

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM

Nr. 05 März 2021



Ein Radverkehrs- konzept für Bochum

Weitere Themen:

- Fahrradstraßen
- Opeltrasse
- Radentscheid
- Inselhüpfen in Dänemark

©Titelfoto: Bernhard Raeder

ADFC INTERN

- 3 Editorial
- 4 Neue Website
- 5 Einladung Vollversammlung

INFRASTRUKTUR

- 6 Radverkehrskonzept
- 10 Kesterkamp – Baumtrouble
- 14 Neugestaltung Steinring
- 18 Opeltrasse
- 20 Neues von der Hattinger Straße

VERKEHRSSICHERHEIT

- 22 Fahrradstraßen
- 28 Radfahren im Grünen

INITIATIVEN

- 32 Stadtradeln und Kindermeilen
- 33 Radwende/Radentscheid
- 38 RUB Radwerkstatt

RUND UMS FAHRRAD

- 40 Mobilstationen
- 42 100 Jahre Radfahren in Bochum
- 45 Stammtisch WAT am Ende
- 46 RS1 – wie durch BO-City?

RAD TOUREN

- 48 Dänemark: von Insel zu Insel

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 52 Termine
- 53 Impressum
- 54 Rücklicht
- 57 Mitglied werden...

ausgepickt:



4 Eine für alles



6 Coole Überbrückung



22 Fahrradstraßen – fast autofrei



40 Tankstelle für eBikes



48 Radl, Ahoi!

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde



Georg Puhe
Redaktion
FreiRad

Die Dekade der Verkehrswende hat begonnen

Corona hat viele gesellschaftliche Themen überlagert. Und eines der wichtigsten, der Klimawandel, tritt in der öffentlichen Wahrnehmung ganz in den Hintergrund. „Aber das Gegenteil ist der Fall“, sagt Umweltministerin Svenja Schulze. Die Instrumente, das Ziel die Klimaneutralität zu erreichen, sind bekannt, der Weg dahin ist in dieser Dekade konsequent zu gehen. In den letzten zehn Jahren wurde die „Anleitung“ zur „großen Transformation hin zu einer postfossilen Wirtschaft“ erarbeitet. Lange war es unvorstellbar, das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, „heute sehen wir überall, wie es geht“, sagt der Präsident des Umweltamtes Dirk Messner. Weltweit sieht Messner eine „geoökonomische Verschiebung zu mehr Nachhaltigkeit“. In den nächsten fünf Jahren müssen die wesentlichen Entscheidungen fallen. Das gilt auch für die Verkehrswende. Knapp 20 % des klimaschädlichen CO₂ Ausstoßes resultiert aus dem Straßenverkehr. Die Konzepte, ihn zu reduzieren, sind in der letzten Dekade ausgiebig erörtert worden und hinlänglich bekannt. Hier ist jetzt die Kommune gefordert, in dieser Dekade die Erkenntnisse in die Tat umzusetzen. „Mehr Platz für's Rad“ ist ein zentraler Schritt in Richtung Klimaneutralität, beinhaltet aber

auch weitere wichtige gesellschaftliche Zielsetzungen wie Gesundheitsförderung und ein neues positives Stadterleben. In den Wahlkampfthemen der Kommunalwahl sind die neuen Schwerpunkte angekommen, die Wähler haben deutlich gezeigt, dass sie die Veränderung wollen. Sie jetzt anzupacken und mit Tempo und Energie umzusetzen ist Gebot der nächsten Jahre. Die bisherigen Bordmittel werden nicht ausreichen, die Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Grüne für diese Wahlperiode von 100 Kilometern neuer Radverkehrsanlagen in fünf Jahren zu stemmen. Jetzt braucht es die Kraft, die bei der Konversion der Opelflächen in Mark 51.7 in kurzer Zeit den Strukturwandel herbeigeführt hat. Wir brauchen deutlich mehr Ressourcen, die Wende hinzubekommen. Fördermittel liegen in vielen Töpfen bereit, abrufen und umsetzen ist nun die Aufgabe.

Die Zeit drängt. Wir wünschen uns viele gut und sicher zu befahrende Radverkehrstrassen und Straßen in der Stadt, wir brauchen eine fahrradfreundlich zu erreichende Innenstadt und fahrradfreundliche Stadtteilzentren für eine klimaneutrale Zukunft und für eine lebenswerte Stadt. Für Menschen nicht für Autos.

Georg Puhe

»915 Mitglieder wollen »mehr Platz für's Rad!«

Aus Alt wird Neu: neue Webseite des ADFC Bochum

von Administrator Theo Albers



Wir gestalten unsere Webseiten neu und folgen dabei dem Design des ADFC Bundes- und Landesverbandes. Im Rahmen des Projekts „Webserverrelaunch für Gliederungen“ hat der Bundesverband allen Gliederungen kostenlos eine neue TYPO3 Internetseite zur Verfügung gestellt. Ein Vorteil des neuen Designs ist, dass es sich auch auf mobilen Geräten gut betrachten lässt und die Seiten somit auf allen Geräten vom Smartphone über das Tablet bis zum großen PC-Monitor gut dargestellt werden. Und sie sehen auch noch frischer aus.

Mit dem neuen Webauftritt können die Funktionen, visuellen Elemente und redaktionellen Inhalte des Internetauftritts des Bundesverbandes genutzt werden. Schnittstellen wie die automatische Einbindung von Radtouren und Termine aus dem neuen Radtouren- und Veranstaltungsportal sind integriert. Statt vieler Menüpunkte oder einer tiefen Navigationshierarchie mit vielen Unterseiten setzt die neue Seite auf themenspezifische Einstiege und Artikel, die mit Schlagwörtern versehen sind. Wir haben uns vorgenommen, über verkehrspolitische Themen aus Bochum und dem Ruhrgebiet aktuell zu berichten. Außerdem werden wir ausgewählte Touren in und um Bochum vorstellen, die sich nicht nur an den bekannten Strecken orientieren, sondern auch Alternativen aufzeigen. Der Bereich Service wird nach und nach aktualisiert und auf einen möglichst aktuellen Stand gehalten. Alte Inhalte werden archiviert und über eine Verlinkung zugänglich gemacht.

Die Veröffentlichung der neuen Seiten ist bereits erfolgt, die Inhalte wachsen nach und nach.

Wer interessante Touren in Bochum beitragen möchte ist herzlich willkommen. Dazu benötigen wir eine kurze Beschreibung der Tour, die Länge der Tour und die gps Daten und gerne ein oder zwei Fotos.

Bitte senden an vorstand@adfc-bo.de



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

Die Mitgliederversammlung findet statt am:

Donnerstag, dem 17. Juni 2021 um 19 Uhr

im Umweltzentrum Bochum, Alsenstraße 29, 44789 Bochum

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

Vorläufige Tagesordnung

- I. Begrüßung und Eröffnung
- II. Wahl eines Versammlungsleiters
- III. Feststellung der Beschlussfähigkeit
- IV. Genehmigung der Tagesordnung
 1. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2019
 2. Bericht des Vorstandes
 3. Bericht der Beisitzer
 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

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





Neues Verkehrsschild
für Radschnellwege

Radverkehrskonzept mit niederländischer DNA?

von Bernhard Raeder

Bernhard Raeder und Georg Puhe führten ein Gespräch mit den Machern des neuen Radverkehrskonzeptes

Ein von der Stadt Bochum beauftragtes Radverkehrskonzept „das für die nächsten zehn Jahre die Basis des weiteren Radverkehrsbaus bildet“, soll die bestehenden Teilkonzepte fortschreiben. Die Arbeitsgemeinschaft aus zwei Verkehrsplanungsbüros hat dazu ein Jahr Zeit. (Beschlussvorlage der Verwaltung 20201130)

Seit dem 19. Januar 2021 arbeiten die Ingenieurgesellschaft nts aus Münster und das niederländische Beratungsunternehmen für nachhaltige Mobilität Mobycon an der Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes für Bochum. Für Olaf Timm, einer der geschäftsführenden Gesellschafter von nts, ist Bochum keine große Unbekannte. Er ist Absolvent der RUB und hat in den 90er Jahren in Bochum-Langendreer gewohnt. Seine Wege mit dem Rad zur Uni hat er noch als beschwerlich und gefährlich in Erinnerung. Heute sieht er in Bochum für eine nachhaltige Mobilität ein großes Potential, das es auszuschöpfen gilt. Zurzeit erbringt nts schon Planungsleistungen für den RS1 in Bochum. Johan Diepens, CEO von Mobycon und wohnhaft in Delft, arbeitet seit vielen Jahren an der Entwicklung und Implementierung innovativer und nachhaltiger Mobilitätslösungen. Dabei steht aktive Mobilität, das Gehen und Radfahren, im Vordergrund. Man kommt seinem Wunschbild von Mobilität nahe, wenn man sich etwa vorstellt, dass Kinder von

8/9 Jahren unbeschwert und sicher quer durch die Stadt zum Schwimmbad oder Sportplatz radeln können. Radfahren gibt ihnen das Gefühl von Freiheit. In den Niederlanden heute die Regel, in Bochum hoffentlich die Zukunft!

Im ersten Schritt werden sie das bestehende Netz erkunden und eine Bestandsaufnahme der Infrastruktur auf den Haupt- und Nebenrouten erstellen. Anschließend geht es darum, die Probleme in Bochum zu erkennen und zu benennen. Hierzu wird auch ein Werkzeug von Mobycon eingesetzt, um die Bürger bei der Ermittlung der Schwächen in der Bochumer Radinfrastruktur zu beteiligen. Bochumer Radfahrer und Radfahrerinnen können ihre Beobachtungen zu bestimmten Gesichtspunkten in eine digitale Karte eingetragen. Es ist gedacht, diese Onlinebeteiligung im April/Mai freizuschalten. Im Gespräch mit Olaf Timm und Johan Diepens haben wir auf den bestehenden Mängelmelder der Radwende hingewiesen, der demnächst in noch verbesserter Form erscheinen wird. Die Kontaktdaten wurden den beiden übergeben. Möglicherweise gibt es auch mit Stadtverwaltung und ADFC gemeinsame Befahrungen. Auch in Gesprächen mit Menschen vor Ort will man sich ein verlässliches Bild der Probleme verschaffen. In unserem Gespräch wollten wir herausfinden, in welche generelle Richtung die Planungen gehen und in welchem Umfang



Visualisierung Fahrradroute Wallring Bremen-City

©Abb. nts Ingenieurgesellschaft

sie für Bochum ausfallen werden. Für Johan Diepens, der in jedem Menschen einen 'Mobilisten' sieht, dem die freie Wahl des Mobilitätsinstrumentes zustehen sollte, ist die Frage nach der Richtung eng verbunden mit dem Selbstverständnis der Bochumer Bürger. Was will Bochum sein? Sicher keine Autostadt mehr! Aber was ist die Identität von Bochum?

Der Auftrag beinhaltet, dass die Experten einen Maßnahmenkatalog mit einigen Musterlösungen erarbeiten werden, deren Umsetzung Bochum eine gute Infrastruktur für das Radfahren verschaffen würde. Im Blick sind sicher die Radialen und der Innenring, besonders aber auch große Tempo 30 Zonen. Bei konsequenter Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben bieten solche Bereiche ein großes Potential für sichere Binnenverkehre. Die sechs auszuarbeitenden Schulroutenpläne für je eine ausgewählte Schule pro Bezirk werden diese Potentiale exemplarisch auch nutzen. Die Planer stellen sich das Ziel, die Erreichbarkeit der Bochumer Innenstadt

zu verbessern. Den Niederländern ist seit langem bewusst, dass die Attraktivität von Innenstädten mit dem Fahrrad deutlich zunimmt. In einer Broschüre des niederländischen Netzwerkes "Dutch Cycling Embassy" werden die Wirkungen des Radfahrens so zusammengefasst: Radfahren verbessert die Luftqualität, die Umwandlung von Parkplätzen in Radwege, Spielplätze oder Grünflächen erhöht die Qualität des öffentlichen Raumes. Radfahren ist auch für die Wirtschaft von Vorteil. Ein Fahrrad ist günstiger in der Anschaffung und im Unterhalt als ein Auto und dadurch für mehr Menschen verfügbar. Geschäfte sind in Gegenden mit einem höheren Radfahranteil häufig erfolgreicher als in Gebieten, in denen das Auto dominiert. Weiter heißt es dort: "Radfahrende bevorzugen Geschäfte in der näheren Umgebung und bleiben diesen häufiger treu als Autofahrende. Obwohl sie dabei pro Einkauf weniger Geld ausgeben, machen die Geschäfte dennoch mehr Profit, da Menschen auf dem Fahrrad häufiger einkaufen."

Wenn man diese Einsichten verinnerlicht hat, wie plant man dann Radverkehr zum Beispiel auf dem Bochumer Innenring? Wie wird sich hier die niederländische DNA bemerkbar machen? Kreative Planer zumal aus Münster und Delft haben hierfür durchaus interessante Ideen. Darüber öffentlich zu reden bringe aber nichts. Zunächst müsse die gründliche Bestandsanalyse durchgeführt werden, um Aussagen zu überzeugenden Maßnahmen entwickeln zu können. Hierüber soll es eine enge Abstimmung mit den Bürgerinnen und

Bürgern, der Politik und der Stadtverwaltung geben. „Mobilität ist, was die Leute wollen“, erläutert Johan Diepens seinen Ansatz.

Johan Diepens und Olaf Timm haben ein Jahr Zeit, ein nachhaltiges Radverkehrskonzept für Bochum zu erarbeiten. Sie orientieren sich an dem Beschluss zur Mitgliedschaft in der AGFS, der 2014 festhielt, den Radverkehrsanteil in Bochum auf 25% aller Verkehre zu steigern. Sie sind sich bewusst, dass es ein langer Weg sein wird, bis sich das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in den

Köpfen der Menschen wieder etabliert hat. Ganze Generationen müssten neu erfahren, dass Radfahren Unabhängigkeit und Teilhabe bedeutet. Eine gute Infrastruktur kann das ermöglichen. Am Ende sollte ein Plan da sein, der von allen Leuten in Bochum „getragen“ wird. Hierzu muss auch mit großen Betrieben, Schulen und Hochschulen gesprochen werden. Noch ist unklar, wie die Stadt das Konzept in die Öffentlichkeit bringen und den Bewusstseinsprozess gestalten will. Dieser Punkt ist bislang nicht Bestand-

teil des Konzeptes, er sollte es aber unseres Erachtens unbedingt sein.

