

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM Nr. 07 März 2022

Unterschriften für eine Radwende

Weitere Themen
Radfahren in Langendreer
Verkehrssicherheit
Radfahren und Klimaschutz
Radtourentipps

Mehr Platz fürs Rad!

WIR HABEN **BOCK** AUF **BOCHUM**

ADFC INTERN

- 4 Grußwort: Jens und Gerlinde
- 5 Bericht: Hauptversammlung Okt. 2021

KLIMASCHUTZ

- 6 DUH und Umweltzone Bochum
- 10 Klimaplan für Bochum

VERKEHRSSICHERHEIT

- 12 Verkehrsrecht Radregeln...
- 14 Zwei weitere „Ghostbike“ aufgestellt
- 18 Baustellen-Management

INFRASTRUKTUR

- 20 Trinkwasserbrunnen
- 22 RS1 – Planung durch BO- City
- 24 Weiterentwicklung der Infrastruktur
- 26 Radfahren in Langendreer
- 28 Menschen aus Langendreer
- 31 Drei Fragen an die Bezirks-Chefin

INITIATIVEN

- 34 Kidical Mass Aktion
- 38 Radentscheid 17000 Unterschriften

RUND UMS FAHRRAD

- 40 „Pedalkino“-Premiere
- 44 Ein Leben ohne Auto

RADTOUREN

- 46 Reisebericht Münsterland
- 50 3-Seen-Tour Oldenburg/Münsterland
- 55 120 km im November

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 56 Veranstaltungen / Termine
- 62 Einfach mal Radfahren
- 63 Mitglied werden? Beitrittsformular!

rausgepickt:



10
Klimaplan für BO



12
Verkehrsrecht
Stop oder Go?



26
Radfahren in
Langendreer



12
Großes Kino



50
Tretboot –
gut für Radler!

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde

Seit unserer letzten Ausgabe der FreiRad hat sich wieder vieles getan: die Bundestagswahl fand im September statt, neue Coronaviren verursachten die nächste Infektionswelle, und in Bochum überreichte das Team des Radentscheids ca. 17.000 Unterschriften an den Oberbürgermeister.

Unter den gegebenen Umständen mit Abstandsregeln, teilweise mit Masken, ständigen Desinfektionen der Stifte diese vielen Unterschriften zu sammeln, ist eine bemerkenswerte Leistung. Bis Anfang November wurde engagiert gesammelt. Wie der Rat der Stadt Anfang März abstimmen wird, darum wird noch verhandelt und wir werden auf der Homepage berichten. Es ist ein Votum aus der Mitte der Bevölkerung, denn die Verkehrswende, hin zu menschengerechten und vor allem klimafreundlichen Städten ist nicht nur eine verkehrstechnische, sondern auch eine soziale Aufgabe.

Die neue Regierung hat hierzu schon eine Chance vertan. Wir hätten von dieser Koalition mehr erwartet, als einen Verkehrsminister aus dem Pulk der Lobbyisten, der dafür sorgt, dass



Gerlinde Ginzel
Vorsitzende



Jens Matheuszik
Vorsitzender

die Kaufprämie für (meist überdimensionierte) Elektro- und Hybridfahrzeuge ein weiteres Jahr gezahlt wird. Im Zusammenhang mit den stark steigenden Energiepreisen verursacht dies die weitgehende Spaltung der Gesellschaft, denn hiervon sind alle betroffen. Die einen leisten sich teure, große Autos und bekommen dafür noch staatliche Unterstützung von bis zu 6.000 Euro; den anderen wird im Winter der Strom und das Gas abgesperrt, weil sie Rechnungen nicht bezahlen können, die für die Autofahrer von Großlimousinen gerade eine Tankfüllung bedeuten. Im ersten Halbjahr 2021 hat der Bund für die Förderung 1,25 Milliarden Euro gezahlt, die Förderung von Lastenrädern hätte 250 Millionen erfordert und ganz andere Impulse gesetzt.

Wir sind gespannt, wie das Votum des Rates zu einer „Verkehrswende“ in Bochum ausfällt und das der Bürger und Bürgerinnen bei der Landtagswahl im Mai.

Mit freundlichen Radlergrüßen

*Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik
Vorsitzende/r des ADFC Bochum*



Bericht über die Jahreshauptversammlung 2021

von Gerlinde Ginzel

Mehrere Male mussten wir unsere Jahreshauptversammlung 2020 und auch 2021 verschieben, da aufgrund der pandemischen Situation und der damit verbundenen Beschränkungen keine Treffen möglich waren. Eine digitale Versammlung kam für uns nicht in Betracht; wir fürchteten, dass wir damit noch weniger Mitglieder erreichten. Auch wäre wegen der abzuhaltenden Wahlen ein aufwendiges Computerprogramm notwendig gewesen; was für uns nicht zu leisten war.

Die für den 28.10.2021 einberufene Versammlung konnte dann doch im Umweltzentrum in der Alsenstraße stattfinden; gerade bevor die Omikron-Variante des Virus wieder für strengere Maßnahmen sorgte.

Es waren 21 Stimmberechtigte erschienen. Die Einladung erfolgte schriftlich am 31.08.21 in der FreiRad. Damit war die Versammlung beschlussfähig. Theo Albers wurde zum Versammlungsleiter und Christoph Lotz zum Protokollführer gewählt. Der Vorstand konnte trotz der Corona-Einschränkungen seit März 2020, auf mittlerweile zweieinhalb sehr ereignisreiche Jahre zurückblicken:

Im Jubiläumsjahr 2019 anlässlich „30 Jahre ADFC Bochum“ erschien die erste Neuauflage der Mitgliederzeitschrift „FreiRad“; gefeiert wurde mit einer Jubiläumsveranstaltung auf dem Boulevard und einer großen Veranstaltung im Museum Bochum mit der bekannten WDR-Moderatorin Martina Esser.

Es gab wieder regelmäßige Treffen mit Verwaltung und Parteien. Stellungnahmen zur Planung des RSI wurden erstellt und Befahrungen dazu durchgeführt. Gerlinde Ginzel als Vorsitzende nahm in seit März 2019 rund 177 Termine für den ADFC wahr. Dies waren u. a. viele organisatorische Termine, Verpflichtungen im Landesverband und auch die zum Beispiel mit der Radwende und dem Radentscheid gemeinsamen, meist sehr öffentlichkeitswirksamen Aktionen.

Auch der Stammtisch ist neu belebt worden und ganz aktuell zählt der ADFC Bochum über 990 Mitglieder. Diese Zahl ist insofern wichtig, weil ein Kreisverband mit 1000 und mehr Mitgliedern zwei Delegierte zu den Landesversammlungen des ADFC entsenden darf und somit an weitreichenden Entscheidungen mitgestaltet.

Bernhard Raeder und Ralf Böhm berichten über die Arbeit der Referenten mit dem Aufruf Anzei-

genkunden für FreiRad zu werben. Um die FreiRad kostendeckend zu erstellen, müssen Anzeigen im Wert von mindestens 1.000 €/ Ausgabe akquiriert werden. Für dieses Heft darf die erfreuliche Mitteilung zur Kenntnis genommen werden, dass es vollständig aus den Anzeigeneinnahmen finanziert werden konnte!

Jacqueline Bataille-Maas erstattet den Kassenbericht 2020. Das Finanzamt Bochum-Mitte bescheinigt mit aktuellem Bescheid die Gemeinnützigkeit. Das Finanzamt kritisierte außerdem, dass Mitgliedsbeiträge Verluste bei der FreiRad ausgleichen würden; was nun hoffentlich nicht mehr der Fall sein wird.

Nach dem Bericht der Kassenprüfer und der Entlastung des Vorstandes wurde über eine länger geplante Satzungsänderung abgestimmt:

Paragraph (§) 9 der Satzung wurde wie folgt geändert: Nr. 1: Der Vorstand besteht aus zwei gleichberechtigten Vorsitzenden, dem Finanzvorstand und bis zu fünf Beisitzern. Der Vorstand entscheidet durch Stimmenmehrheit. Nr. 2: Der Vorstand führt die laufenden Geschäfte und führt die Beschlüsse der Mitgliederversammlung durch.

Danach erfolgten die Neuwahlen mit Theo Albers als Wahlleiter. Gerlinde Ginzel wird einstimmig bei zwei Enthaltungen zur Vorsitzenden gewählt. Jens Matheuszik wird nach eingehender Diskussion bei zwei Gegenstimmen und einer Enthaltung zum Vorsitzenden gewählt. Jacqueline Bataille-Maas wird einstimmig zum Finanzvorstand gewählt. Stefanie Kotalla, Bernhard Raeder, Georg Puhe, Ralf Böhm und Hans Sturm werden einstimmig bei einer Enthaltung zu Beisitzern gewählt. Markus Schweiß und Christoph Lotz werden zu Kassenprüfern gewählt. Alle Gewählten nehmen die Wahl an.

Darüber hinaus werden Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik zu Delegierten zur Landesversammlung des ADFC NRW und zu Kandidaten zur Bundeshauptversammlung des ADFC gewählt. Die Beisitzer werden einstimmig bei einer Enthaltung zu Ersatzdelegierten zur Landesversammlung des ADFC NRW gewählt. Alle nehmen wiederum die Wahl an.

Da keine weiteren Anträge gestellt waren, endete die Versammlung um 21 Uhr. (*Anmerkung: dies ist nicht das offizielle Protokoll

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

Umweltzone Bochum, Kontrolle und vereinbarte Maßnahmen

von Pe Sturm

Beginn Umweltzone Hattinger-/Kohlenstraße



Foto:djms

Blick in die Historie

Zum 1. Oktober 2008 verdoppelte sich die Zahl der Umweltzonen in deutschen Städten von bisher 12 auf 23. Damit wurde der bisher ernsthafteste Versuch, das Feinstaubproblem in den Ballungszentren zu entschärfen, immer mehr zur Normalität. "Feinstaub-Teams" der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) kontrollierten die Akzeptanz und Einhaltung der Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß. Neue Umweltzonen wurden in neun Städten des Ruhrgebiets u.a. Dortmund, Bochum, Duisburg, Essen für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß eingerichtet.

2012

Deutsche Umwelthilfe veröffentlichte Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage zum Kontrollverhalten in 47 deutschen Umweltzonen. Nur vier Städte wurden für gute Kontrollen mit „Grüner Karte“ ausgezeichnet. Der DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch kommentierte dies: „Wenn nötig werden wir eine funktionierende Überwachung flächendeckend einklagen.“

Immerhin 13 Städte erhielten die „Gelbe Karte“. In die Kategorie fielen u.a. Bochum, Frankfurt, München und Essen. Diese Kommunen überwachten in der Regel die Einhaltung der Bestimmungen

Die Umweltzone betrifft vorwiegend nördliche Stadtteile



Stadtplanwerk 2.0: © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner, dl-de/by-2.0
 Datengrundlagen: - ALKIS, ATKIS - Land NRW/Katasterämter (dl-zero-de/by-2-0) © OpenStreetMap - Mitwirkende (License: ODL)

bei geparkten Fahrzeugen, vernachlässigten aber die Kontrolle und die Ahndung von Verstößen im fließenden Verkehr.

2017

Bund und Länder verweigerten den belasteten Städten wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Luftqualitätswerte für das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid (NO₂) durchzusetzen. Umweltverbände klagten damit gegen 10 Bundesländer auf wirksame Maßnahmen wie Fahrverbote für schmutzige Dieselfahrzeuge. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hatte in 2016 ebenso wie das Verwaltungsgericht Stuttgart in 2017 geurteilt, dass Diesel-Fahrverbote die damaligen einzigen Maßnahmen waren, die zur schnellen Grenzwerteinhaltung führten.

„Das die Durchsetzung geltenden Rechts auf dem Klageweg erst durch einen gemeinnützigen Umweltschutzverband passieren muss, ist ein Institutionen- und Demokratieversagen erster Güte“, sagte Jürgen Resch weiter. „Die Politik hat bisher vor der Automobilindustrie kapituliert und opfert ihr den Umwelt- und Verbraucherschutz sowie die Gesundheit der Bürger. Es ist hochnotpeinlich, dass deutsche Regierungspolitiker von Verwaltungsrichtern daran erinnert werden müssen, dass der Schutz der Gesundheit höchsten Verfassungsrang genießt.“

Insgesamt wurden laut Umweltbundesamt im Jahr 2016 die gesetzlichen Grenzwerte für NO₂ (40 µg/m³) in 90 Städten überschritten, in 61 davon um mehr als 10 Prozent. Gegen folgende Städte hatte die DUH Klagen eingeleitet: u.a. Kiel (65 µg/m³), Dortmund (51 µg/m³) und Bochum (50 µg/m³).

2018

Nach den ersten Diesel-Fahrverboten ab April in Hamburg rechnete die Deutsche

Umwelthilfe (DUH) ab Herbst 2018 mit Aussperrungen der schmutzigen Diesel in vielen weiteren Städten in Deutschland.

2019

Das oberste Verwaltungsgericht in NRW hatte deutlich gemacht, dass der Grenzwert von 40 µg NO₂/m³ als geltendes Recht zu beachten ist. Es soll dem Gesundheitsschutz dienen. Die DUH klagte in 38 Städten für die saubere Luft.



LKW verstopfen unsere Straßen

2020

DUH schließt gerichtliche Vergleiche, setzt saubere Luft u.a. in Bochum durch und bringt die Verkehrswende voran – Umfassende Maßnahmenpakete für die Zurückdrängung von Pkws aus den Städten und den Ausbau und die Vergünstigung von Bahn, Bus und Tram, erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr und Nachrüstung schmutziger Diesel-Busse und Kommunalfahrzeuge. Sollten die vereinbarten Maßnahmen nicht ausreichen, entscheidet ein Schiedsgericht auf Anrufung der DUH. Die Vergleiche sind seit dem 28. Februar 2020 rechtswirksam.

Wesentlicher Bestandteil der Vergleichsvereinbarung ist zudem eine fortlaufende →

Wirkungskontrolle der festgesetzten Maßnahmen. Sollte die DUH Erkenntnisse haben, dass Grenzwerte überschritten werden, ist das Land verpflichtet, diesen Verdachtsfällen nachzugehen.

Maßnahmenpaket Bochum - Beispiele: Auf der Herner Straße wurde eine kontinuierliche Verkehrszählung eingerichtet und im Rahmen des Vergleichs die Verkehrsmenge um 21 % reduziert. Die Parkraumbewirtschaftung der Stadt wurde räumlich und zeitlich ausgeweitet und kostenfreies Parken stark reduziert. Die Einrichtung weiterer von der DUH benannter Messstellen sollte sicherstellen, dass keine neuen bzw. bisher unbekanntes Grenzwertüberschreitungen mit dem Dieselabgasgift NO₂ bestehen. Die Stadt Bochum wird sich bei der BOGESTRA für die Hardware-Nachrüstung aller technisch nachrüst- und förderbaren Busse auf Euro VI einsetzen. Alle technisch nachrüst- und förderbare Kommunalfahrzeuge erhalten eine Hardware-Nachrüstung auf Euro VI.

