlossen. Besonderheit des Umbaus: Statt vier Kfz Spuren, nur noch zwei überbreite Spuren mit 4,75 Metern Breite und der Möglichkeit, nebeneinander zu fahren. Für den Radverkehr waren 1,75 Meter breite Radfahrstreifen vorgesehen. So sah es der Beschluß vor.



Chronik

2010 Beschluß im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Stadtbezirkszentrum in Dortmund-Hörde die Fußstraße neu zu gestalten. Für die Maßnahmen sollten Mittel aus dem Förderprogramm Stadterneuerung Hörde in Anspruch genommen werden.

2013 Grundsatzbeschuß des Rates zur vorgelegten Entwurfsplanung der Verwaltung: „Im mittleren Abschnitt (Alfred-Trappen-Straße bis südlich Herrmannstraße) werden die Fahrstreifen je Richtung auf 4,75 m reduziert. Diese Breite reicht aus, um PKW und LKW bei reduzierter Geschwindigkeit nebeneinander fahren zu lassen. In der Praxis bedeutet dies, dass die Fahrzeuge auf der Strecke versetzt fahrend und im Signalanlagenbereich nebeneinander stehend die Fahrbahn benutzen werden.“ „Im Anschluss an die 4,75 m breite Fahrbahn entstehen jeweils 1,85 m breite, rot eingefärbte Radstreifen, die wiederum von Bäumen bzw. von Parkstreifen begrenzt werden.“ Geschätzte Kosten 3 Mio. Euro.

Es blieben erhebliche Zweifel in der Bezirksvertretung an der Leistungsfähigkeit der Straße für den Kfz Verkehr. Deshalb sollte doch zunächst mit einem Verkehrsversuch erprobt werden, ob der Verkehrsfluß funktioniert.

2015 Beschluß des Rates zur Durchführung eines Verkehrsversuches

2016 Durchführung des Verkehrsversuchs
Mit einem Verkehrsversuch sollten die wesentlichen Merkmale und Ziele des geplanten Entwurfs für die Fußstraße abgebildet bzw. simuliert werden. Dies erfolgte durch eine provisorische Herstellung, mit einer Kombination aus Ummarkierungen und Randeinfassungen durch aufgeklebte Bordsteine. Um den Verkehrsversuch abschließend beurteilen zu können, fanden eine gutachterliche Begleitung und verkehrliche Beobachtung im Bestand und während des Verkehrsversuches statt. Der Verkehrsversuch hat am 18.05.2016 begonnen. Die Bezirksvertretung wurde vierteljährlich über den Versuch unterrichtet.



Verkehrsversuch, versetztes Fahren

2017 Ausführungsbeschuß des Rates zur Umsetzung der aus dem Verkehrsversuch gewonnenen Erkenntnisse: die zwei Richtungsfahrbahnen werden von 4,75 m auf 5,00 m verbreitert, die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 1,85 m anstatt der im Verkehrsversuch umgesetzten 1,75 m Breite, in den empfindlichen Bereichen wird der Radfahrstreifen durch eine rote Markierung hervorgehoben. Die Kostenkalkulation lag inzwischen bei 4,3 Mio Euro.

2018 Nach Erstellung der Ausführungsplanung wuchsen die Kosten auf 7,2 Mio Euro an.

2019 Vergabe des Auftrags und Baubeginn im Herbst.

2021 voraussichtliche Fertigstellung im Frühjahr bis Sommer.



Verstopfung in der Baustelle

Was zeigt uns diese Chronik: Eine Straßenumgestaltung ist einem langwierigen politischen Willensbildungsprozeß unterworfen. Die Angst vor Veränderungen ist riesengroß. Das Auto bleibt in der politischen Beschlussfassung der Maßstab der Planung. Immerhin soll dem Radverkehr jetzt auf der Fußstraße zum ersten Mal Platz in Form eines 1,85 Meter breiten Radfahrstreifens eingeräumt werden.

Ähnliche Erfahrungen machten wir in Bochum am Beispiel der Königsallee, die durchaus vom Straßenquerschnitt und der Verkehrsbedeutung vergleichbar ist



mit der Dortmunder Fußstraße. Die Diskussion um Radverkehrsanlagen an dieser wichtigen Radialen mit zwei Gymnasien ist so alt wie der ADFC in Bochum, über dreißig Jahre, und es gibt immer noch keine regelkonform befahrbaren Radwege. Der 2018 in Aussicht gestellte Verkehrsversuch mit Fahrspurverengungen wurde von vorneherein durch die Politik blockiert. Immerhin ist seit dem letzten Herbst für den Abschnitt Rechner Park bis zur Wasserstraße ein ausreichend breiter Radfahrstreifen unter Beibehaltung von vier Fahrspuren planerisch festgezurt. Seine Realisierung wird aber frühestens in zwei Jahren zu erwarten sein. Die Ablehnung von Radverkehr in Altenbochum auf der Wittener Straße zeigt noch rückwärtsgewandtes Denken, als das Auto das Maß aller Fortbewegung war.



Solange keine klaren Bekenntnisse für eine Verkehrswende und damit einhergehend für eine neue Raumaufteilung der Straße zugunsten des Radverkehrs bei den politisch Handelnden vorliegen, werden Planungsprozesse weiterhin ablaufen wie auf einem Basar: Das Feilschen um jeden Zentimeter Straße erfolgt jedes Mal aufs Neue und verlängert Planungsprozesse über viele, viele Jahre.

Die Forderung nach Klimaschutz, die notwendige CO₂ Reduzierung und eine Verkehrswende unterliegen kommunalen Entscheidungen. Der coronageschärfte Blick in andere Städte der Republik zeigt, dass dort Verkehrsversuche schneller umgesetzt und die Spielräume der Straßenverkehrsordnung entscheidungsfreudiger genutzt werden.

Und irgendwann ist das auch vorbei!

Anzeige

Bikes und Beratung im Bermudadreieck

BALANCE

Fahrradladen
Balance

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

Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum
balance-fahrradladen.de



Mobile Banking premium.



sparkasse-bochum.de

Mit der vielfach ausgezeichneten Sparkassen-App.

Nutzen auch Sie viele praktische Funktionen.

Stiftung Warentest	GUT (1,8)
Finanztest	Sparkassen-App iOS
	Version: 5.5.1
	Ausgabe 06/2020
	www.test.de
	ZOOM73

Stiftung Warentest	GUT (2,0)
Finanztest	Sparkassen-App Android
	Version: 5.4.1
	Ausgabe 06/2020
	www.test.de
	ZDFP38

Wenn's um Geld geht

Sparkasse Bochum

Der Mensch, das automobile Wesen – oder die Selbstver



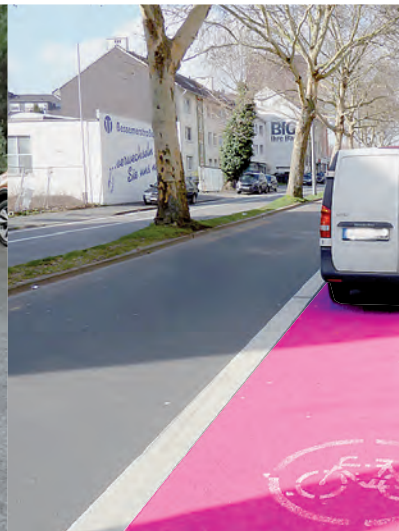
Warum parken diese Autofahrer so, nehmen den Fußgängern mindestens 50 Prozent des Gehweges weg und zwingen Radfahrer auf die Fahrbahn?

Es gibt viele mögliche Gründe:

- Zu wenig private Abstellplätze auf dem Grundstück,
- private Abstellplätze zu teuer, sofern

Und warum parken sie dann nicht „ordnungsgemäß“ auf der Fahrbahn, was hier eigentlich erlaubt ist?

- Wahrscheinlich, weil sie den fließen-



kostenpflichtig, da kann doch besser im öffentlichen Verkehrsraum kostenfrei geparkt werden,

- Bequemlichkeit/Zeitersparnis – hier ist besseres Ein- und Ausparken möglich.

den Verkehr nicht behindern wollen, für Begegnungsverkehr wäre der verbleibende Fahrraum zu eng.

- Oder weil auf der „anderen Seite“ ja auch das halbseitige Gehwegparken

ständigkeit des Parkens im öffentlichen Verkehrsraum

„offiziell erlaubt“ ist, bei fast gleicher Gehwegbreite.

☀️ Oder, weil das „heilige Blech“ so weniger dem Fahrverkehr ausgesetzt ist. In engen Straßen kommt es sehr oft zu Parkremplern zwischen parkenden und fahrenden Pkw, da muss alles getan werden, um sein Eigentum bestmöglich zu schützen, auch wenn es zu Lasten der „schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger“ geht.

☀️ „Keinen Platz zum Laden, nur mal kurz beim Bäcker, Kiosk, Fleischer usw., hier fährt doch eh keiner Rad, wo soll ich denn hier sonst anhalten“ und und ...

Fußgänger- und Radfahrerunfälle mit Personenschaden untersucht. Fast jeder fünfte Unfall steht im Zusammenhang mit dem Parken. Etwa zwei Drittel der identifizierten Unfälle sind dabei Radverkehrs- und etwa ein Drittel Fußgängerunfälle. Mehr als die Hälfte der identifizierten Parken- Unfälle stehen dagegen im indirekten Zusammenhang mit dem Parken. Vor allem Unfälle, bei denen parkende Fahrzeuge die Sicht der Verkehrsteilnehmer einschränkten, spielen hierbei eine große Rolle. Betroffen hiervon sind vorrangig zwischen parkenden Fahrzeugen querende Fußgänger abseits der Knotenpunkte sowie in Längsrichtung fahrende Radfahrer an Knotenpunkten und

oft gehörte Worte::



Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in einer neuen Studie den Einfluss des Parkens auf das Unfallgeschehen in einer großen Stichprobe innerörtlicher

Einfahrten. Das regelwidrige Parken ist vor allem für die Radfahrer ein Problem. Der Großteil der Fußgänger wurde dagegen durch regelkonform parkende Fahrzeuge beeinflusst.

Eine weitere Feststellung in dieser

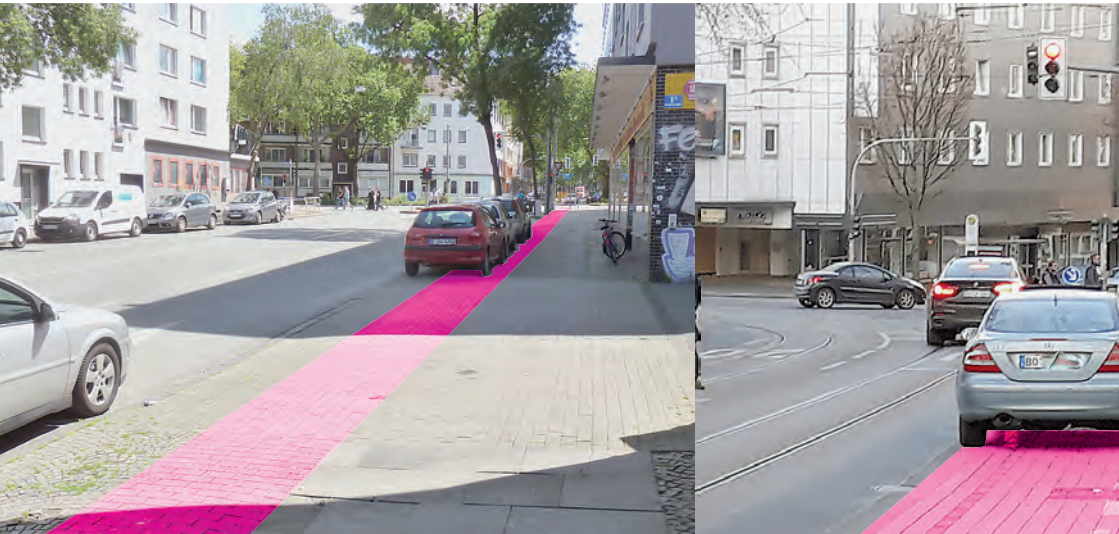


Untersuchung: Verstärkte Überwachung und härtere Sanktionierung regelwidrigen Parkens verhindert Unfälle: Der Schwerpunkt der Überwachung des regelwidrigen Parkens sollte noch stärker auf den sicherheitsrelevanten Verstößen liegen. Dazu gehört vor allem das Zuparken von Sichtfeldern an Kreuzungen, Querungsstellen und Grundstückszufahrten sowie das Parken in zweiter Reihe oder auf Radverkehrsanlagen und Gehwegen. Da die Überwachungskapazitäten der Polizei und der Kommunen in der Regel beschränkt sind, sollten ferner die Bußgelder und Sanktionshöhen des Tatbestandskatalog der Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten überarbeitet werden, so die Aussage der Unfallforschung der Versicherer. Vor allem die o.g. sicherheitsrelevanten Parkverstöße müssen stärker

...aber ich muss doch nur!

Teams, mobile Rad- bzw. Pedelecstreifen einsetzen, wäre eine wesentlich effektivere und qualitätssteigernde Wirkung in diesem Bereich möglich.