Der Ansatz der Bochum Strategie gemeinsam darüber nachzudenken, was Bochum im Jahr 2030 ausmachen soll, stellt die Frage nach der Identität Bochums. Folgen wir dem Dutch Cycling Ambassador Johan Diepens müssen wir uns fragen: wie sicher, unbeschwert und unabhängig wollen wir uns bewegen, wie gesund wollen wir leben? Wir wären gut beraten, in die konkreten Antworten etwas niederländische DNA einzubauen.

So schön
kann
unser
Radln
werden:
Visualisierung
Münster
Aasee
2020



©Abb. nts Ingenieurgesellschaft

Viel Wirbel um den

Kesterkamp von Birgit Agne



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Kaum eine Straße Bochums war im letzten halben Jahr so viel in der Presse vertreten und hat für so viel Wirbel gesorgt, wie der Kesterkamp in Bochum-Linden. Die stark sanierungsbedürftige Verbindungsstraße zwischen Dr.-C.-Otto-Straße und Hattinger Straße bekommt ein neues Gesicht.

Dazu gehört auch eine einseitige Radverkehrsanlage. Einige Aspekte der Umgestaltung des Kesterkamp wie der Platzmangel für beidseitige Radstreifen, der Verlust von Bäumen, Tempo 30 und Bürgerbeteiligung bei Umbaumaßnahmen sind auch für andere Straßen unserer Stadt relevant und sollen deshalb in diesem Artikel etwas beleuchtet werden.



© dms

Aus einem Gutachten geht hervor: Alle müssen weg! Blickrichtung Hattinger Straße

Platzmangel – ein einseitige Radverkehrsanlage als Kompromiss?

Vor dem Umbau präsentiert sich der Kesterkamp als holprige zweispurige Alleestraße mit hübsch gemischtem Baumbestand, breiten Gehwegen und vielen parkenden Autos, die in halb auf der Straße markierten Parkbuchten stehen.

Ein schwieriger Kompromiss

Das neue Gesicht hat einen 2 m breiten Gehweg mit barrierefreien Übergängen, 2,3 m breite Stellplätze bzw. Baumscheiden und zwei 3 m breite Fahrspuren. Für die Radfahrenden, die den Kesterkamp Richtung Dr.-C.-Otto-Straße bergauf fahren, gibt es demnächst neu in westlicher Richtung einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen! Das könnte ein Grund zur Freude sein: „Endlich 400 m Radverkehrsanlage mehr in Bochum! Schade, dass die Breite der Straße nicht beidseitig Radstreifen hergab, aber immerhin haben Radfahrende hier ein Stück des

Straßenkuchens abgekommen. Ein guter Kompromiss!“ Wenn man aber eine andere Besonderheit des Kesterkamp berücksichtigt, kommt auch eine andere Variante der Straßenplanung in Betracht. Der Kesterkamp ist nämlich eine ganz besondere Straße! Denn obwohl er Teil des städtischen Vorbehaltsnetzes ist, für das die StVO 50 km/h als Regelgeschwindigkeit vorgibt, besteht Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 (mit Überholverbot) auf fast der ganzen Länge der Straße und nicht nur im Bereich des dort ansässigen Augusta Seniorenheims. Diese ungewöhnliche Geschwindigkeitsregelung geht auf eine Bürgerinitiative in den 90ern zurück, als der Kesterkamp zur Vorbehaltsstraße wurde. Hier liegt also keine besondere Gefahrenlage für die Radfahrenden vor, was einen Radweg im Grunde überflüssig macht. Deswegen könnte man hier die Frage stellen, ob es in dieser Straße nicht sinnvoller gewesen wäre, auf den Radfahrstreifen zu verzichten und den hierfür eingenommenen Straßenraum



© dms

Auch diese Bäume sind geschädigt – Blickrichtung Dr.-C.-Otto-Straße

anderweitig zu verplanen. Und eine Angst nimmt der geplante Radfahrstreifen den Radfahrenden im Kesterkamp sowieso nicht: die Angst vor sich öffnenden Autotüren beim Passieren seitlich parkender Autos, besonders bei flotter Fahrt auf der abschüssigen Gegenrichtung, auf der kein Radfahrstreifen vorgesehen ist. Hier sollen Radfahrer laut Planung im Verkehr „mitschwimmen“. Der einseitige Radfahrstreifen auf der Steigungsseite kann also auch als Verbesserung für Autofahrer interpretiert werden, weil diese nicht mehr durch langsam fahrende Radfahrer behindert werden. Die Radwende hat sich – mit reichlicher Verspätung – in einem offenen Brief zum Umbau der Straße geäußert und sich für die Tempo 30 Variante eingesetzt. Allerdings mit dem Wunsch, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit auch durchgesetzt wird z.B. durch Tempowächter (Smileys). Im Kesterkamp wird nämlich leider meistens schneller gefahren!

Mehr Bürgerbeteiligung bei Straßenumbauten – eine beschlossene Sache.

Die Rundumsanierung des Kesterkamps wird um die 2.000.000 Euro kosten und einen großen Anteil (meist ca. 40%) hiervon haben die Grundstückseigentümer/innen der Straße nach §8 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) in Form von Straßenausbaubeiträgen zu leisten. Straßenausbaubeträge sind ein häufiges Streitthema,

unter anderem weil es sehr uneinheitliche Regelungen für ihre Erhebung in den Bundesländern und in den Kommunen gibt. Anders als bei anderen Baumaßnahmen in Bochum wurden die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer/innen des Kesterkamp nicht an den Planungen beteiligt, sondern erst nach Beschlussfassung über die Umbaumaßnahmen informiert. Dies mag der besonderen Situation der Coronapandemie geschuldet sein, hat aber in jedem Fall für Unmut gesorgt. Leider wurden die Anwohner des Kesterkamp schon einmal bei wichtigen Neuerungen in Ihrem Wohnumfeld übergangen: Die Aufnahme des Kesterkamp in das Vorbehaltstraßennetz haben sie 1992 auch durch die Presse erfahren. Doch bei der Bürgerbeteiligung bei Straßenbaumaßnahmen tut sich aktuell etwas in Bochum: Der Rat hat im Februar 2021 beschlossen, eine Gesetzesänderung des Kommunalabgabengesetzes (§ 8a) umzusetzen und an einem Förderprogramm des Landes NRW zur Entlastung der Grundstückseigentümer teilzunehmen. Das bedeutet, dass Grundstückseigentümer/innen bei allen Baumaßnahmen, die eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche vorsehen, zukünftig im Vorfeld durch Anliegersammlungen informiert und in einer frühen Phase der Planungen miteinbezogen werden. Auch die Beitragslast reduziert sich, da die Stadt nachträglich Gelder vom Land beantragen kann. Das bedeutet einen erheblichen finanziellen und bürokratischen Aufwand für die Stadt, ist aber eine gute Nachricht in Sachen Bürgerbeteiligung! Es ist zu erwarten, dass sich diese Neuerung auch deutlich auf die Planung und Ausgestaltung neuer Radverkehrsanlagen auswirkt. Welche Straßenumbauten das in den nächsten 5 Jahren betrifft, ist dem durch die Stadt veröffentlichten Straßen- und Wegekonzept zu entnehmen (Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur, 02.02.2021). Hier sind auch wichtige Radialstraßen enthalten.

So viel Trouble im Bochumer Südwesten!



Fallende Bäume

Ein immer wieder auftretendes Problem bei der Umgestaltung von Straßen sowie bei der Anlage neuer Radwege ist, dass für diese vorhandener Baumbestand gefällt wird. Es ist mehr als verständlich, dass dies Proteste der Anwohner und anderer Bürger der Stadt nach sich zieht, denn Bäume bestimmen den Charakter einer Straße, erhöhen die Lebensqualität und haben einen hohen ökologischen Nutzen. In Zeiten des Klimawandels ist vor allem das Fällen von Altbäumen problematisch, da die etablierten Bäume besser mit den immer häufiger auftretenden Trockenperioden zurecht kommen. Im Kesterkamp wird mit 49 Bäumen eine ganze Allee gefällt. Es gab viele Proteste, Bürger-Mahnwachen, den offenen Brief der Radwende und mehrere unabhängige Begutachtungen durch fachkundige Personen. Mittlerweile herrscht keine Unklarheit mehr über den Zustand der Bäume: Sie sind durch Pilzbefall, Trockenheit, Anfahrtschäden und mangelnde Pflegemaßnahmen massiv geschädigt. Die Fällungen machen also Sinn. Dass häufig immer erst im Zusammenhang mit Straßensanierungen auffällt, dass Bäume reihenweise aufgrund schlechter Vitalität zu fallen sind, befeuert natürlich die Skepsis der Bürger. Auch hier würde mehr Planungstransparenz z.B. durch die frühzeitige Veröffentlichung von Gutachten viel Wut und Ärger ersparen. Der Anwohnerprotest hat dennoch Wirkung gezeigt: für die Nachpflanzung von 61 Bäumen (61 im Kesterkamp, 7 an anderen Standorten) sollen bereits etwas größere (50 cm Stammumfang) hochstämmige Alleebäume ausgewählt werden als ursprünglich vorgesehen. Wenn wir als Radfahrende in den kommenden heißen Sommern also weiterhin im Schatten von Altbäumen radeln wollen, sollten wir auch unabhängig von

Straßenumbauten unsere Augen für sie öffnen. Nabu und BUND halten viele Tipps bereit, wie Bürger etwa durch Baumscheibenpflege und Gießen einen Beitrag zum Erhalt von Straßenbäumen leisten können. Die Optimierung von Baumscheiben, das Aufstellen von Baumschutzbügeln und die konsequente Durchführung von Pflegemaßnahmen kann nur die Stadt leisten. Und nicht nur das Auto sondern auch das Fahrrad sind besser an einem der neuen Abstellbügel oder anderswo geparkt als auf einer Baumscheibe!



© Birgit Agne

Offensichtlich marode Fahrbahn: auch heute schon Tempo 30 im Kesterkamp

MACH DIE



BIEGER!

Die Neugestaltung des Steinrings: Alles im Lot?

von Bernhard Raeder Text und Fotos

◀ Radroute vom Steinring auf die Wittener Straße Richtung HBF: Im Zick-Zack-Zick-Zack über die Kreuzung

Im November 2019 kritisierte der ADFC die Planungen zur Neugestaltung des Steinrings zwischen der Oskar-Hoffmann-Straße und der Wittener Straße. Bei der Aufteilung des Verkehrsraumes kommen die Bedürfnisse des Autoverkehrs voll zum Tragen, die Verkehrsführung für Radfahrer*innen wird zwar sicherer, ist aber von den Prinzipien Leichtigkeit und Flüssigkeit weit entfernt. Damals schrieben wir: „In der neuen

◀ Hier die Planung vom November 2019



Planung bekommt diese Straße auf beiden Seiten zwar Radfahrstreifen, ihre Benutzung in Richtung Wittener Str. endet aber vor dem Knotenpunkt in einer Schleuse, die der Radfahrer, der geradeaus oder links abbiegen möchte, erst dann verlassen darf, wenn die dreispurige Fahrbahn geräumt ist und dort auf Rot geschaltet wird. Nun sollen sich die Radfahrer von rechts außen auf einem Radwegstummel in der Mitte oder der linken Fahrspur einordnen und in Ruhe die nächste Grünphase abwarten.“ In einem kurzfristigen Gespräch mit dem Tiefbauamt einen Tag vor der entscheidenden Ausschusssitzung am 12.11.2019

konnten wir einen bedeutsamen Mangel der Planung beseitigen, an den drei auf die Wittener Straße zuführenden Fahrspuren war aber nicht zu rütteln. Aufgrund der langen Rechtsabbiegespur war damit der Radfahrstreifen auch nicht geradeaus über die Wittener Straße zu führen. Immerhin wurde zugesagt, Radfahrer*innen bei geringem Verkehrsaufkommen ein Linksabbiegen vor der Pförtnerampel durch Unterbrechung der breiten, weißen Linie des Radfahrstreifens zu ermöglichen. Ebenfalls sollte nach Möglichkeit das Rechtsabbiegen durch Nachrüstung eines Grünen Rechtspfeils erleichtert werden.

Wie sieht die Kreuzung heute (Dezember 2020) nun aus?
Welche Erfahrungen und Beobachtungen kann man als Radfahrer*in machen?

Radfahrer*innen, die auf die Wittener Straße zufahren, wissen derzeit nicht, wo sie herfahren sollen! Auf den beiden Radfahrstreifen fehlen die vorgesehenen Richtungspfeile und der Haltebalken auf der linken Spur. Beobachtungen vor Ort ergaben, dass auch Geradeausradler*innen auf der rechten Spur blieben, statt bei Grün die rechts-abbiegende KFZ-Spur zu queren, um auf den in die Mitte versetzten Radfahrstreifen zu wechseln. Eine Rücksprache beim Tiefbauamt bestätigte die Unvollständigkeit der Straßenmarkierung. In dem Gespräch konnten wir zudem vermitteln, dass es einen gravierenden Unterschied zwischen der Perspektive einer Planerin (Aufsicht auf einen Plan) und dem eines Radfahrers (Orientierung bei Vorfahrt) gibt. Was im Plan bei einer Aufsicht logisch nachvollziehbar erscheint, erweist sich für Bochumer Radfahrer*innen bei Zufahrt auf die Schleusenampel als ungewohnte Entscheidungssituation. Weniger für Rechtsabbieger*innen, sie bleiben aus Gewohnheit rechts. Ob er aber an der Fahrradschleuse als Rechtsabbieger einfach weiterfahren darf, bleibt unklar. Die kleinen Richtungspfeile auf den Leuchten für Linksabbieger und Geradeausfahrer sind aus der Ferne nicht zu erkennen. Geradeausradler*innen und Linksabbieger*innen kostet es dagegen einige Überwindung, um sich in der Mitte der Straße aufzustellen. Der ADFC Bochum machte deshalb folgenden

„Mehr Platz fürs Fahrrad“ sieht anders aus!