Laut WAZ Zitat vom 28.2.2020 würde die Stadt Bochum aufgrund des Vergleiches mit der Deutschen Umwelthilfe 37km zusätzliche Radwege bis 2022 auf den Weg bringen. Über diese Aussage stolperten kritische Bürger*innen und fragten bei der DUH nach. Die Antworten kamen prompt: „Für eine Kontrolle der Maßnahmenumsetzung sind wir tatsächlich auf Hinweise aus der Zivilgesellschaft angewiesen, vor allem bzgl. der Frage welche Maßnahmen NICHT oder nicht in der entsprechenden Zeit oder Qualität umgesetzt werden.“ [...]

„Der Vergleich ist das Ergebnis unserer Klage für saubere Luft in Bochum. Ziel kann bei einer Klage vor Gericht ausschließlich die Einhaltung der gesetzlichen Mindestvorschriften sein – in die-

sem Fall die flächendeckende Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte überall in der Stadt Bochum.“ [...]

„Ganz konkret bedeutet das, dass an den Belastungshotspots in Bochum durch lokal wirksame Maßnahmen die Belastung reduziert wird, wie es mit Tempo 30 und der damit einhergehenden Verkehrsmengenreduktion auf der Herner Straße gelungen ist, den Verkehr auf den Autobahnen zu lassen und keine Abkürzung durch die Stadt zu nutzen. Darüber hinaus wurden alle dort verkehrenden Busse mit neuester Abgasminderungstechnik nachgerüstet. Alleine diese Maßnahmen waren geeignet um den juristischen Mindestanforderungen zu genügen.“ [...]

„Dabei haben einzelne Verkehrswendemaßnahmen jedoch keine direkt bezifferbare Auswirkung auf die Luftqualität.“ [...] Das bedeutet aber auch, dass es oftmals nicht möglich war, verbindliche Zeiträume für einzelne Maßnahmen einzufordern, da sich die Stadt Bochum auf den Standpunkt stellen konnte, dass diese Maßnahmen für die Luftqualität beispielsweise an der Herner Straße irrelevant seien. Leider folgt das OVG Nordrhein-Westfalen dieser Rechtsauffassung. In Bochum waren die Verhandlungen besonders zäh und die Stadt hat wie kaum eine andere in NRW jegliche Maßnahme abgelehnt, die über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausging.“

Die Stadt Bochum reagiert(e) sehr unterschiedlich auf die Aufgaben, die durch den Vergleich an sie herangetragen worden sind. Zur Erinnerung: 1999 gab es bereits ein Radwegenetz, das sogar vom Rat der Stadt Bochum beschlossen wurde. Darin enthalten war der Umbau der Alleestraße, die bis 2004 fertig gestellt werden sollte. Nun gibt es eine Neuaufgabe und angeblich rollt dort der

Radverkehr bis 2024 auf eigenen Wegen.

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet mit etwa 2000 Schildern war keine freiwillige Leistung von Politik oder Verwaltung. Es war Teil des Vergleiches. In letzter Zeit wurden 100 Anlehnbügel und 185 neue Fahrradboxen aufgestellt. Haben wir auch der DUH zu verdanken.

Von den 37 km neuer Fahrradinfrastruktur sind wir weit entfernt. Stückwerk bestimmt das Bild weiterhin: der sogenannte Grüne Rahmen, der als erstes Teilstück des RSI gefeiert wurde, hat eine Länge von 600 m, drei Fahrradstraßen wurden installiert, die überwiegend dem Freizeitverkehr dienen (3,7km), Markstraße ge-

stückelt (2,4km), Bahnhofstraße (350 m), Hattingerstraße im Bau (angeblich 970 m nach Fertigstellung), Königsallee in Planung, Universitätsstraße vom Südring bis zur Oskar Hoffmann Straße ca. 500 m und dann eine geschützte Bikelane für ein paar 100 m, die teilweise katastrophal endet, Wiemelhauserstraße, Auf der Heide und Engelsburgerstraße ergänzen das Bild mit 2-3 km extra. Was auffällt ist die Tatsache, dass bislang nur dort gebaut wird, wo so gut wie keine Parkplätze weichen müssen.

Von 37 km weit entfernt auch wenn die Politik gerne mal eine Strecke mit zwei multipliziert, bleibt es eher bei Versprechungen und Planungen als bei Fertigstellung bis 2022 laut WAZ.



Beispiele der umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen: Markstraße, Brockhauser Straße, Auf der Heide



Klimaplan Bochum 2035

Schulterchluss von Klima- und Mobilitätspolitik?

Text und Fotos Bernhard Raeder



Mit einer beachtlichen Auftaktveranstaltung machte die Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit der Stadt Bochum am 15. Dezember 2021 die Bochumer Zivilgesellschaft, Verbände und Initiativen online mit dem Prozess der Erarbeitung des „Klimaplan Bochum 2035“ bekannt. Wer sich über Konzept und Vorgehensweise näher informieren will, sollte sich das Video auf youtube ansehen (<https://www.youtube.com/channel/UCnFL5ZFyIvyXh00rZRA1Kcg>).

Es deutet sich an, dass das Vorhaben nicht nur aus den üblichen Bestandsaufnahmen und Analysen von Klimaschutz und Klimaanpassung bestehen wird. Mit einem gesonderten Beteiligungskonzept und einem Kommunikations- und Marketingkonzept werden neue Wege beschritten, und dies von Beginn an. Die zahlreich eingeladenen zivilgesellschaftlichen Initiativen, so auch der ADFC Bochum, konnten sich in verschiedenen virtuellen Themenräumen, moderiert durch die Klimaplan-Verantwortlichen, austauschen und sich auf dem Markt der Möglichkeiten in sogenannten Initiativräumen präsentieren. Daneben gab es in sechs parallelen Thementalks Kurzvorträge und

moderierte Diskussionen. Im ersten Workshop tauschten sich unter dem Schlagwort WiR – werden fossilfrei & bleiben mobil Klimaneutrale Fortbewegung: private und betriebliche Mobilität viele der insgesamt über 150 Gäste über Visionen zu diesem Thema aus, über mögliche eigene Beiträge hierzu und zu Rahmenbedingungen, diese Visionen zu erreichen. Die Ergebnisse aller Thementalks wurden in einer Dokumentation festgehalten. Für dieses Jahr sind weitere Treffen zu den Themenfeldern geplant, beginnend mit klimaneutraler Fortbewegung.

Die Verantwortlichen betonen, es gehe ihnen nicht nur um die Weiterentwicklung und Konkretisierung aktueller Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele, sondern besonders um einen realisierbaren Handlungsrahmen, der durch Verwaltung und Bürger gemeinsam umgesetzt wird. Mit dem Versprechen, eine Strategie zur Verstärkung der Maßnahmen umzusetzen, und besonders durch Festlegung auf einen Prozess, ihre Erfolge zu überprüfen und zu kontrollieren beschreitet man in Bochum Neuland. Controlling kommt in allen bislang verabschiedeten Plänen nicht verbindlich vor.

So zuversichtlich einen die Auftaktveranstaltung vielleicht gemacht hat, bedenklich stimmt macht die Tatsache, dass der Verkehr mit seinen knapp 37% Anteil am Energieverbrauch (2014) in Bochum nie systematisch in einen Klimaschutzfahrplan aufgenommen wurde. Die Verfasser des Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundlicher Verkehr Bochum“ (2014) rieten zu einem integrierten Verkehrsentwicklungsplan. Herausgekommen ist fünf Jahre später ein „Leitbild Mobilität“ mit allgemeinen strategischen Zielen und Handlungsfeldern. Von einer koordinierten Umsetzung konkreter Maßnahmen in einem zeitlichen Horizont kann man nicht sprechen, ebenso wenig von einem spürbaren Klimaschutzmanagement, in dem Verkehr, insbesondere Radverkehr, vorkommt.

Einen letzten Aufschlag in Sachen Klimapolitik machte die Stadt Bochum 2018. Unter dem Eindruck besonders hoher NO₂-Belastungen und drohenden Fahrverbots nutzte man Fördergelder und ließ das Büro raumkom den Green City Plan Bochum entwerfen. Anders als im o.g. Teilkonzept sieht man hier im Verkehrssektor und besonders durch eine Steigerung des Radverkehrs große Einsparpotentiale bei den CO₂ Emissionen. Die Planer beschreiben detailliert insgesamt 45 verkehrliche Maßnahmen, 8 für den Radverkehr. Ihre Empfehlung für ein Controllingkonzept bleibt ungehört. Ihre Schlussfolgerung möchte der ADFC der Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit gern noch einmal in Erinnerung bringen: „Die Steigerung des Radverkehrsanteils erweist sich aufgrund des niedrigen Radverkehrsausgangsniveaus als effektivste, schnellste und außerdem wirkungsstärkste NO₂ senkende, gesamtstädtische Strategie.“

Wenn Bochum mit dem neuen Klimaplan auf die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 abzielt und unsere Fähigkeit verbessern will, mit den zunehmenden Klimatur-



bulenzen besser umgehen zu können, setzt sie sich anspruchsvolle aber notwendige Ziele. Diese mit einer ernst gemeinten Beteiligung der Zivilgesellschaft, mit der Aufnahme des Verkehrs sowie einer Evaluation und Controlling anzugehen und damit Neuland zu betreten, ist ausdrücklich zu begrüßen. Die Bochumer Zivilgesellschaft hat diese Richtung schon lange vorgege-

Kängurus Jugend

ben. Mehrere Klimastreiks von fridays for future oder 17.000 Unterschriften für den Radentscheid sind nicht zu übersehen. Fazit: Der ADFC hält fest, dass das Rad nicht neu erfunden werden muss! Noch kürzer: Fahr Rad!

PS: Nachtrag für alle Verantwortlichen in Politik und

Verwaltung. „Im Hinblick auf eine Verhaltensänderung (mehr Menschen benutzen das Fahrrad) ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass alle Maßnahmen mit entsprechend großem Engagement umgesetzt werden müssen. Radverkehrsmaßnahmen sind nicht nebenbei und für kleines Budget wirksam umsetzbar.“ (Green City Plan, S. 150)



(Rad-)Verkehrsregeln befolgen, ist doch ganz einfach, oder?

Wir zeigen hier zwei exemplarische Beispiele, wie sie in solcher oder vergleichbarer Art oft in unserer Stadt vorkommen:

Text und Foto von Ralf Boehm

In beiden Fällen handelt es sich um benutzungspflichtige Radwege, die in Höhe der Lichtsignalanlagen als sog. „Bordsteinradwege“ geführt werden.



Einfache Frage:

Wenn die Ampel jeweils Rotlicht anzeigt, müssen Radfahrende auch anhalten?

Wir möchten hier aus zwei Antworten zitieren, die wir jeweils identisch den Adressaten gestellt haben:

1. ADFC-Rechtsreferent

In beiden Fällen, zu denen Sie Fotos beigelegt haben, besteht keine Wartepflicht für Radfahrende bei rotem Fahrbahnsignal. Die amtliche Begründung zur StVO-Änderung 2013 gibt im Punkt „II. Zu den einzelnen Vorschriften im Abschnitt „b) Im Einzelnen“ zu § 37 Abs. 2 Nr. 6 eine Erläuterung, die eine alte Zweifelsfrage klärt:

„Befindet sich die Radverkehrsführung neben der Fahrbahn einer Einmündung oder am kurzen Arm der T-Kreuzung, sind die für den Fahrverkehr geltenden Lichtzeichen nicht zu beachten, auch wenn in dem Bereich keine besonderen Lichtzeichen für Radfahrer (...) vorhanden sind, wenn Radfahrer weder den Fahr- noch den Fußgängerverkehr kreuzen.“ Mit dem „kurzen Arm“ ist der waagerechte Balken des „T“ der T-Kreuzung gemeint. Dort verläuft auf Ihren Fotos der Radweg.

2. Stadtverwaltung Bochum

§37 StVO beschreibt Ampelregelungen an Kreuzungen, Einmündungen, Fußverkehrsquerungen usw. Der Paragraph enthält keine Aussage dazu, wie festgestellt werden kann, für welchen Teil einer Verkehrsinfrastruktur ein Signal gilt oder gelten soll. Die Markierung einer Haltlinie (Verkehrszeichen 294) ist nicht vorgeschrieben, sondern wird nur ergänzend – also als Erklärung, weitergehende Definition oder wegen der Begreifbarkeit vorgenommen.

Die fachliche Haltung zum Geltungsbereich einer Ampel ist, dass sich die Regelungswirkung auf alle Verkehrsflächen erstreckt, die durch die Ampelinstallation umfasst werden. Dabei beginnt der Geltungsbereich bei einem rechts installierten Signalmast an ebendiesem Mast und erstreckt sich bis zum linken Fahrbahnrand

Demnach ist der Radweg im ersten Beispiel nicht von der Ampelregelung betroffen, der

im zweiten Beispiel hingegen schon.

Zugleich ist die fachliche Meinung, dass Verkehrsregelungen so eindeutig, nachvollziehbar und begreifbar wie möglich sein sollen. Im Zweifelsfall sollte also beispielsweise durch die Markierung einer Haltlinie auf der Radinfrastruktur zusätzlich zur Ampel signalisiert werden, dass die Regelung sich auch auf die Radinfrastruktur erstrecken soll. Konkret hieße das, dass im Beispiel der Essener Straße nun die Markierung der Linie erfolgen sollte.

Gleichzeitig muss aber natürlich gefragt werden, welche Intention mit einer Ampelinstallation verfolgt werden und welche Verkehrsströme darüber geregelt werden sollen. Im Beispiel der Essener Straße, in der es nur in einiger Entfernung einen potenziellen kreuzenden Fußverkehrsstrom geben kann, war sicherlich nicht intendiert, den Rad- und Fußverkehr hier über das Signal zu separieren. Hier wäre aus fachlicher Sicht bisher auch das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme ausreichend. Die gegenwärtige Erlass- und Verordnungslage ließe dies zu. Der Regelungsbedarf ist allerdings je nach Standort und Verkehrssituation einzeln zu bewerten und würde bei intensivem kreuzendem Fußverkehr sicher zu einer anderen Einschätzung führen.

Alles klar, oder?

Man kann allerdings auch die Meinung vertreten: Warum sind diese Situationen bisher weder in der Straßenverkehrsordnung noch im tatsächlichen Verkehrsraum eindeutig geregelt worden, so dass Radfahrende immer noch in rechtlich zweifelhafte Situationen hineinradeln müssen (ob die Stadt bei der Mastenaufstellung auch die rechtlichen Konsequenzen für Radelnde einbezogen hatte?)

Wohl eher nicht!

Immerhin geht es hier, sollte die Polizei „vermeintliche“ Rotlichtverstöße ahnden wollen nicht um 20 oder 30 Euro, sondern um hohe Verwarnungs- bzw. Bußgeldbeträge (60 -160 Euro -Gefährdung-) und um einen Eintrag im KBA Flensburg (1 Punkt).

Selbst, wenn ein Einspruch gegen den Bußgeldbescheid, möglicherweise erst nach einem Bußgeldverfahren vor dem Amtsgericht zur Einstellung führen sollte, den Ärger und die Kosten etc. haben die Betroffenen zu tragen.

Hier noch zwei ähnliche Situationen:



Entscheiden Sie.... Jetzt!



Weitere Beispiele »STOP oder GO«: Hier kommt es also bei der einen Rechtsauffassung darauf an, ob der Mast links oder rechts passiert wird bei Rotlicht...