Ein weiterer Effekt: Auch regelwidrige und gefährliche Verhaltensweisen der Radelfahrenden könnten so besser verfolgt werden. Die Akzeptanz „verkehrsdidaktischer Gespräche“ von radfahrenden Ordnungskräften zu Radfahrern würde so erhöht. Einen radikalen Vorschlag zur Reduzierung von Unfällen aus Fehlverhalten vertritt Andreas Knie in einem Interview mit dem DVReport 2/2020, herausgegeben vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V.: Der Soziologe an der FU Berlin skizziert Grundsätze für eine sichere Mobilität für alle in der Stadt: In Städten plädiert er für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo



sanktioniert werden, um die Abschreckungswirkung möglichst hoch zu halten.

Zukunftsvision:

Würden die Polizei und die Ordnungskräfte der Stadt, eventuell sogar gemeinsame

30 und die „autozentrierte Dominanz der Infrastruktur muss verändert werden, vor allem mit Blick auf die Gestaltung der Fahrspuren, das Parken, ...“ Gefragt nach drei Wünschen für ein besseres, sichereres Verkehrssystem antwortet Knie: „Es ist tat-

sächlich nur ein Wunsch: Es sollte nicht mehr möglich sein, ein privates Auto im öffentlichen Raum abzustellen. Parken auf öffentlichem Grund für private Fahrzeuge muss verboten werden. Dann wäre mehr Platz für die Debatte um die Attraktivität unserer Städte versus der des eigenen Autos.“

Auch der Städtetag hat bereits im Jahr 2018 in seinem Positionspapier „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“ neben vielen anderen wichtigen Zielen gefordert: „Der öffentliche Raum ist wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort umzugestalten. Die Verkehrsflächen sind gerechter aufzutei-

bilden und Teile des motorisierten Individualverkehrs ablösen. Der ruhende Kfz-Verkehr in Städten ist entscheidend zu reduzieren. Hierfür müssen auch regulative Maßnahmen herangezogen werden.“

Eines aber sollte Priorität für eine verkehrssichere Stadt in Zukunft haben: Der für die Verkehrssicherheit erforderliche Bewegungsraum aller Verkehrsbeteiligten ist vorrangig vor dem Parkraum im öffentlichen Ver-

kehrsraum zu gestalten. Wenn dadurch auch die Aufenthalts- und Wohnqualität der Menschen gesteigert werden kann, umso besser!

Ralf Böhm

*...an-
dere
stehen
doch
auch
da!*

*...reg'
dich
ab!*



Klebende Erinnerungshilfe...



len, gemischt genutzte Flächen können helfen, Geschwindigkeiten zu reduzieren. Der ÖPNV muss zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr und in den ÖPNV eingebundene Sharing-Systeme das Rückgrat des städtischen Verkehrs

Weitere Informationen: Deutscher Städtetag

Nachhaltige
Mobilität
für alle



DV Report
2-2020



Als ein exemplarischer Fall wird hier ein Unfallbericht der Polizei Bochum zitiert:

„Am gestrigen 03. September, gegen 16.15 Uhr, kam es in Bochum auf der Dorstener Straße

131 zu einem Verkehrsunfall. Ein 38-jähriger Bochumer fuhr mit seinem E-Bike in Richtung Herne. In Höhe der Hausnummer 131 stand ein 27-jähriger Bochumer mit seinem Fahrzeug und wollte aus diesem aussteigen. Er öffnete die Fahrertür und übersah den von hinten kommenden Radfahrer. Es kam zu einer Kollision, wobei sich der 38-Jährige schwer verletzte. Er musste mit einem Rettungswagen in ein Krankenhaus gebracht werden. Das Bochumer Verkehrskommissariat 1 hat die Ermittlungen aufgenommen.“

Die im Artikel Parken bereits genannte aktuelle Analyse der UDV zeigt auf, dass Radelnde besonders gefährdet sind, wenn sie an parkenden Kfz vorbeifahren: „Die wesentlichsten Probleme sind Dooring-Unfälle mit Radfahrern und generell Unfälle mit Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge. Dooring Unfälle stellen mit 17 Prozent der Gesamtstichprobe insgesamt die häufigste der betrachteten Einzelsituationsituationen im Zusammenhang mit dem

DOORING

Verkehrsunfälle

deren Anteil sogar 41 Prozent.“

Parken dar. In den detailliert betrachteten innerörtlichen Untersuchungsgebieten betrug

Wahrscheinlich ist hier in Bochum ein wesentlicher Anteil der Radunfälle in direktem aber auch indirektem Zusammenhang mit sich öffnenden Fahrzeigtüren aber auch anderen Parkverstößen zu sehen. Eine korrekte Erfassung/statistische Einordnung ist schwierig, wie die Beispiele zeigen:

1. Beispiel:

Ein Pkw hält verbotswidrig auf dem Radfahrstreifen. Der Radfahrer weicht aus und kommt in die parallel verlaufenden Schienen - oder auch: weicht auf die Fahrbahn aus und übersieht dabei einen Pkw, der die Fahrbahn in gleicher Richtung befährt. Hauptunfallverursacher ist wahrscheinlich der Radfahrer, der Parker hat lediglich mitursächlich gehandelt. Sehr oft ist der Parker noch vor der Unfallaufnahme weggefahren, was er als Unfallbeteiligter eigentlich nicht darf = § 142 StGB, sofern ihm/ihr bewusst ist, Unfallbeteiligter zu sein. Die polizeiliche Unfallaufnahme und Sachverhaltsdarstellung kann in solchen Fällen dann stark variieren, vor allem, wenn keine Unfallzeugen und auch – zumindest – das Kennzeichen des Pkw nicht bekannt sind.



2. Beispiel:

Ähnlich verhält es sich auch mit der „sich öffnenden Fahrertür“. Kann der Radfahrer noch ausweichen und kommt erst anschließend zu Fall - Schienen, Überbremsen, Gleichgewicht verloren - und der -in diesem Fall „Hauptunfallverursacher“- fährt weg, wird die Unfallrekonstruktion sehr schwer, vor allem, wenn auch hier keine Daten, Zeugen u.ä. vorhanden sind. Die Ursachenzuordnung und Unfalleinordnung ist auch hier variabel, denkbar ist z.B., dass ein Alleinunfall aktenkundig gemacht wird. Es kommt vor allem darauf an, wie konkret der geschädigte Radfahrer den Sachverhalt schildert.

Ziel sollte es sein, dass die Radelnden gar nicht in so eine Bedrängnis kommen! Solange unser großstädtischer Verkehrsraum in großen Teilen noch keine radverkehrssichere Infrastruktur aufweist, muss jeder Radelnde sich umso mehr um seine eigene Sicherheit kümmern: An haltenden und parkenden Kfz immer mit ausreichendem Sicherheitsabstand vorbeifahren, mindestens 1 Meter Abstand. Auch auf die Gefahr hin, dass sich die hinter den Radelnden befindlichen Pkw aufstauen, was schnell passieren kann, wenn eine lange Reihe von parkenden Kfz passiert werden muss, entwickeln Sie das Selbstbewusstsein und nehmen Sie sich den Fahrraum, der Ihnen und Ihrer Sicherheit zusteht! Und Sie entgehen der Gefahr des Dooring-Unfalls und der Gefahr, auf einem Teil Ihres Schadens sitzen zu bleiben, was in jedem Fall dann passiert, wenn Sie den Seitensicherheitsabstand deutlich unterschritten haben.

In einer Empfehlung des ADFC-NRW vom 30.09.2012 heißt es:

Dazu gehört in erster Linie Präsenz auf der Fahrbahn, aber auch die selbstbewusste Inanspruchnahme des Verkehrsraumes. Die mögliche fahrbare Geschwindigkeit muss sich für alle Verkehrsteilnehmer am langsamsten orientieren. Wenn der Platz es nicht

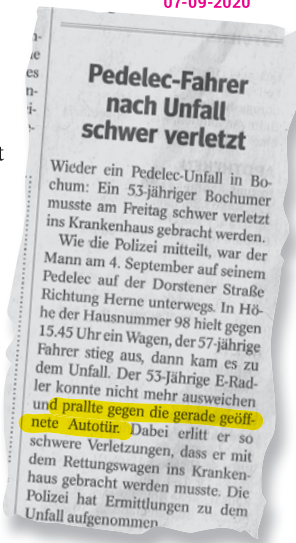
zulässt, sind Radfahrer nicht eine Behinderung für den schnelleren Autoverkehr sondern gleichberechtigte Nutzer der Fahrbahn. Durch ordnungsgemäße Nutzung des Verkehrsraumes mit einem Fahrrad kann man den Verkehr nicht vermeidbar behindern – auch wenn man langsamer als mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit fährt. Beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen gehen Gerichte von einer Türbreite Abstand aus, die der Radfahrer einhalten muss (LG Berlin, Az. 24 O 466/95, OLG Karlsruhe, Az. 10 U 283/77). Der Öffnungsbereich von Autotüren erstreckt sich von etwa 80 cm bei schmalen Türen von viertürigen Kleinwagen bis etwa 1,5 m bei zweitürigen Coupés oder bei LKW. Gerade bei den vielen alten Radverkehrsanlagen rechts neben Parkstreifen ist damit eine sichere Nutzung kaum möglich.

Bei Fahrbahnen ohne parkende Fahrzeuge ist ein Abstand von 0,8 bis 1 m zum Fahrbahnrand als zulässig angesehen (BGH, VersR 1964,653). Doch erweitert sich der zulässige Abstand bei Straßenbahnschienen, bei hohen Bordsteinen (BGH, VersR 1955, 764), tiefen Gullydeckeln (KG, MDR 1999, 865), bei gefährlichem Kopfsteinpflaster und an anderen Hindernissen, denen aufgrund der Instabilität des Rades und den damit einhergehenden unvermeidlichen Schwankungen nicht anders ausgewichen werden kann. Ausreichender Sicherheitsabstand nach rechts ist auch ein Signal an den nachfolgenden Verkehr. Wer ohne Abstand fährt, provoziert erst recht viel zu dichtes Überholen auf der eigenen Fahrspur. Außerdem verbleibt auch bei zu dichtem Überholen wenigstens noch ein Sicherheitsraum nach rechts um ausweichen zu können.

Ralf Böhm

Weitere Informationen: www.udv.de

Aus der
WAZ
Bochum
07-09-2020



Radfahrer sollen sich dick machen!

Die Bochumer Deklaration – Verkehrssicherheitsaktion Liebe braucht Abstand -

Am 25.06.2020 hat der Rat der Stadt Bochum die Deklaration zur Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ beschlossen. Jetzt gilt es, die Regeln zu kommunizieren und zu leben.

Unzureichendes Abstandsverhalten im Verkehr ist nicht nur eine viel zitierte Quelle zunehmender Aggressivität, sondern auch eine Ursache für viele Unfälle.

Eine Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass seit Jahren bei allen Innerortsunfällen mangelnder Abstand konstant die Unfallursache Nummer zwei ist.

In Bochum ereignen sich vergleichsweise wenige Unfälle zwischen Fahrrad und Fußverkehr, sowie zwischen Kfz- und Radverkehr. So verunglückten im Jahr 2019 243 Rad- und Pedelec-fahrende bei Verkehrsunfällen im öffentlichen Straßenverkehr, 2018 waren es 220 und in 2017 „lediglich“ 167.

Die wesentlichen Konfliktpunkte mit dem Fahrradverkehr sind die falsche Nutzung von Wegen z. B. Gehwege und mangelnder Abstand. Konflikte zwischen Auto- und Fahrradverkehr sind rasante Überholvorgänge beziehungsweise ein zu geringer seitlicher Sicherheitsabstand und Geschwindigkeit. Hinzu kommen Probleme wie: Mit Autos zugeparkte Flächen, das Halten und Parken an oder auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen, in zweiter Reihe sowie das unachtsame Öffnen von Autotüren.



„Falschfahrende“ Radfahrer und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen langsam und schnell fahrenden Rädern werden häufig konflikthaft erlebt. Die Bochumer Deklaration empfiehlt Radfahrenden sich im Verkehr

„Dickmachen“ im Sinne von sich Sichtbarmachen um als Verkehrsteilnehmer wahr – und ernstgenommen zu werden. „Dickmachen“ – das ist in Bochum das Schlüsselwort für Sichtbarkeit im Verkehr, ob am Körper, mit Licht und Kleidung oder selbstbewußt auf der Straße.

Ein besonderes Anliegen in Bochum, so



die Deklaration, ist der Wunsch nach „Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen“. Dies betrifft – so die Wahrnehmung der Konferenzteilnehmer und -teilnehmerinnen, den Fußverkehr und in besonderer Weise den Radverkehr, der „sichtbarer“ sein und sich gleichzeitig „selbstbewusster“ verhalten soll.

Besondere Konfliktpunkte für den Radverkehr sind in der Deklaration gelistet:

• **Radwege mit Gegenverkehr („Geisterradler“)**

♥ **Nicht eindeutige, wechselnde Führung und Qualität der Radverkehrsanlagen (auch bereits entwidmeter Radwege)**

♥ **Radverkehrsführung im Bereich von Bushaltestellen**

♥ **Fehlende Radnetzverbindungen, bzw. bauliche Mängel (fehlende Absenkungen, schlechte Oberflächen, Hindernisse, StVO- und Nutzungseinschränkungen) bei möglichen Verbindungen.**

In der nun folgenden Öffentlichkeitskampagne werden über Werbebanner in öffentlichen Verkehrsmitteln, Straßenaktionen und Infoständen die Inhalte und Verhaltensweisen für einen sichereren Straßenverkehr vermittelt, wie sie in der Deklaration beschlossen wurden.