Vorschlag: Um die Orientierung intuitiv zu erleichtern und die Hemmschwelle zu senken wird der mittlere Radfahrstreifen und die Aufstellblase rot markiert. Zusätzlich gibt es eine Furtmarkierung hin zum mittleren Radfahrstreifen. Wie uns die Verwaltung im Gespräch am 19. Januar mitteilte, wurde unser Vorschlag angenommen und die Planung angepasst. Zusätzlich wird der Haltebalken für den rechts abbiegenden KFZ-Verkehr weiter nach hinten verlegt, um Anwohnern die Ausfahrt zu erleichtern. Das wird die Querung zusätzlich erleichtern. Zwischenfazit: Der Kreuzungsbereich ist für Radfahrer*innen sehr sicher geworden, mit den nachträglichen Maßnahmen zur Verdeutlichung der Streckenführung ist man dem Prinzip der Leichtigkeit immerhin näher gekommen.

Wie sieht es mit dem dritten Prinzip einer fahrradfreundlichen Verkehrsführung aus, der Flüssigkeit? Dazu machte der ADFC Bochum im Gespräch November 2019 zwei Vorschläge. Wir plädierten für eine durchbrochene Linie zwischen Fahrradstreifen und Fahrspur vor der Pfortnerampel, die es Radfahrern erlauben würde, bei schwachem Verkehrsaufkommen vor der Pfortnerampel die Rechtsabbiegerspur zu queren und auf die Geradeausspur zu wechseln, um ohne Verzug die Grünphase zur Querung der Wittener Str. mitzunehmen. Dies wurde mündlich in Aussicht gestellt. Die Umsetzung zeigt zur Zeit aber noch Ungereimtheiten, die behoben werden sollen. Der von Allen gewünschte Grünpfeil für Radfahrer ist fest eingeplant, die notwendige Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde soll bald erfolgen.

Fassen wir zusammen:

Radfahrer können den Steinring sicher befahren und die Kreuzung Wittener Straße furchtlos bewältigen. Es geht auch einigermaßen flüssig. Mit welcher Leichtigkeit die Kreuzung befahren werden wird, schauen wir uns noch mal nach Fertigstellung aller Markierungsarbeiten an.

Die Planung für die Neugestaltung des Steinrings brachte jedoch noch nicht den Mut auf, für die politisch gewünschten und für notwendig erachteten nachhaltigen Verkehre von morgen zu bauen. Ausgehend von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2016 sah man eine Zweispurigkeit in Richtung Wittener Straße als unverzichtbar an, um nicht den unterhalb geplanten Kreisverkehr durch ansonsten zu erwartenden Rückstau in Stoßzeiten still zu legen. Wir haben das Prinzip Flüssigkeit immer als wirksames Instrument zur Radverkehrsförderung angesehen. „Mehr Platz fürs Fahrrad“ sieht anders aus!





Der lange Weg zur kurzen Verbindung

Text Georg Puhe, Fotos Bernhard Raeder

Damit rückt die Realisierung eines politischen Beschlusses näher. Ende 2021 soll nach Auskunft von Autobahn Westfalen die Querspange in Betrieb gehen, weitestgehend parallel dazu verläuft die Trasse der ehemaligen Opel-Bahn. Auch die Verlegung der neuen Fernwärmeleitung auf Teilen der Trasse dürfte dann abgeschlossen sein.

Bereits 1999 beschloß der Rat, die Opel-Trasse in das geplante Radverkehrsnetz aufzunehmen. Opel produzierte zu der Zeit noch. 2015 wurde es dann konkreter: Nachdem Opel 2014 seine Produktion in Laer eingestellt hatte, wurde die 3,6 Kilometer lange Opel-Bahntrasse als Fuß- und Radwegverbindung zwischen Springorum-Trasse



▲ Aus OPEL wird O-WERK in Mark 517

Die Opeltrasse, die als Verbindung der Springorumtrasse ab Kraftwerk Springorum bis zum Parkway Emscher-Ruhr an der Ümminger See Straße Bestandteil des regionalen Radverkehrsnetzes ist, nimmt konkretere Formen an. Der Projektsteuerer NRW.URBAN nimmt die Arbeit auf.

und dem Parkway Emscher-Ruhr eingestuft. Der RVR (Regionalverband Ruhr) sollte als Partner des Projektes gewonnen werden. 2016 bekundet der RVR noch, die Trasse zu bauen. Zwischenzeitlich verschwand die Trasse aus dem Netzplan des RVR und konnte erst durch einen politischen Beschluss 2019 wieder in das regionale Radwegenetz aufgenommen werden. Der RVR lehnt aber 2019 eine Umsetzung dieses Projektes in eigener Regie ab. Wegen der Bedeutung des Radweges beschloss die Stadt Bochum, die weitere Planung und Durchführung zu übernehmen. Um das doch sehr aufwändige Projekt stemmen zu können, holte die Stadt Bochum Ende letzten Jahres NRW.URBAN als Projektsteuerer ins Boot. Mit Franz Große-Kreul, Daria Shemkova und Peter Hecker arbeiten erfahrene Freiraumplaner und Projektsteuerer nun an der Realisierung. Praktikanten unterstützen sie dabei z. B. bei Grundlagenermittlungen vor Ort. siehe ⇒ Plan

Im ersten Schritt werden zur Zeit die Planungen für einen Förderantrag vorbereitet. Grundlagenermittlungen zum notwendigen Grunderwerb und Inventarisierung von Bauwerken, Brücken und Durchlässen im Verlauf der Trasse, wurden 2020 durch das

◀ Übersichtsplan der Trassenführung

Umwelt- und Grünflächenamt durchgeführt. NRW.URBAN wird nun qualifizierte Büros für die Freiflächenplanung und das Querungsbauwerk für die A 448 beauftragen. Besonders die Querung der Autobahn südlich der Markstraße, die erforderlich ist, weil die neue Autobahn 448 die ehemalige Bahntrasse überbaut, erfordert planerische Kreativität. NRW.URBAN schwebt hier ein Brückenschlag vor, der als Landmarke und weit sichtbares Bauwerk die Bedeutung von Mark 517 und der neuen Wegeverbindung hervorhebt. Vorbilder für ein Brückbauwerk können die Erzbahnschwinge oder Brücken über den Rhein-Herne-Kanal sein. Von dieser neuen Brücke aus „soll der grüne Raum erlebbar werden.“ Auch die Führung im Bereich des ehemaligen Kraftwerks Springorum bietet unterschiedliche Möglichkeiten und die großen Freiflächen des ehemaligen Bahnhofes Laer und späteren Opelbahnhofes mit einem historischen Stellwerksgebäude erfordern kreative Planung.

Das NRW.URBAN Team hat viel Erfahrung mit solchen Projekten. Sie verweisen auf Vergleichbares mit dem Landschaftspark Duisburg-Nord, dem Bau des Grünen Pfades, Entwicklung von Phoenix-West und Projektsteuerung zum RS 1. Zusammen mit den Freiraumplanern der Stadt Bochum wird die Planung abgestimmt.

Vorgesehen ist der Bau einer vier Meter breiten Trasse, die asphaltiert werden soll und wie die Springorum-Trasse und Teile der Lothringen-Trasse eine Beleuchtung erhalten soll, so die Aussagen der städtischen Dienststellen. Zur Planung der Anbindungen der anliegenden Stadtteile ist eine Studentengruppe beauftragt, Bestandsaufnahmen durchzuführen. Das alles soll möglichst bis Ende 2021 in einen Förderantrag münden. Die Partizipation von Anliegern und interessierten Verbänden sowie von Bürgerinnen und Bürgern ist vorgesehen, sobald erste Entwürfe vorliegen.

Blick von Unistraße Richtung Osten ▶

Nach bisherigen Erfahrungen könnte 2023 der Ausbau beginnen, das hängt aber auch von den Mittelgebern und den zur Verfügung stehenden Fördertöpfen ab. Die Pandemie hat unter Umständen auch Einflüsse auf Finanzierungen, das ist momentan noch nicht absehbar. Eine Realisierung in Teilabschnitten ist denkbar. Welchen Einfluss die Baumaßnahmen von Autobahn Westfalen auf dieses Projekt nehmen werden, sie planen ab 2022 den Neubau der Brücken Universitätsstraße über die A 448 mit einer vierjährigen Bauzeit, lässt sich momentan noch nicht einschätzen. Hier wird eine enge Abstimmung erfolgen. In die Planung wird zunächst einmal der gesamte Verlauf der Bahntrasse einbezogen, auch wenn Teile östlich der Alten Wittener Straße noch für den Bahnverkehr gewidmet sind und genutzt werden.

Mit der Übertragung der Projektsteuerung an NRW.URBAN, die auch für die Entwicklung des Ostparks Verantwortung übernommen haben, gelingt endlich der entscheidende Einstieg in die Realisierung lang gehegter Hoffnungen. Mit der „O“-Trasse, wie man sie auch nennen könnte, rückt darüber hinaus eine schnelle, komfortable und nachhaltige Verbindung zwischen Ruhr-Universität und Mark 517 endlich in greifbare Nähe. Sie könnte ein Meilenstein der Bochum-Strategie werden! Und ein Weiterbau der Trasse bis zur Vollmondstraße sollte weiterverfolgt werden, um auch Langendreer ans regionale Radverkehrsnetz Richtung Westen anzuschließen.



Meter Radverkehrsanlagen = Planungskapazität x Zeit

Neuigkeiten von der Hattinger Straße

von Bernhard Raeder Text und Fotos

Anfang November 2020 stellte Christiane Bremer vom Amt für Stadtplanung und Wohnen, Städtebau und Mobilität im Beirat Mobilität die grundsätzlichen Pläne zum Ausbau der Hattinger Straße ab Hüttenstraße stadtauswärts vor. Die Stadt steht vor der Aufgabe, die Straßenbahnhaltestellen barrierefrei auszubauen. Nach Aussagen des NRW Verkehrsministeriums sollte eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs möglichst schon zum Januar 2022 erreicht sein. Eine entsprechende Verpflichtung für die Kommunen wurde im Personenbeförderungsgesetz von 2013 festgeschrieben. Offensichtlich gibt es aber Übergangsklauseln. Der dem Beirat vorgelegte Planungsansatz sieht wie politisch bereits versprochen auch die Anlage von Radverkehrsanlagen im Straßenraum vor.



Das wird zu eng! „Beispiel für eine Haltestelle mit Fahrbahnkap“
(Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV)

Die Hattinger Straße weist eine Querschnittsregelweite von 10,50 aus, was eine durchgehend gesonderte Spur für Straßenbahn, Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr nicht zulässt. In Simulationen hat man die die gemeinsame Führung von Kfz und ÖPNV untersucht. Eine gemeinsame Nutzung in Form einer Kombispur sei möglich. Dabei wurde auf Nachfrage erläutert, dass bestimmte, singuläre Situationen (Unfälle, Einparken, Lieferfahrzeuge, etc) nicht berücksichtigt wurden.



Zustand Hattinger Straße hinter der Schloßstraße

Die Barrierefreiheit soll durch sogenannte Fahrbahnkaps an den Haltestellen hergestellt werden. Die Bahn bleibt weiter auf ihrem Niveau, die anderen Verkehre werden in diesem Bereich über die angehobene Fahrbahn geführt. Neben dieser Regellösung müssen an wenigen Knotenpunkten andere Formen für den Haltestellenumbau gefunden werden.

Der ADFC stimmt mit dem Beirat Mobilität in seiner grundsätzlichen Zustimmung des vorgelegten Planungsansatzes mit einer Kombispur und der Markierung eines Radfahrstreifens überein. Für die

Durchlässigkeit, Einfachheit und Sicherheit des Radverkehrs wird entscheidend sein, wie die Radverkehrsführung an den schmalen Kaps gelöst werden wird. Die Autos können hier nicht mehr hinter der Straßenbahn warten, da diese Spur deutlich zu schmal ausfällt. Alle Verkehre müssen über den knapp 3 Meter breiten Fahrbahnkap geführt werden. Eine von Teilnehmern vorgebrachte Anregung, den Radverkehr hinter den Haltestellen heranzuführen wäre eine „Bochumer Lösung“ der 80er Jahre (siehe Bochum Linden), damals und wie heute untauglich!

Der erste Schritt zu einer durchgängigen Radverkehrsanlage auf dieser bedeutenden Radiale ist damit getan. Aber machen wir uns nichts vor: Es wird noch Jahre dauern, bis man vom Schauspielhaus auf einem Radfahrstreifen bis Linden fahren kann. Man fragt sich schon, warum der barrierefreie Ausbau der Straßenbahnlinie 308/18 auf diesem Teilstück erst jetzt planerisch in Angriff genommen wird. Wie steht es um die Kapazitäten im Planungs- und Tiefbauamt? Ist die Stadtverwaltung gewappnet, den selbst auferlegten Verpflichtungen (AGFS Beitritt; Klimaschutzteilkonzept) und abgegebenen Versprechungen (Koalitionsvereinbarung) und dem in einem Jahr vorliegenden Maßnahmenkatalog (Radverkehrskonzept) nachkommen zu können? Im Prinzip ja werden die Verantwortlichen vermutlich sagen. Vielleicht haben sie dabei auch schon Neueinstellungen, verwaltungsinterne Umstrukturierungen oder Beauftragung externer Büros im Auge, die eine solche Aussage glaubwürdiger erscheinen ließe. Der Weg mag stimmen, die Geschwindigkeit, ihn zu bewältigen, hängt aber auch von den Planungskapazitäten ab!