Aus der WAZ Bochum 19-02-2022

360 Ampeln in Bochum

W In Bochum Stadtgebiet gibt es derzeit 360 Ampeln, 130 werden durch das Tiefbauamt unterhalten. Davon sind 260 an den Verkehrsleuchten im Rathaus angeschlossen, sodass auf Störungen schnell reagiert werden kann.



Zwei neue „Geisterräder“ aufgestellt

Traurig – aber wahr: In Bochum verstarben zwei Fahrradfahrende innerhalb von nur vier Monaten im Straßenverkehr.

von Jutta Schröder

Am 29. September 2021 kollidierte eine Fahrradfahrerin mit einem abbiegenden Transporter an der Kreuzung Alte Bahnhofstraße / Ecke Elsterstraße in Bochum-Langendreer. Sie verstarb an den Unfallfolgen. Nur wenige Monate später, am 18. Januar 2022, verstarb ein Radfahrer direkt am Unfallort auf der Dorstener Straße nahe Bochum-Stadtmitte.

In Gedenken an beide Unfallopfer wurden weiß angestrichene Geisterräder (auf Englisch „Ghostbikes“) möglichst nahe an den Unfallorten aufgestellt. Zu beiden Anlässen fanden vorher Fahrrad-Korsos statt, die polizeilich angemeldet und begleitet wurden. Dabei zeigte sich die genehmigende als auch die begleitende Polizei überaus verständnisvoll. Auch das Bochumer Ordnungsamt, das die Platzierung der Ghostbikes bewilligte, bezeugte seine Anteilnahme. Den beteiligten Menschen in diesen Behörden sei an dieser Stelle ein großer Dank ausgesprochen.

Es geht nicht darum, Schuldige zu suchen und zu verurteilen, wenn Rad fahrende Menschen durch Unfälle mit PKW oder

LKW tödlich verunglücken. Im Gegenteil. Es ist davon auszugehen, dass Kfz-Fahrende, die in einen Unfalltod verwickelt sind oder diesen verursachen, ihr Leben lang diese grausame Erinnerung mit sich tragen. Niemand möchte mit ihnen tauschen.

Fehlende Sicherheit

Die Verkehrsplanung muss menschliche Schwächen berücksichtigen, forderte Marek Nierychlo vom Radentscheid Bochum ausdrücklich in seiner Ansprache während des Aufstellens des Ghostbikes an der Dorstener Straße. Und Gerlinde Ginzel (ADFC Bochum) ergänzte, dass Radwege neben fließendem Verkehr und Parkplätzen nicht mehr zeitgemäß seien.

In Fahrrad freundlichen Metropolen wie Helsinki und Oslo gibt es kaum noch getötete, schwer verletzte Fahrradfahrende oder zu Fuß Gehende. Dort weisen entsprechende Fahrbahnmarkierungen und Schilder auf Gefahrenstellen hin, falls keine Fahrradwege bestehen. Auch gilt auf vielen Straßen Tempo 30.

Die französische Hauptstadt, viel größer als Bochum, setzt seit August 2021 auf Tempo 30. Die Pandemie bedingten Lockdowns wurden genutzt, um sogenannte „Pop-Up-Radwege“ zu errichten, die zudem mit Blöcken aus Beton gegenüber dem Kfz-Verkehr gesichert werden. Die Bürgermeisterin will Paris fahrradfreundlich machen und lässt dafür breite Radwege sogar auf Verkehrsadern bauen bei gleichzeitiger Reduzierung von Kfz-Stellplätzen.

In Bochum gestaltet sich die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrende schleppend und scheint ein träges Jahrhundertprojekt zu werden. Hier und da erhalten Straßenabschnitte neue Radwege, die dann aber abrupt enden. Auch melden sich sofort entrüstete Autofahrende, die sich um ihre PKW-Stellplätze sorgen, wenn ein Radweg entstehen soll.

Es ist schwierig, alle Bürgerinnen und Bürger unter einen Hut zu bringen. Man kann es im Leben nie allen Menschen gerecht machen, weder in Politik noch Verwaltung. Diesen Spagat zu meistern, erfordert Integrität und Rückgrat. Vor allem Mut, eine Tugend. Diese ist vor dem Hintergrund tödlicher Radunfälle nötiger denn je. Die Pariser Bürgermeisterin ist mutig.

Dringender Handlungsbedarf

In Bochum wurde das erste Ghostbike im November 2016 in Wattenscheid an der Bahnhofstraße vor der A40-Auffahrt Richtung Essen aufgestellt. Dort war ein Fahrradfahrer von einem rechts abbiegenden Sattelschlepper überrollt worden. Im Oktober 2019, auf der Kreuzung Sodinger Straße/Castroper Hellweg, wollte ein Fahrradfahrer an der Ampel bei Grünlicht geradeaus fahren. Ein Autofah-

Gedenken vor Ort: Elsterstraße / Alte Bahnhofstraße 7.10.2021



rer bog nach rechts ab und erfasste den Radfahrer. Fünf Tage später verstarb das Unfallopfer. Zwei Jahre später musste ein drittes Ghostbike aufgestellt werden. An der Kreuzung Alte Bahnhofstraße/Ecke Elsterstraße in Bochum-Langendreer war eine Fahrradfahrerin im September 2021 mit einem abbiegenden Transporter kollidiert und erlag den Unfallfolgen.

Diese Unfälle passierten während Abbiegevorgängen von Kfz. Doch an allen Unfallorten ist die Gefahrensituation geblieben. So hat sich etwa an der Beschilderung, der Straßenkennzeichnung oder an der Ampelschaltung bisher nichts geändert. Deshalb erinnern die

Ghostbikes nicht nur an die verstorbenen Radfahrenden, sondern sie sind auch Mahnmale für eine Verbesserung der Verkehrssituation.

Am 18. Januar 2022 erfasste ein Autofahrer einen Fahrradfahrer, der auf dem Radweg am Straßenrand neben parkenden PKW fuhr. Gemäß Berichterstattung hatte der Unfallverursacher einen internistischen Vorfall und verlor die Kontrolle über sein Auto. Ein tragischer Moment mit tödlichen Folgen. Für Politik und Verwaltung ein deutliches Signal, Tempo 30 einzuführen und Radwege besser abzusichern. Gute Beispiele gibt es genug.



Ghostbike Dorstener Straße

Eine Übersicht zu den Standorten der Ghostbikes findet sich auf kartevonmorgen.org (Ort: Bochum, Suchfeld: ghostbike). Auch auf Komoot und OpenstreetMap gibt es Einträge.

kartevonmorgen.org, Ghostbikes in Bochum



BOCHUM BALD 30 ?

Diese 90 Städte wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden, die sich bis 31.01.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben

- insgesamt: 90
- davon 7 Initiativstädte



Agora Verkehrswende (02/2022) | Quelle: <http://lebenswerte-staedte.de/>

Stand 10-02-2022

50
30 Lebenswerte Städte und Gemeinden

Die CDU hat jüngst kritisiert, dass gleich mehrere Baustellen auf der Alleestraße Fußgänger:innen gefährden. Dort sind im Rahmen von Baustellen die Fußwege einfach ersatzlos gestrichen. Wer doch da herläuft, muss gleich zweimal die viel befahrene Straße überqueren. Nicht nur ältere Menschen scheuen dies und zwingen sich am Straßenrand an den Baustellen vorbei.

In dem Zusammenhang leider nicht erwähnt hatte die CDU, dass an einer dieser Baustellen Radfahrer:innen ebenso gefährdet sind. So müssen sich diese vor dem Hotelneubau am Bhf Bochum-West über einen ca. 60 cm breiten Kopfsteinpflasterstreifen zwischen Metallzaun und Schienen durchquetschen. Eine nicht unerhebliche Gefahrenstelle.



Baustellenmanagement – In Bochum ein unbekanntes Wesen?

Text und Foto: Martin Krämer

Alleestraße 5...

Dass dieser Zustand leider nicht ungewöhnlich ist, wissen alle, die in Bochum im Alltag Radfahren. Ein echtes Baustellenmanagement für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen scheint schlichtweg nicht zu existieren. Oder eben es gilt die absolute Priorisierung des Autoverkehrs, der an solchen Stellen zuungunsten anderer Verkehrsteilnehmer:innen nicht eingeschränkt wird. Diese Praxis sollte sich im Rahmen der Mobilitätswende unbedingt ändern.

Gutes Baustellenmanagement kann funktionieren. Von der AGFS, dessen Mitglied Bochum seit 2016 ist, gibt es zu diesem Thema einen eigenen Leitfaden (*„Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“*, 3. Auflage 2020). Behandelt werden darin umfangreich alle Aspekte, die in diesem Zusammenhang wichtig sind: Notwendige Sicherungsmaßnahmen, korrekte Beschilderung bis hin zu erforderlichen Breiten. „Ziel muss es sein, dem Radverkehr ein durchgängiges, komfortables Netz an Wegen und Straßen anzubieten, zu Fuß Gehenden muss ein hindernisfreies und komfortables Passieren der Baustelle ermöglicht werden“, heißt es darin. Das derzeit noch oft verwendete Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen“ solle hingegen nicht mehr verwendet werden. Auch müssten Umleitungen um die Baustelle durchgehend beschildert werden.

Bedingung für ein solches Baustellenkonzept wäre natürlich ein Konzept und entsprechende Ressourcen. Wie Baustellenmanagement umsetzbar ist, haben sich 2020 die Grünen in Mülheim gefragt. Mit dem Ergebnis eines Ratsbeschlusses, der die jeweils von beauftragten Baufirmen zur Anwendung des beschriebenen Leitfadens verpflichtet. Unklar blieb, wie die Verwaltung die Umsetzung kontrolliert. Vorgeschlagen wurde in Mülheim, als Nachweis von den Unternehmen, Handybilder zu erhalten.

Die Anfrage der CDU führte inzwischen zu Verbesserungen. U.a. wurde eine provisorische Ampel an der Alleestraße eingerichtet und das Verschließen der Straßenbahnschienen angekündigt. Zu hoffen ist, dass der Rat der Stadt nun grundsätzlich das Baustellenmanagement verbessert. Solch ein Baustellenmanagement scheint also keine unumsetzbare Aufgabe zu sein.

www.agfs-nrw.de/fachthemen/baustellen



Thomas Adami

- Fahrradtransferfahrten
- Firmentransferfahrten
- Ausflugsfahrten
- Clubfahrten
- Flughafentransferfahrten



Wir bringen Sie zum Fahrradfahren!



Ihr kompetenter und zuverlässiger Partner für Ihre nächste Radreise. Ob zu zweit oder in der großen Gruppe. Nutzen Sie unseren flexiblen Fahrradtransportservice und starten oder beenden Sie Ihre nächste Radreise entspannt und stressfrei. Unsere modernen Busse und Fahrradanhänger können bis zu 14 (E)-Bikes und Pedelecs transportieren. Wir freuen uns auf Ihre Anfragen und beraten Sie gerne individuell und unverbindlich!

ADAMI Reisen • Heimatscholle 8 • 44805 Bochum
 Tel.: 0234/85821 • info@adami-reisen.de
www.adami-reisen.de

Radelnd Rohrperlen entlang der Ruhr refillen

Ruhrtalradweg ab 2022 "leitungswasserfreundlich"

Text / Foto: Alexandra Jaik und David Krause, a tip: tap e.V.



Mit dem Weltwassertag am 22.3.2022 wird der Ruhrtalradweg vom Verein a tip: tap offiziell als "leitungswasserfreundlich" ausgezeichnet. Somit können Radfahrende mit eigener Trinkflasche diese in regelmäßigen Abständen kostenlos befüllen.

Wo findet man "Wassertankstellen"?

An öffentlichen Trinkbrunnen und Refillstationen kann man mitgebrachte Trinkflaschen auffüllen. Letztere sind Cafés,

Hotels und Geschäfte, die am Programm von Refill Deutschland teilnehmen. Die Ruhr Tourismus GmbH hat zahlreiche ihrer Leistungspartner entlang des Ruhrtalradwegs gewinnen können, Trinkwasser bereitzustellen – sozusagen auch Leitungswasserpartner zu werden. Dadurch können sich Radelnde im Schnitt alle 10 – 15 km mit frischem Nass versorgen. Zu erkennen sind die Refillstationen an einem blauen Sticker, der an der Scheibe angebracht ist. Alle "Wassertankstellen" sind auf der virtuellen [Karte von morgen](#) verzeichnet.

Wer steckt hinter der Initiative?

Der gemeinnützige Verein a tip: tap e.V. (ein Tipp: Leitungswasser) und die Ruhr Tourismus GmbH. Bei Refill handelt es sich um eine deutschlandweite Initiative, bei der jede*r mitmachen kann.

Was ist die Intention der Initiative?

Neben Müllvermeidung auch CO₂-Einsparung, Flaschentransporte entfallen. Von den Trinkorten profitieren neben den Tourenradler*innen auch Tagestourist*innen wie Jogger*innen oder Spazierende.

Sind solche Zapfstellen auch an anderen Orten geplant?

Ja. Der Verein a tip: tap setzt sich bundesweit für eine Wasserwende, d. h. auch für den Bau mehr öffentlicher Trinkorte wie Trinkbrunnen an Plätzen und Wasserspender z.B. in Rathäusern, ein. Laut 2021 in Kraft getretener EU-Trinkwasserrichtlinie muss der Zugang zu Leitungswasser verbessert werden.

Mehr Infos unter: atiptap.org
<https://refill-deutschland.de/>



Mein knackiger Bio-Lieferservice



Backbord

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



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE

Neues in der Radinfrastruktur 2021

Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur geht weiter. FreiRad hat zurückgeschaut auf einige Neuerungen.

Text Georg Puhe, Fotos Ralf Böhm, Bernhard Raeder

Ein Highlight sind sicherlich dabei zwei Straßenabschnitte, die hart diskutiert wurden und auch zu einigem Widerspruch geführt haben. 2020 wurde die Anlage von Radfahrstreifen in Altenbochum „Auf der Heide“ zwischen Opelring und Wasserstraße beschlossen. Etwa 650 Meter wurden 2021 beidseitig markiert, eine Fahrbahn je Fahrtrichtung dafür eingezogen und ca. 50 Parkplätze entfielen. Das Ergebnis ist überzeugend: Eine deutlich geordnetere Straße, übersichtlich, rote Radwegmarkierungen an Einmündungen.



Auf der Heide

Ein weiterer Abschnitt dieser Radroute wurde markiert; auf der Markstraße wurden Radfahrstreifen zwischen Hanielstraße und Höfestraße angelegt. Nun fehlt noch der Abschnitt zwischen Semperstraße und Hanielstraße. Im Opelkreis wurden die Nebenanlagen für den Rad- und Fußverkehr neu asphaltiert. Die Befahrbarkeit ist deutlich besser, die Querung der Einmündungen und Ausfahrten in den Kreisverkehr allerdings nicht gesichert, weder durch Furten noch durch Hinweisbeschilderung für den KfZ Verkehr. In Wattenscheid wurde ein weiterer Abschnitt der Nord-Süd Verbindung auf der Berliner

Straße fertiggestellt. Zwischen Propst-Hellmich-Promenade und Steeler Straße wurde auf etwa 300 Metern Länge von vier auf zwei Fahrspuren reduziert und Radfahrstreifen angelegt. Auch hier zunächst öffentlich geäußertes Unverständnis, im Dezember aber die Schlagzeile „Anwohner der Berliner Straße loben die Neuerung“. „Der Verkehr fließt insgesamt ruhiger und gleichmäßiger ab, das Tempo 50 wird nicht mehr so oft überschritten“, sagen Anwohner zur Neuaufteilung des Straßenraums. (WAZ 10.12.21) Beide Maßnahmen sind Teilabschnitte von Radverbindungen und die Radverkehrsanschlüsse noch etwas holprig



Berliner Straße

Aus dem 70.000 € Sofortprogramm zur Mängelbeseitigung wurde die Querung der Lothringentrasse über die Werrastraße verbessert.