Georg Puhe



Liebe braucht Abstand
im Bürgerinformationssystem
der Stadt Bochum



Maskendemo



BOCHUM STEIGT AUF'S
RAD
AM 29. AUGUST 2020

FAHRRADDEMO
14.00 Uhr Willy-Brandt-Platz, Rathaus
anschließend

**PODIUMS-
DISKUSSION**
16.30 Uhr Hansa-Schallo-Platz, Schauspielhaus

Für eine moderne & umweltfreundliche
Neuausrichtung des Straßenverkehrs in unserer Stadt!
Verkleid euch - die besten Kostüme erhalten einen Preis!

BOCHUM Radwende



Kängurus Jugend

MOS



Anne Koltermann, Radwende und
Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender
ADEFC

Bochum stieg auf's Rad

Ganz Bochum? Nicht ganz, aber etwa 600 Menschen jeden Alters waren einem Aufruf der Radwende Bochum gefolgt und trafen sich demonstrativ am 29.8. vor dem Rathaus. Sorgsam und sicher von der Bochumer Polizei geführt machten sie sich um 14 Uhr auf den Weg, damit die neue Rathauskoalition die Verkehrswende in Bochum endlich stärker anpackt und eine flächendeckende Radinfrastruktur in Sicht kommt.

Trotz aller Ernsthaftigkeit ihres Anliegens sah man viele fröhliche Menschen auf dem Rad, zum Teil sehr originell verkleidet oder „behütet“. Die Freude, einmal eine ganze Straße für sich zu haben und unbeschwert Rad fahren zu können, war unmittelbar zu spüren. Da störte auch die Corona-Maske nicht, die viele Teilnehmerinnen trugen.

Wer dieses Gefühl einmal gespürt hat, in der Stadt entspannt Radfahren zu können, versteht auch das Ziel der Demonstration.



Ulrich Syberg, Gerlinde Ginzel und Michelle Müntefering im Gespräch

Vor der Kommunalwahl hatte sich die Radwende viel vorgenommen, um nach eineinhalb Jahren Dauerengagement auch Veränderungen im Rat zu bewirken. Kurz vor der Wahl ist die Bewertung zwiespältig. Zwar haben fast alle Parteien dem Ziel besserer Infrastruktur

Beschlüsse zugunsten einer fahrradfreundlichen Infrastruktur zu erwarten sind. Daher startet nun die Planung eines Radentscheides.

Ein Rückblick: Die Radwende während der Coronakrise

Die Coronakrise hat auch die Aktivitäten der Radwende bestimmt. Den Winter haben wir genutzt, um Fraktionen aus dem Rat mit unseren Forderungen zu konfrontieren. Dabei bekamen wir verbal mehr Unterstützung als gedacht. Für das Frühjahr waren Veranstaltungen und eine Podiumsdiskussion geplant.

Radwende Bochum:

Viel Zustimmung aber wenig Radwende – Jetzt kommt der Radentscheid



zugestimmt und auch mit Rädern Wahlkampf gemacht. Doch wenn es konkret wird, scheinen den Worten, im Angesicht des ausgerufenen Klimanotstands, nur wenige Taten aber zu folgen. Mal dürfen keine Parkplätze wegfallen, mal fehlen die Mitarbeiter*innen, mal das Geld. Es fehlt ein wirkliches Konzept für eine Mobilitätswende. Die Liste der Ausreden ist lang. Eine Radwende braucht also das Engagement der Zivilgesellschaft.

Gleichzeitig wurde lange nicht mehr so viel in den lokalen Medien über den Radverkehr berichtet wie in diesem Jahr. Die intensive und stetige Arbeit an der Verkehrswende in verschiedenen Formen durch die Mitglieder im Bündnis und durch die Radwende scheint sich zumindest in dieser Hinsicht bisher gelohnt zu haben. Dennoch bleibt das Gefühl, dass von Seiten der Politik keine zeitnahen

Doch dann machte auch uns Corona einen Strich durch die Planung. Der Lockdown im März verhinderte unsere erste Aktion 2020. Wir hatten geplant, am 22. März zusammen mit 70 anderen Städten eine Kidical Mass durchzuführen. Die Wochen danach waren widersprüchlich. Wir konnten uns nicht mehr treffen, keine Aktionen durchführen und mussten unsere Veranstaltungen ins Netz verlegen. Immerhin organisierten wir ein Gespräch mit dem ADFC Karlsruhe, aus einer der aktuell radfreundlichsten Großstädte Deutschlands. Zwei Wochen später debattierten wir mit Lokalpolitiker*innen von fünf Fraktionen, warum die Radwende nicht vorankommt. Keine Fraktion widersprach unseren Forderungen, dennoch waren wir zumindest teilweise mit dem bekannten „Ja, aber „ konfrontiert. „Der

Autoverkehr muss fließen, der Radwegbau dauert ... „. Zu diesem Zeitpunkt reifte der Entschluss, wir bräuchten vielleicht doch einen Radentscheid. Die Erfolge, in Marl und Essen trotz Corona genügend Unterschriften gesammelt zu haben motivierten uns dazu.

Gleichzeitig war der April durch einen Radboom gekennzeichnet. Die Radmessstellen verzeichneten einen Rekord nach dem anderen. Radläden kamen mit der Nachfrage nicht mehr hinterher, weltweit nahm die Radwende Fahrt auf. Bogota und Berlin bauten Pop-Up-Radwege, Paris plant bis Ende 2020 über 650 km neue Radwege zu bauen, Brüssel senkte die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr in der City auf 20 km/h ...

Insbesondere temporäre Pop-up-Radwegeschienen uns auch in Bochum umsetzbar. Doch nach anfänglicher Offenheit lehnte die Verwaltung diese ab. Um dennoch Druck zu machen, luden wir im Juni zum zweiten Mal zu einer Radwende auf dem Südring ein, bei der eine Spur als Pop-Up-Radweg ausgewiesen war. Die kurzfristige Aktion begeisterte 250 Menschen. Unser Bündnispartner Greenpeace baute kurze Zeit später eine zweite Pop-Up-Bikelane auf der Viktoriastraße.

Mit diesen Aktionen wollen wir vor allem darauf aufmerksam machen, dass sich gerade mit temporärer und ressourcenschonender Trennung von Rad- von Autospielen ein schneller Wandel zu mehr und sicherer Radmobilität einleiten ließe. Denn gerade durch die Coronapandemie ist die Zahl der Radfahrenden sichtbar gestiegen – die überfüllten Freizeittrassen sind nur ein Ausdruck davon. Die vorhandene Infrastruktur reicht aber in keinster Weise aus, um Radfahrer*innen einen sicheren Weg in die Innenstadt zu gewährleisten. Vor allem Einsteiger*innen

in die Radmobilität und Umsteiger*innen sind entsetzt, wie gefährlich Radfahrten in die Innenstadt oder über den Ring sind – das hören wir immer wieder.

Wir fordern, wie auch in Berlin, Köln und anderen Großstädten sogenannte Pop-up-Radwege einzurichten, damit die Radfahrer*innen sicher mit dem Rad in die Innenstadt fahren können. Der Aufwand, diese zu planen und einzurichten, ist vergleichsweise gering. Zudem können Pop-up-Radwege eine gute Basis für die Einrichtung dann „echter“ Radspuren sein. So könnten schneller viel mehr Radfahrer*innen für die urbane Mobilität gewonnen werden und Autofahrer*innen umsteigen, Lärm und Luftschadstoffe würden weniger, die Stadt würde an Lebens-Qualität gewinnen.

Im gesamten ersten Halbjahr erarbeitete die Arbeitsgruppe Radialen & Ring GO24-Anregungen. Diese sind nach § 24 der Gemeindeordnung NRW ein möglicher Weg für Bürger*innen, dem zuständigen Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität Vorschläge für die radverkehrstechnische und umweltfreundliche Infrastrukturgestaltung einzureichen. Meist handelt es sich um verkehrsunsichere Situationen oder rad- und verkehrsrelevante Themen an Radialen und anderen Straßen. Die kommunale Politik lehnt bisher die meisten unserer Vorschläge ab. Aber wir erreichen immerhin, dass sich die Verwaltung mit dem jeweiligen Problem garantiert näher beschäftigen muss. Das Ganze wird von der Radwende-Presse-AG über die lokalen und sozialen Medien unterstützt und verfolgt. Wir nehmen an, dass so ein wesentlich größerer Anteil der Bochumer Bürger*innen von der Behandlung bzw. Nichtbehandlung der Missstände im Bochumer Radverkehr erfährt.



erforderlich Menge orientiert sich an der Einwohnerzahl, hier in Bochum sind es rund 12.000 nötige gültige Unterschriften. Die Forderungen stehen auf den Unterschriftenlisten, versehen mit einer Kosten schätzung der Stadt für die Umsetzung der Forderungen.

Bei Erreichen der notwendigen Anzahl, müsste anschließend der Stadtrat darüber abstimmen, ob er sich mit diesen Forderungen beschäftigen und diese übernehmen will.



Auch Engel haben eine Botschaft

Bei den bisher durchgeführten Bürger*innenbegehren zum Radverkehr haben an dieser Stelle die jeweiligen Ratsmehrheiten meist die Forderungen der Radentscheid Initiator*innen übernommen.

Im Herbst diesen Jahres wird es erste Treffen zum Start des Radentscheids geben. Dazu laden wir mögliche Unterstützer*innen ein.

Wichtig ist, dass wir genügend Unterstützung bekommen – wie sie auch in Aachen, Essen und Marl zustande kam. Deswegen möchten wir schon jetzt an dieser Stelle für einen Radentscheid werben: Wenn es Menschen gibt, die aktiv mitmachen wollen – nehmt bitte Kontakt mit uns auf.

Fazit unserer bisherigen Arbeit: Wir haben schon einiges erreicht, vor allem in der öffentlichen Wahrnehmung des Radverkehrs und seiner Bedeutung. Aber wir sehen, dass es noch viel Kraft und Überzeugungsarbeit braucht, auch die Kommunalpolitik von einer nachhaltigen Radwende zu überzeugen. Das bedeutet, den Mut aufzubringen, die Priorisierungen des Autoverkehrs real zu beenden. Dazu werden wir nicht nur den Radentscheid starten. Direkt nach der Wahl werden wir auch die neuen Fraktionen im Rat auffordern von sich aus Entscheidungen zugunsten einer fahrradfreundlicheren Infrastruktur zu treffen.

Zu unseren offenen Treffen, die unter Coronabedingungen im Winter mit Anmeldungen stattfinden, laden wir alle Radfahrer*innen herzlich ein.



Protest kann auch Spaß machen

Text: Hubert Gabriel, Radwende

Weitere Informationen
<https://www.radwende-bochum.de>

<https://www.radwende-bochum.de/maengelmelder>



Ab geht die Post – Der Alltag der „Berufsradfahrer“



Ein Erfahrungsbericht
Fotos: Post, Bernhard Raeder

Ekrem Dönder mit seinem Dienstfahrzeug

Ja, es gibt sie tatsächlich: Menschen die das Fahrrad nutzen, um ihre Arbeit zu erledigen. Es sind die Zusteller, eine Berufsgruppe, die hohes Ansehen in der Bevölkerung genießt. Und es sind Fahrradkuriere, die die Direktzustellung von Tür zu Tür in kürzester Zeit erledigen.

Die Zusteller – täglich mit dem Fahrrad unterwegs

Die Post nutzt seit eh und je das Fahrrad als Beförderungsfahrzeug für die „letzte Meile“. Unvergessen der Film mit Jacques Tati „Das Schützenfest“, wo er als Postbote akrobatische Leistungen vollbringt. Die Entwicklung ist nicht stehengeblieben, die Anforderungen an die Zusteller deutlich gestiegen. Ohne Elektrounterstützung läuft fast nichts mehr. Dafür sind auch die Lasten, die transportiert werden, größer geworden. Das Standard Postfahrrad hat eine Zuladung für Briefe von 50 kg plus Fahrer. Die eingesetzten E-Bikes ebenso, die Speziallastenräder der Post, als Trike

ausgelegt, haben eine Zuladung von 80 kg bis 120 kg je nach Ausführung zuzüglich Fahrer. Bei der Post sind bundesweit etwa 13.800 Postfahrräder, 8.150 e-Bikes und 5.050 e-Trikes täglich im Dienst, die Zahl der Fahrzeuge nimmt ständig zu.