FAHRRAD-BEGEISTERUNG IM XXL-FORMAT

Erleben | Testen | Losfahren



Bochum
Hannibal Center
Dorstener Straße 400
44809 Bochum
info.bo@fahrrad-xxl.de
fahrrad-xxl.de

Gelsenkirchen
Mühlenstraße 35
45894 Gelsenkirchen
info.ge@fahrrad-xxl.de

Fahrrad XXL
Meinhövel | 1945



Fahrradstraßen – Straßen für Fahrräder oder nur Straßen *mit* Fahrrädern?

von Georg Puhe Text und Fotos

Die Straßenverkehrsordnung definiert:

Verkehrszeichen 244.1 Fahrradstraße STVO

Ge- oder Verbot

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Das klingt verlockend für jeden Pedalritter – Fahrradstraßen. Eine eigene Straße für's Fahrrad. Für die Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Städte NRW „*verdeutlichen Fahrradstraßen den Anspruch des Radverkehrs als modernes Massenverkehrsmittel und sind sichtbarer Ausdruck einer anderen, neuen Mobilität.*“

Auffahrt zur Schnatstraße



Offizielles Ende des Vergnügens...

Fahrradstraßen sind aber nicht zu verwechseln mit den bekannten ehemaligen Eisenbahntrassen, Erzbahntrasse, Lothringentrasse oder Springorumtrasse. Diese Trassen sind verkehrsrechtlich gemeinsame Geh- und Radwege, die keinen Vorrang für den Radverkehr einräumen.

Das Instrument der Fahrradstraße ist ein vergleichsweise junges Instrument der Verkehrsplanung. Erst seit der StVO-Novelle 1997 ist es Bestandteil der StVO. In der VwV-StVO (§41) wird es so formuliert: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Um anliegende Nutzungen in Fahrradstraßen auch mit dem Auto erreichen zu können, hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, auch andere Verkehrsarten „... nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen ...“ (VwVStVO §41) auf Fahrradstraßen zuzulassen. Dies können eingeschränkt Verkehrsteilnehmergruppen, wie Anlieger sein, aber auch generell alle Kraftfahrzeuge.

Die Stadt Essen hat bereits frühzeitig, vor der Novellierung der StVO, schon 1994 in Rüttenscheid die ersten vier Straßen für den Fahrradvorrang eingerichtet. Zwischen 1998 und 2003 wurden dann weitere 27 Fahrradstraßen für das Fahrradhaupttroutennetz eingerichtet. Inzwischen

hat Essen das Fahrradstraßennetz weiter ausgebaut mit einer Gesamtlänge von 17 Kilometern. Mittelfristig soll die Gesamtzahl auf 100 Fahrradstraßen ausgebaut werden, um den Fahrradhaupttrouten ein sicheres und komfortables Netz zu ermöglichen. Zuletzt wurde die Rüttenseider Straße auf der Gesamtlänge von zwei Kilometern zur Fahrradstraße umgestaltet. Der Radverkehr hat Vorfahrtberechtigung an einmündenden Straßen, Vorbeifahrtstreifen ermöglichen an wartenden Autos vorbei die Aufstellbereiche vor Ampeln zu erreichen.

Nun hat auch Bochum begonnen, Fahrradstraßen einzurichten. In einer Presseerklärung der Stadt Bochum vom 15. Juli 2020 heißt es: „Mit dabei sind ein Teil der Weitmarer Straße zwischen Kohlenstraße und Lange Malterse sowie Teile der Schnat- und der Nevelstraße. In Arbeit befinden sich aktuell noch ein Teil der Brockhauser Straße im Bereich des Ruhrtalradweges und die Straße Ümminger See. Weitere Fahrradstraßen befinden sich in Planung.“

Alle hier aufgeführten Straßen stehen zumindest zum Teil auch dem Kraftfahrzeugverkehr zur Nutzung zur Verfügung. In der Pressemitteilung wird darauf hingewiesen „Dabei sind Autos hier aber immer nur zu Gast – der Radverkehr bestimmt die Benutzung der Fahrbahn und damit die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit.“

FreiRad hat sich die bisher eingerichteten Fahrradstraßen angesehen

◀ Weitmarer Straße aus Richtung Kohlenstraße

Die Weitmarer Straße dient dem Radverkehr zur Umgehung der Hattinger Straße, die ja bekanntlich in diesem Bereich keine Radverkehrsanlagen aufweist. Stadtauswärts empfiehlt das Radwegweisungsnetz ab der Shell-Tankstelle an der Hüttenstraße den Weg hinauf An der Landwehr. Hinter dem Aldi biegt man links in die Weitmarer Straße, die im ersten Abschnitt bis zur Kohlenstraße auf einer Länge von 330 Metern als verkehrsberuhigter Bereich mit dem VZ 325 beschildert ist. Auch für den Radverkehr gilt hier Schrittgeschwindigkeit, das



heißt in der Rechtsprechung maximal 10 Km/h. Nach Querung der Kohlenstraße, mit Vorfahrt des KFZ-Verkehrs, kommt bis zur Lange Malterse ein etwa 270 Meter langer Abschnitt Fahrradstraße mit rotem Asphalt. Dann ein weiteres kurzes Stück Fahrradstraße durch eine Sackgasse bis zum Am Vogelspoth und das letzte Abschnitten bis zur Knoopstraße links wieder zurück auf die Hattinger Straße, die hier in Fahrtrichtung Linden einen Zweirichtungs Radweg aufweist.

Für den Radverkehr ist die 1,6 Kilometer lange Umgehung der Hattinger Straße zur Zeit nur sehr unkomfortabel zu befahren. Abgesehen von der starken Steigung zu Beginn ist vor dem Linkseinordnen der vorfahrtsberechtigten Verkehr der Friederikastraße zu beachten. Der anschließende verkehrsberuhigte Bereich ist mit seinen hohen Aufpflasterungen sehr holprig, die Querung der Kohlenstraße erfordert volle Aufmerksamkeit. Einzig der kurze Fahrradstraßenabschnitt zwischen Kohlenstraße und Lange Malterse bietet den Komfort, den man sich für zügiges Fahrradfahren in der Stadt wünscht.

▼ Fortsetzung Weitmarer Straße Richtung Linden



Die anschließenden Fahrbahnbeläge sind zur Zeit für Radfahrer eine Zumutung. Und wer hier in Bärenndorf die Geschäfte auf der Hattinger Straße erreichen will, benutzt dieses Strecke eh nicht.

Allerdings bietet die Umfahrung ein deutlich ruhigeres Fahren, da hier kaum Verkehr ist. Unseres Erachtens ist sie aber keine echte Alternative zu Radverkehrsanlagen auf der Hattinger Straße. Gut zu wissen, dass in der Fortsetzung der Planung für eine Neugestaltung der Hattinger Straße bis Linden Radverkehrsanlagen vorgesehen sind. Das wird allerdings noch einige Jahre dauern.

▼ Nevelstraße/Schnatstraße



Die Fahrbahn der Schnatstraße im Bereich zwischen den Feldern wurde saniert und dadurch wieder in voller Breite nutzbar gemacht. Die Nevelstraße wurde zwischen Schnatstraße und Springorumtrasse saniert. Beide sanierten Bereiche wurden als Fahrradstraßen ausgewiesen. Die Nevelstraße ab Schnatstraße in Fahrtrichtung Springorumtrasse für Anliegerverkehr frei, der Schnatstraße in Fahrtrichtung Westen ist auf voller Länge gar kein motorisierter Verkehr zugelassen. Beide Bereiche messen zusammen etwa 560 Meter.

Ümminger See Straße

Die Straße Ümminger See ist ab Industriestraße für den Kraftfahrzeugverkehr als Sackgasse ausgewiesen. Ab der Zufahrt zum Parkplatz ist sie jetzt als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz frei“ beschildert, ab dem Abzweig Richtung Westen über die Autobahn ist auch kein Kraftfahrzeugverkehr zugelassen. Für diesen kurzen Abschnitt dürfte der Komfortvorteil für den Radverkehr kaum ins Gewicht fallen. Die Fahrradstraße verläuft bis zur Alten Laerfeldstraße auf einer Länge von 760 Metern. Schilder und Piktogramme auf der Fahrbahn zeigen die neue verkehrsrechtliche Situation.

Ruhrtalradweg

▼ Brockhauser Straße

Der Regionalverband Ruhr hat den Ruhrtalradweg zwischen dem Stauwehr Kemnade und der Alten Schleuse ausgebaut und verlegt. Der Weg ist jetzt breiter und gut zu befahren. Ab der Schleuse wird der Radverkehr nördlich zur Brockhauser Straße geführt. Dabei wurde in Abstimmung mit der Stadt Bochum auch die Brockhauser Straße zwischen Brüggeneystraße und Rauendahlstraße zu einer 1,6 Kilometer langen Fahrradstraße umgestaltet. Piktogramme auf der Fahrbahn und Bremsschwellen

weisen auf die Fahrradstraße hin, Schilder rechts und links der Fahrbahn an den Zufahrten ordnen die Fahrradstraße an.

▼ Einmündung Koster Straße

Die Einmündung von der Koster Straße kommend in die Brockhauser Straße wurde umgebaut, so dass jetzt der Radverkehr auf der Brockhauser Straße vorfahrtsberechtigt weiter unter der Kosterstraße durchfahren kann. Der ehemalige gemeinsame Geh- und Radweg parallel der Brockhauser Straße steht jetzt nur noch dem Fußgängerverkehr zur Verfügung. Mit dieser Fahrradstraße steht dem Radverkehr jetzt eine komfortable Verkehrsführung zur Verfügung. Die bisherige Lösung, den Radverkehr auf dem Gehweg zu gestatten oder auf der Straße zu fahren, war unzureichend und hat wegen des starken Rad- und Fußverkehrs zu vielen Konflikten geführt. Diese Fahrradstraße ist sehr sinnvoll.

Was gilt es bei Fahrradstraßen zu beachten? Die UDV (Unfallforschung der Versicherer) hat die Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen untersucht und kommt dabei zu klaren Ergebnissen: „Unfälle in Fahrradstraßen geschehen verhältnismäßig selten und sind im Vergleich mit dem gesamten innerörtlichen Unfallgeschehen im Radverkehr weniger schwer.“ Allerdings

benennen sie klare Kriterien, die das Unfallgeschehen beeinflussen. Es wird empfohlen, die Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge ausschließlich auf Anlieger zu beschränken und den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Bereits vor Anordnung einer Fahrradstraße muss geprüft werden, ob für den auszuschließenden Kfz-Durchgangsverkehr geeignete alternative Verkehrsführungen vorhanden sind (§41 VwV-StVO). Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen mindestens 4,00 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen.

Damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang für Radfahrer gerecht wird, sollte sie, abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen, an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt erhalten. Die Unterordnung der Nebenzufahrten muss dabei jeweils eindeutig erkennbar sein (z.B. durch Beschilderung, Aufpflasterung, abgesenkte Bordsteine, Einengungen o.Ä.).

Und schließlich stellt die UDV fest, dass es große Wissenslücken bezüglich der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen bei allen Verkehrsteilnehmern gibt, auch deshalb wird empfohlen, entsprechende Ein- bzw. Durchfahrtsverbote in Fahrradstraßen konsequent zu überwachen und Zuwiderhandlungen zu ahnden. Auch für Fahrrad-

straßen gilt der § 1 der STVO, die gegenseitige Rücksichtnahme.

Der ADFC Bochum begrüßt die Einrichtung der Fahrradstraßen, wünscht sich aber, dass die Sicherheitskriterien, wie die Unfallforscher der Versicherer sie benannt haben, umgesetzt werden. Sinn machen nur ganze Straßenzüge, kurze Teilabschnitte konterkarieren den Sinn einer Fahrradstraße. Man darf gespannt sein, welchen Stellenwert Fahrradstraßen im neuen Radverkehrskonzept einnehmen werden und ob auf diesem Wege unser Motto „Mehr Platz fürs Rad“ in Teilen hier realisiert werden kann.



Die Holländer haben hier sehr viel anschaulicher und einfacher nachvollziehbar ein Zeichen kreiert, dass die Verkehrsverhältnisse in einer Fahrradstraße zum Ausdruck bringt:



Abiegung Richtung Wasserwerk



Einmündung Koster Straße, Fahrradstraße jetzt mit Vorrang

Radfahren im Grünen...

von Ralf Böhm: Text und Fotos



Bochum: Mobilitätshandbuch, Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS), Klimaschutzkonzept, Radverkehrskonzept (bald), Koalitionsvereinbarungen zur Stärkung der „Nahmobilität“, Verkehrskonzepte in einzelnen Stadtteilen usw.

Nur haben wir den Eindruck, dass trotz aller „schönen Worte“ sich in bestimmten Bereichen noch nicht viel getan hat in Sachen „Stärkung des Radverkehrs“!

Vor allem das Thema „Radverkehr im Grünen“ scheint sehr stiefmütterlich behandelt zu werden, oder wie sonst kommen diese unterschiedlichen Betrachtungsweisen zustande?

Hier einige wenige Beispiele:

Eine beliebte Wege-verbinding/Abkürzung zwischen Westenfelder Straße und Wattenscheider Hellweg/Essener Str.: Statt über Westenfelder Str., Lohackerstr. (wo zu bestimmten Schulzeiten „der Teufel los ist“) und Stephanstr. gelangen die Radler „illegal“ auf diesem Wege zu ihrem Ziel.



Warum dieser Weg nicht zum gemeinsamen Gehweg/Radweg ausgeschildert werden kann, ist uns ein Rätsel. Zumal andere vergleichbare Wege (Belag, Breiten, „Verkehrsdichte“) schon seit Jahren in der Art und Weise beschilddert sind, hier Beispiele:



Weg von der Lohrheidestr. in Richtung Norden: Halde Rheinelbe, Kray-Wanner-Bahnstrecke später auch Verbindung zum Radschnellweg 1.



Vielen wohlbekannt: Erzbahnstrecke: Hohe Verkehrsdichte, links ein gut frequentierter Spielplatz, viele Wege zur Jahrhunderthalle, welche auf diesen Geh-Radweg münden. Hier war es kein Problem, diesen Weg so auszuschildern....