Querung Lothringentrasse / Werrastraße

Fertiggestellt wurde 2021 auch die weitere Sanierung der Route der Industriekultur zwischen Hordel und der Eisenbahnunterführung an der Poststraße. Die Brücke zwischen Tilsiter- & Barbarastraße wurde durch die Stadt Bochum erneuert. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

wurden Rotmarkierungen der Radwege in der Hans-Böckler-Straße und Frauenlobstraße aufgebracht. Der Ruhrtalradweg erhielt Piktogramme auf der Brockhauser Straße am Abzweig alte Schleuse und an der Rampe Kosterstraße.

Es wurden auch Fehler der neuen Radwegweisung nach der Ersteinstallation behoben. Bei weiteren Mängeln sollte die Stadt Bochum informiert werden. Das Parkband West, vor einigen Jahren feierlich als Verbindungsroute zwischen Schloß Weitmar und dem Westpark eröffnet, wurde jetzt endlich auch mit einem eigenen Logo ausgeschildert. Und die bisher gefährliche Engelsburger Straße erhielt im Bereich der Radroute eine neue Fahrbahndecke, die alten Straßenbahnschienen wurden entfernt.

Die aus allen Nähten platzende Radstation am Hauptbahnhof bekam eine Erweiterung: Parkplätze wurden genutzt um eine abgezaunte Stellfläche mit Anlehnbügel für das gesicherte Fahrradparken zu schaffen. Leider ist die neue Fläche nicht überdacht. 149 neue Anlehnbügel konnten im Stadtgebiet insgesamt aufgestellt werden, davon 100 in der Innenstadt, 45 in Wattenscheid und 4 in Langendreer.

Die Gleispromenade Dahlhausen zwischen Otto-Wels-Platz und Lewackerstraße wurde fertiggestellt.

Der Geh- & Radweg Wittener Straße zwischen Alte Wittener Straße und Ümminger Straße, etwa ein Kilometer Länge, wurde neu asphaltiert.



Wittener Straße

An einem Abschnitt von etwa 180 Metern wurde erhebliche Kritik geäußert. Der Wegequerschnitt ist für Fußgänger und Fahrradfahrer, die in beide Fahrtrichtungen fahren dürfen, bei weitem nicht ausreichend. Gleichzeitig wurde der Anschluss Alte Wittener Straße verbessert. Es wurde aber auch der politische Beschluss gefasst, diesen Straßenabschnitt der Wittener Straße auf je eine Fahrspur je Richtung zu reduzieren und Radfahrstreifen zwischen der Alten Wittener Straße und der Ümminger Straße anzulegen. Das wird aber noch etwas dauern.

Und last but not least erhielt Bochum einen ersten, etwa 600 Meter langen RSI Abschnitt zwischen der Bessemer Straße und Windhausstraße. Der ADFC hat den Abschnitt unter die Lupe genommen und doch einige Mängel entdeckt. Von der Breite der Fahrbahn bis zum mangelnden Sicherheitsraum zu Lampen und Bänken. Die detaillierte Bestandsaufnahme ist auf der ADFC Bochum Homepage nachzulesen.



RS1 Grüner Rahmen

Die Entwurfsplanung zum Förderantrag der Opeltrasse ist in der verwaltungsinternen Abstimmung, der Förderantrag soll im Mai gestellt werden. Der Projektsteuerer rechnet mit einer Entscheidung über den Förderantrag in der zweiten Jahreshälfte 2022. Dann kann die Ausführungsplanung vergeben werden. Der Bau der Opeltrasse ist beabsichtigt für Mitte 2023.

Ja, es geht voran, allerdings stimmen Tempo, Menge und Qualität noch nicht immer.



Vorstellung der –möglichen– RS1-Route(n) durch die Bochumer Innenstadt!

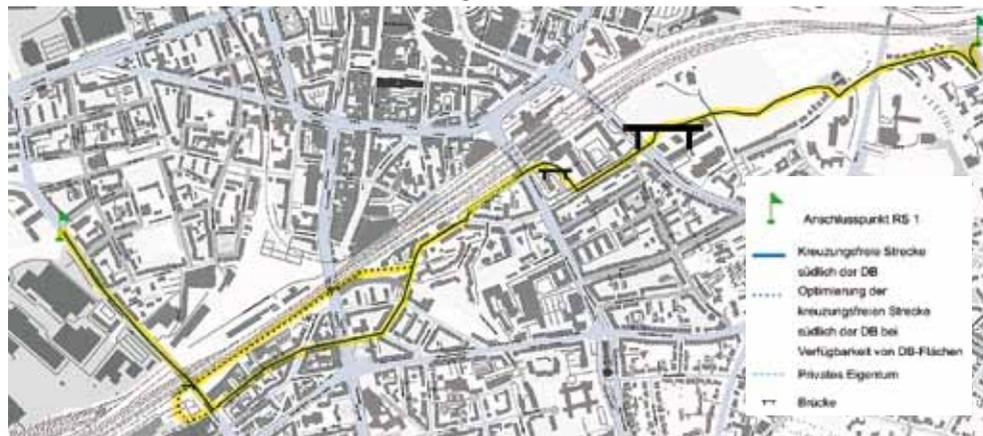
Am Mittwoch, 26.01.2022, wurden die Ergebnisse zur Routenfindung erstmals „offiziell“ einem größeren Kreis, u.a. ADFC, VCD, Radwende, im Beirat Mobilität der Stadt Bochum vorgestellt.

Inzwischen ist die Trassenuntersuchung und auch die Beschlussvorlage auf der Homepage der Stadt Bochum nachzulesen: Beschlussvorlage der Verwaltung, Nr.: 20220116

Am 09.03.2022 soll der Ausschuss für Mobilität und Verkehr darüber beschließen. In der Beschlussvorlage wird eine „Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB“ favorisiert. Dieser Vorschlag entspricht der in der Machbarkeitsstudie zum RS1 2014 vorgeschlagenen Variante mit einer Option, falls die Bahn gewünschte Flächen nicht zur Verfügung stellt, den RS1 über Stadtstraßen zu führen. Auf der Bessemer Straße Richtung Süden

Ausschnitt aus der Beschlussvorlage Nr.: 20220116

© Planungsbüro BERNARD Gruppe



Quelle: Offene Daten der Stadt Bochum, eigene Recherchen und Data/Maps Copyright 2021 Geofabrik GmbH an OpenStreetMap Contributors

biegt der RS1 in die Ehrenfeldstraße nach Osten ab. Die Variante quert die Alte Hattinger Straße und verläuft über die Clemensstraße mit einer niveaugleichen Querung über die Königsallee südlich der Bahnunterführung bis zur Hermannhöhe. Die Fußgänger-LSA weiter nördlich an der Einmündung Alte Hattinger Str. /Königsallee wird aller Voraussicht nach „aufgegeben“. Fußgänger sollen dann entweder die Furt an der Clemensstraße nutzen bzw. die – noch einzurichtende Furt- nördlich der DB-Brücke- begehen.

So „ganz“ kreuzungsfrei wird die Strecke also nicht sein. Es ist aber auch schwer vorstellbar, dass dies für die gesamte Zentrumsstrecke zu realisieren wäre. Brückenbauwerke über alle drei Hauptstraßen (Königsallee, Universitätsstr., Wittener Str.) sind eventuell denkbar, nur, hat sich jemand der Verfechter dieser Idee auch Gedanken darüber gemacht, wie Menschen von den „Ständerwerken“ ins innerstädtische Netz gelangen wollen? Die Auf- und Abfahrtsrampen wären sehr aufwändig, Probleme wie Feuerwehrbewegungsflächen, Erreichbarkeit der Strecke für Rettungsfahrzeuge etc. müssten gelöst werden.

Universitätsstraße und Wittener Straße sollen mit Brücken überquert werden.

Nicht unerwähnt bleiben sollte die Optimierungsmöglichkeit, falls es doch noch zu einem erfolgreichen Gesprächsverlauf mit der DB kommen sollte: In dieser Variante werden Flächen der DB genutzt, es entfällt die Kreuzungssituation an der Königsallee. Allerdings werden die Flächen der DB in diesem Fall nicht der Stadt übertragen, die DB muss „jederzeit Zugang zur Bodenfläche“ haben (Kabelarbeiten etc.).

Denkbar wäre eine Art „mobiler Radweg“ in Form von aneinandergereihten Waggons mit 4m-breiter Fahrfläche mit Seitenbegrenzungen. Nachteil dieser Variante: Man fährt in einem Kanal, es gibt keine Anschlussmöglichkeiten an die Königsallee und westliche Innenstadt.

Vor allem muss nun mit dem Verkehrsministerium NRW und StrassenNRW abgestimmt werden. Die Stadt Bochum möchte nach unseren Informationen sowohl die Planungshoheit wie auch die späteren Bauleistungen eigenständig verantworten.

Auf Grundlage der Beschlüsse und der Gespräche muss anschließend der Förderantrag an die Bezirksregierung Arnsberg für die Ausbauplanung gestellt werden.

Erst nach Bewilligung werden diese Planungsleistungen europaweit auszuschreiben sein!

Baubeginn ist somit noch „in weiter Ferne“, einen detaillierten Zeitplan wollte/konnte das Tiefbauamt nicht erstellen.

Unsere Einschätzung: Vor 2028 (?) wird der „RS1-BO-Zentrum“ nicht befahrbar sein!

Der Bericht zur Trassensuche ist auf der Internetseite der Stadt Bochum zur finden.

<https://www.bochum.de/Tiefbauamt/Planung-des-Radschnellweges-Ruhr-RS-1>



Wenn nicht hier, wo denn dann?



– Radfahren in Langendreer

Text: Georg Puhe, Bernhard Raeder, Fotos: Bernhard Raeder

Mit 32.000 Einwohnern in zwei Ortsteilen, Langendreer-Alter Bahnhof und Langendreer Dorf sowie einer Nord-Südausdehnung von etwa 4 Kilometern und einer Ost-Westausdehnung von 3,5 Kilometern weist Langendreer eine übersichtliche Struktur aus, hat ein kleinstadtähnliches Format. Aufgrund der zurückliegenden Entfernungen ist Langendreer ideal zum Radfahren. Der Radius ums Amtshaus beträgt maximal 2,5 Kilometer bis zu den Satdteilmgrenzen.

Die verbindende Achse in Langendreer ist die Alte Bahnhofstraße, die sich auf einer Länge von etwa 2,2 Kilometern von der Ümminger Straße bis zum Langendreer Marktplatz zieht. Unterschiedliche Verkehrsführungen erschweren hier allerdings den Radverkehr: Im ersten Teil zwischen Ümminger Straße und Lünsender Straße mit einer eher als Einkaufsstraße anmutenden Charakteristik gilt Tempo 30, dann bis zur Unterstraße Tempo 50, dann wieder bis zur Overlackerstraße Tempo 30 mit rechts- vor links Regeln. In diesem Abschnitt gab es 2021 einen tödlichen Fahrradunfall. Das letzte Teilstück bis zum Markt ist schließlich verkehrsberuhigter Bereich, d. h. hier gilt Schrittempo. Die Unterstraße, Fortsetzung der Wittener Straße von der Ümminger Straße bis zum Langendreer Markt, ist eine weitere zentrale Verkehrsachse. Über sie kommt man seit dem Neuausbau 2017 mit der Straßenbahn aus Bochum Zentrum bis zum S-Bahnhof Langendreer. Die Unterstraße erhielt in diesem Zusammenhang Radverkehrsanlagen, teilweise als Radfahrstreifen, teilweise als Nebenanlage. Lediglich im letzten Abschnitt vor dem Langendreer Markt gibt es keine Radverkehrsanlagen. In Nord-Südrichtung ist die Hauptstraße

(B 235), die Lütgendortmund und Witten verbindet, die wichtige Verkehrsachse. Seit 2020 gibt es hier wieder eine Straßenbahn zwischen Langendreer S-Bahnhof und Witten. Für den Fahrradverkehr hatte der Straßenbahnausbau erhebliche Folgen: Auf der Hauptstraße im Bereich der Rudolf-Steiner-Schule gilt ein Radfahrverbot auf der Fahrbahn, hier ist dann der völlig unzureichende Gehweg für den Radverkehr freigegeben.

„Das Leben ist hier durchaus vergleichbar mit dem Leben in einer Kleinstadt“, wie Karsten Höser, Stadtteilmanger anmerkt: „Knappschaftskrankenhaus, Arztzentren, vier Grundschulen, ein Gymnasium, ein Sekundarschule und die private Rudolf-Steiner-Schule, Versorgungszentren, mehrere große Lebensmittelmärkte die Grundversorgung erfolgt im Stadtteil.“ Für Textilien und Schuhe fahren die Bewohner in die nächstgelegenen Zentren, oft ist es der Ruhrpark.

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Werne Langendreer-Alter Bahnhof, das 2015 auf den Weg gebracht wurde, wurde auch ein Verkehrskonzept erarbeitet, allerdings nur für den Bereich

Langendreer-Alter Bahnhof und Werne. Langendreer Dorf ist nicht Bestandteil des ISEK. „Das lokale Rad- und Fußwegesystem im Untersuchungsgebiet ist bis auf wenige Teilbereiche nur sehr lückenhaft ausgeprägt“, urteilte die Ergebnisdokumentation 2015 bei der Bestandsaufnahme für die Beantragung einer Förderung. Das Verkehrskonzept liegt inzwischen vor, ist aber noch nicht abschließend politisch beschlossen. Für den Abschnitt zwischen Lünsender Straße und Ümminger Straße sind aber die Pläne zur kompletten Neugestaltung der Alten Bahnhofstraße in der Beschlussfassung: Hier ist eine Einbahnverkehrsregelung in Fahrtrichtung Ümminger Straße vorgesehen, als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 und Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen. „Ein sehr gelungener Entwurf, eine richtig gute Lösung“, lobt Bezirksbürgermeisterin Andrea Busche (SPD). „Ich wäre ja sogar dafür gewesen, den Verkehr komplett rauszunehmen. Ich bin gespannt, was die Bürger sagen.“ (WAZ vom 27.12.2021)

schnitt (Erhebung aus dem Jahr 2018). Warum trotz positiver geografischer und topografischer Rahmenbedingungen, trotz recht kurzer Wege, das Fahrrad für Erledigungen im Stadtteil nicht deutlich mehr genutzt wird, haben wir uns gefragt.



Der Radverkehrsanteil in Langendreer liegt mit etwa 6,5 % im städtischen Durch-

Wenn kein Radweg – bleibt der Gehweg!