Für den Zusteller Ekrem Dönder ist ein anderes Verkehrsmittel kaum vorstellbar: „Die Fahrräder sind optimal. Von Haus zu Haus kann man schieben und kleinere und größere Strecken dazwischen prima fahren. Auch die Rückkehr zum Zustellstützpunkt muss nicht mit dem Bus erfolgen sondern bequem mit dem Rad. Für die Kollegen, die nicht mehr ganz so fit sind oder ältere Kollegen ist die

Elektronunterstützung genial.“ Probleme im Verkehr gibt es wenig, in der Regel reagieren die anderen Verkehrsteilnehmer positiv. „Wir bringen umweltschonend und leise jeden Tag die Post. Die tägliche Bewegung an der frischen Luft bei Wind und Wetter ist förderlich für die Gesundheit. Das Fahrrad hat bei den Zustellern eine hohe Akzeptanz, da es sie in der Zustellung der Briefe unterstützt und entlastet“, kommentiert die Post ihren Einsatz von Fahrrädern. Die Postcon Mitarbeiter sind besonders in den engeren Innenstadtzustellbereichen schon mehr Stress ausgesetzt: „Die Rücksichtnahme auf Grund des hektischen Stadtverkehrs ist ab und zu eine Zumutung“, sagt Nina Schultz aus Dortmund. Und Herr Blumberg aus Leverkusen ergänzt: „Egal ob Fußgänger, Lieferanten oder ÖPNV, man wird leider oft angeschnauzt. Wenigstens werde ich in der City als Fahrradfahrer vom Ordnungsamt geduldet. Manche Verkehrsteilnehmer sind sehr rücksichtsvoll. Die Zusteller werden im Straßenverkehr aber voll akzeptiert.“



Michael Gietmann mit seinem Postcon Dienstrad

Michael Gietmann, Depotleiter der Fa. Postcon in Wattenscheid, berichtet, dass die Mitarbeiter schon mal Touren von 30 bis 40 Kilometern pro Tag zurücklegen müssen. Auf den dreirädrigen Fahrzeugen werden bis zu 160 Kilogramm transportiert, zuzüglich Fahrer. Das funktioniert nur mit Elektronunterstützung. Denis Heitmann fährt ein leichteres Fahrzeug, das ein Gesamtgewicht von 210 Kilogramm auf zwei Rädern bewegen darf. Das Fahrrad mit Pendix Motor, hat einen an das Tretlager angebauten Elektroantrieb. „Die Reifen aller Fahrzeuge bei Postcon“ sagt Florian Knipprrath, „wurden vor einem Jahr gegen pannensichere, „unplattbare“ Reifen ausgetauscht. Einmal wöchentlich kontrolliert und repariert ein Zweiradmechaniker die Zustellerfahrzeuge und selbstverständlich findet jährlich eine „TÜV -Abnahme“ statt, ein Sicherheitscheck fürs Fahrzeug.“ Dieser ist aus Gründen der Arbeitssicherheit so auch vorgeschrieben.

Bei Wind und Wetter fahren die Zusteller die Post aus, natürlich auch im Winter. Das wirkt sich auf die Fitness aus. Herr Chic Bahaa aus Dortmund sagt: „Ich mache diese Arbeit gerne, einen sportlichen Ausgleich brauche ich nach der Zustellung definitiv nicht mehr.“ Herr Babel aus Leverkusen: „Ich merke, seitdem ich als Zusteller arbeite, dass ich eine höhere Fitness habe“. Ein gutes Beispiel für die gesundheitlichen Auswirkungen des Radfahrens ist ein Postcon NRW Mitarbeiter, der seit 10 Jahren beschäftigt ist und vor kurzem seinen 73. Geburtstag gefeiert hat. Wie er selbst kommentiert, hat ihn das Fahrradfahren und die Bewegung bis heute fit gehalten. Michael Gietmann, Depotleiter in Wattenscheid, nutzt seine Fitness aus dem Beruf fürs Fußballspielen: „Dreimal die Woche trainiere ich auch noch im Verein.“

Georg Puhe

„Als wenn jeder Tag Sonntag wäre“ – Gespräch mit einem Fahrradkurier über Radfahren im Lockdown und was man daraus lernen könnte



Ulrich Claußnitzer, 61 Jahre, seit 1999 als Fahrradkurier aktiv, gewöhnlich mit Rennrad und Rucksack, im Winter eher mit dem Mountainbike unterwegs. Bis auf einen Unfall, wo ein Fußgänger in sein Fahrrad gerannt ist, als er auf der Bahnhofstraße in Langendreer hinter einem Bus plötzlich die Straße überquerte, fährt er unfallfrei. Er guckt halt immer, wenn er eine Lenkerbewegung macht, was hinter ihm vorgeht. Wie beim Autofahren will er immer im Auge haben, was rings um ihn passiert. Für weitere Strecken nutzt er mit dem Ticket 2000 auch den ÖPNV. Diese Kombination hält er für unschlagbar. Seinem Kundenstamm bringt er morgens die Post aus den Postfächern und holt nachmittags deren Post wieder ab. Zwischendurch gibt es noch ein paar Fahrten. Ein bisschen wundert er sich, dass die Klimadebatte sich bisher nicht in seinem Auftragsbestand widerspiegelt. Der Charme von CO₂ freier Post muss sich wohl noch verbreitern. Hier der Weg: 0163 4704709

„Die ersten Wochen des Lockdowns fand ich für mich als Fahrradfahrer total angenehm, da war ja kaum Verkehr. Selbst in der Stadt war ja nix, da war ja wie jeden Tag Sonntag, einfach paradiesisch. Da habe ich mir irgendwann gedacht, dass es doch schön wäre, wenn allen Leuten das doch mal bewusst wäre, wie entspannt man eigentlich im städtischen Raum unterwegs sein kann, wenn einfach deutlich weniger Autos unterwegs sind und die Luft merklich besser geworden ist. Man nimmt alles ganz anders wahr, weil du nicht so husch vorbei bist. Ich denke, das ist aber auch ein Lernprozess. Eigentlich sind die Leute faul. Deshalb werden auch so viele Elektroräder verkauft. Die wollen alle was tun, wollen sich aber eigentlich nicht bewegen.“ Diesen Lernprozess zu initiieren sieht er die Politik in der Pflicht. Der Wille zur Veränderung müsse auch von ihr ausgehen, damit man beim Radfahren mehr positive Erfahrungen machen kann.

Ich fragte ihn, was seiner Einschätzung nach Leute darin hindert, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt umzusteigen. „Viele Autofahrer fahren an mir ganz dicht vorbei. Immer noch fahren viele zu dicht vorbei. Das wird viele, die nicht so häufig Fahrrad fahren und unsicherer sind, abschrecken. Ich habe eine andere Toleranzgrenze im Verkehr, fahre schon immer Fahrrad, hatte auch mal ein Auto, aber das Fahrrad ist mein Hauptbewegungsmittel. Ein anderes Problem sind unübersichtliche Verkehrssituationen, hier Radfahren Vorrang einzuräumen wäre notwendig, das gilt ganz besonders in der Innenstadt. Unsicherer Fahrem muss es leichter gemacht werden, durch eine entspannte Verkehrssituation einen Anreiz zu setzen, aufs Rad zu steigen. Im Lockdown hätte die Aktion der Stadt ‚Ihr Parkticket geht aufs Wir‘ eben ganz anders heißen müssen: ‚Ihr Fahrticket geht aufs wir!‘. Die gleichzeitige Nutzung von ÖPNV und Fahrrad ist in der Stadt unschlagbar.“

Wer seit über 20 Jahren mit dem Rad in Bochum beruflich unterwegs ist, kennt die Rahmenbedingungen für Radfahrer ganz gut. Ich wollte wissen, was sich seiner Beobachtung nach in den letzten Jahren verbessert hat.

„Ja klar hat sich die Radinfrastruktur verbessert, sicher. Es sind ja mit der Springorum- und Erzbahntrasse einige Radwege neu entstanden, auf der Herner und Dorstener Straße gibt es inzwischen durchgehende Radwege. Allerdings fehlt es an Konsequenz, es ist oft nur Flickwerk, gerade auf den Hauptstraßen, besonders auf der Wittener Straße. Ein weiteres großes Manko ist die Straßenbeschaffenheit besonders in den Nebenstraßen, manche Strecken sind mit dem Rennrad wirklich nicht zu befahren“. Sollte es mal Schnee geben, seien viele Radwege nicht zu nutzen, weil sie nicht geräumt würden oder sogar zugeschüttet sind. Dann würde es auf der Straße besonders eng.

Bei der Einschätzung von Geschwindigkeit und Konsequenz, mit der Bochum radfreundlicher werden wird, wird Ulrich Claußnitzer grundsätzlich: „Da können sie reden, was sie wollen, Bochum ist Autostadt!“ Das sollte sich in der Bochumer Innenstadt grundsätzlich ändern, dort würde er innerhalb des Rings die Autos verbannen. Das setzt, wie er meint, einen „Bewusstseinsaustausch“ voraus, den die Politik zu befördern hätte. Bis

dahin sucht er sich seine eigenen Wege in der Stadt, meist abseits der Hauptverkehrsstraßen. Er plädiert bei allen Verkehrsteilnehmern für einen respektvollen Umgang miteinander. Immer öfter bedanke er sich, wenn Autofahrer aufmerksam sind und halten. „So können die mal merken, dass nicht alle Radfahrer Idioten sind, sondern sich auch bedanken können“, meint er verschmitzt. Zum Verhältnis Radfahrer – Fußgänger räumt er ein, dass er „früher auch anders unterwegs“ war, heute aber grundsätzlich Rücksicht nähme. „Wenn es (auf der Springorum Trasse) voll wird, werde ich automatisch langsamer und warte, bis sich die Situation entspannt hat. Ich beobachte aber auch solche Spacken, die Vollgas geben. Entspannt Rad zu fahren macht aber einfach mehr Spaß!“

Beim zweiten Cappuccino im Café Zwei Säulen in Linden lässt sich vortrefflich davon träumen, dass die Entspannung, die im Lockdown buchstäblich erfahrbar war und die von meinem Gesprächspartner während des ganzen Gesprächs ausgeht, als grundsätzliche Haltung im Verkehrsbereich findet. Weniger Autoverkehr, ein leistungsfähiger ÖPNV und eine zeitgemäße Radinfrastruktur würden hier Wunder bewirken. Nicht, dass wir noch die Wochentage umbenennen müssen: alle Tage Sonntag!

Bernhard Raeder

Anzeige



OCHSENBRUCH BUS- & AKTIVREISEN

WIR SIND IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER FÜR GEFÜHRTE
RADREISEN IN EUROPA! AB/ BIS RUHRGEBIET!

PARIS-LONDON, RESCHENPASS-VEenedig, MASUREN,
SCHLÖSSER DER LOIRE, ALPE ADRIA, ELBE-HAVEL, DRAU,
ELSASS, RHOD, SCHOTTLAND, BALTICUM, TOSKANA U. V. M.

www.ochsenbruch.com





Ein Fahrrad erzählt:

Das Fahrrad von Christopher Wulff ist von der VSF Fahrradmanufaktur, es hat einen Mixt-rahmen zum bequemen Auf- und Absteigen.

Auf meine Frage, welche Bedeutung es in Zeiten der Corona Epidemie bekommen hat, gab mir das Rad folgende Antwort:

„Ich bin übrigens ein Transgender-fahrrad, weil mein Halter kurze Beine hat. Dank Corona bin ich wieder zum täglichen Verkehrsmittel geworden. Nachdem ich lange Zeit nur für Fahrten innerhalb Bochums benutzt worden bin, fahre ich jetzt praktisch an jedem Arbeitstag von Bochum-Wiemelhausen nach Herne und zurück.“

In dieser Zeit konnte es bei seinem Fahrer folgende Veränderungen beobachten:
 „Am Anfang ist er oft noch in sehr niedrigen Gängen losgestrampelt. Inzwischen schafft er so manchen Berg auch im sechsten Gang. Manchmal lässt er etwas nach, aber insgesamt bewegt er mich inzwischen sehr ambitioniert, wie er es ausdrücken würde.“

In dieser Zeit machte das Rad auf Bochumer Straßen folgende Erfahrungen:
 „Mich hat überrascht, wie unvorbereitet die Städte auf diese Wende sind und wie unflexibel sie mit dieser neue Situation umgehen. Die Bedingungen für meinen Fahrer verbessern sich nicht, im Gegenteil. Radwege sind plötzlich zu, sie enden in Herne oft im Nichts oder vor Mauern. Wir sind einfach mehr geworden, was Autofahrer aber wohl noch nicht wahrgenommen haben. Ich sehe jeden Tag mehr meiner Artgenossen auf dem Weg.“

Als ADFC übermitteln wir gerne den einen Wunsch, den das Rad an Thomas Eiskirch hat:

„Ich benutze ja täglich die Uni-straße . Dort auf dem breiten Stück irgendwelche Erhöhungen für viel Geld anzubringen ist dummes Zeug. Dort vielleicht hin und wieder mal den Radweg zu reinigen, wäre sinnvoller. Dann müsste ich nicht sechs Wochen lang den gleichen Glasscherben ausweichen. Der Radweg dort ist breit genug!“

Christopher Wulff



VSF Fahrrad

Radfahren in Zeiten der Pandemie

Text und Bild von
Benhard Raeder

Hildegard Vaudlet



Bei meiner Begegnung mit Hildegard Vaudlet am 20. Juni auf der Alten Hattinger Straße wollte mir ihr Fahrrad nicht direkt antworten. Also habe ich sie befragt.