.... trotz einiger fieser Stolperfallen

...und auch so manchen Hindernissen (Pfosten, Mast)



Ein weiteres Beispiel eines reinen Gehweges:



Ein „frisch in zwei Farben asphaltierter“ Weg in 4,30 Meter Breite am Park am Ehrenmal in Bochum-Wattenscheid (beachte die Anlehnbügel für Fahrräder/Pedelecs an dieser Stelle).

Diese unterschiedliche Betrachtungsweise kann vielen Radlern nicht verständlich gemacht werden; das Ergebnis ist, dass sie illegal diese Wege nutzen und die Konflikte bei steigendem Radverkehrsanteil zunehmen werden.

Wir glauben, es könnten noch etliche Beispiele im Bochumer Stadtgebiet aufgezählt werden, bei denen -zumindest wir- nicht verstehen können, wo die Gründe für unterschiedliche „Widmungen“ und „rechtliche Bewertungen“ liegen.

Deshalb ist es nach unserer Meinung dringend erforderlich, dass Politik und Verwaltung sich mit der Frage auseinandersetzen, welche Standards gesetzt werden können, um solche offensichtlichen Widersprüche nicht mehr entstehen zu lassen. Diese Diskussion wurde in den letzten Wochen in die Politik und die Stadtspitze getragen; es bleibt abzuwarten, wie die Ergebnisse sein werden.

Warum der Radroutenplaner NRW wohl diesen beschriebenen Weg anzeigt??



▼ Warum andere Radwege, -wesentlich schmaler als der vorbezeichnete-, direkt an Bolz- und Spielplätzen entlang führen dürfen, hier noch ein Beispiel?



Diese unterschiedliche Betrachtungsweise kann vielen Radlern nicht verständlich gemacht werden; das Ergebnis ist, dass sie illegal diese Wege nutzen und die Konflikte bei steigendem Radverkehrsanteil zunehmen werden.

Wir glauben, es könnten noch etliche Beispiele im Bochumer Stadtgebiet aufgezählt werden, bei denen -zumindest wir- nicht verstehen können, wo die Gründe für unterschiedliche „Widmungen“ und „rechtliche Bewertungen“ liegen.

Deshalb ist es unserer Meinung dringend erforderlich, dass Politik und Stadt sich mit der Frage auseinandersetzen, welche Standards gesetzt werden können, um solche (scheinbaren?) Widersprüche nicht mehr entstehen zu lassen. Diese Diskussion wurde in den letzten Wochen in die Politik und die Stadtspitze getragen; es bleibt abzuwarten, wie die Ergebnisse sein werden.



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Stadtradeln und Kindermeilen-Kampagne im Mai

Stadtradeln und Kindermeilen-Kampagne finden in diesem Jahr in Bochum vom 1. Mai bis zum 21. Mai gemeinsam statt. Die Kindermeilen-Kampagne spricht Kindergarten- und Grundschulkindern besonders an: Sie können mit Freunden und Freundinnen, mit der Familie, dem Kindergarten oder der Grundschule möglichst viele Wege klimafreundlich zurücklegen und so „Grüne Meilen“ für eine bessere Umwelt sammeln.

Auch das Stadtradeln ist für Schulen besonders gut geeignet: Innerhalb eines



Teams können Unterteams gebildet werden. So können einzelne Klassen einer Schule miteinander gegeneinander antreten und gleichzeitig ihre Schule repräsentieren. Dieser Wettbewerb funktioniert natürlich auch bei Firmen und Abteilungen oder innerhalb von Vereinen.

Und besonders interessant für alle, die sich bessere Radbedingungen wünschen: Alle mit der Stadtradeln-App aufgezeichneten Strecken werden ab sofort anonymisiert den Städten für Analysen und Planungen zur Verfügung gestellt.

Erkennbar sind die gefahrenen Routen, Geschwindigkeiten, Fahrtrichtung und durch eine besondere Aufbereitung auch besonders prägnante Wartezeiten an Ampeln.



Der Weg zum Radentscheid in Bochum

von Martin Krämer



Das Bochum mehr für den Radverkehr tun muss, ist seit vielen Jahren klar. Und eine gewisse Einsicht konnte mittlerweile sogar bei der Stadtverwaltung festgestellt werden. Einzelne Verkehrsprojekte werden inzwischen deutlich radverkehrsfreundlicher als in der Vergangenheit entwickelt. Aber insgesamt ist in den letzten Jahren einfach viel zu wenig passiert. Es fehlt der große Wurf für eine Planung, die das Fahrradfahren im Alltag angemessen berücksichtigt. Und: Bochum hinkt seit Jahren bei der Radverkehrsplanung im Vergleich zu anderen Städten deutlich hinterher. Diese Stadt war jahrzehntelang viel zu stark auf die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet, „Autos first“ schien der Slogan im Rathaus zu sein. ▶

Anzeige

BALANCE
Fahrradladen
Balance

Mo - Mi 10 - 19
Do - Fr 10 - 20
Sa 10 - 18
Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum
balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck



Da brauchte es einfach einen Anstupser von engagierten Bochumer Menschen, die ihr Recht auf Bürger*innen-Beteiligung nutzen und so die Weichen für eine radverkehrsfreundlichere Planung stellen. Aber wie begann alles?

Ausgangspunkt des Radentscheids sind die Aktionen der Radwende Bochum. Die Initiative ist ein Bündnis aus 15 verschiedenen lokalen Gruppen und Verbänden, wie dem ADFC, dem VCD, dem NABU, dem BUND, Fridays for Future und vielen weiteren, die alle ein Ziel eint: Baut mehr und bessere Radwege in Bochum! Seit ihrer Gründung Anfang 2019 hat die Radwende durch zahlreiche politische Aktionen (z.B. Demos und Mängeltouren) und durch eine aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Social Media-Kampagnen, Radwende-Blog, Pressekonferenzen, Veranstaltungen etc.) auf die Defizite des Radverkehrs in Bochum sowie auch gute Beispiele in anderen Städten hingewiesen. Das Bündnis hat sogar einen eigenen

Mängelmelder gestartet und sucht regelmäßig das Gespräch mit Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung.

Im Januar 2020 hat die Radwende einen Katalog mit 10 konkreten Forderungen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bochum der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Medienecho war groß. Andererseits stellte sich relativ schnell die Frage, welche dieser Forderungen tatsächlich auch in die Praxis umgesetzt werden würden.

Radwende verstärkte darauf Gespräche mit vielen Ratsfraktionen der Koalition und Opposition. Die Hoffnung war, über diesen Weg einen beschleunigten Ausbau der Radinfrastruktur zu erreichen. Zwar stiess Radwende auf viel Verständnis und Zustimmung, aber klare Entscheidungen blieben aus. Der Mut und die Vision einer anderen Mobilitätspolitik fehlen noch. Die Liste der Begründungen, warum es nicht schneller ginge, ist lang; das brauche grundsätzlich viel Planungszeit, der Autoverkehr dürfe nicht eingeschränkt werden,



Radwende-Teilnehmer und CM-Fahrer treffen sich vor dem Bochumer Rathaus

die Radförderung koste Geld, die Verwaltung sei zu schlecht besetzt, einzelne in der SPD blockierten... .

Bei den weiteren Diskussionen auf den offenen Radwende-Treffen rückten daher Radentscheide, wie sie in vielen anderen Städten in Deutschland bereits erfolgreich initiiert wurden, immer stärker in den Mittelpunkt. Ein Radentscheid ist kein einfaches Vorhaben, wenn man sich die juristischen und finanziellen Voraussetzungen von solchen Bürger*innen-Begehren bzw. -Entscheiden einmal genauer anschaut. Ganz abgesehen von dem Aufwand für Werbung und dem eigentlichen Ziel – dem Sammeln von Unterschriften.

Ein erster Austausch mit Menschen, die in 2019 den Radentscheid Essen initiiert hatten, zeigte: Es ist zwar viel Arbeit, aber da geht was! Der nächste Schritt fand dann am 29.08.20 im Anschluss an eine große Fahrraddemo mit einer Podiumsdiskussion am Schauspielhaus statt. Vertreter*innen der Radentscheide Essen und Marl sowie der Bundesvorsitzende des ADFC berichteten von ihren Erfahrungen bei der erfolgreichen Umsetzung von Radentscheiden. Bei allen zu beachtenden Fallstricken war das Votum einhellig. Ein Radentscheid hat in den heutigen Zeiten eine große Chance auf Erfolg. Auch in Bochum. Also legt los!

Schon wenige Tage später wurde zur Auftaktveranstaltung „Radentscheid Bochum“ am 23.09.20 in die Christuskirche eingeladen. Trotz coronabedingter Einschränkungen kamen über 70 interessierte Bochumer Bürger*innen. Nach einem Impulsvortrag zu den Rahmenbedingungen von Radentscheiden wurden in Kleingruppen Ideen und Vorschläge gesammelt, die in einen Radentscheid-Text einfließen sollten. Es entstand eine äußerst lebhaft und konstruktive Diskussion. Auch bei

Medienvertreter*innen stieß die Veranstaltung auf großes Interesse. Neben den lokalen Printmedien und Radio Bochum berichtete das WDR-Fernsehen in einer Live-Schaltung direkt aus der Christuskirche.

Nach dem gelungenen Auftakt geht nun ein intensiver Prozess in den neu gegründeten Arbeitsgruppen weiter, die sich mit der Erstellung des Radentscheid-Textes, der Finanzierung, juristischen Fragen, der Öffentlichkeitsarbeit, dem Werben von Kooperationspartner*innen oder auch organisatorischen Aufgaben und vielen weiteren Details befassen.

Der Prozess kommt gut voran, wie die monatlichen Vollversammlungen, die seit Oktober nur noch digital stattfinden, zeigen. Der Radentscheid-Text - Grundlage für die Unterschriftenliste - ist inhaltlich bereits abgestimmt. Nun muss die Stadtverwaltung eine Kostenschätzung über die umzusetzenden Maßnahmen abgeben. Dann geht es los mit dem Sammeln der Unterschriften. Rund 12.000 Unterschriften Bochumer Bürger*innen, die „kommunalwahlberechtigt“ sind, müssen in einem ersten Schritt zusammenkommen. Wenn das geschafft ist, ist der Rat der Stadt am Zug. Zuerst beantragt die Radentscheid Initiative die Prüfung der Zulässigkeit. Dann entscheidet sich, ob die Politik - wie zum Beispiel in den Städten Essen, Bonn, Aachen, Bielefeld, Detmold, Marl ... - bereit ist, die im Radentscheid geforderten Maßnahmen umzusetzen. Wird dies im Rat abgelehnt, folgt ein Entscheid der Bochumer Bürger*innen an der Wahlurne.

Wenn alles gut läuft kann im April die Unterschriftensammlung starten. Bis dahin werden Unterstützer*innen des Radentscheids gesucht, von der/dem einfachen Bürger*in über Organisationen





bis hin zu Promis. Wer hierbei unterstützen kann, ist herzlich eingeladen den Radentscheid zu kontaktieren. Gleichzeitig erstellt derzeit die Öffentlichkeits AG des

Radentscheids Materialien im Netz und für Sammelstellen, die kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die Coronakrise stellt eine besondere Herausforderungen dabei da. In Essen und Marl gelang es dennoch die nötige Unterschriftenzahl weit zu übertreffen.

Die Forderungen, die die Unterzeichnenden des Radentscheids beantragen, bestehen aus sieben verkehrspolitischen Zielen in den nächsten Jahren. Darunter ist der Wunsch nach einem durchgängigen Netz für den Alltagsradverkehr, Mindestanforderungen an die Gestaltung der Radinfrastruktur, die konsequente Beseitigung von Gefahrenstellen, sichere Kreuzungen, Radschulwegpläne für die Schulen und mehr sichere Fahrradstellplätze

Bis dahin ist es noch ein gutes Stück Weg. Aber schon jetzt ist klar: Im Jahr 2021 werden die Weichen für eine moderne Rad-Infrastruktur in Bochum gestellt. Dafür braucht es jede Menge Unterstüt-



zung aus der Stadtgesellschaft und viele engagierte Menschen!



▲ **Mitmachaktionen finden viel Zuspruch - auch für die Sache!**

◀ **Treffen vor dem Schauspielhaus zum Informationsaustausch**

Wer für den Radentscheid Spenden kann ist dazu herzlich eingeladen. Das Konto dafür ist:

Changing Cities e.V.
 IBAN: DE67100205000001494400
 BIC: BFSWDE33BER
 Betreff:
 Spende Radentscheid Bochum

Kontakt:
info@radentscheid-bochum.de
 Website:
www.radentscheid-bochum.de

Werbung

Nachhaltiges Denken fördern. Auch mit Ihrer Geldanlage.

Lernen Sie jetzt unsere aktuellen nachhaltigen Sparkasse Bochum Express-Zertifikate Relax der DekaBank kennen.

Investieren schafft Zukunft.

Wir beraten Sie gern.






Vor einer Anlageentscheidung in Zertifikate wird potentiellen Anlegern empfohlen den Wertpapierprospekt zu lesen, um die potentiellen Risiken und Chancen der Anlageentscheidung vollends zu verstehen. Die Billigung des Prospekts durch die zuständige Behörde ist nicht als Befürwortung der angebotenen Wertpapiere zu verstehen. Der Wertpapierprospekt und eventuelle Nachträge können unter <https://www.deka.de/deka-gruppe/wertpapierprospekte> unter dem Reiter „EPIHS-I-20“ heruntergeladen werden. Sämtliche Wertpapierinformationen sowie die aktuellen Basisinformationsblätter sind ebenfalls bei Ihrer Sparkasse oder der DekaBank Deutsche Girozentrale (www.deka.de), 60625 Frankfurt kostenlos erhältlich. Sie sind im Begriff ein Produkt zu erwerben, das nicht einfach ist und schwer zu verstehen sein kann.