Anzeige

BALANCE
Fahrradladen
Balance

Mo - Fr 10 - 19
Sa 10 - 18

Tel. 0234 12051
Kortumstraße 5
44787 Bochum

balance-fahrradladen.de

Bikes und Beratung im Bermudadreieck



Carola Mallek

– Menschen aus Langendreer

Was sagen nun Bewohner Langendreers zu den Möglichkeiten der Fahrradnutzung in ihrem Stadtteil? Antworten hierzu gaben uns Menschen, die bereits jetzt das Fahrrad intensiv nutzen. So der Stadtteilmanager Karsten Höser, wohnhaft in Werne, der vorrangig mit dem Fahrrad nach Langendreer fährt und sich auch im Stadtteil mit dem Rad bewegt. „So komme ich in Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern, treffe Menschen und habe eine ganz andere Wahrnehmung“, sagt Karsten Höser.

Carola Mallek fährt mit der „Streßlevelkarte“ durch Langendreer

Sehr intensiv hat sich Carola Mallek mit der Fahrradinfrastruktur im Stadtteil beschäftigt. Sie ist in Norddeutschland aufgewachsen und dort fahrradsozialisiert. Dort war es für sie selbstverständlich, sich mit dem Fahrrad in der Stadt zu bewegen. Jetzt wohnt sie mit ihrer Familie in der Nähe des Knappschaftskrankenhauses. Sie fährt im Stadtteil alle Wege mit dem Fahrrad. Ihr Idealbild fürs Radfahren orientiert sich an niederländischen Vorbildern, an einer

baulichen Trennung von Autoverkehr und Fahrradverkehr. Für ihre Wege mit dem Fahrrad hat sie einen persönlichen Indikator, den Streßlevel und eine verinnerlichte Streßlevelkarte, die aussagt, wo sie sich auf dem Fahrrad sicher fühlt. Ihr Planungsziel für den Radverkehr ist es, das streßfreie Radfahren zu ermöglichen. Ihr 16-jähriger Sohn teilt ihr Mobilitätsverhalten, er fährt alle Wege mit dem Fahrrad, auch regelmäßig die etwa zwei Kilometer lange Strecke zum Lessing Gymnasium.

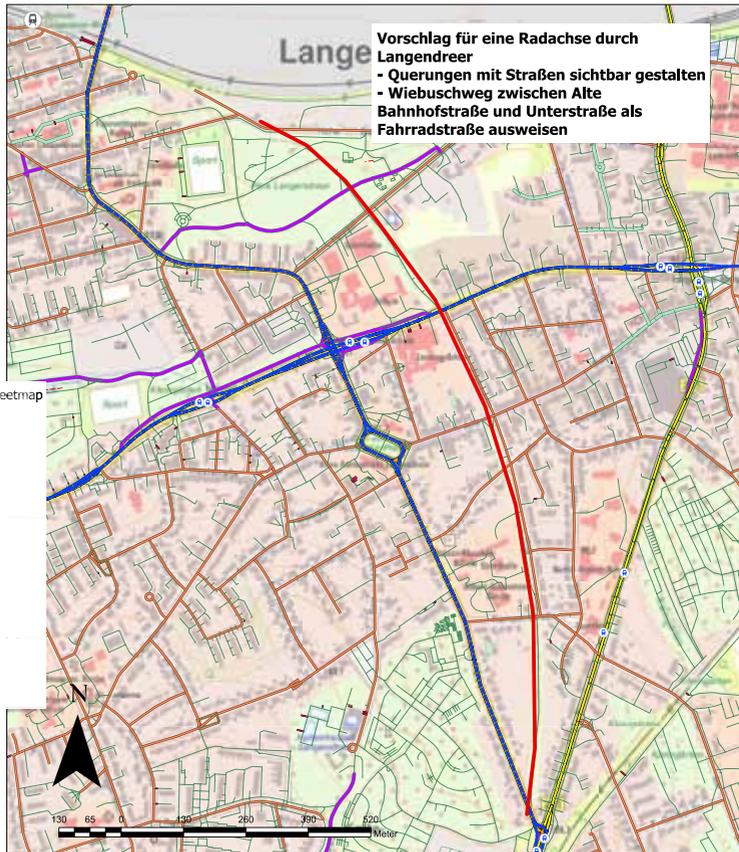
Ihre Vorstellungen von einer streßfreien Fahrradrouten hat Carola in einer Radachse durch Langendreer selber konzipiert: Von der Hohen Eiche führt diese Stadterschließungsachse durch den

Diese Trasse wurde 1860 als Bahntrasse der Bergisch-Märkischen Bahn eröffnet und verband Langendreer mit Witten. Die Bahntrasse verschwand, teilweise sind Grünzüge entstanden und teilweise, wie im Wiebuschweg wurde sie überbaut. Die etwa 1,7 Kilometer lange Route könnte auf der Streßlevelkarte eine hohe positive Bedeutung einnehmen.

Und wie legt Carola längere Entfernungen zurück? Sie fährt mit dem Rad zur S-Bahn Haltestelle und dann mit der Bahn in 6 Minuten in die Innenstadt, „schneller und streßfreier geht es kaum“, sagt Carola Mallek. Die engagierte Fahrradfahrerin hat im November eine „Mängeltour“ durch den Stadtteil organisiert. Ihre Mängelkarte weist 31 Stellen auf, die teilweise durch kleinere Maßnahmen den Streßlevel für Radfahrer deutlich verkleinern könnten. Eine wichtige Maßnahme wäre es, Querungsstellen des Rad- und Fußwegenetzes auch für radfahrende Kinder und ungeübte Radfahrer sicherer zu gestalten: Sie schlägt z. B. den Einbau von Bodenschwellen, Berliner Polster, vor, um dem Autoverkehr die Querung von Rad- und Fußverkehr zu signalisieren. Beispielsweise im Kreuzungsbereich des Wiebuschwegs mit der Rampenstraße und der Dammstraße, des Ölbachradwegs im Kreuzungsbereich mit Am Neggenborn sowie Rad-/Fußweg Oesterheidestraße im Kreuzungsbereich mit der Straße Am Leitenhaus. Auch die Kreisverkehre sieht sie als unsicher an und schlägt vor, Radfahrstreifen – farblich markiert – anzulegen, die zur Radverkehrssicherheit und deutlich auch zu einer klareren Lösung für die Autofahrer beitragen würden, z. B. im Bereich des Carl-von-Ossietzky-Platz und im neuen Kreisverkehr auf der Hauptstraße in Höhe des Hagebaumarkts Ziesack. Ihre Wünsche für den Radverkehr benennt sie: „Deutlich weniger parkende Autos auf den Straßen und dass viele Leute ihr Auto abgeben und aufs umweltfreundliche Fahr-



Georg im Gespräch mit Carola



Schleichweg Trasse

Stadtpark im Norden bis zur Einmündung der Stiftsstraße in die Hauptstraße im Süden. Teils durch vorhandene Grünverbindungen und Umwandlung des Wiebuschwegs in eine Fahrradstraße wäre dies eine perfekte Nord-Süd Verbindung, an der drei große Schulen liegen, und die eine gute Umgehung der für den Radverkehr untauglichen Hauptstraße ermöglicht.

rad umsteigen.“ Langendreer hat beste Voraussetzungen dafür, auch wenn es Orte gibt, wo der Streßlevel sehr hoch ist und es keine einfachen Lösungen gibt, wie beispielsweise die Unterführung der Hauptstraße am S-Bahnhof. Die Beseitigung vieler kleiner Mängel hingegen könnten zum Streßabbau der Fahrradfahrer in Langendreer beitragen und die Benutzung des Fahrrades fördern.



Stefan und Luzi

Familie Hiltawsky fährt meistens Fahrrad

Auch die Hiltawskys sind Fahrradnutzer im Stadtteil. Fahrradfahren vermeidet die Parkplatzsuche und bietet viel mehr Freiheit. Ulrike Hiltawsky arbeitet in der Bahnhofstraße Langendreer-Alter Bahnhof. „Mit dem Fahrrad trifft man Menschen, unterhält sich.“ Leider wird die Freude im Stadtteil zu oft getrübt. Es gibt einfach zu viele Autos, im Verkehrsgeschehen sind sie dominant, zu oft wird die Vorfahrt genommen, wenn man nicht aufpasst. Deshalb wünschen sich die Hiltawskys Radwege, Fahrradstraßen und Routen durchs Dorf, die das Fahrradfahren sicherer machen. Auch die stärkere Kontrolle von Falschparkern wünscht sich Familie Hiltawsky. Noch fehlen ihnen in Langendreer die vielen Gleichgesinnten, das Fahrrad ist noch nicht präsent genug, als dass die Autofahrer mehr Rücksicht nehmen.

Theo und Helga Bonk fahren mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Der 83-jährige Theo Bonk macht zusammen mit seiner Frau Helga alle Einkäufe mit dem Fahrrad. Das sei für sie das bequemste, man sei immer sofort da, wo man hin will. Zur Not habe er noch einen Anhänger. Sie wohnen auf der Mansfelder Straße. Nach dem Einkauf bei Lidl gehen sie nicht sofort nach Hause sondern machen einen Spaziergang durch die Grünanlagen, um noch Bewegung zu bekommen. Früher hätten sie auch längere Fahrten mit dem Rad gemacht, heute kommt es nur noch für kürzere Wege zum Einsatz. Theo arbeitete früher bei Opel in Lan-



Theo und Helga Bonk

gendreer. Er fuhr mit seinem Fahrrad zum Werk, bei Nachtschicht und auch im Winter. Einen Opel hatten und haben sie natürlich auch, bekam man ja billiger. Das Auto nutzten sie aber im Wesentlichen für Urlaubsfahrten.

Theo macht immer noch Sport, er spielt seit Jahrzehnten in Langendreer Tischtennis, er ist Mannschaftsspieler. Wenn er morgens zum Schwimmbad fährt, muss er einen Berg hoch, da wird es mit seinem Fünfgangrad etwas anstrengend, sein Kreislauf ist noch nicht richtig in Schwung und er muss bisweilen absteigen, weil ihm schwindlig wird. Sein Fahrrad hat er trotzdem immer dabei.



Mangels Radverkehrsanlagen nutzen leider viele Radfahrer den Gehweg.

Drei Fragen an die Bezirksbürgermeisterin Andrea Busche

FreiRad: Langendreer hätte viel Potential zur Fahrradnutzung. Warum werden die Potentiale nicht mehr und schneller aktiviert? Worin sehen Sie die Ursachen, dass dieses Potential bislang so unzureichend ausgeschöpft wurde?

Andrea Busche: Langendreer hat tatsächlich viel Potential für eine intensivere Fahrradnutzung. Wir sind daher politisch bereits seit Jahren darum bemüht die Radwege-Infrastruktur zu verbessern. Es ist m.E. also nicht ganz zutreffend, dass vorhandene Potentiale "gar nicht" genutzt werden. So haben wir z.B. den Radweg auf dem Werner Hellweg von der Kreuzung Wittener Straße bis Am Koppstück politisch vertreten und auch gegen zahlreiche Widerstände aus Bevölkerung und Kaufmannschaft durchgesetzt. Erst kürzlich haben wir unsere Ratskollegen davon überzeugen können, dass eine Protected Bike Lane auf der Wittener Straße zwischen der Kreuzung Ümminger Straße und Alte Wittener Straße den Alltags-Radverkehr direkter und sicherer macht. Darüber hinaus wird aktuell eine Radwegeverbindung entlang der Baroper Straße zwischen Universitätsstraße und Hauptstraße auf unsere Initiative hin geprüft.

Mit den Natur(Rad-)freunden Langendreer haben wir uns Ende 2021 auf eine Mängel-Radtour begeben, die uns noch weiteren Input geliefert hat, den wir aktuell auswerten und demnächst auch in den politischen Beratungsprozess einspeisen werden. Dort wurde auch die von Ihnen angesprochene Radroute in Langendreer vom Park bis zur Einmündung der Stiftstraße in die Hauptstraße abgefahren und hinsichtlich Realisierbarkeit diskutiert. Auch die Radwegeverbindungen im Volkspark werden wir uns genauer anschauen und möglichst zügig optimieren. →

Nicht zu vergessen sind die Planungen zum quasi autofreien Quartier Feldmark/Ostpark und der Umbau der Wittener Straße auf Höhe Mark 51/7 zur Stadtstraße.

Warum die Umsetzung auch aus unserer Sicht teilweise (zu) lange dauert, liegt sicherlich auch daran, dass Bochum seit vielen Jahren eine durch Opel geprägte Mobilitätsinfrastruktur besitzt, die bis heute noch das Denken vieler Mitmenschen prägt. Politisch wollen wir die Mobilitätswende unter allen Umständen hinbekommen, auch wenn sich auf dem Weg dorthin Widerstände auftun. Jedoch kann der notwendige Umbau nur gelingen, wenn die Menschen auf diesem Weg auch mitgenommen werden. Es kommt hinzu, dass gerade im Bochumer Osten zahlreiche Investitionen in städtebauliche Projekte auf den Weg gebracht wurden (und werden), die unsere Stadtplaner derart einspannen, dass aktuell kaum freie Kapazitäten für weitere umfängliche Baumaßnahmen vorhanden sind. Das ist ein Umstand, den wir leider immer wieder wahrnehmen. Dennoch halten wir den Druck aufrecht!

FreiRad. Die Alte Bahnhofstraße ist die Lebensader des Stadtteils. Eine einheitliche, für die Radfahrer sichere Verkehrsführung ließe sich hier gut umsetzen. Warum klappt das nicht?

Andrea Busche: In der letzten Sitzung der BV, aus der Sie mich auch zitieren, wurde gerade erst der Entwurf für den Umbau

der Alten Bahnhofstraße vorgestellt. Für uns geht der Entwurf bereits in die richtige Richtung, auch was den Radverkehr betrifft. Wir gehen jetzt allerdings erst einmal in eine weitere Bürgerbeteiligung, um dann Mitte des Jahres das finale Konzept auch politisch zu beschließen. Insofern kann ich auch hier nicht feststellen, dass eine sichere Verkehrsführung "nicht klappt". Den weiteren Verlauf der Alten Bahnhofstraße zwischen Lünsender Straße und Unterstraße und zwischen Unterstraße und Ovelackerstraße werden wir uns genau ansehen und zusammen mit der Verwaltung Lösungen für eine sichere Radverkehrsführung erarbeiten.

FreiRad: Welche Möglichkeiten sieht die Politik, die Fahrradnutzung im Stadtteil zu intensivieren? Welche Maßnahmen halten Sie aus ihrer Sicht hierzu für vordringlich?

Andrea Busche: Wie bereits erwähnt, sind wir sehr an Maßnahmen zur Intensivierung des Radverkehrs in Langendreer (aber auch in Werne und Laer) interessiert und werden diese auch nach und nach in den politischen Prozeß einschleusen. Hierzu gehören nicht nur die großen (und damit meistens teureren) Projekte, sondern auch Maßnahmen, die gerade auch die Kurzstrecken (Weg zum Bäcker, Frisör etc.) optimieren und damit attraktiveren sollen. Natürlich wird dies nur ein Angebot an die Menschen sein können, den Mobilitätswandel dann auch mitzugehen.