„Eine richtig neue Bedeutung hat mein Fahrrad in der Zeit der Corona Beschränkungen für mich nicht bekommen, aber ich habe viel öfter nachgedacht, ob ich nicht statt des Autos das Fahrrad nutzen sollte. Es hatte für mich die Priorität. Auf dem Rad fühlte ich mich in der Corona-Hochzeit frei und relativ sicher. Als man wieder rausdurfte, war es an der Ruhr nur unheimlich voll. Fußgänger, Jogger, Radfahrer, alle wollten raus und alle auf einer Spur. Das hat wenig Spaß gemacht und ich habe mich nicht so sicher gefühlt, der Mindestabstand war zu oft nicht gegeben. Ich hatte mir schön länger vorgenommen, das Fahrrad öfter zu benutzen, jetzt hat es eher geklappt. Das Fahrrad steht ja allgemein im Focus, man bekommt also die Bestätigung, das Richtige zu tun.“

Auf meine Frage, ob die Corona-Krise dauerhafte Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger bewirken wird, schaut sie skeptisch. *„Immerhin kann man bei der Politik Signale für Verständnis sehen, es wird zumindest so kommuniziert. Es sind auch einfach mehr Radfahrer als früher auf den Straßen.“* Sie weiß, dass sich nicht alles plötzlich verbessern wird, wünscht sich aber mehr Schleichwege, die das Radfahren in der Stadt erleichtern. Ich höre daraus den Wunsch, die Krise für Maßnahmen zu nutzen, die einen unmittelbaren Nutzen schaffen und Radfahrer für die Wahl ihres umweltfreundlichen Verkehrsmittels belohnen.

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 ist am 1. September gestartet. Noch bis zum 30. November 2020 habt ihr die Möglichkeit, an der bundesweiten Befragung durch den ADFC teilzunehmen. Der Fragebogen ist von September bis November auf fahrradklima-test.adfc.de zu finden. 2016 erzielte Bochum ein sensationelles Ergebnis: Im Ranking der Großstädte über 200.000 Einwohner hat sich Bochum vom drittletzten Rang (Platz 37) auf den 23. Platz vorgeschoben und dafür die Auszeichnung als bester „Aufholer“ unter den Großstädten erhalten. Das Ergebnis blieb 2018 stabil, schaut man allerdings genauer hin, gab es für das Fahrradklima nur die Schulnote 4,1.

Beteiligt euch
am Fahrrad-
klimatest
2020!



ADFC
Fahrradklima-Test
2020

Positiv bewertet wurde das Fahrradverleihsystem, die geringe Zahl an Fahrraddiebstählen und die Fahrradförderung in jüngster Zeit. Falschparkerkontrollen auf Radwegen, Führung an Baustellen und Ampelschaltungen für Radfahrer wurden besonders negativ bewertet. Wir sind sehr gespannt auf die Ergebnisse aus dem neuen Fahrradklimatest 2020. Die Euphorie nach der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte 2016 ist der Ernüchterung gewichen. Die Radverkehrsinfrastruktur ist der deutlich gestiegenen Zahl der Radfahrer nicht gewachsen. Der riesige Nachholbedarf wird immer deutlicher. Für die Arbeit des ADFC ist die Wahrnehmung der Radfahrer ein wichtiges Instrument für die Formulierung von Forderungen an die Stadt: Bei den 27 Fragen

geht es darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt, wie gut die Radwege sind und ob die Stadt in Zeiten von Corona das Fahrradfahren besonders fördert. Uns interessiert sehr, wie die Verkehrsteilnehmer das Radfahren in Bochum wahrnehmen. Macht es Spaß? Ist es Stress? Was muss verbessert werden? Je mehr Leute beim ADFC-Fahrradklima-Test mitmachen, desto besser! Je vielstimmiger die Rückmeldungen sind, desto klarer können Wünsche und Forderungen an die Stadt Bochum herangetragen werden, wo sie noch besser und einladender zum Radfahren werden kann.

Deshalb beteiligt euch und macht Werbung für den Fahrradklimatest 2020!





JUBILÄUM
75
 JAHRE

Erleben
 Testen
 Losfahren



- | | | | | |
|------------------|----------------|------------------|--------------------|----------------------------|
| BERGAMONT | CARVER | CUBE | Diamant ® | fahrradmanufaktur ® |
| GHOST | GIANT | HAIBIHE | HERCULES | Husqvarna |
| KALKHOFF | KETTLER | KOGA | MOUSTACHE | RAYMON |
| SCOTT | SIMPLON | +STROMER- | URBAN ARROW | 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



Fußgänger und Fahrradfähre Grietherort

Natürlich bin ich wegen meiner niederrheinischen Herkunft voreingenommen, wenn ich über den Niederrhein rede oder schreibe, aber auch objektiv ist der Niederrhein ein wunderbares Ziel für Radlerinnen und Radler, das zudem schnell und einfach zu erreichen ist.

Schon seit 10 Jahren unternehmen wir, eine Gruppe von etwa 15 Radlerinnen und Radlern aus der Montagsrunde, im Frühjahr eine viertägige Tour zu unterschiedlichen Orten am Niederrhein, die zum Teil schon mehrfach unser Ziel waren und die wegen der großen Nachfrage seit einigen Jahren zweimal angeboten wird. Meist fahren wir mit der S-Bahn nach Duisburg, radeln von dort zum Zielort, unternehmen da zwei Tagestouren, fahren dann zurück nach Duisburg und mit der S-Bahn nach Bochum.

Unser erstes Ziel war Nettetal –Lobberich, die Seenstadt inmitten der Nette-Seenplatte. Schon der Hin- und auch der Rückweg sind sehr attraktiv; wenn man in Duisburg den Rhein überquert hat, geht es fast ausschließlich über Rad- und Feldwege ca. 60 km über Kempen mit seinem mittelalterlichen Kern bis zum Zielort. Die beiden Tagestouren führten uns durch den Naturpark Schwalm - Nette nach Brüggen und über die Grenze nach Holland in das holländische Städtchen Arcen direkt an der Maas.

Der Niederrhein – ein Radler-Paradies vor unserer Haustür

Weil uns Brüggen, das direkt an der Schwalm liegt mit seiner Burg, den Wassermühlen und seinem attraktiven Ortskern gut gefiel, war es schon dreimal unser Ziel. Von dort aus war das holländische Städtchen Thorn, die „weiße Stadt“, die wir durch den holländischen Naturpark „de Meinweg“ erreichten, Endpunkt einer Tagestour. Auch Roermond ist ein lohnendes Ziel. Die zweite Tagestour führte uns über die Maasfähre zunächst nach Kessel, dann an der Maas entlang nach Venlo und zurück an den Netteseen vorbei nach Brüggen.

Auch der bekannte Wallfahrtsort Kevelaer ist ein reizvolles Ziel. Geprägt von den Wallfahrten hat dieser Ort eine ganz besondere Atmosphäre und ein vielfältiges kulturelles und gastronomisches Angebot. Auch von dort machten wir eine Tagestour nach Arcen, das wir von Norden aus durch den Naturpark „de Maasduinen“ erreichten. Auf der zweiten Tour folgten wir weitgehend dem Niersradweg, der meist direkt entlang dieses romantischen Flusses verläuft.



Fachwerkhäuser in Kempen



Rheinpromenade in Rees



bei Bislich - Blick auf Xanten

Emmerich, die letzte Stadt am rechten Rheinufer vor der holländischen Grenze, war im Krieg stark zerstört und hat keine besondere Atmosphäre bis auf die Rheinpromenade, die vor einigen Jahren neu gestaltet wurde und von der aus man von zahlreichen Caféterrassen den regen Schiffsverkehr auf dem Rhein beobachten kann. Von dort radelten wir entlang des Rheins und des Altrheins nach Nijmegen, einer holländischen Universitätsstadt, die stark vom studentischen Leben geprägt ist, die eine bemerkenswerte Innenstadt hat und deren ausgezeichnete Rad – Infrastruktur uns sehr beeindruckt hat. Auch Kleve ist ein schönes Ziel. Die zweite Tour, eine „Bergetappe“, führte uns auf den Eltner Berg, einer Endmoräne aus der Eiszeit, von der man einen herrlichen Blick über die weite niederrheinische Landschaft hat.

Die Tour nach Bislich, dem Storchendorf am Niederrhein mit mehreren Storchennestern, in denen die Storcheltern in jedem Jahr ihre Jungen aufziehen, lohnt sich auch deswegen, weil es von Bochum aus über Dorsten, auf der Römerroute, über Wesel und auf dem Rheinradweg nach ca. 70 km direkt mit dem Rad zu erreichen ist. Von dort führen wir an einem Tag über die Personen- und Fahrradfähre in die alte Römerstadt Xanten mit dem archäologischen Park und dem mittelalterlichen Kern mit dem Viktorsdom, der Stadtbefestigung mit dem Klever Tor und der Kriemhildmühle auf der Stadtmauer; in der immer noch mit Windkraft Mehl gemahlen wird. In Kalkar beeindruckte uns die Nicolai – Kirche mit den wundervollen Holzschnittarbeiten, die denen Riemenschneiders in Süddeutschland in nichts nachstehen. Über die Rheinbrücke bei Rees und den Rheinradweg ging es dann zurück nach Bislich. Bei der zweiten Tagestour blieben wir auf der rechten Rheinseite und fuhren über Hamminkeln zum Otto Pankok – Museum im Haus Esselt, das aus dem Atelier des bekannten Künstlers entstand mit bewegenden Bildern, mit denen er die



Die Maas bei Arcen

Gräueltaten der Nazis anprangerte, und dann über Wesel zurück nach Bislich. Unsere in diesem Jahr geplante Tour mit dem Ziel Kempen fiel der Corona – Krise zum Opfer. Wir hoffen, sie im nächsten Jahr nachholen zu können.

Diese Impressionen geben nur zu einem Teil das wieder, was der Niederrhein für Radlerinnen und Radler zu bieten hat und was wir in dieser Region gesehen und erlebt haben.

Die gute Erreichbarkeit, die herrliche abwechslungsreiche meist flache Landschaft, die auch ohne E -Bike leicht erradelt werden kann, die attraktiven Ziele, die hübschen Städtchen und Dörfer mit ihrer besonderen Atmosphäre, die gastfreundlichen Unterkünfte, das vielfältige kulinarische Angebot..., all das macht den Niederrhein zu einem lohnenswerten Ziel für uns Ruhri – Radlerinnen und Radler. Alle, die unsere Niederrhein – Touren erlebt haben, wollen bei den nächsten wieder dabei sein und freuen sich immer wieder auf das kommende Jahr.

Falls ihr auf den Geschmack gekommen seid – für weitere Informationen stehe ich gerne zur Verfügung.

Text und Bild von Willi Caelers
willi.caelers@gmail.com

Weitere Infos:

<https://niederrhein-tourismus.de/>



Geplant war der Besuch der Landesgartenschau Überlingen, anschließend die Bodenseumrundung mit dem Fahrrad. – Geplant! – Dann kam Corona, die Durchführung der Landesgartenschau wurde für 2020 abgesagt, verschoben auf 2021. Lange Zuganreisen, denn das gehörte in den letzten 15 Jahren zu unserer jährlichen Gartenschau-Radreise, unkomfortabel, Mund-Nase Schutz mehrere Stunden im Sommer: unerquicklich.

Also haben wir flexibel umgeplant, auf bisher unbekanntes Pfade NRW erkundet. Zwei Stunden Zuganfahrt bis Detmold mit dem RE, Umstieg in Herford und schon am Startpunkt der Radreise auf der Römer-Lippe-Route. Raus aus dem Bahnhof,

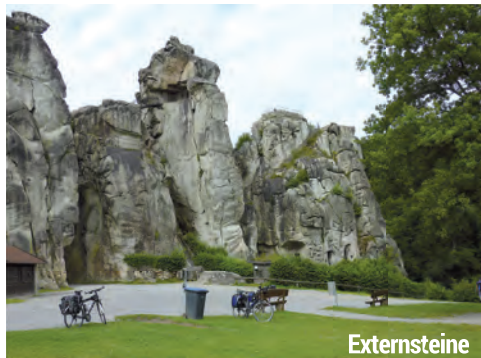
rein ins Hotel und Aufbruch zur ersten kurzen Radtour und zum ersten Höhepunkt: Besuch des Hermannsdenkmals, 250 Meter Steigung auf der Strecke von 7,5 Kilometern. Mit Geduld und der entsprechenden Demut machbar. Oben angekommen ging es über den großen Parkplatz zum Hermannsdenkmal. Nur wenige besuchen Hermann mit dem Rad oder sie lassen sich alternativ mit dem Linienbus mit Fahrradanhänger vom Bahnhof Detmold hochfahren. Das 1875 eingeweihte 54 Meter hohe Denkmal, 27 Meter Sockel, 27 Meter

Hermann, zeigt den Cherusker mit einem 7 Meter langen Schwert Westfalen verteidigend gegen alle Anfeindungen. Stolz und stark symbolisiert er nationale Stärke.

Genußvoll dann die Abfahrt zurück nach Detmold, dem prachtvollen Residenzstädtchen, heute Sitz der Bezirksregierung Detmold. Ein repräsentatives Schloß, ein eigenes Theater, Landesmuseum – viel

gemütlich
Fachwerk und viel
Kultur.