Rad ab? Fahrradselbsthilfewerkstatt



Kardo Kaldewey und Benjamin Rohnke in der ASTA Fahrradwerkstatt

des ASTA der Ruhr Universität Bochum

von Georg Puhe Text und Foto

RUB lernt Fahrrad“ titelte FreiRad 1 im Frühjahr 2019. Seit 2020 gibt es jetzt auch eine Fahrradwerkstatt an der Ruhr-Universität. Initiiert vom Asta-Referat Mobilität, Ökologie und Infrastruktur in Kooperation mit der Verwaltung der Ruhr-Uni, die die Räumlichkeiten unentgeltlich zur Verfügung stellt, wird seit dem letzten Sommersemester geschraubt und gewerkelt.

Ein Repair-Café und eine Fahrradwerkstatt wurden im ehemaligen Ladenlokal gegenüber der Universitätsbibliothek eingerichtet. An zwei Tagen in der Woche, solange es keinen Lockdown gab, konnte

die Fahrradwerkstatt ihre Einrichtung Studierenden und Uniangehörigen zur Nutzung anbieten. Die Werkstatt wird von zwei enthusiastischen Fahrradexperten geleitet. Benjamin Rohnke und Kardo Kaldewey sind ausgewiesene Zweiradexperten. Kardo brachte die Idee von der Uni Bielefeld mit. Dort hatte er bereits in der Werkstatt mitgearbeitet; bei einem Zweiradmechanikermeister in einer Bochumer Werkstatt konnte er seine Kenntnisse und Fertigkeiten vertiefen. Eine perfekte Werkstattausrüstung mit drei Montageständern, dem notwendigen Werkzeug und fahrradspezifischer Spezialausrüstung ermöglicht alle gängigen

Reparaturen an Fahrrädern inklusive Rahmenrichten, Laufräder zentrieren, etc.. Der einzige Unterschied zur Zweirad Fachwerkstatt: In der Uni müssen die Fahrradbesitzer selbst Hand anlegen. Die Werkstatt führt keine Reparaturaufträge aus sondern hilft den Fahrradbesitzern, ihre defekten Räder selbst zu reparieren. Natürlich ist Beratung, Anleitung und die eine oder andere fachliche Unterstützung inklusive. „Diese Fahrradwerkstatt versteht sich eher als Bildungseinrichtung zur Stärkung der Eigeninitiative und stellt keine Konkurrenz zum Fachhandel oder zur Fachwerkstatt dar“, erläutert

Kardo Kaldewey. Die beiden Leiter der Einrichtung sind absolut Fahrrad begeistert: Kardo ist mit Rennrad oder Mountainbike im gesamten Ruhrgebiet unterwegs und fährt auch mal RTF's mit. Benjamin, der in Dortmund wohnt, nutzt das Rad zum Bahnhof und von dort zur Uni. Natürlich sind die Urlaube auch immer Radurlaube. Neben der Reparatur und Instandsetzung von Rädern verfolgen sie aber auch das Ziel, Fahrradfahren auf dem Campus und in der Region zu stärken und damit die nachhaltige Mobilität zu fördern. Das ist sowohl das Ziel des ASTA Referats als auch der Univerwaltung. Kardo und Benjamin träumen von einem ganzheitlichen Verkehrskonzept, das die „desaströsen Straßenverhältnisse für Fahrradfahrer, die sich zur Zeit bestenfalls als Geduldete auf den Straßen sehen“, in einen geschützten und von allen Verkehrsteilnehmern anerkannten Verkehrsraum für Fahrradfahrer weiterentwickelt. Ihre noch junge Einrichtung auf dem Campus hoffen sie verstetigen und aus den zwei Öffnungstagen mal fünf Tage anbieten zu können. Die Nachfrage ist allemal dazu geeignet. Zehn und mehr Nachfrager möchten die Einrichtung an den Öffnungstagen jeweils



nutzen, manch einer muß abgewiesen werden, weil die Kapazitäten nicht reichen. Termine werden nur nach Vorabsprache vergeben, ein Buchungskalender steht dazu im Internet zur Verfügung, wenn die augenblicklich Corona bedingte Schließung mal wieder aufgehoben wird.

Alle in Anspruch genommenen Ersatzteile, wie Standard Schläuche, Züge, Beläge, Fette und Öle sind vor Ort, natürlich kostenpflichtig, verfügbar. Für die Kunden besteht allerdings die Regel, die benötigten Teile selbst mitzubringen. Nutzungsgebühren entstehen nicht. „Wir verstehen uns nicht nur als Bildungseinrichtung, beide Werkstätten, Repair Café und Fahrradwerkstatt sind auch eine Art von Begegnungsstätten. Kommunikation über Mobilität, Nachhaltigkeit, Ökologie sind durchaus weitere Ziele der Einrichtung“, erläutert Benjamin. Kardo ergänzt: „Wir hoffen, dass diese Arbeit sich in den nächsten Jahren verstetigt und die notwendige Unterstützung weiterhin erfolgt.“

Ersatzteilspenden sind willkommen. Denn auch manches alte Fahrrad konnte aufgearbeitet werden und Bedürftigen zur Verfügung gestellt werden. Hier gibt es immer Bedarfe.

Infokasten:

<https://asta-bochum.de/fahrradwerkstatt/>
<https://asta-bochum.de/repair-cafe/>

Mail: fahrradwerkstatt@asta-bochum.de

Montags & Mittwochs
von 11-13 Uhr & 14-18 Uhr

Noch Fragen?
Tel: +4915734834222



Es muß kein eigenes Auto sein – Mobilstationen ermöglichen nachhaltige Mobilität im Quartier

Text: Georg Puhe, Fotos: Bernhard Raeder



Keine Versicherung, keine Steuern, nicht tanken fahren und keine mühsame Parkplatzsuche. In Bochum kann dieser Traum jetzt in zwei Siedlungen wahr werden. Stadt Bochum, Bogestra, VBW Wohnen und Stadtwerke Bochum haben gemeinsam die ersten Mobilstationen eröffnet. In der Hustadt steht eine solche Station vor dem Hochhaus Hustadtring 81 und im Flüsseviertel an der Ederstraße 10. Je zwei E-Autos, zwei Lastenräder und zwei Pedelcs stehen an den überdachten Standorten an Elektroladesäulen zum Ausleihen zur Verfügung. Die Autos sind über das Carsharing Modell Stadtmobil zu entleihen, die Räder über das Startup sigo. Beide sind auch über die Bogestra Multi-App buchbar. Wir haben das Lastenrad Angebot getestet.

Vor dem ersten Start ist eine Registrierung im Verleihsystem erforderlich. Mit der App sind zunächst die persönlichen Daten einzugeben, eine Kontoverbindung, z. B. die Kreditkarte und der Personalausweis ist mit einem integrierten Tool einzuscannen. Auch für ungeübtere Smartphone Nutzer zu bewältigen. Erfolgt dann die Freigabe durch den Anbieter sigo, kann die erste Fahrt beginnen. Die App zeigt,

wo Räder zur Verfügung stehen, und gibt den Ladestand der Akkus an. Den QR-Code am Rad mit dem Smartphone scannen löst das Schloß der Station und das Lastenrad kann aus der Halterung mit dem induktiven Ladesystem geschoben werden.

Für ungeübte Lastenradfahrer ist die Fahrt durchaus ein Erlebnis. Eine kleine Übungsrunde mit wenig Verkehr sollte vorab erfolgen, man bewegt die etwa 40 Kg schließlich nur auf zwei Rädern. Das Gefühl, einen LKW zu fahren, stellt sich ein. Die große Transportbox aus MDF Platten bietet ausreichend Platz für den Einkauf und hat eine Sitzbank mit Sicherheitsgurten für den Transport von Kindern. Mit der Elektrounterstützung, dem Riemenantrieb und der stufenlosen Enviolo Schaltung geht's gut auch gut unterstützt Steigungen hoch. Praktisch sind Details wie der per Hebelchen hydraulisch verstellbare Sattel sowie die höhenvariable Lenkstange. Schließlich gelingt auch das Einstellen in den Ladeslot problemlos und das Bike rastet automatisch ein und ist damit zugleich zurückgegeben. Die Reichweite mit einer Akkuladung wird mit etwa 40 Kilometern angegeben.



QR-Code am Rad scannen und die Ausleihe kann starten

Der Tarif zur Nutzung eines sigo E-Lastenrads beträgt 1,50 Euro pro Ausleihe sowie 1 Euro pro 30 Minuten. Noch gibt es keine Stunden- oder Tagesstarife oder Rabatte für Studierende oder Senioren. Weitere Stationen werden in Bochum und Gelsenkirchen an insgesamt 18 Standorten mit 36 Lastenrädern in der nächsten Zeit entstehen. Sigo ist dabei, die neuen Stationen aufzubauen.

Auch Metropolradruhr hat im letzten Jahr Cargobikes in Bochum angeboten. Sie sind im Augenblick im Winterschlaf und werden im Sommer wieder zur Verfügung stehen.

Der ADFC begrüßt die Angebote als wegweisende Einrichtungen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft.



www.sigo.green



100 Jahre Radfahren in Bochum

Ein Zwischenbericht von Ute Leschny



Stadtteil-
Historik
Bochum



Die Spezialisten Gisbert Marx und Tobias Pötsch bei der Praxis-Vermessung der Welt

Vor einem Jahr wurde bereits über das von der GLS-Treuhand geförderte Projekt berichtet (Freirad Nr. 03 März 2020). Mittlerweile hat sich vieles grundlegend verändert und zugleich konkretisiert, etwa die Verlängerung der Abgabefrist bis zum Herbst dieses Jahres.

Auch personell gab es einige Wechsel: Unsere Kerngruppe besteht jetzt, neben der Autorin Ute Leschny, aus Gerlinde Ginzel (ADFC), Gisbert Marx (OSM Bochum) und Tobias Pötsch (ADFC und OSM Bochum). Aber auch weitere engagierte Mitstreiter haben erfolgreich zur Entwicklung des Projektes beigetragen. Klaus Kuliga (ADFC) begleitete uns als sachkundiger Berater bei der Erstellung der Kartierungsanleitung und wirkte mit bei der Erstellung des dazu gehörenden Lernvideos.

Von der Stadt Bochum erhielten wir von

Gerhard Bergauer (Amt für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster) und Markus Lutter (Referat für politische Gremien, Bürgerbeteiligung und Kommunikation -Bildarchiv-) eine Fülle an historischem Bildmaterial, das für die Rekonstruktion und Illustration des historischen Radwegenetzes von unschätzbarem Wert ist. Die Bestandsaufnahme der vorgefundenen Radwege von Harald Slatky (OSM Bochum) dokumentiert das Radwegnetz der 1980er Jahre und ergänzt unsere historischen Geodaten. Weitere Recherchen in Archiven und Bibliotheken stehen noch aus, aufgrund der Pandemie waren die entsprechenden Einrichtungen über viele Monate nicht zugänglich.



Verwaltungsakademie Wittener Straße 1959 Bildarchiv Stadt Bochum 0217-18

Was haben wir nun im ersten Jahr geschafft?

Das gesamte Bochumer Stadtgebiet wurde in zwanzig Teilflächen aufgeteilt mit jeweils etwa 15 Einzelblättern (https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Bochum/Projekte/GLS_Radprojekt).

Die nach Stadtteilen benannten Teilflächen wurden von engagierten Kartierern und Kartiererinnen auf aktuelle und historische Radwege untersucht. Die analogen Daten liegen der OSM Gruppe Bochum vor und werden nun digitalisiert. Für diese umfangreiche Arbeit gibt es noch einen Bedarf an Freiwilligen! Wer mitmachen möchte oder weitere Infos benötigt, wende sich bitte an unsere Ansprechpartner Gisbert Marx (gmb@kilometerfresser.eu) und Tobias Pötsch.

Was sind die ersten Ergebnisse?

Eigene Wahrnehmungen beim Kartieren und der mündliche Austausch über die

gemachten Erfahrungen lassen ein wenig positives Bild entstehen, da ein durchgängiges Radwegenetz in Bochum nicht vorhanden ist. Die Freizeitkarte „Radfahren & Wandern“ der Stadt Bochum bietet zwar ein umfangreiches Radroutennetz an, diese Radrouten führen jedoch häufig über verkehrsreiche oder für Radfahrer wenig geeignete Straßen und Wege. Auffallend ist die Häufung der gemeinsamen Geh- und Radwege sowie der Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“. Vielleicht erklärt dieses Phänomen auch, warum in Bochum so viele Erwachsene rechtswidrig den Gehweg zum Radfahren benutzen.

Das historische Radwegenetz in der Innenstadt und an den Radialen wurde bis Anfang der 1960er Jahre nach einem einheitlichen und verständlichen Muster angelegt: Von außen nach innen war der Straßenraum klar aufgeteilt in Gehweg, Radweg, Straße. Ab 1962 begleitete die

Umwandlung dieser Radwege in innerstädtische Parkplätze den Niedergang des Radfahrens. Das Auto eroberte den Straßenraum nun vollständig. Diese einseitige Wertschätzung beginnt sich in den letzten Jahren zu verändern, weil der motorisierte Individualverkehr in den Verdichtungsräumen erhebliche Probleme verursacht. Auf der Suche nach umweltfreundlichen und alltagstauglichen Verkehrskonzepten ist das Fahrrad erneut in den Focus gerückt.

Für die digitale Darstellung der Cycling-Themen in der öffentlich zugänglichen Karte von OpenStreetMap bedeutet unsere Arbeit eine Vervollständigung und Korrektur der bereits in Radfahrerkreisen oft genutzten Daten zum Radverkehr. Die Kartierung 2020 ist ein wichtiger Fixpunkt, der durch die ehrenamtliche und dauerhafte Bearbeitung der Karten permanent aktualisiert wird. Somit wird eine Datengrundlage geschaffen, die für Verkehrsplanung und Politik sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer von größtem Interesse sein dürfte.

Was wollen wir erreichen?