Mitglieder der Koalition bei einem Ortstermin im Stadtbezirk



Von hier zu uns in drei Minuten.

Vorher schnell 'ne Currywurst. Und einen Cocktail.

Sie können sich aber auch Zeit lassen und jede unserer 45 Geschäftsstellen überall in Bochum bequem zu Fuß in ein paar Minuten erreichen.

Immer nah, immer für Sie da.



Sparkasse Bochum

Kidical Mass-Aktionswochenende am 14./15. Mai

von Jens Eschmann

Auch Bochum ist wieder dabei!



Kidical Mass 2022

Auch am 14./15. Mai 2022 ist Bochum wieder dabei! Der genaue Termin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest, wird aber auf den Seiten der Radwende, des ADFC Bochum, in der lokalen Presse usw. frühzeitig bekannt gegeben.

Kidical Mass-Premiere in Bochum

Im September 2021 fand in Bochum zum ersten Mal eine „Kidical Mass“ statt. Organisiert von der Radwende Bochum und unterstützt vom ADFC und vielen Einzelpersonen, führen ausgehend vom Bergbaumuseum ca. 120 kleine und große Radfahrer*innen auf einer 6km langen Route durch die Innenstadt und forderten eine Stadt, in der sich Kinder und Jugendliche sicher, selbstständig und angstfrei mit dem Fahrrad bewegen können. Gefordert wurden sichere (Schul-)Radwege, ein flächendeckendes Radwegenetz sowie innerorts Tempo 30

auf allen Straßen ohne eigenen Radweg. Trotz Corona-Auflagen gelang es, ein kleines Rahmenprogramm auf der Wiese vor dem Bergbaumuseum auf die Beine zu stellen, mit Spielmöglichkeiten, einem Eiswaagen, Musik und Infoständen.

Kidical Mass: eine Erfolgsgeschichte

Fahrraddemos von Kindern und Jugendlichen gab es immer mal wieder, doch es blieb bei vereinzelt Aktionen. Das änderte sich, seitdem ein breites Bündnis zu einem jährlichen Aktionswochenende aufruft und die lokalen Initiativen und Verbände bei der Organisation der Demos mit Informationen, Materialien und Ideenaustausch unterstützt (www.kinderaufsrad.org). Im letzten Jahr gab es (trotz der Pandemie) schon Demos und Aktionen in über 130 Orten mit insgesamt über 25000 Teilnehmer*innen. Für dieses Jahr sind schon in über 140 Orten Aktionen angekündigt, und die Zahlen steigen weiter... In Dortmund und Essen gab und gibt es →

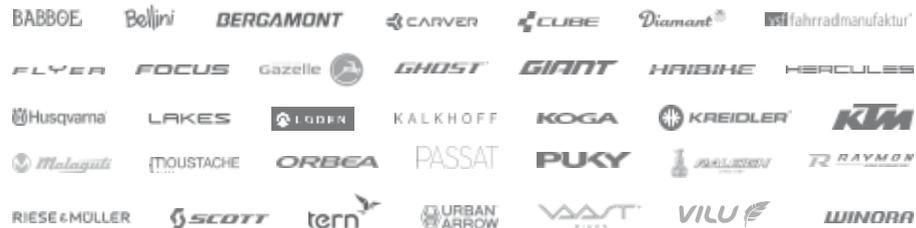


Foto: Dortmund_Spitze_Sebastian_Peter

FÜR EINE VERKEHRSWENDE MIT SPASSFAKTOR



ERLEBE UNSERE XXL-MARKENVIELFALT!



Bochum

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

Gelsenkirchen

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

[fahrrad-xxl.de](https://www.fahrrad-xxl.de)

Fahrrad **XXL**
Meinhövel | 1945

Erleben | Testen | Losfahren

mehrere Kidical Masses pro Jahr; bei einer Demo in Dortmund wurden letztes Jahr 1500(!) Teilnehmende gezählt!

Zeit, dass sich was dreht!

Viele Eltern trauen sich nicht, ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule, zum Sport oder anderen Aktivitäten fahren zu lassen, weil es an sicheren Radwegen fehlt. Die Folge sind Bewegungsmangel und fehlende Unabhängigkeit der Kinder, auch in Form von Elterntaxis, die gerade morgens an den Schulen eine zusätzliche Gefährdung für Kinder darstellen. Laut Landesverkehrswacht sind in NRW übrigens fünf bis zehn Kinder pro Klasse nicht mehr fit genug für die Fahrradprüfung, vor zehn Jahren seien es nicht mehr als zwei Schüler*innen pro Klasse gewesen (WAZ vom 17.8.2018: „Auch die Bochumer Kinder fahren immer schlechter Fahrrad“). Dass es auch ganz anders geht, zeigen u.a. die Niederlande. Dort fahren 80-90% der Grundschul Kinder regelmäßig selbstständig mit dem Rad zur Schule. Und ebenso zum Sport, zu Freunden...

Mithilfe erwünscht!

Es gibt viele Möglichkeiten, die Bochumer Kidical Mass zu unterstützen, zum Beispiel so:

- ☺ Mitfahren! Gerne mit Kindern, Enkeln, Nichten, Neffen usw. Es wird wieder eine familienfreundliche, kurze, steigungsarme Route durch die Innenstadt geben.
- ☺ Weitersagen! Bekannte, Verwandte und Freunde ansprechen, ob sie mitfahren möchten. Flyer und Plakate in der Kita, in der Grundschule oder weiterführenden Schule (nach Erlaubnis!) auslegen / aufhängen.
- ☺ Mithelfen! Als Ordner die Demonstration begleiten, einen Stand mitbetreuen etc.
- ☺ Mitgestalten! Einen Beitrag für das Rahmenprogramm beisteuern, sich im Planungsteam einbringen...



Kidical Mass Aktionen grenzenlos

Auf www.radwende-bochum.de findet ihr dazu bald Informationen und Ansprechpartner.

Foto: Aufbruch_Fahrad_Dortmund_Sebastian_Peter



Foto: Gerlinde Gimzel

Großer Auftritt für die Kleinen...

17.000 Unterschriften übergeben!



Die Sammlung für den Radentscheid war ein Riesenerfolg. Wird er im Rat verabschiedet?



Text: Martin Krämer
Foto: RadEntscheid Bochum

Montage dms

Gleich die Antwort, wir wissen es zum Redaktionsschluss der freirad leider noch nicht. Haltet euch auf den Seiten des ADFCs und des Radentscheids auf dem Laufenden.

Der Bochumer Radentscheid war mit Verzögerungen wegen einer späten Kostenschätzung und Diskussionen um deren Abdruck auf den Unterschriftenlisten mitten im Sommer gestartet. Der gefühlte Sammelstart war erst nach den Sommerferien. Seitdem hatten unzählige Sammler:innen ihre Freunde:innen oder Nachbarn abgeklappert und an über 100 Stunden um Unterschriften gebeten. Besonders der Sammelsamstag und die große Demonstration zum Klimastreik im September blieben vielen Aktiven des Radentscheids als Höhepunkte in Erinnerung. Nach nur zwei Monaten war Anfang November die notwendige Zahl Unterschriften längst überschritten. Am Ende konnten am 17. Dezember über

17.000 Unterschriften an OB Thomas Eiskirch übergeben werden.

Vor der Übergabe im Dezember hatte die AG Aktionen auf dem Rathausvorplatz ein buntes Programm organisiert. Nach der feierlichen Präsentation der endgültigen Unterschriftenzahl, berichteten einige der Sammler:innen Anekdoten von den Sammelständen: von Fußgängerinnen, die selbst nicht mehr radfahren, aber natürlich gerne ihre Unterschrift gaben, von Vätern, die ihre Kinder nicht auf die aktuellen Wege schicken würden, von der Unterstützung durch den benachbarten Bäckerstand und vieles mehr. Jasper erzählte aus Sicht eines Jugendlichen, wie schwierig das tägliche Vorankommen mit dem Rad in Bochum immer noch ist und zwischendurch stimmte eine kleine Ab-

ordnung von Musikern der Klimagruppe der Bochumer Symphoniker „Jo, mir san mit'm Radl do“ an.

Gekommen waren auch Ute Symanski und Harald Schuster von der NRW-weiten Initiative RADKOMM aus Köln., die den Bochumer Radentscheid von Anfang an unterstützt hatten. Harald Schuster machte noch einmal deutlich, dass es nicht allein um ein paar Radwege geht, sondern dass autofreie, lebenswerte Städte das Ziel der Initiative Aufbruch Fahrrad sei.

Bevor dann die Delegation die Unterschriften an OB Thomas Eiskirch übergab, fasste Benedikt Edeler noch einmal seine Erfahrungen zusammen: „Vor sechs Monaten standen wir schon einmal hier auf der Bühne, kurz bevor wir mit dem Sammeln starteten. Damals hatten wir als Initiative schon zehn Monate Vorbereitung hinter uns; unzählige Videokonferenzen bis spät in den Abend, viele intensive und meistens auch konstruktive Diskussionen. Jetzt sind wir schon fast anderthalb Jahre auf diesem Weg des RadEntscheid und es ist klar: es macht immer noch sehr viel Spaß, es ist immer noch das Richtige. Denn: wir bewegen etwas.“

Dann endlich kam der rote Teppich zum Einsatz, den eine Delegation von uns per Lastenrad aus Essen herangeschafft hatte. Über diesen Teppich brachte Christoph mit dem Radentscheid-Lastenrad die sechs mit Unterschriften gefüllten Kartons.

Am Ende der Kundgebung ging der Blick noch einmal auf das große Ganze: der Bochumer Radentscheid hatte den Stafelstab vom Radentscheid Essen übernommen. Nun konnten wir das Goldene Klemmbrett, die Goldene Luftpumpe und

das Goldene Rad an eine Initiative aus Mönchengladbach weitergeben, die dort 2022 ebenfalls einen Radentscheid durchführt.

Seitdem wurde es öffentlich ruhiger um den Radentscheid. Es begannen Gespräche mit den Fraktionen im Rat, denn diese sind gefordert mehrheitlich für den Radentscheid zu stimmen. Ein Drittel des Rates (Stadtgestalter, Linksfraktion und Grüne) haben bereits seine Unterstützung des Bürgerbegehrens signalisiert. Läuft alles nach Plan könnte der Rat über den Radentscheid am 3. März abstimmen.

Wenn die Mehrheit des Rates zustimmt, könnte mit Umsetzung der Maßnahmen bereits in diesem Jahr begonnen werden. Bei einer Ablehnung im Rat, würde innerhalb von drei Monaten ein Bürgerentscheid stattfinden müssen, bei dem alle wahlberechtigten Bochumer Bürger:innen für oder gegen den Text des Radentscheids stimmen könnten.

So oder so sind die Aktiven des Radentscheids optimistisch, weil sie gesehen haben, welchen Rückhalt aus den unterschiedlichsten Kreisen es dafür in Bochum gibt. Die Diskussion um eine sozialere, ökologischere und lebenswertere Stadt ist in Gang gesetzt.





Eine erfolgreiche Premiere

von Jens Eschmann

Mit dem Näherrücken des International Cycling Film Festivals in Herne (ICFF) im Oktober 2021 konkretisierte sich ein Projekt, das uns Aktiven der Fahrradinitiative urbanRadeling schon einige Jahre beharrlich im Kopf herumschwirrte: Als Fahrradkorsor durch die Stadt fahren und an mehreren Standorten Fahrradkurzfilme an Fassaden oder anderen geeigneten Flächen präsentieren. Vorbild dafür war das „Kettenkino“ der Dortmunder Velokitchen (<https://velokitchen-dortmund.de/>).

Einerseits wollten wir mit der Aktion auf das anstehende Filmfestival hinweisen, andererseits einfach richtig gute Filme genießen und das Radfahren feiern. Gernot Mühge vom ICFF war nicht schwer von der Idee zu überzeugen, und so wurden in circa zwei Wochen Vorbereitungszeit Fahrrad-Kurzfilme ausgewählt, passende Spielorte gesucht und die technische Ausrüstung zusammengestellt – hier ein großer Dank an Botopia für das Verleihen des mobilen Beamers und an Fabian, ohne dessen technisches Knowhow und Equipment die ganze Sache wohl nicht funktioniert hätte... Und natürlich an Gernot Mühge vom ICFF, der die meisten der Filme zur Verfügung stellte, die Tour begleitete, den Ablauf des Filmfestivals vorstellte und exemplarisch interessante Hintergrundinformationen zu einzelnen Kurzfilmen beisteuerte.

Die Resonanz auf die Aktion, auf die wir kurzfristig und ausschließlich über soziale Medien hingewiesen hatten, hat uns selbst überrascht: Über 40 fahrrad- und filmbegeisterte Menschen aus Bochum, aber auch aus Gelsenkirchen, Hattingen und Dortmund hatten sich am Bergbaumuseum eingefunden, wo nach einer kurzen Begrüßung die ersten Filme gezeigt wurden. Die nächsten Stationen waren ein Kühlturm im Westpark, der Hochbun-

ker am Springerplatz, das Exzenterhaus, eine Fassade vor der „Bastion“ gegenüber der JVA und der Altbau des Kunstmuseums, bevor am Bergbaumuseum u.a. mit einer Vorpremiere aus dem diesjährigen Programm des Filmfestivals die Aktion nach gut drei Stunden ihren Abschluss fand. Die gezeigten Filme zeigten die große Bandbreite des Fahrradfilms. Musikclips (von Queens legendärem „Bicycle Race“ bis zu Jan Böhmermanns „Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?“) wechselten sich ab mit Filmen über die Freuden des Klappradsports und mit Beiträgen über das Radfahren in verschiedenen Ländern, Städten und „Subkulturen“. Auch zwei Animations-Kurzfilme waren dabei. Um die richtige Kino-Stimmung aufkommen zu lassen, wurde Popcorn in kleinen Butterbrotbeutel gereicht. Jeder Spielort erzeugte eine ganz eigene Atmosphäre, und selbstverständlich waren die Filme auch mit den jeweiligen Spielorten im Hinterkopf ausgewählt worden.

Das Fazit danach war einhellig: Wir hatten ein fantastisches Publikum, gute Stimmung, super Filme, interessante Spielorte und glücklicherweise auch perfektes Wetter. Eins ist sicher: Es wird eine Fortsetzung geben!

Der Artikel ist eine überarbeitete und gekürzte Fassung eines Artikels auf www.urbanradeling.de.

Der QR-Code führt zum ursprünglichen Artikel, mit mehr Bildmaterial und Links zu einigen der gezeigten Kurzfilme:



Internationales Festival des Fahrrad-Films: eine Erfolgsserie mit bereits 16 Episoden

Gernot Mühge / Jens Eschmann



Der zweite Festivaltag startet seit einigen Jahren traditionell mit einer „Mitradelgelegenheit“ von der Bochumer Rathausglocke zu den Flottmannhallen. Dort sind auch regelmäßig Filmschaffende anzutreffen, deren Beiträge im Festival gezeigt werden, sodass sich schon während der Fahrt z.T. spannende Gespräche ergeben.