Am zweiten Tag ging es dann mit Gepäck hinauf zum nächsten Höhepunkt und einem der meistbesuchten Touristenattraktionen in NRW, den Externsteinen. Die 40 Meter hohe Felsformation, etwa 10 Kilometer westlich von Detmold, erreichten wir nach mühsamen 200 Höhenmetern. Im weiteren noch ein paar Steigungen, dann war der Teutoburger Wald überwunden und es ging durch eine walddreiche Gegend hinab nach Bad Lippspringe zur Lippequelle. Der idyllische Kurort wurde zur Gartenschau 2017 noch mal ordentlich geliftet und machte mit seinen Parks, der Lippequelle im klaren Quellteich, Arminius- und Liboriusquelle, Burgruine und Westfalen-Therme einen einladenden Eindruck. Aber es ging weiter, keine Zeit zum Kuren. Den Stadtkern von Paderborn umfahren wir auf der Tallesen-Schleife, einer der vielen thematischen Schleifen an der Route, ebenso gut beschildert wie die Hauptroute. Leichter Regen im Paderborner Stadtteil Schloß Neuhaus, mit einem großen Schloß, kam passend zur Pause mit Kaffee und Kuchen. Bei den letzten Tropfen ging es weiter Richtung Lippstadt, mit kurzer Unterbrechung zur Besichtigung des Grabungsfeldes Römerlager Anreppen. Informative Tafeln vermitteln hier ein wenig Einblick in das Leben der 6.000 Soldaten auf 24 ha Fläche, im Jahre 5 nach Christus.



Externsteine

Hermannsdenkmal

Der dritte Tag führte uns langsam vom ländlich geprägten Ostwestfalen in die industriell überformte Landschaft des nördlichen Ruhrgebiets. Mächtige Kohlekraftwerke wie z. B. Hamm-Uentrop erheben sich aus der bäuerlichen Landschaft, die malerisch mäandrierende Lippe erhält einen

Seitenkanal, den Datteln-Hamm-Kanal, der zwischen 1914 und 1933 in Abschnitten fertiggestellt wurde. Im Gewerbegebiet Hamm-Uentrop springt der Hindu-Tempel ins Auge, der so gar nicht zu den quaderförmigen Gewerbeschachteln passt. Hier dient der Kanal auch den rituellen Waschungen. Werne an der Lippe, vereint Industrialisierung und mittelalterliche historische Landstadt. Imposant ist der abendliche Blick über die Marina Rünthe, jetzt größter Sportboothafen in NRW im ehemaligen

Kohlehafen. Ein Hauch von St. Tropez über dem Ruhrgebiet.

Am vierten Tag ging's durch's nördliche Ruhrgebiet vorbei an ehemaligen Zechen und Kraftwerkgegentlang am Kanal und auch an der Lippe aber auch immer wieder durch bäuerliche Landschaft. Der Umbau ist überall

sichtbar, maritime Wohnlagen an der Lippe z. B. in Lünen, weite Lippeauen, Transformation von Bergbauflächen. Auch die Wasserbauwerke nördlich von Datteln sind beeindruckende Zeugnisse der Industriegeschichte: Die Überführung des Dortmund-Ems-Kanals über die Lippe, die Alte Fahrt, der Wesel-Datteln-Kanal, das Dattelner Meer. Am Kanal ging es weiter bis Lippramsdorf, nördlich des Chemie Parks Marl durch Lippeauen bis Hervest.



Lippe-Route von Ost nach West durch NRW

Unser Endspurt erfolgte am letzten Reisetag zur Lippemündung in Wesel und dann weiter zum archäologischen Park in Xanten. Durch die Drevenacker Dünen führen wir zur Rheinbrücke und durch die linksrheinischen Rheinauen, teilweise über Rheindeiche durch das Naturschutzgebiet Bislicher Insel schließlich auf den Marktplatz in Xanten, unterhalb des Doms St. Viktor. Natürlich vorbei am archäologischen Park Xanten, der tiefere Einblicke ins römische Leben ermöglicht und ein touristischer Magnet ist. Zurück mit dem Zug nach Bochum.

300 Kilometer Fahrradtour durch NRW waren äußerst abwechslungsreich. Die Route bietet eine interessante Streckenführung und ist gut ausgeschildert einschließlich der alternativ befahrbaren Schleifen.

Georg Puhe



Zielbier in Werne

Weitere Informationen:

<https://www.adfc-radtourismus.de/roemer-lippe-route/>



Von Emden nach Bochum – Radtour entlang der Ems

Text und Foto von Ralf Böhm



Marktplatz Meppen

Mit einigen „Bedenken“ wegen „Corona“ starteten wir zu viert Anfang Juni vom Hauptbahnhof Wanne-Eickel mit dem Zug zum Bahnhof Emden. Da die Aufzüge vom Bahnsteig und zum Gebäude seit ca. 6 Monaten erneuert wurden hieß es also: Einmal rauf- und einmal runtertragen....

Schnell durch Emden, ohne großen Zwischenstopp ging es Richtung Emssperrwerk und zum ersten Stopp in Leer. Hier durften wir vier draußen nicht zusammen an einem Tisch sitzen, Leer war wg. eines Infektionsausbruches in einem griechischen Restaurant sehr sensibilisiert. So richtig verstanden wir das zwar nicht - ob mit ausreichendem Abstand an einem Tisch oder mit annähernd bzw. näherem Abstand an zwei Tischen, wo ist da der Unterschied? Nach einem kurzen Fotozwischenstopp gegenüber der Meyer-Schiffswerft erreichten wir nach 62 km unser Hotel in Papenburg.

Am nächsten Morgen ging es trocken los, aber schon sehr bald, wir machten einen Abstecher nach Holland, Richtung Bourtange, begann

es zu fieseln... Deshalb hielten wir uns dort nicht lange auf, bei trockenem Wetter lohnt sich in dieser alten Festungsanlage ein längerer Aufenthalt, es ging bei „strömenden Regen“ weiter bis zum Hafencafe Marinapark in Walchum direkt an der Ems. Irgendwann endete der Regen und nach insgesamt 81 Kilometern erreichten wir unser Hotel direkt am Markt in Meppen.

Am dritten Tag ging es bei schönem Wetter entlang der Ems mit einigen Zwischenstopps, Speicherbecken Geeste, Lingen, Rheine, bis Emsdetten, insgesamt 90 Kilometer Fahrtstrecke.



Ralf, Else, Roland, Ha-Jü vor der Meyer-Werft

Bei schönem und warmen Wetter am vierten Tag ging es von Emsdetten Richtung Münster. Bis MS

Handorf war es dieses Mal eine kürzere Erholungstour von 53 KM. Pausen wurden in Greven und MS-Hafen eingelegt, der Durst war an diesem Tage entsprechend der Tagestemperaturen recht hoch. Das nette Kleine Hotel, allerdings mit Gemeinschaftsbadezimmern, was wir vorher nicht wussten, war schnell gefunden, abends gönnten wir uns einen kleinen Snack in einem nahen Restaurant.



wassergebundene Decken am Kanal

Die Heimfahrt am fünften Tag begann trocken, die erste Pause saßen wir noch angenehm draußen. Der Weg führte vorwiegend am Dortmund-Ems-Kanal entlang. Ab Olfen zog sich er Himmel zu und es begann anfänglich leicht zu regnen. Die Fahrt entlang eines stillgelegten Seitenarmes des Dortmund-Ems-Kanals glich einer Fahrt entlang eines Biotopes. Die Lippe-Überfahrt konnte noch dokumentiert werden. Kurz danach begann es, in Strömen zu regnen, so dass wir kaum noch Fotos gemacht haben. Über Datteln und Henrichenburg ging es auf direktem Wege nach Hause. Die wassergebundene Wegedecke am Rhein-Herne-Kanal ist bei so einem Wetter nicht empfehlenswert, wie wir leidvoll feststellen mussten. Nach 90 km konnte ich dann mein Rad abstellen.

Resümee:

Die ausgewählten Hotels sind empfehlenswert. Alle hatten sich auf Radfahrer eingerichtet, z. B. durch abschließbare Fahrradräume. Es war eine interessante Erfahrung, wie unterschiedlich Hoteliers und Restaurants die Coronaauflagen umsetzten. Ich persönlich empfand das „Wirrwarr“

- jedes örtliche Gesundheitsamt kann noch eigene Auflagen erlassen; ob dies immer erforderlich war, kann ich nicht beurteilen - beunruhigend. Von Pannen und Schadensereignissen sind wir verschont geblieben; die Eindrücke entlang der von Mitfahrer „Else“ sehr gut gewählten Strecken informativ und interessant - bis auf einen Mountainbikeabschnitt von ca. 300 m Länge – das war mit Gepäck und Trekking-Bikes



Coronapanik, vier an zwei

schon abenteuerlich, aber anscheinend bei der Ausarbeitung der Tour nicht erkennbar. Die kürzeste Tagesetappe war 53 km, zweimal fuhren wir 90 km, insgesamt 377 km.

Für Interessierte, hier die Hotels in denen wir übernachtet haben: Walker Hotel (Papenburg); Schmidt am Markt (Meppen); Lindenhof (Emsdetten); Lillis kleines Hotel (Münster).

Die nächste Tour (2021) ist schon verabredet: Von Amsterdam nach Bochum.



Hafencafé Marinapark

Text und Fotos Ralf Böhm

Weitere Informationen: emsradweg.



Goldener Geier der Deutschen Umwelthilfe für den Mercedes GLS

big bigge biggest

Schöne neue Welt?

Wie Lobbyisten der Auto-, Öl- und digitalen Industrie gegen die Verkehrswende kämpfen.

Foto:
Stefan
Wieland
duh.de

„Autoklüngel-Gipfel“, so nennen „Fridays for Future“, die Deutsche Umwelthilfe und Lobby-Control die Treffen im Kanzleramt mit der Automobilindustrie. Die von der CSU geforderten Kaufprämien, auch für Diesel und Benziner, konnten zunächst nicht durchgesetzt werden. Stattdessen verabredete die Spitzenrunde aus Automobilwirtschaft, Gewerkschaft und Landespolitikern, den digitalen Wandel rund ums Auto voranzubringen, wie das autonome Fahren und den kundenfreundlichen Ausbau des Ladenetzes für Elektroautos.

Der Ruf nach Kaufprämien kommt nicht nur aus den Autoländern Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg. Zum Beispiel: Stephan Weil (61) ist seit 2013 niedersächsischer Ministerpräsident. Wegen der Landesbeteiligung am Volkswagen-Konzern ist der SPD-Politiker gemeinsam mit seinem Wirtschaftsminister auch Aufsichtsrat des Autokonzerns.

Das Institut für Weltwirtschaft dagegen übt harsche Kritik an der E-Auto-Prämie der Bundesregierung - und bewertet sie als negativ für die Gesamtwirtschaft. Bei ihrer Bewertung erhalten fragwürdig erscheinende Positionen, die aus gesamtwirtschaftlicher Sicht entfallen sollten, ein rotes Ampelsignal. Das gilt etwa für die Maßnahmen zum Austausch von Fahrzeugflotten zugunsten von Elektrofahrzeugen, so wird unter anderem die Kaufprämie für Elektroautos auf 6.000 Euro erhöht. Die einseitige Förderung der Elektromobilität ist kritisch zu sehen, da staatlicherseits eine bestimmte Technologie bevorzugt wird, obwohl nicht feststeht, ob es sich hierbei um den Königsweg für eine nachhaltigere Mobilität handelt. Auch das Bonus-Programm für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie ist eine spezifische Zuwendung an die Automobilindustrie und ihre Zulieferer. *****

Gleichzeitig nutzt die CDU/ CSU Bundestagsfraktion die Corona-Pandemie, um beschlossene Gesetze zurückzudrehen, und hart erkämpfte Klimaschutzmaßnahmen auszusetzen. In ihrem 13-seitigen Positionspapier haben die Unionsparteien einen Generalangriff auf den Klimaschutz angetreten und auf alles was in den letzten Jahren gemeinsam erreicht wurde. Das Papier zeigt allzu deutlich, wie sehr die CDU/CSU Fraktion durch Konzerne wie VW, Daimler und Co. ferngesteuert wird:

Die von der EU für 2021 geplante Verschärfung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid soll verhindert werden, die von der EU bereits beschlossene Absenkung der CO₂-Pkw-Flottengrenzwerte um 37,5% bis 2030 soll gestrichen werden, ein Tempolimit soll es nicht geben, Klimakiller-Pkws und Diesel-Stadtpanzer sollen mit Kaufprämien gefördert werden. Der Anteil an SUV, die schon heute unsere Straßen blockieren, soll nach offizieller Planung von BMW, Daimler und VW bis 2025 auf 50% der Neuzulassungen steigen.