Wir wollen mit dieser Arbeit das historische Radwegenetz rekonstruieren und über die Entwicklung der Radwege und des Radfahrens in Bochum berichten. Darüber hinaus soll eine Gegenüberstellung des historischen Radwegnetzes und der aktuell vorhandenen Radwege Aufschluss über veränderte Anteile an Radverkehrsflächen geben. Hier ergeben sich jedoch erhebliche Probleme bei der Bewertung der Radverkehrsflächen, weil es z.B. den früheren baulich abgetrennten Radweg kaum noch gibt und vielfach andere Radverkehrsanlagen, wie der Radfahrstreifen, hinzugekommen sind.



Fahrradkarte von Montreal 1897
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3393377>

Anzeige

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

Radlerstammtisch Wattenscheid – Nach 23 Jahren geht eine Ära zu Ende

1998 begannen wir mit dem Radlerstammtisch Wattenscheid im Jägerhof am zweiten Mittwoch im Monat. An dem Termin wurde in all den Jahren nichts verändert.

Nachdem dort der Ruhetag auf den Mittwoch verlegt wurde wechselten wir ins Kolpinghaus Höntrop.

Dort verbrachten wir schöne Jahre. Der Umbau erfolgte, es war nicht mehr so gemütlich und ein Pächterwechsel brachte dann das Aus an dieser Stelle.

Neues Lokal – Neues Glück.

Das Kolpinghaus Wattenscheid wurde über viele Jahre die neue Heimat des Radlerstammtischs in Wattenscheid. Gemütlich, lecker Essen und Trinken und Wirtsleute mit Herz und Schnauze am rechten Fleck.

2019 der Schreck, dort wurde die Pacht nicht verlängert. Im Sommer trafen wir uns in der Eisdielen und dem ein oder anderen Biergarten. Im Herbst waren wir ein paar Mal bei Pütz Bierstuben.

2020 - Ein Silberstreif am Horizont, im Januar eröffnete Kümmerkopp – der Treff am Hellweg – und zu unser aller Freude schwang in der Küche ein guter alter

Bekannter den Kochlöffel. Herz was willst Du mehr. Unser Stammtisch stand in der Gänsereiterecke, es gab wieder lecker Essen und Trinken und es war richtig gemütlich.

Dann kam Corona, man mag es ja gar nicht mehr hören und lesen. Nach dem ersten Lockdown saßen wir bei schönem Wetter gerne im Kapellenbiergarten. Der zweite Lockdown kam wie befürchtet, es folgten Schicksalsschläge bei den Pächtern und Kümmerkopp musste schließen.

Daher habe ich mich entschlossen, den Radlerstammtisch Wattenscheid nach 23 Jahren nicht mehr fortzuführen.

*Glück Auf! – ein Nachruf von
 Susanne Wibbeke*



© Graphic dms

Anzeige

Warnwesten mit Wunschaufdruck

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



Design muss sein

◆ ab 15,-€ ☎ 0234 410627

✉ mail@design-muss-sein.info

kurz berichtet:

Radler bald in Not?

Nach letzten Wirtschaftsberichten fehlen nicht nur See-Container für den Nachschub aus Fernost, sondern auch der Inhalt, speziell Mountainbike Komponenten. Unter der Corona-Epidemie leidet unser regionaler Fahrradhersteller Rose in Bocholt. Kunden sollten, durch die Lieferverzögerung, bis zu sechs Monate Wartezeit für ihr Radl einplanen können.

Quelle: WAZ 16-02-2021

Entwicklung Fahrrad insgesamt: Fahrradwirtschaft ist Umsatz- und Jobmotor

Deutschlandweit

75 900 000
Bestand Fahrräder

281 000
Beschäftigte

+ 608% bei
Dienstleistungen *

+ 55% im
Handel *

+ 46% in der
Herstellung *

76%
sind Radfahrer

74%
sind Alltagsradler

68,5% haben
mehr als ein Radl

5,4 Mio. E-Bikes
Verkehrsanteil *

1,36 Mio.
E-Bikes
verkauft 2018

Zeitraum 5 Jahre (2013 – 2018)
*(Quelle: Bundesverband Zukunft Fahrrad,
Dezember 2020)

Bochum Facts

24% Räder, 36% E-Bike
Umsatzplus der Cityhändler, 2018

3000 Radwegweiser
neu installierte Radwegweisungsschilder

4950 m
umgestaltete oder verbesserte
Radverkehrsanlagen, 2020

+16% Wittener Straße
+43,6% Springorumtrasse
mehr Radlerzuwachs

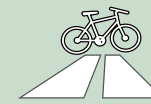
164 486 Ausleihen
von Metropolradruhr, 2020

1,46 Milliarden

Bundesförderung Radverkehr 2020 - 2023 verteilt auf



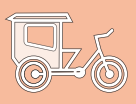
660 Mio
Stadt und Land



170 Mio
Radschnellwege



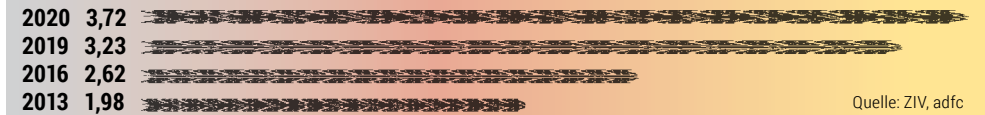
46 Mio
Tourismus Radnetz



146 Mio
div. Modellprojekte

©dms-grafik

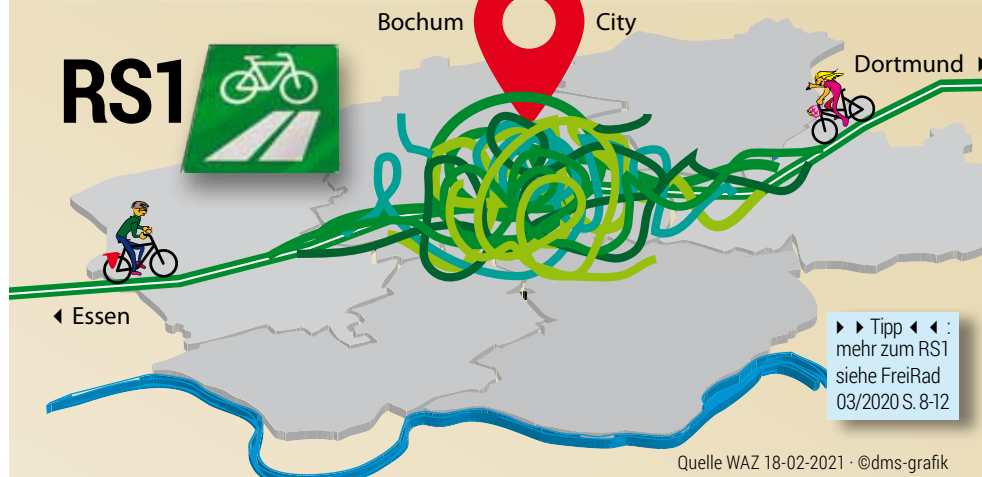
Umsatz mit Fahrrädern und E-Bikes in Milliarden €



Quelle: ZIV, adfc

Dem Aufruf zur Bürgerbeteiligung folgten
• 826 Mitmacher mit
• 336 Trassenvorschläge
Die folgende Machbarkeitsstudie prüft:

42 mögliche Routen durch
Bochums City-Wirrwarr!



► ► Tipp ◀ ◀ ◀
mehr zum RS1
siehe FreiRad
03/2020 S. 8-12

Quelle WAZ 18-02-2021 · ©dms-grafik

Anzeige

STUDIUM?
STATT „IRGENDWAS
MIT MEDIEN“:

PLANE DEINE STADT!

WAGFS WWW.PLANE-DEINE-STADT.DE

Aus der Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Koalition im Rat der Stadt Bochum für die Jahre 2020 bis 2025 zwischen SPD Bochum und Bündnis 90/Die Grünen Bochum

- SPD und Grüne streben an, in Planung und Realisierung 100 Kilometer neue Radwege bis zum Jahr 2025 zu schaffen. Viele Beschlüsse und Planungen dazu haben wir schon initiiert oder sie befinden sich bereits in der Umsetzungsphase. Wir wollen aber das Radwegenetz noch alltagstauglicher gestalten und ausbauen.
- An allen Radial- und Hauptstraßen sollen dazu abgesetzte Radwege oder aufmarkierte Radfahrstreifen angelegt werden. Die noch nicht sanierten Cityeinfallstraßen sollen bis 2025 so gestaltet werden, dass sie mit Auto, ÖPNV, Rad und auch zu Fuß sicher, zügig und komfortabel genutzt werden können. Daneben gilt es auch, den Innenstadtring anzugehen, um jedem Verkehrsmittel den sicheren Raum zu geben, der benötigt wird. Bochums Innenstadt innerhalb des Rings soll autoarm gestaltet werden. Wir werden prüfen, wo verstärkt Radverkehr unterwegs oder zu erwarten ist und auf Grundlage dessen Fahrradstraßen einrichten. In Bochum sollen in Zukunft mindestens 20 Euro pro Einwohner*in in den Radverkehr investiert werden.



von Gerlinde Ginzel Text und Fotos

Über sieben Inseln musst Du fahr'n Inselhüpfen in der Dänischen Südsee per Rad

Schon vor einigen Jahren habe ich diese Tour unternommen, doch sie hat sicher nichts von ihrem Reiz verloren. Per Nachtzug ging es von Bochum aus nach Flensburg, wo wir gegen sechs Uhr morgens ankamen. Schon in der Nacht hatte es begonnen in Strömen zu regnen. An einen Start war nicht zu denken, zumal ich auch meine Regenhose vergessen hatte und es recht kühl geworden war. Also beschlossen wir in der Wartehalle des Bahnhofs abzuwarten, bis die Läden öffneten und eine zu kaufen. Versorgt mit Kaffee und belegten Brötchen aus der Bahnhofsgaststätte konnten wir nun das Treiben in der Bahnhofshalle beobachten: zwei weitere Paare mit Rädern und sehr durchnässt suchten Schutz, hängten die Jacken über die Räder, versorgten sich mit Kaffee, eine Gruppe Pfadfinder breitete nasse Jacken, Schlafsäcke, Zelte aus, begannen Kaffee zu kochen und zu frühstücken, weitere Fahrgäste mit Koffern, Schirmen, Fahrrädern usw. füllten die Halle; es sah aus, als seien alle auf der Flucht hier gestrandet. Endlich öffneten die Läden, in einer Sportabteilung wurde ich fündig und als wir, ausgestattet mit neuer Regenhose, wieder heraustraten,

hatte es aufgehört zu regnen. Dann ging es los, aus der Stadt heraus und herunter an die Küste, ans Meer, immer der Dänischen Route Acht, der Sydhavsroute, folgend; die Staatsgrenze verläuft über eine winzige Brücke an einem Strandsee. Dort saß, etwas versteckt, ein Mann mit einem Schwan im Arm in trauter Eintracht; das war zauberhaft.

Erster Stopp war in Dybbøl Mølle, von diesem geschichtsträchtigen Ort hat man eine fantastische Aussicht über die Flensburger Förde. Das Mühlenmuseum erzählt die Geschichte der Mühle und ihrer Bedeutung als Nationalsymbol für Dä-



Auf Langeland

nen und Deutsche vor dem Hintergrund des Deutsch-Dänischen Krieges und der Schlacht an den Düppeler Schanzen 1864. In Sonderborg kann man mit etwas Glück, die Dannebrog, die königliche Yacht vor dem Schloss anliegen sehen. Das ist ein Fest für Fotofans.

Auf der sehr hügeligen Insel Als hatten wir vor, auf einem freien Natur-Zeltplatz in der Nähe von Fynshav zu zelten. Der war uns dann doch etwas zu abenteuerlich, so dass wir den offiziellen Zeltplatz bei der Fähre vorzogen. Von dort ging es am nächsten Morgen direkt weiter nach Bøjden auf Fünen. In Svendborg mit dem schönen Hafen lohnt ein Besuch des sehr interessanten Danmarks Forsorgsmuseum; das Museum befindet sich in der ehemaligen, sogenannten Armen- und Arbeitsanstalt. Über eine gewaltige Brücke erreichen wir die nächste Insel Tåsinge, wo auf dem Zeltplatz auch ein Schwimmbecken, mit allerdings eisigem Wasser, zum Bad lockt. Will man in Dänemark in einem Schwimmbad schwimmen gehen, so ist das vorherige Duschen ohne Badebekleidung und mit gründlichem Einseifen Pflicht, woran auch ein „Vask med Sæbe!“, „Wasch dich mit Seife!“ In großen roten Lettern am Becken erinnert. Von Tåsinge geht es über die 1962 eröffnete Brücke über die winzige Insel Siø nach Rudkøbing, dem gemütlichen Hauptort von Langeland; eine der beliebtesten dänischen Ferieninseln mit einer 140 km langen Küste mit Sandstränden. Wir übernachteten im Norden der Insel auf dem Zeltplatz von Lohals. Mein abendliches Badevergnügen wird durch die Warnung vor Feuerquallen etwas getrübt. Die nächste Etappe soll uns nach Spodsbjerg zur Fähre nach Lolland und über Nakskov wieder zur Küste nach Krageraas führen. Bei fast 30°C und genug Zeit bis zur Abfahrt verlockt der weiße Strand zum Schwimmen, doch

wir entschließen uns zu einer Pause im Schatten. Beim Blick von der Fähre ins Wasser wird mir klar, weshalb auch sonst niemand badete: das Wasser ist voller Feuerquallen, zum Teil mit meterlangen Nesselfäden.

In Nakskov zeigte sich damals noch, dass Lolland unter einer ausgesprochen abseitigen Lage leidet. Der allgemeine Niedergang der Landwirtschaft hat die Insel hart getroffen. Im Vergleich zu anderen dänischen Regionen ist der Tourismus weniger entwickelt, da Lolland nicht über weite Badestrände verfügt. Mittlerweile setzt man auf Naturerlebnis- und Radtourismus.