Nach einem Vorfilm in Spielfilmlänge am Nachmittag startet das eigentliche Festivalprogramm am Abend. Zwischen den Filmbeiträgen gibt es einen „Vinylsprint“, ein virtuelles Radrennen auf Fahrrad-Ergometern, Interviews mit angereisten Filmschaffenden und regional oder überregional aktiven Fahrradaktivist*innen (im letzten Jahr z.B. mit der Initiatorin des Volksentscheids Fahrrad), Musik von DJ Mono und Essen von der Dortmunder Velokitchen, z.T. kleine Kunstausstellungen mit Fahrradbezug. Den Abschluss bildet die Verleihung der Goldenen Kurbel und weiterer Filmpreise, auch der Gewinner des Publikumspreis wird über Wahlzettel ermittelt.

Das kommende, 17. ICFF startet erstmals nicht wie gewohnt im Oktober, sondern am 17. und 18. März 2023 in den Herner Flottmannhallen und wird auch in den Folgejahren im Frühjahr stattfinden.

Alle Infos über das Filmfestival auf www.cyclingfilms.de.

„Die Verleihung der „Goldenen Kurbel“ auf dem 16. Internationalen Festival des Fahrrad-Films“.

Am 2. September 2006 wurde in der Bochumer „Goldkante“ ein kleines Stück Fahrrad-Kulturgeschichte geschrieben: Etwas 50 Zuschauer*innen sahen das allererste Internationale Festival des Fahrrad-Films, auf dem weltweit zum ersten Mal ein Filmpreis für Fahrradfilme vergeben wurde: die Goldene Kurbel, die inzwischen als Oscar des Fahrrad-Films gilt. Der damalige Gewinner war der österreichisch-deutsche Kurzfilm „doored in downtown“, ein Film über das für Radfahrer*innen gefährliche Phänomen sich plötzlich öffnender Autotüren.

Nach drei Jahren in der feinen, aber kleinen Goldkante - damals noch an der Herner Straße - zog das Festival nach Herne in die Flottmann-Hallen um, mit wachsenden Besucherzahlen von Jahr zu Jahr. Durch Kontakte in die Fahrrad- und Filmwelten Europas kamen mit der Zeit weitere deutsche (Wiesbaden, Mainz, Nürnberg u.a.) und europäische Spielorte hinzu, etwa in Polen (Kraków, Katowice, jetzt Tarnowskie Góry), den Niederlanden (Groningen und Amersfoort) und seit einigen Jahren im Kosovo (Ferizaj).

Die Saisoneroöffnung und Verleihung der Goldenen Kurbel findet alljährlich in den Flottmann-Hallen an zwei Tagen statt. Am ersten Tag hat sich über die letzten Jahre ein extrem sehenswertes Vorprogramm etabliert, das „Rough Conditions Adventure Film Festival“. Kurzfilme von abenteuerlichen Reiseerlebnissen (sehr oft mit dem Rad) wechseln sich dort ab mit persönlichen Berichten von eigenen „Mikro-Abenteuern“ und Reiseerlebnissen von Erwin Zantinga aus Groningen.



Graffiti auf einem Gehweg an der Uni Bochum

Zugegeben, es ist leicht, auf das Auto zu verzichten, wenn man das Rentenalter erreicht hat. Das sehen viele Altersgenossen ganz anders. Schließlich ist Mobilität im Alter auch ein wichtiges „Lebensmittel“. Wir haben obendrein auch auf das Radfahren verzichtet, ist man nicht mehr sattelfest, ist es auf jeden Fall ein schönes Gefühl, beides nicht zu haben.

Zunächst das Auto: Wir hatten mal zwei, aber das ist lange her. Dann nur noch eins. Es musste ja sein. Der tägliche Weg zur Arbeit diente mir als Rechtfertigung, dieses Konsumgut zu brauchen. In den letzten Jahren stand es häufig dumm rum und beanspruchte Platz, so dass die Gedanken, es abzuschaffen, immer mehr Raum einnahmen. Denn die Schäden für die Natur ließen

Wie lebt es sich ohne Auto und auch ohne Fahrrad im Alter?

Ein Erfahrungsbericht
von
Rolf Schubeius

sich nicht verdrängen. Es sind zunächst die Materialien, die zur Herstellung gebraucht werden; dann Benzin und Öl für den Gebrauch und immer wieder neue Ersatzteile dank Verschleiß, z.B. Reifen, Batterie und anderes. Sie werden diese Aufzählung erweitern können.

Am 1. April 2019 haben wir unser Auto abgeschafft! Jedes Auto weniger zählt, denn mittlerweile sind wir bei einem PKW-Bestand von 48,2 Millionen allein in Deutschland angelangt (statistisches Bundesamt). Und das sind eindeutig zu viel! Das wird jede Person bestätigen, die den Straßenverkehr erlebt und die Blechlawinen an den Straßenrändern zur Kenntnis nimmt, denn auch der ruhende Verkehr verstopft unsere Städte. Das können ADFC-Mitglieder voll bestätigen.

Unsere Mobilität haben wir uns erhalten: Einkaufen, Arztbesuche, Theater und Konzerte, Museen und Wanderungen in der Region sind unsere Mobilitätsanfordernisse. Wir müssen auf nichts verzichten. Leicht gemacht hat es uns auch die BOGESTRA und das Bärticket. Wir haben eine tolle U-Bahn-Verbindung in die Innenstadt. Und seit die BOGESTRA 2020 einen neuen Netzplan entwickelt hat, sind die Busverbindungen, die wir oft nutzen, auf einem guten Niveau. Quasi überall kann man einen Bus erreichen. Die VRR-App ist dabei eine große Hilfe.

Angenehm ist auch, dass wir nicht mehr für das Auto sorgen müssen. Tanken, Inspektionen und Reparaturen konnten wir vergessen. Und für Urlaubsreisen nutzen wir den Zug. Auch das geht, wenn auch mit Überraschungen wie Streik und Verspätungen. Aber das Reisen mit dem Zug ist in der Regel interessanter und deutlich entspannter als mit dem Auto.

Der Abschied vom Fahrrad war nicht so freudig. Da denke ich hin und wieder, dass es doch ganz schön wäre, auf das Rad zu steigen und eine schöne Tour zu unterneh-

men. Aber die Entscheidung finde ich für mich trotzdem richtig. Den Ausschlag gaben mehrere kleine Unfälle. Der letzte gab den entscheidenden Anstoß! Jetzt ärgern wir uns nur noch über die Mountainbike Fahrer und Fahrerinnen, die uns auf den Wanderwegen mit oft empfundenen irren Geschwindigkeiten überholen und deutliche Spuren auf den Wegen hinterlassen. Aber das ist eine gesellschaftliche Entwicklung und ein großes Vergnügen für junge Menschen. Schön wäre es, wenn eine Art „Waldbehörde“ dafür Sorge tragen würde, Wander- und Radwege zu trennen.

Eine Bemerkung habe ich noch. Ich muss meinen Personalausweis verlängern lassen und dachte mir: Gib doch deinen alten Führerscheinlappen einfach ab. Die Dame im Bürgerbüro war auch sehr zugewandt und hat in mehreren Versuchen von der Führerscheinstelle eine Auskunft erbeten, wie sie den Führerschein einkassieren könnte. Das gelang leider nicht. So werde ich es noch einmal versuchen oder aber unterlassen. Vielleicht wird er irgendwann zwangsweise einkassiert, denn gegen einen neuen werde ich ihn sicher nicht eintauschen.

Anzeige



Ü50 / Ü60?
STEIGEN SIE UM AUF GÜNSTIGE TARIFE

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

Tel. 0234-9730158 • www.fairsicherungsbüro-bochum.de



Georg Puhe fährt: Mit dem Rad durchs Münsterland

Pättkes zwischen Raesfeld und Borken

Nördlich des Ruhrgebiets liegt eine wunderschöne Radreiseregion, das Münsterland. Schöne Touren Richtung Haltern oder Lüdinghausen sind von Bochum aus mit dem Rad erreichbar. Der komplette Radgenuß erschließt sich allerdings erst dann, wenn man anreist und ganz ohne Ruhrgebietsverkehr die radfreundliche Infrastruktur des Münsterlandes genießen kann. Mit dem Auto erreicht man in einer Stunde gute Startpunkte für eine entspannte Radtour. Aber auch mit der Bahn lassen sich spannende Routen durch die vielfältige und hervorragend mit dem Fahrrad zu befahrene Region erreichen. Zwei Radtouren stehen hier stellvertretend für die abwechslungsreiche Radregion Münsterland.

Vier Schlösser Tour

Die vier Schlösser Tour ist ein kleiner Ausschnitt aus der 100 Schlösser Route, die sich über 960 Kilometer durchs gesamte Münsterland zieht. Die kleine Auswahl durchs flache westliche Münsterland führt über ruhige hervorragend befahrbare Wirtschaftswege durch die bäuerliche Landschaft.

Start der ersten Tour ist Lembeck, inzwischen ein Ortsteil von Dorsten. Mit dem Zug erreicht man den Bahnhof Lembeck in knapp anderthalb Stunden. Umstieg in Essen, dann mit dem RE 14 Richtung Coesfeld bis zum Bahnhof Lembeck. Die erste Station mit dem Fahrrad führt zum barocken Wasserschloß Lembeck, das sich in die westfälische waldreiche Parklandschaft duckt. Ein imposanter Bau, leider ist eine Besichtigung für Tagestouristen zur Zeit nicht möglich. Schloß und die wunderschöne Parkanlage mit einer Rhododren Vielfalt können hoffentlich ab Frühjahr wieder besichtigt werden. Also schnell aufs Rad Richtung Wes-



Schloß Raesfeld

ten, vorbei an Rhade und über ruhige Wirtschaftswege auf Raesfeld zu. Das imposante Wasserschloß mit dem höchsten Schloßturm aller westfälischen Schlösser, von Kunsthistorikern als „ein zu Stein gewordener Trompetenstoß“ beschrieben, ist weit über das flache Land schon von Weitem zu sehen.

Der Renaissancebau mit Vorburg beherbergt das Fortbildungszentrum für handwerkliche Denkmalpflege und ist im Eigentum der Handwerkskammern. Östlich des Schlosses liegt die Freiheit, ein historisches Gebäudeensemble heute genutzt für Gastronomen und Kunstgewerbe. Die Schloßkapelle ist beliebte Hochzeitskirche. Durch Raesfeld führt der Weg nach Norden, vorbei an Bauernhöfen, Bauernhofcafés zum Naherholungszentrum Pröbstingsee in Hoxfeld, nahe der Kreisstadt Borken. Hier liegt das Wasserschloß Haus Pröbsting. Das Haus ist das älteste profane Ziegelgebäude des Münsterlandes, erstmals 1221 erwähnt, heute komplett saniert als Schlossklinik für psychotherapeutische Medizin. Vom Haus Pröbsting geht's über einen Bahntrassenradweg vorbei an Borken bis zum Tagungs- und Provinzhaus der Schönstätter Marienschwestern Schönstatt-Au. Und weiter zur Burg Gemen.

Die um 1100 erstmals erwähnte Wasserburg gilt als eine der schönsten Wasserburgen im Münsterland. Vorgelagert ist



Wasserburg Gemen

die Gemener Freiheit, ein historisches Gebäudeensemble mit einer Kirche und Klosteranlage. Die Burg Gemen ist heute als „Jugendburg“ vom Bistum Münster genutzt für Tagungen und Veranstaltungen. Über Borken, durch den Stadtpark, führt der Weg zur Siedlung Marbeck und dann über Wirtschaftswege zurück bis nach Lembeck. Diese Tour, im Münsterland auch Pättkestour genannt, führt vorrangig über kleine Wege, z. T. ehemalige Pättkes die für die Landwirtschaft dann zu asphaltierten Wirtschaftswegen ausgebaut wurden. Entspanntes Radeln ist hier Programm, gut auch zu zweit nebeneinander.



St. Martinus im Dorfkern

Von Nottuln nach Eggerode über Billerbeck

Die zweite Tour führt durch eine topografisch bewegte Landschaft, die Baumberge, die höchste Erhebung im Münsterland, zwischen Coesfeld und Münster. Von hier kommt der gelbliche Sandstein, wichtiges Baumaterial des Doms in Münster und vieler Gebäude und Kirchen im Münsterland. Im Baumberger Sandsteinmuseum in Havixbeck kann man alles über den Sandstein und die Gewinnung in den Baumbergen erfahren. Eine Anreise mit dem Zug nach Appelhülsen ist in ca. einer Stunde von Bochum mit Umstieg in Wanne-Eickel möglich. Von Appelhülsen startet die Tour Richtung Nottuln. Rund um die Pfarrkirche St. Martinus erstreckt sich der alte idyllische Dorfkern von Nottuln. →

Die Ursprünge gehen bis ins 9. Jahrhundert zurück. Lange Zeit war die Kirche Stiftskirche des Frauenstifts Nottuln, dass 1811 aufgelöst wurde. Einige Spuren sind in Nottuln noch erhalten. Gegenüber der Kirche befindet sich eine traditionelle Blaudruck Manufaktur. Der Blaudruck ist eine Technik, die im 17. Jahrhundert aus Indien über Holland nach Deutschland kam. Aus dieser Zeit stammen auch die meisten Motive und Muster, die heute noch unverändert mit den Original-Modellen auf die Naturfaser gedruckt werden.



Willkommen in der Blaudruckerei

In der malerischen Familien-Manufaktur werden die verschiedensten Produkte aus Naturfaser gefertigt. Von Nottuln geht's weiter gen Norden durch bewegte Landschaft. Nicht nur der Wechsel im Landschaftsbild zwischen Ackerflächen, Wald, Hecken und Gewässern macht den Reiz aus, auch die Höhenbewegung ermöglicht weite Blicke über die Landschaft.

de, dem nördlichsten Punkt der Route. Der erstmals 1151 erwähnte Ort ist ein Marienwallfahrtsort. Das mittelalterliche Gnadenbild der Mutter Gottes, das in der Wallfahrtskapelle bei der Pfarrkirche St. Mariä Geburt gezeigt wird, zieht jährlich etwa 60.000 Wallfahrer an. Die Figur im byzantinischen Stil wurde wahrscheinlich vor 1230 von aus der Gegend stammenden Kreuzfahrern aus Konstantinopel mitgebracht und stammt offenbar aus dem 12. Jahrhundert. Ein Besuch ist die Eisdiele wert. Nun geht's zurück gen Süden Richtung Billerbeck. Unterwegs führt die Tour vorbei an der alten Burloer Wassermühle, ein erhaltener inzwischen sanierter Gebäude-

rest des ehemaligen Klosters Kleinburlo. Das beeindruckende Wasserschloß Darfeld liegt am Weg, kann aber leider nicht besichtigt werden. In Richtung Süden führt die Route auf Billerbeck zu, von weitem sind die aufragenden Türme des "Ludgerus-Doms", der im 19. Jahrhundert gebauten neugotischen Pfarrkirche aus Baumberger Sandstein zu sehen.

Die hübsche Kleinstadt mitten im „Münsterländischen Gebirge“ ist touristischer Anziehungspunkt der Region. Älter ist die St. Johannes Kirche. Die alte Pfarrkirche wurde in seiner jetzigen Form Mitte des 13. Jahrhunderts gebaut. Zurück führt der Weg wieder über Nottuln nach Appelhülsen.