Begründet wird das ganze folgendermaßen: „Bereits die bestehenden Emissionsnormen für Neufahrzeuge stellen technisch und ökonomisch eine enorme Herausforderung dar. (???) Eine frühzeitige Überprüfung der bestehenden Emissionsnormen, die die EU-Kommission vorsieht, ist deshalb nicht geboten. ...Die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, die Digitalisierung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden eine saubere, intelligent vernetzte und sichere Mobilität ermöglichen.“

„Produktverbote bzw. Beschränkungen des Inverkehrbringens von Produkten kommen dann als ultima ratio in Betracht, wenn es nachweislich ökologisch bessere und für die Bürger bezahlbare Alternativen gibt.“

Gibt es die nicht schon längst und lange in Form von kleineren Autos, Fahrrä-

dern und fortschrittlicheren Antriebstechnologien als dem Elektromotor?

Hierzu sagt Antje von Brock, Geschäftsführerin Politik und Kommunikation beim BUND deutliche Worte: “Die CDU/CSU-Fraktion missbraucht die Coronakrise, um an lieb gewonnenen Positionen festzuhalten. Statt für Aufbruch steht diese Fraktion für eine rückwärts-gewandte Wirtschafts- und Klimapolitik, gefährdet so den Standort Deutschland und verspielt fahrlässig die Zukunft Europas. Statt jetzt die Wirtschaft zukunftsfest auszurichten, betreibt sie einen Rollback beim Klimaschutz.”

In der Praxis bedeutet dies, dass die Hersteller weiter ihr SUV-Wettrennen fortsetzen auf Kosten derjenigen, die sich für solche Vergleiche gar nicht interessieren: Denn schon im Stillstand sind die monströsen Stadtpanzer ein Sicherheitsrisiko. Wenn Stadtgeländewagen nicht gerade den Gehweg blockieren und es Fußgänger*innen unmöglich machen, den aktuell notwendigen Sicherheitsabstand einzuhalten, ragen sie oft bis in die Fahrbahn hinein. Dann fehlt jedoch Radfahrer*innen der lebenswichtige Sicherheitsabstand zwischen parkenden und überholenden Autos.

Und wer hat den Größten im Programm? Mit dem Mercedes GLS baut Daimler den aktuell größten Stadtgeländewagen überhaupt. Mit einer Länge von 5,21 m und Breite von 2,16 m und 2,6 Tonnen Leergewicht weist der Mercedes GLS 63 AMG 4Matic mit 634 PS den stärksten Benzin-Motor auf. Schon auf dem Prüfstand ist die CO₂-Bilanz unterirdisch: Dieser Klimakiller emittiert offiziell 11,9 Liter Benzin/100 km = 288 g CO₂/km (WLTP) und damit dreimal so viel, wie der aktuelle EU-Grenzwert von 95g/km vorsieht. Im realen Fahrbetrieb verbraucht schon das (geringer motorisierte) Vorgängermodell 19,3 Liter/100km und stößt damit 459,3g CO₂/km aus.



Während andere EU-Staaten Plug-In SUV wegen der extremen Verbräuche ausdrücklich nicht fördern, unterstützt die Bundesregierung den Kauf solcher Klimakiller-SUV wie zum Beispiel den Audi Q7 55 TFSI e quattro mit 3.750 Euro Zuschuss aus dem Steuersäckel der Allgemeinheit. Dieser steht exemplarisch für den neusten Betrug der Autohersteller: SUV-Stadtpanzer mit katastrophaler CO₂-Bilanz im Realbetrieb mit einem Elektro-Zusatzmotor auszustatten und somit als „Plug-In Hybrid“ staatliche Förderung einzustreichen. Dabei zeigen Realmessungen einen CO₂-Ausstoß von 302 g/km und damit mehr als dreifache Überschreitung des CO₂-Zielwerts der EU dieses 5,06 m langen, 2,21 m breiten und 2,53 Tonnen schweren Monster-SUV.

Gleichzeitig mit dem Autogipfel in Berlin findet in den USA das Automated Vehicles Symposium statt, als die älteste und wohl wichtigste wissenschaftliche Tagung in Nordamerika zu autonomen Fahrzeugen und Verkehrssystemen. Die Autoindustrie verlangt neben Geld von der Bundesregierung auch klare Regeln, wie künftig autonom oder teilautonom fahrende Autos zugelassen werden können. Das Problem dabei ist, dass die Typzulassung europäisch geregelt ist. Die Zulassung in einem Land hat Gültigkeit in allen anderen Ländern. Technische Bestimmungen, etwa die zum autonomen Fahren, müssen deshalb theoretisch von allen EU-Mitgliedsländern akzeptiert worden sein.

Dabei richten sich die Visionen für autonomes Fahren nicht nur auf den MIV: „Wir brauchen dutzende Bürgermeister und vielleicht Gouverneure, die sagen: Wenn Sie in meine Stadt kommen, werden Sie Ihr Auto beim Flughafen 30 Meilen vor der Stadt lassen und ein Robotaxi nehmen“, stellte Jim Scheinman auf diesem Automated Vehicles Symposium fest. (Scheinman ist Gründer und Manager des Wagniskapitalgebers Maven Ventures, der an mehreren Transport-Startups beteiligt ist.)

Orin Hoffman vom Wagniskapitalgeber The Engine gesteht ein: automatisierte Fahrzeuge sicher auf öffentlichen Straßen einzusetzen werde „eine viel komplexere Reise sein als wir das vor 15 Jahren erwartet haben“, „Andererseits: Vielleicht möchte die Gesellschaft YouTube-Videos schauen beim Autofahren und die Konsequenzen akzeptieren.“

Bedeutet dies für die weitere Entwicklung, dass Automatisierung um jeden Preis durchgesetzt werden soll? Zurzeit geht der Schub in Richtung Güterbeförderung. Immer mehr Menschen lassen liefern, anstatt einkaufen oder essen zu gehen. Gehen diese Pläne auf, könnte die Verkehrsmenge dennoch stark zunehmen: „Wir stellen uns vor, dass wir Ihnen in der Früh frisch gebrühten Kaffee zustellen, (zum Mittag) Ihr Mittagessen, Ihre Pakete in der Nacht, und Ihr Eis, wenn sie mit Ihren Kindern im Park spielen.“

Ich möchte mir das nicht vorstellen. Ich denke ähnlich wie einer der Kommentatoren, der mahnt: „Wenn diese Robotaxis überhaupt in absehbarer Zeit funktionieren sollten - Vorsicht bei der Umsetzung. Wenn diese Systeme den ÖPNV kanibalisieren, wird es ganz schnell eine Nullnummer oder die Bilanz wird sogar negativ. Mehr Autos unterwegs = Mehr Stau. Die Städte sind längst auf dem richtigen Weg eingeschwenkt und bauen sich für den Fahrradverkehr um. Was sich da in den letzten Jahren (und besonders 2020) entwickelt hat, ist gigantisch und längst in der alltäglichen Lebenswirklichkeit für Millionen angekommen.“ **

In Amerika tobt unterdes ein Glaubenskrieg um den Nahverkehr. Nashville zum Beispiel steht in einer Reihe mit zahlreichen weiteren US-Städten, in denen überregional agierende Lobbyisten eine lokale Verkehrswende für ein Straßenbahnprojekt torpedieren: „Das Projekt war von Anfang an eine gigantische

Geldverschwendung und hätte dauerhaft Fahrspuren vernichtet“ teilte AFP nach dem „großen Sieg“ in Nashville mit. Bei Bussen und Bahnen handele es sich um „veraltete Technik“. Bereits in Sicht seien autonome und saubere Autos. Hinter derartigen Kampagnen steht häufig die Organisation „Americans for Prosperity“ (AFP), maßgeblich finanziert von den Milliardären Charles und David Koch. Die Brüder haben ihr Vermögen unter anderem im Ölgeschäft gemacht.

In Deutschland ist zwar keine landesweite Anti-Nahverkehrs-Bewegung bekannt, die aus dem Umfeld der Autoindustrie finanziert wird. Scharfe Kritik an Nahverkehrsprojekten bricht in der Bundesrepublik aber immer wieder hervor. Ihren wohl größten Erfolg verdanken Anti-Straßenbahn-Aktivistinnen allerdings der SPD. Als 2011 Anwohner gegen das Comeback der Hamburger Tram protestierten, kippte Bürgermeister Olaf Scholz das Zwei-Milliarden-Euro-Vorhaben. Es sei zu teuer, zudem nehme die Bahn Autofahrern Platz weg. Nun wird das U-Bahn-Netz ausgebaut - für noch mehr Geld. ***

Auch in unserer Stadt Bochum gibt es immer noch Fraktionen, die versuchen

Wähler zu gewinnen mit der Angst vor Einschränkungen für den Autoverkehr und Behauptungen, die überdies keinerlei Grundlage haben: „Wenn man glaubt, großflächig ausgebaute Radwege sorgen dafür, die Menschen vom Auto auf das Rad zu zwingen, dann wird man ein ‚grünes Wunder‘ erleben. Wenn diese Verkehrspolitik so durchgesetzt wird, kann das der Geschäftswelt in Watten-scheid die Existenz kosten.“

Ein Beispiel, dass die Rechnung doch aufgeht? Gerade vermeldete Dänemark für den zweiten Radschnellweg des Landes, die sogenannte Farum-Route von Kopenhagen ins Umland: 21 Prozent der Radler auf dem „Supercykelstier“ sind neue Nutzer. Seit 2012 hat sich die Zahl der Pendler auf dieser Strecke um 52 Prozent gesteigert. Ein Beweis der Wirtschaftswisheit: Ein gutes Angebot schafft sich seine Nachfrage. Und auf einen Parkplatz passen bis zu zwölf Fahrräder. Umgekehrt: Fahrräder sparen Parkplätze.

Studien aus dem Ausland zeigen ebenfalls den positiven wirtschaftlichen Nutzen von Radverkehr für den Einzelhandel. In einer Studie der European Cyclists Federation (ecf) wurden 2013 Beispiele aus



Anzeige

Second Hand Kleidung und Möbel



- gemeinnützig
- sozial
- integrativ

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

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

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

ganz Europa zusammengetragen: Über-einstimmende Ergebnisse aus Kopenhagen, Frankreich und Österreich identifizieren Radfahrer als treue und häufige Kunden. Zwar geben Radfahrer pro Einkauf im Schnitt weniger aus als Kunden, die das Auto nutzen, dafür gehen sie pro Woche etwa doppelt so häufig einkaufen wie Autofahrer. Außerdem stärken Radfahrer den lokalen Einzelhandel, da sie meistens in kurzer Distanz zum Wohnort einkaufen.

Studien der Stadt Kopenhagen, die in einer Kosten-Nutzen-Analyse Fahrrad und Auto vergleichen, kommen zu dem Ergebnis, dass die dänische Hauptstadt von jedem in der Stadt geradelten Kilometer mit netto 16 Cent profitiert. Zum Vergleich: Ein mit dem Auto gefahrener Kilometer kostet die Allgemeinheit laut Studie 15 Cent. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten aller zusammen-gerechnet 300 Millionen Parkplätze in Westeuropa betragen 195 Milliarden, der generierte Gesamtumsatz 45 Milliarden Euro. 77 Prozent der Kosten werden von der öffentlichen Hand getragen. *****

Nun hat NRW am letzten Wochenende gewählt, dabei haben die Bürger – und vor allem die jüngeren Wähler – ein deutliches Zeichen gesetzt.

Der weitere Druck auf die umstrittene Klimapolitik der Bundesregierung kommt

derzeit von der EU - wo die deutsche EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen seit Monaten unbeirrt an ihrem Green Deal und der Klimaneutralität für 2050 werkelt. Vorgegangen sind in dieser Woche aber andere: Der Umweltausschuss des Europäischen Parlamentes votierte für eine Anhebung des EU-Klimaziels auf 60 Prozent. Bisher sind es 40 Prozent, derzeit sind 50 bis maximal 55 Prozent gegenüber 1990 im Gespräch. Nächste Woche will die Kommissionspräsidentin die Erhöhung der Klimaziele bekannt geben - erwartet werden mindestens 55 Prozent.

Schon warnt in dieser Diskussion über die Verschärfung der EU-Klimaziele Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vor „Falschen Signalen mit überzogenen Werten“ und hat angemahnt, die Krise durch die Covid-19-Pandemie zu berücksichtigen. „Es muss die Balance gehalten werden zwischen Vernunft und Verschärfung.“

Dazu schrieb ein Leser: „Es gibt kein ‚zwischen Vernunft und Verschärfung‘. Über Verschärfung wird aus Gründen der Vernunft nachgedacht.“ Dem ist nichts hinzuzufügen, außer der Mahnung, weiterhin wachsam zu bleiben gegenüber der Industrie und ihren Lobbyisten.