Idyllisch gelegen ist dagegen unser nächster, moderner Zeltplatz in Krageraas. Von dem kleinen Hafen verkehren regelmäßige Schiffe zu den Inseln Fejø, Femø und Skalø. Im Hafenrestaurant genießen wir frischen Fisch und am Zeltplatz heißt es „Vi har en ny badebro!“- „Wir haben eine neue Badebrücke!“



Selbstversuche im Wikingerschiffs-Museum

In dem kleinen Kaufmannsladen versorgen wir uns am nächsten Morgen für den Tag, wo wir bis Vordingborg kommen wollen. Ab Maribo folgen wir nun der Route Sieben über den Guldborgsund auf die Insel Falster. Am meisten beeindruckend ist die Überquerung der 3199



Stevns Klint_

Meter langen Storstrømsbroen, welche die dänischen Inseln Falster und Masnedø miteinander verbindet. Diese alte Brücke soll nach Eröffnung der neuen Brücke 2022 abgerissen werden. Der Zeltplatz in Vordingborg liegt direkt am Wasser des Storstrømmen und Stadt und Burg laden zur Erkundung ein.

Mittlerweile auf der dänischen Hauptinsel Seeland angekommen, ist das nächste Ziel der Urlaubsort Rødvig an der Steilküste Stevns Klint, wo ich 2010 mit Kindern und Familie war. Wir folgen der regionalen Route 56 bis zur Route Neun, einem Teil der Strecke Berlin-Kopenhagen. Von Rødvig geht es über Højerup und Heddinge wieder zu meiner Cousine in Tureby bei Køge. Natürlich nicht, ohne vorher die berühmte Højerup Kirke besucht zu haben, die auch auf dem Titel der Fahrradkarte Berlin – Kopenhagen zu sehen ist. Nach einigen Tagen radeln wir weiter bis Roskilde am gleichnamigen Fjord. Die Lage ist hier besonders reizvoll, weil sich das Wasser im Westen befindet und so die Sonnenuntergänge den Fjord in goldenes Licht verwandeln. Bei fast 30°C ist es angenehm, einen Tag mit Badepause am Fjord zu verbringen. Den kühleren Morgen nutzten wir zum Besuch des Wikingerschiffs-Museums, der auf jeden Fall lohnt.

Jetzt bleiben uns noch zwei Tage, bis der (damals noch verkehrende) Nachtzug uns von Kopenhagen wieder zurück ins Ruhrgebiet bringen soll. Bei weiter hochsommerlichen Temperaturen haben wir eine kurze Etappe am Fjord entlang bis Frederikssund, wo glücklicherweise wieder ein schöner, sehr belebter Badestrand zur Erfrischung lockt. Da die in unseren Unterlagen angegebene Jugendherberge nicht mehr existiert und es auch keinen Zeltplatz in der Nähe gibt, übernachten wir diesmal im Gasthaus mitten im Ort, das auch eine sehr gute Küche bietet. Über die sehr gut beschilderte Route Zwei führt uns der Endspurt am nächsten Tag bis zum Hauptbahnhof von Kopenhagen. Für die letzten 20 Kilometer durch die Stadt brauchen wir nur knapp über eine Stunde, trotz des umfangreichen Reisegepäcks und einer kleinen Pause für eine Portion Eis. So bleibt noch Zeit für einen Stadtbummel, das Gepäck kommt ins Schießfach am Bahnhof, die Räder werden direkt gegenüber der Polizeistation gut angeschlossen. Hier ist auch das Kødbyen, das alte Schlachthofviertel und die „Kød og Flæskehal“ mit Restaurant und Ateliers, das im Viertel Vesterbro nicht weit vom Hauptbahnhof Kopenhagens liegt. Bei bestem Sommerwetter hieß es dann abends Abschied nehmen von Dänemark. Die extra erstandene, neue Regenhose habe ich tatsächlich erst nach fünf Jahren das erste Mal wirklich benutzt!



Weitere Informationen für die Tour mit Rad und Zelt:

Auf Friedhöfen findet man fast immer öffentliche Toiletten und Frischwasser. Einfach am weit sichtbaren Kirchturm orientieren.

Übernachten in der Natur/ Overnatning i det fri: In Dänemark ist das Übernachten außerhalb von Campingplätzen verboten. Zelten ist in speziell dafür ausgelegten Naturlagerplätzen gestattet. Es gibt zwei Möglichkeiten, einmal Plätze zum unentgeltlichen „wild“ Zelten, zum Zweiten sogenannte „Shelterpladsen“, dort findet man einen hölzernen Unterschlupf, zum Teil mit offenen Seiten, meist auch einer Feuerstelle und Feuerholz, diese Plätze müssen gelegentlich auch gebucht werden, denn die Nachfrage ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Trinkwasser sollte man vorsichtshalber immer selbst mitbringen. Unter <https://udinaturen.dk/map-page?sclds=1150,1303,1153&ffid=2468> kommt man direkt auf die Karte mit den freien Zelt- und Shelter-Standorten. Hierzu gibt es auch eine App für Mobiltelefone <https://shelterapp.dk/>

Baden/ Schwimmen im Meer, Blå Flag/ Badepunkt: An den mit der blauen Flagge gekennzeichneten Stränden kann man unbesorgt schwimmen und Baden, das Wasser ist sauber, die Strände bewacht und es gibt Toiletten und Abfallbeseitigung. Üblich sind auch die sog. Badebroen/ Badebrücken, kleine Stege, von wo man einfacher in schwimmtiefes Wasser kommt.

Camping: Jeder, der auf einem dänischen Campingplatz übernachtet, sollte einen Camping Key Europe (Campingpass) besitzen, dieser bietet zahlreiche Vorteile für den nächsten Campingurlaub, z. B. bis zu 20% Rabatt bei rund 2.500 Campingplätzen.



An der Dybbøl Mühle

zen, zum Teil auch während der Hauptsaison. Auf etwa drei Viertel der rund 500 Campingplätze stehen Campinghütten zur Verfügung. Ihre Ausstattung reicht von einfach und praktisch bis hin zu Luxushütten. Bei schlechtem Wetter eine gute Alternative. Da die Hüttennachfrage jedoch groß ist, sollte man eine Hütte so zeitig wie möglich direkt beim Campingplatz buchen. Mit der CampingCard ACSI kann man vor allem in der Nebensaison von vielen Campingplatz-Rabatten profitieren.

Eine Tour von Rostock nach Kopenhagen und die Umgebung von Kopenhagen habe ich in zwei früheren Berichten beschrieben: ab S. 23 in

http://www.adfc-bo.de/zeitung/zeitung/frei_atmen3-13.pdf

und „Wonderful Kopenhagen“ ab S. 29 in http://www.adfc-bo.de/zeitung/zeitung/frei_atmen1-14.pdf

DANMARKS
TURISTRÅD

MONATLICH FESTE WIEDERKEHRENDE TERMINE:

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

Diese Termine finden wieder regelmäßig statt, sobald es die pandemische Situation erlaubt.

Aktuelle Hinweise entnehmt der Homepage

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,

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Planungsunsicherheit bis zum Redaktionsschluss haben unsere Tourenleiter/innen noch nicht weiter in die Zukunft planen können, da auch viele Veranstaltungen oder neue Termine für entfallene Veranstaltungen noch ungewiss sind.

Aktuelle Termine veröffentlichen wir rechtzeitig auf unserer Homepage und im Tourenportal. Gegebenenfalls müssen zur Durchführung und Teilnahme an einer geführten Radtour unter den momentanen Umständen auch gewisse Regeln beachtet werden.

<http://www.adfc-bo.de>

Sofern Radtouren durchgeführt werden können:

Stadterkundung Wattenscheid jeweils 10:00 h
11. April, 13. Juni, 08. August, 10. Oktober
Wattenscheid Alter Markt, TB 3,- €, 30 km / 4 h, Tourleitung: Susanne Wibbeke

Stadtradeln und Kindermeilen-Kampagne
finden in diesem Jahr in Bochum vom **1. Mai bis zum 21. Mai => S,**

ExtraSchicht - Das ganze Ruhrgebiet in einer Nacht Die ExtraSchicht wird auf den **26. Juni 2021** verschoben! An jedem letzten Samstag im Juni laden 22 Städte zur ExtraSchicht ein. Von 18 bis 2 Uhr ist der Pott auf den Beinen oder auf dem Rad unterwegs zu den Spielorten der Industriekultur.

Vom **25. – 27. Juni 2021** auf dem **eBike-Festival** heißt es in der Dortmunder Innenstadt zum fünften Mal „E-Mobilität erfahren“ und den größten E-Bike Verbrauchertest live in der Dortmunder Innenstadt erleben mit dem großen Ausstellungsbereich rund um die Reinoldikirche und in der Fußgängerzone mitten in Dortmund.

Das wird hoffentlich wieder ein Riesenspaß: 42 km **Superstimmung, Spaß und Unterhaltung beim**

GAST event **15. Sattel-Fest am 18. Juli 2021** von Hamm nach Soest. Das Sattel-Fest ist das größte Fahrrad-Event seiner Art in Nordrhein-Westfalen, wo sich Radfahrer/innen unter dem Motto „Freie Fahrt für Radler“ in den Sattel schwingen, um die schöne Landschaft, Natur pur und die nur für Fahrräder freigegebene Strecke zu genießen.

GAST event **KanalErwachen** mit der 7. Schiffsparade KulturKanal findet am **26. September 2021** statt, ausnahmsweise am letzten Sonntag im September. Das Jahreshighlight auf dem Rhein-Herne-Kanal in der Metropole Ruhr ist die Schiffsparade von Gelsenkirchen bis Oberhausen und bietet Anlass zu einer Radtour entlang der Strecke.

Alle Veranstaltungstermine unter Vorbehalt, bitte ggf. vorher im Internet informieren oder Hinweise in den Medien beachten.

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

Für einige, auch im letzten Jahr entfallene Veranstaltungen sind neue Termine geplant. Gemeinsame Touren zu diesen Veranstaltungen werden rechtzeitig in der Tourendatenbank veröffentlicht.

Impressum

FreiRad #5, März 2021
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: Gerlinde Ginzler, Ralf Böhm, Bernhard Raeder, Martin Krämer, Georg Puhe, Ute Leschny, Birgit Agne, Susanne Wibbeke, 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.

Wir bedanken uns für ANZEIGEN:
Sparkasse * Meinhövel * balance * e-motion * tri-mobil * Via SecondHand

Anzeige

Liegezweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder

tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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

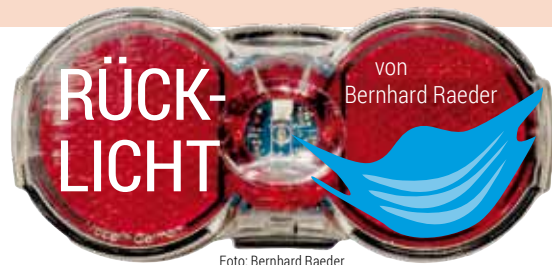


Foto: Bernhard Raeder

Was lehrt uns Corona?

Ein Blick zurück wird heute zwangsläufig von den Einsichten und Erfahrungen geprägt, die die Corona Pandemie uns aufgezwungen hat. Das Virus mitsamt seinen Mutationen hat in vielen politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Bereichen tiefe Spuren hinterlassen. Das Fahrrad hat in dieser Zeit eine Bedeutung gewonnen, die manchen überrascht hat, die aber auf der Hand liegt. Im Bereich der Nahmobilität ermöglichte es eine nahezu ansteckungsfreie Fortbewegung, die immer mehr schätzen gelernt haben. Den vielen Beschränkungen, denen wir im Lockdown ausgesetzt sind, können wir mit dem Fahrrad etwas entgegensetzen: Die Lust an Bewegung, Selbstbestimmung und Unabhängigkeit. Es kostet nichts, sich aufs Rad zu setzen und einfach loszufahren, in dem Wissen, sich etwas Gutes zu tun. Der Boom der Fahrradindustrie, die langen Wartezeiten beim Fahrradservice, sprechen eine deutliche Sprache. Deutschland fährt wieder Rad!

Die Pandemie hat viele Schwächen offengelegt, mit denen wir jetzt zu kämpfen haben. Sei es die Unterversorgung in der Pflege, die mangelhafte Digitalisierung unserer öffentlichen Verwaltung oder die unzureichende Vorbereitung und Ausrüstung unserer Schulen für digital unterstütztes Lernen. Diese Schwächen waren

bekannt. Genauso wissen wir seit Jahren, dass die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität dringend verbessert werden müssen. Die Verantwortlichen in Bochum werden jetzt sagen, das machen wir doch schon, wir sind auf dem Weg. Ja, die Bogestra ist leistungsfähig und modern aufgestellt, wird aber nur schwer aus der jetzigen Krise herauskommen. Fahrgastzuwächse, wie zuletzt generiert, werden sich aufgrund der Pandemieerfahrung nur noch schwer erzielen lassen.

Für den Radverkehr hat man mit dem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte 2014 zwar den richtigen Weg eingeschlagen, das damals vertraglich fixierte Ziel von 25% Radverkehrsanteil hätte aber viel konsequentere Anstrengungen und Investitionen bedurft. Der Weg, der beschritten wurde, war eindeutig zu schmal!

Wir hätten viel weiter sein können. Die Einsicht in frühere Versäumnisse ist das eine. Die Fähigkeit und die Bereitschaft, daraus zu lernen, das andere. Schauen wir also nach vorne und den Verantwortlichen auf die Finger. Fragen wir uns selbst, ob wir genug tun, das Klima zu schützen, gesund zu bleiben, Lärm zu vermeiden und die Stadt sicherer und lebenswerter zu machen. Ich bin sicher, dass das auf dem Fahrrad am besten geht!

Beitritt

auch auf www.adfc.de

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

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 Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in
D E
IBAN
BIC
Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

- Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum

Unterschrift

e-motion e-Bike Welt Bochum

powered by **JEVO**

bochum@emotion-technologies.de

0234- 282 530 70

jewo.de/emotion

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

Fahrräder gibt's woanders.



Hattinger Straße 66-68
44789 Bochum

≡ **e-motion** ≡
TECHNOLOGIES