Gerlinde Ginzel

Quellen: www.tagesschau.de, [fairkehr 3/2020](http://www.fairkehr.de), <https://www.duh.de/verkehrswende/> (SUV)

*<https://www.heise.de/newsticker/meldung/Autonomie-Gueterbefoerderung-kommt-schneller-als-Robotaxis-4882441.html> u.a. Artikel

**<https://www.heise.de/forum/heise-online/Kommentare/Kreative-Stadtplanung-Weniger-Autofahrer-mehr-Roboter-Autos-fuer-die-Staedte/Anwendungsgebiete-fuer-selbstfahrende-Fahrzeuge-im-Bereich-der-Essens-zustellung/posting-37199161/show/>

***<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/usa-konservative-milliardaere-torpedieren-nahverkehrsprojekte-a-1219791.html>

*****<https://www.fairkehr-magazin.de/archiv/2015/fk-02-201500/2015-2-titel/2-2015-wirtschaft-fahrrad>

***** Quelle: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/corona-hilfen-forscher-bezeichnen-e-auto-pramie-als-schaedlich-a-a1a242b6-5e94-4244-88f6-0e81b381b5fa>

MONATLICH FESTE WIEDERKEHRENDE TERMINE:



JEDEN 2. MITTWOCH 19-21:00
RADLERSTAMMTISCH WATTENSCHIED

Gaststätte Kümmelkopp, Wattenscheider Hellweg
249, 44867 Bochum, Kontakt: Susanne Wibbeke



JEDEN DONNERSTAG 18-20:00
ADFC INFORMATION & BERATUNG

persönlich im Umweltzentrum
- jetzt mit wöchentlichen Schwerpunktthemen
oder telefonisch 0234 33385455



JEDEN 3. DONNERSTAG AB 18:30
ADFC AKTIVENTREFFEN

im Umweltzentrum




JEDEN 4. MITTWOCH AB 19:00
RADLERSTAMMTISCH BOCHUM-MITTE

Vorher: Treffen für eine kurze Stadtrunde 17:00

Radlerstammtisch Bochum-Mitte im Café Ferdinand,
Ferdinandstr. 44, 44789 Bochum
(am 23.12. kein Stammtisch)



JEDEN 4. FREITAG 19:00
CRITICAL MASS BOCHUM CM

Die Bochumer CM trifft sich um 19:00 Uhr an
der Glocke am Rathaus – als Flashmob. 
Es wird ca. 2 Stunden fröhlich geradelt, je
nach Lust und Wetter. Im gemütlichen Tempo (ca.
12-15 km/h) geht es meistens mit Musik und vor
allem guter Laune kreuz und quer durch die Stadt.

VARIABLE TERMINE: RADTOUREN · EVENTS · ETC,



Mittwoch, 07.10. Monatliche Radversammlung
19:00 - 21:00 h, Regelmäßiges Treffen der
Radwende Bochum zur Besprechung und Planung
gemeinsamer Aktivitäten, (*)immer am ersten Mitt-
woch im Monat, Botopia.raum9, Griesenbruchstraße
9, 44793 Bochum



Sonntag, 11.10. Stadterkundung WAT
10:00 h Wattenscheid Alter Markt,
TB 3,- € 30 km/4 h, Tourleitung: Susanne Wibbeke



Freitag, 16. bis Sonntag 18. Oktober 2020
Herbstuniversität des 15. Internationalen
Festival des Fahrrad-Films, Flottmann-Hallen Her-
ne, Anmeldung unter: info@cyclingfilms.de



Mittwoch 28.10. Kurze Stadtrunde zum
Stammtisch, 17:00 h Café Ferdinand,
ca. 25 km / 2 h, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

NOVEMBER 2020:




Sonntag, 01.11. Grünkohltag Balkhauser
Kotten Solingen 85 km / 5h, TB 3,- €
9:00 Glocke am Rathaus, Rückfahrt mit der Bahn,
Leitung: Christoph Lotz, Anmeldung: lotz@adfc-bo.de



Mittwoch, 04.11. Monatliche Radversammlung
19:00 - 21:00h, Regelmäßiges Treffen der
Radwende Bochum zur Besprechung und Planung
gemeinsamer Aktivitäten, Botopia.raum9, Griesen-
bruchstraße 9, 44793 Bochum



Sonntag, 22.11. Familienradtour zum Weih-
nachtsbasar des Blumenhandels Van Noort, TB
Spende, : 10 Uhr AWO Familien-Zentrum, Josephinen-
str. 238, **nur bei gutem Wetter!** Leitung: Simon Justen


Mittwoch 25.11. Kurze Stadtrunde zum Stammtisch,
 17:00 h Café Ferdinand,
ca. 25 km / 2 h, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

Freitag 27. bis Sonntag 29.11.



ADFC NRW Forum 2019 in Dortmund
- fällt in diesem Jahr leider aus.

Dezember 2020:

Mittwoch, 02.12. Monatliche Radversammlung
 19:00 - 21:00h, Regelmäßiges Treffen der
Radwende Bochum zur Besprechung und
Planung gemeinsamer Aktivitäten, Botopia.raum9,
Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum



Mittwoch, 16.12. 19:00 - 20:00 h, Radwende-AG Radialen/Ring
Botopia.raum9, Griesenbruchstraße 9, 44793 BO

Januar 2021:



Mittwoch, 06.01. Monatliche Radversammlung
19:00 - 21:00h, Regelmäßiges Treffen der Radwende Bochum zur Besprechung und Planung gemeinsamer Aktivitäten, Botopia.raum9, Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum



Mittwoch 27.01. Kurze Stadtrunde zum Stammtisch (abhängig von der Wetterlage)
17:00 h Café Ferdinand, ca. 25 km / 2 h, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder

Februar 2021:



Mittwoch, 03.02. Monatliche Radversammlung
19:00 - 21:00h, Regelmäßiges Treffen der Radwende Bochum zur Besprechung und Planung gemeinsamer Aktivitäten, Botopia.raum9, Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum



Mittwoch 24.02. Kurze Stadtrunde zum Stammtisch (abhängig von der Wetterlage)
17:00 h Café Ferdinand, ca. 25 km / 2 h, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder



Donnerstag, 25.02.2021
AGFS Kongress 202, Messe Essen
Weitere Informationen demnächst unter: agfs-nrw.de

März 2021:



Mittwoch, 03.03. Monatliche Radversammlung
19:00 - 21:00h, Regelmäßiges Treffen der Radwende Bochum zur Besprechung und Planung gemeinsamer Aktivitäten, Botopia.raum9, Griesenbruchstraße 9, 44793 Bochum



Donnerstag, 18.03.
19 Uhr, Jahres-Mitgliederversammlung 2021 des ADFC Bochum im Umwelt Zentrum, Alsenstraße 27



Mittwoch 24.03. Kurze Stadtrunde zum Stammtisch, 17:00 h Café Ferdinand, ca. 25 km / 2 h, später Einkehr
Leitung: Ralf Böhm, Georg Puhe, Bernhard Raeder



April 2021:
09.04.2021 - 11.04.2021 E-Bike Festival Dortmund – rund um die Reinoldi-Kirche

Kurzfristig geplante Touren werden auf dem ADFC-Tourenportal veröffentlicht, da aufgrund der aktuellen Lage unsere Tourenleiter/innen noch nicht weiter in die Zukunft haben planen können. Kontakt Tourenleitungen jeweils: name@adfc-bo.de

Anzeige

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

CORONA: the winner is...

Fahrräder und Outdoor

Sport und Bewegung im Freien gelten als wenig ansteckungsgefährdend. Outdoor-Sportarten sind entsprechend gefragt. Die Fahrradhändler erlebten nach der Ladenöffnung einen Boom, auch weil viele den öffentlichen Verkehr wie Bus und Bahn meiden. Im ersten Halbjahr wurden laut Zweirad-Industrie-Verband 3,2 Millionen Fahrräder verkauft – darunter 1,1 Millionen E-Bikes. Das sind 9,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch Wanderbekleidung war gefragt, ebenso Stand-Up-Paddles (SUP).

Aus der WAZ Bochum 08-09-2020

Anzeige



Warnwesten mit Wunschaufdruck

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

Design muss sein

◆ **ab 15,-€** ☎ **0234 410627**
 ✉ **mail@design-muss-sein.info**

Impressum

FreiRad #4, Oktober 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: design-muss-sein, Werner Elbrecht

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Dominik Bald, Ralf Böhm, Willi Caelers, Hubert

Gabriel, Gerlinde Ginzler, Matthias Olschow, Georg Puhe, Bernhard Raeder

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.

Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion | Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich | Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Leserzuschriften und Beiträge bitte an die Redaktion | Nachdruck von Beiträgen auf Nachfrage möglich | Irrtum und Satzfehler vorbehalten.

Wir danken unseren Inserenten:

Sparkasse balance tri-mobil

Meinhövel e-motion Flotte Karotte

Via Fahrradwerkstatt Ochsenbruch-Aktivreisen Via Second-Hand



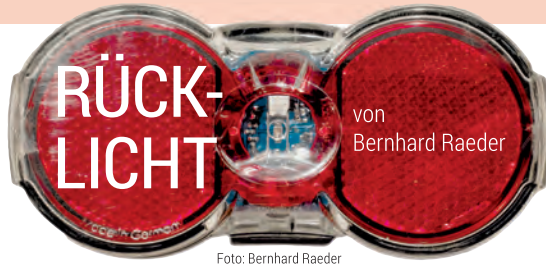


Foto: Bernhard Raeder

Corona und das 11. Gebot

Corona hat unser Mobilitätsverhalten verändert. Viele Wege sind in der Hochphase der Pandemie schlicht weggefallen, die gesamte Verkehrsleistung hatte sich bis zum Frühsommer drastisch verringert. Mitten in der Corona-Krise erfuhr das Fahrrad eine ungeahnte Wertschätzung. Bundesgesundheitsminister Spahn, Bundesarbeitsminister Heil und renommierte Virologen empfahlen das Radfahren als gesündeste Alternative für notwendige Alltagsfahrten. Ziemlich viele müssen das gehört haben. Bei den Fahrradhändlern brummte das Geschäft, die Werkstätten waren/sind total ausgelastet. Viele schwangen sich lieber aufs Rad als sich in Bus und Bahn zu quetschen.

Mehr Radverkehr bei dem vorhandenen Rückstand der Radverkehrsinfrastruktur bringt zwangsläufig mehr Probleme. Mehrere Städte reagierten kurzfristig mit dem Ausbau von Pop-up-Bikelanes. Die Chance wurde in Bochum nicht genutzt, das untere Stück der Königsallee hätte sich dafür geradezu aufgedrängt. In Deutschland lassen sich temporäre geschützte Radfahrstreifen rechtlich als zeitlich befristeter Verkehrsversuch umsetzen. Begründen lässt sich ein solcher Versuch mit den veränderten Erfordernissen im Verkehr, mit dem gestiegenen Fuß- und Radverkehrsanteil, mit einem flüssigen Radverkehr und dem Einhalten der Abstandsregel von mindestens 1,5 Metern sowie mit dem Rückgang des motorisierten Verkehrs.

Stattdessen gab es bei uns kostenloses Parken für Autos in der City. Mit Blick auf den Einzelhandel kann man das rechtfertigen, aber warum nutzte man nicht die Gunst der Stunde, bislang für Bochum Unglaubliches umzusetzen? Wir waren doch gerade in all unseren persönlichen, unseren Alltags- und Berufsbeziehungen an radikale Veränderungen gewöhnt. Selbst der

Bundesfinanzminister kannte die schwarze Null in seinem Haushalt nicht mehr.

Die Krise hat uns gezwungen darüber nachzudenken, was wirklich wichtig ist. Vielleicht hilft sie, die für richtig und notwendig erachteten Ziele in der Klima- und Verkehrspolitik unterschiedener umzusetzen, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, wie beschlossen, merklich und in einem absehbaren Zeitraum weiter zu steigern.

Es ist höchste Zeit, sich jetzt krisenfest aufzustellen und die nachhaltige Mobilität auszubauen und massiv zu fördern. Mit der sogenannten Pop-up-Infrastruktur kann die Stadt kostengünstig experimentieren und ihre Bürger*innen motivieren, langfristig aufs Rad umzusteigen. Sie garantiert das Maß an Sicherheit, das auf vielen vorhandenen Radwegen vermisst wird. Die räumliche Trennung des Radfahrers vom Autoverkehr ist das eine, der Abstand von Fußgängern zu Radfahrern das andere. Ohne Not eine beliebte Freizeitroute über einen Gehweg zu führen birgt viele Gefahren. So geschieht es seit Jahren zwischen der Alten Wittener Straße und dem Ümminger See. Hier verlieren sich die wenigen Autos auf der vierspurigen Wittener Straße, wohingegen Fußgänger und Radfahrer zwischen Kemnader und Ümminger See auf einen zum Teil dunklen Gehweg gepfercht werden. Ein neuer Belag ist da Tünche auf eine verkorste Planung aus Opels Zeiten. Ohne großen Aufwand könnte man zwischen Alte Wittener Straße und Ümminger Straße eine Fahrspur in Richtung Innenstadt dem beidseitigen Radverkehr zur Verfügung stellen. Nur so lässt sich das neue 11. Gebot umsetzen: „Halte Abstand!“.

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- / Haushaltsmitgliedschaft

ab 27 Jahre (68 €) 18–26 Jahre (33 €)

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

- Zusätzliche jährliche Spende:**

€

Familien-/Haushaltsmitglieder:

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

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: 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 Vorab-information 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

e-motion e-Bike Welt Bochum

powered by **Jewo**

bochum@emotion-technologies.de

0234- 282 530 70

jewo.de/emotion

**e-Bikes kauft man
bei e-motion!**

Fahrräder gibt's woanders.



Hattinger Straße 66-68
44789 Bochum

≡ **e-motion** ≡
TECHNOLOGIES