Vorbei an stattlichen Einzelhöfen, kleinen Siedlungen und alten Wassermühlen führt die Tour nach Eggerode **Ludgerus-Dom**



Informationen:

Die Touren sind im Tourenportal des ADFC Bochum als gps Daten hinterlegt. Sehr viel mehr Informationen und auch Touren findet man auf der Seite der Münsterland Touristik <https://www.muensterland.com/tourismus/> und auch der Baumberge Touristik <http://res.baumberge-touristik.de/pages/die-baumberge.php>



Mit dem Rad durchs Münsterland Die gps Daten sind im Komoot Portal des ADFC-Bochum zu finden:



Natürlich sind auch Mehrtagestouren lohnend.



Vier Schlösser Tour komoot.de/tour/650476305



Von Nottuln nach Eggerode über Billerbeck komoot.de/tour/650439049

Anzeige

BERGISCHER FAHRRADBUS

Hin mit dem Rad, zurück mit dem Bus entlang der Bergischen Panorama-Radwege. www.bergischer-fahrradbus.de

© Dominik Ketz

SCHWALBE RADFAHRLAND

Das Bergische Land per Rad entdecken

- entspannt auf ehemaligen Bahntrassen
- mit dem E-Bike durch die hügelige Landschaft
- **NEU:** Routenvorschläge für Gravelbiker (komoot)

www.dasbergische.de



Tourentipp: 3-Seen-Route im Oldenburger Münsterland (261 km)

Text: Johannes Knuck, Katharina Moormann, Tourismus Oldenburger Münsterland
Fotos OM-Tourismus



Teufel oder Riese – um die Entstehung von Dümmer und Zwischenahner Meer ranken sich Legenden. Bei der Thülsfelder Talsperre ist klar: Sie entstand vor 100 Jahren durch Menschenhand. Gemein haben alle drei, dass große Teile ihrer Fläche und Umgebung heute unter Naturschutz stehen. Sie sind nicht nur beliebte Freizeitziele, sondern auch wertvolle Lebens- und Rückzugsorte für die heimische Flora und Fauna. Die 3-Seen-Route verbindet die Kleinode zu einer Rundtour durch das Oldenburger Münsterland nebst Umland. Sie ist mit einem E-Bike locker in vier Tagen zu schaffen – mit fünf oder sechs bleibt mehr Zeit für spontane Stopps und das Wellness-Angebot am Abend.

Durch die Dammer Berge

Gleich auf den ersten 20 Kilometern sind die stärksten Anstiege der Tour zu bewältigen – durch die „Dammer Schweiz“. Die Aussicht macht es wert und auch der Dammer Bergsee ist einen Halt wert. Schon von weitem machen wir den „Dammer Dom“, die imposante Pfarrkirche St. Viktor, aus. Weiter geht es über den Naherholungsweg „Silbernes Band“ – eine ehemalige Bahntrasse. Nächstes Etappenziel: Dinklage. Burg Dinklage, die älteste Wasserburg der Region, beherbergt heute eine Benediktinerinnenabtei samt Klostercafé und -laden. Burgwald und Tiergehege sind beliebte Ausflugsziele. Ein Stopp noch an der Schweger Mühle mit Getreidegarten, schon führt die Tour ins malerische →

Wir feiern!

Seit 120 Jahren stehen wir für
genossenschaftliches Wohnen
in Bochum.



**Gut wohnen
in Bochum.**

Gemeinnütziger
Wohnungsverein zu
Bochum eG

gwv-bochum.de



Hasetal. Prchtige Hofanlagen und Pferdekoppeln prägen die Landschaft. Und immer wieder überraschen die kleinen Orte: Kunstinteressierten sei ein Abstecher zum Linderener Kulturpfad empfohlen.

nach einem Unikum: Im Ort hält sich schon lange das Gericht, im Meer lebe ein Wels mit 3,50 Meter Länge. Wir fahren dennoch ab hier wieder südwärts.

Pilgerweg zum Dümmer

Kurz hinter den imposanten Großsteingräbern Visbeker Braut und Bräutigam schwenken wir auf den Pickerweg. Im Mittelalter Handels- und Pilgerweg, trifft man dort heute Wanderer und Radler. Hier reiht sich eine Moorfläche an die andere und es wird leicht, den Gedanken freien Lauf zu lassen. Bei Vechta liegen mit Gut Führtel und Gut Welpa zwei traditionsreiche Höfe auf unserer Route – ideal für eine Rast mit besonderem Flair. Entlang dem Naturschutzgebiet Südlohner Moor geht es zurück zum Dümmer, dem größten See unserer Tour. Und dort? Ausspannen mit Seeblick, dann ein Boot chartern und schließlich den Naturpfad erkunden!

Seen- und Heidelandschaft Thülsfelder Talsperre

Gen Norden wandelt sich das Bild. Die wechselvolle Geschichte und ökologische Bedeutung von Mooren wie der Molberger Dose wird auf dem „Dausenmoorpad“ beleuchtet. Von Wollgras und Heideflächen ist es durch die bewaldeten Dünenfelder des Dwerger Sand nicht mehr weit bis zur Thülsfelder Talsperre. Am Ostufer locken Badestrände. Rund herum führt der Erlebnispfad. Auf ihm erfahren Interessierte von den Besonderheiten des Stausees und des Schutzgebietes.

Zum Zwischenahner Meer

Durchs Vehnemoor geht es weiter über Edeweicht nach Bad Zwischenahn im Ammerland. Bäume und Sträucher säumen in Reih und Glied die Wege – willkommen im Baumschulzentrum. Bei der Umrundung des Zwischenahner Meeres halten wir Ausschau



Anzeige

Liegezeiräder
Liegedreiräder
Lastenräder



tri-mobil
Fahrradspezialitäten

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








2.200 km Radwegenetz, mehr als **400 Knotenpunkte** und über **60 Tourenvorschläge** machen das Oldenburger Münsterland als Radregion attraktiv. Es gibt neue aktuelle Radwanderkarten, mit dem Knotenpunktsystem. Die Karten sind erhältlich beim Verbund Oldenburger Münsterland oder bei den regionalen Touristinformationen.

Infos: Über diesen Link erhält man weitere Informationen zu dieser Tour inklusive gps Daten und Karten.

<https://www.oldenburger-muensterland.de/freizeit-urlaub/entdecken/touren/3-seen-route/8747>

Weitere Informationen:

Verbund Oldenburger Münsterland e.V.
Diekmanns Esch 13 · 49377 Vechta · Tel.: 04441-9565-0
tourismus@oldenburger-muensterland.de



Anzeige

Neue Radwanderkarten für das Oldenburger Münsterland.




OLDENBURGER MÜNSTERLAND
Viel Grün. Viel drauß.

Erhältlich unter www.om-tourismus.de oder in den regionalen Tourist-Informationen.

Mitte November, 120 Kilometer – Bericht über eine ungewöhnliche ADFC-Radtour

Text und Fotos:
Jens Eschmann

Kalk-
steinbruch

GRÜNE MOBILITÄT BRAUCHT DIE VERKEHRSWENDE

Die GLS Mobilität leistet als Teil der GLS Gemeinschaft ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätswende. Das Zukunftsbild der GLS Mobilität ist durch Konnektivität, Genügsamkeit, Partizipation, Zugänglichkeit und Multi-Modalität geprägt.

Als Ermöglicher*innen beraten wir gerne zu Mobilitätslösungen für eine menschengerechte Zukunft: gls-mobilitaet.de

GLS Mobilität
das macht Sinn

Zugegeben - für Mitte November eine Radtour mit 120 Kilometern Länge und nicht unwesentlichen Steigungen anzubieten, war schon etwas gewagt. Doch schon länger hatte ich den Plan, eine adfc-Tour über die Wuppertaler Nordbahntrasse anzubieten. Will man von dort nicht denselben Weg zurückfahren, bietet es sich an, über den Panorama-Radweg Niederbergbahn, Kettwig und den Ruhrtalradweg zurück nach Bochum zu fahren. Da landet man unweigerlich bei ca. 120km Strecke - eher ungewöhnlich für adfc-Tagestouren. Da der September und Oktober schon vollgepackt mit Fahrradterminen waren, blieb nur noch der 14. November übrig - auch das eher ein ungewöhnlicher Termin für eine lange Tagestour. Am Sonntag, 14. November

fanden sich dennoch sechs TeilnehmerInnen ein. Für die Statistik: eine Teilnehmerin, fünf Teilnehmer, vier Bochumer, eine Dortmunderin, ein Castrop-Rauxeler, ein E-Lastenrad, zwei Pedelecs, drei „Bio-Bikes“ ;) Der große Vorteil des winterlichen Termins war, dass die Trassenwege nicht zu voll waren und wir zügig und die meiste Zeit zu zweit nebeneinander fahren konnten. So ging es dann flott über die Springorumtrasse bis zum Ruhrtalradweg und weiter zur Glückauf-Trasse in Hattingen. Die Stimmung war entspannt und fröhlich - jeder fuhr mal neben jedem, und es ergaben sich dabei viele nette Gespräche.

Über die Glückauf-Trasse und den Kohlenbahn-Radweg ging es weiter zur Nordbahntrasse. Die TeilnehmerInnen, die die Trasse noch nicht kannten, waren beeindruckt von den langen Tunnelpassagen, den Viadukten und der Breite der Trasse. Nach einem guten Drittel des Weges, am alten Mirker Bahnhof (Veranstaltungszentrum Utopiastadt), gab es den ersten längeren Stopp mit Kaffee,



Kuchen und mitgebrachtem Picknick; bei Sonne und 10 Grad coronasicher im Freien. Obwohl das Café offiziell erst später öffnen sollte, ließ man uns nicht im Stich... Auf der Strecke zwischen Nordbahntrasse und Panoramaradweg waren dann die ersten größeren Steigungen zu bewältigen und die Radwege, sofern vorhanden, zum Teil in keinem guten Zustand. Auf dem Panoramaradweg Niederbergbahn konnte dann wieder entspannt und zügig gefahren werden. Das nächste Highlight war der ehemalige Kalksteinbruch bei Wülfrath - ein spontaner Abstecher, den Patrick aus Castrop-Rauxel vorgeschlagen hatte. Die Aussicht lohnte auf →

jeden Fall den kleinen Umweg - wir waren zu spät abgebogen und fuhren deshalb ein Stück über einen recht matschigen Weg zum Glück ohne Zwischenfälle... Das nächste Foto entstand an der ersten „Waggonbrücke“ Deutschlands. Beim Bau des Radwegs hatte einer der Planer diese Idee, um den Lückenschluss schnell und kostengünstig zu realisieren, und heute ist die ungewöhnliche Brücke ein Highlight und beliebtes Fotomotiv des Panorama-Radwegs. Am Ende des Trassenwegs in Essen-Kettwig war es dann mal wieder Zeit für eine Kaffeepause bei einem gemütlichen Café mit toller Kuchenauswahl (auch hier saßen wir draußen). Weiter ging es dann entlang des Baldeneysees, die Ruhrauen und den Bahntrassenweg Veltenbahn Richtung Bochum. Etwas spannend wurde es noch einmal, als bei inzwischen dunklem Himmel eine Kette riss. Zum Glück fanden sich Kettennietzer und Kettenverbinder, und nach etwa zehn Minuten war auch dieses Problem gelöst. Das letzte Stück fuhren wir über einen Abschnitt des Parkbandes West und das neue Mini-Teilstück des RSL im Grünen Rahmen Richtung Bochumer Innenstadt. Nach gut 10 Stunden, gut 120 Kilometern und gut 1100 Höhenmetern kamen wir wieder beim Umweltzentrum in der Alsenstraße an. Das Fazit der Teilnehmer*innen war sehr po-

sitiv. Alle waren überrascht, dass in diesem Monat noch eine so lange adfc-Tour angeboten wurde. Und manche Teilnehmer*innen hatten persönliche Premieren und Rekorde, z.B. die erste Fahrt auf der Nordbahntrasse, überhaupt die erste Fahrt in einer Gruppe oder auch die längste Tagesetappe. Ein Teilnehmer (mit Lastenrad und der längsten Anfahrt zum Treffpunkt) hatte noch nicht genug und machte auf dem Rückweg nach Castrop-Rauxel noch seine 200 Kilometer voll...

Ich würde mir wünschen, wenn wir es nach der Corona-Pandemie gemeinsam und schrittweise schaffen würden, für alle erdenklichen Zielgruppen Touren anzubieten, von der ganz kurzen, gemütlichen Familienrunde bis zu langen Touren wie dieser. Gebe ich in meinem Routenplaner „adfc“ ein, finde ich da alles Mögliche, von einer Spielplätze-tour (10 Kilometer) bis zu einer Shopping-Tour nach Venlo (ca. 170 Kilometer). Ein attraktives Tourenprogramm braucht aber auch aktive Mitglieder, die ihre eigenen Tourenideen einbringen oder gemeinsam mit erfahrenen Tourenleiter*innen Fahrten anbieten. Das Interesse für Touren - von kurz bis lang, von gemütlich bis sportlich - ist jedenfalls vorhanden, wie Anfragen und das Feedback zu unseren Touren immer wieder zeigen.



Waggonbrücke



- 200 m Rundkurs
- Fahrerlager
- Siegerehrung
- jede Menge Action

1. ADFC CARGOBIKE-RACE

HATTINGEN 12. März 2022 ab 10:30

Die Henrichshütte in Hattingen wird zur Rennstrecke für Lastenräder! Der kurze, knackige Rundkurs verlangt den Lastenradpilotinnen und -piloten alles ab. Spannende Rennaction hautnah erleben!

Alle Infos zur Teilnahme, etc. an => robert.dedden@adfc-en.de

Veranstalter/Kontakt
ADFC-Ennepe-Ruhr e. V.
Ortsgruppe Hattingen



Rennleitung
Robert Dedden
Südring 19
45525 Hattingen
0151/46410705

Anzeige

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

www.biketeam-radreisen.de



MONATLICH FESTE WIEDERKEHRENDE TERMINE:

JEDEN DONNERSTAG **18-20:00**
ADFC INFORMATION & BERATUNG

persönlich im Umweltzentrum
- jetzt mit wöchentlichen Schwerpunktthemen
oder telefonisch 0234 33385455
[wg. Renovierung/Raumwechsel ggf. Homepage beachten!](#)

JEDEN 3. DONNERSTAG **18:30**
ADFC AKTIVENTREFFEN

Umweltzentrum Alsenstraße 27, 44789 Bochum
[wg. Renovierung/Raumwechsel ggf. Homepage beachten!](#)

JEDEN 1. MITTWOCH **AB 19:00**
Treffen der Radwende

im Griesenbruchstraße 9 · 44793 Bochum

JEDEN LETZTEN MITTWOCH **AB 19:00**
IM MONAT

RADLERSTAMMTISCH BOCHUM-MITTE
Von April bis September vorher: Treffen für eine
kurze Stadtrunde 17:00 ab Café Ferdinand
Radlerstammtisch Bochum-Mitte im Café Ferdinand
Ferdinandstr. 44, 44789 Bochum

CM **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 Planungsun-
sicherheit haben unsere Tourenleiter/innen
noch nicht so weit in die Zukunft geplant. Ak-
tuelle 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.

**Tourbeitrag (TB) für ADFC-Mitglieder frei –
Gäste zahlen 3,-€ pP**

Aktuelle Hinweise:

 <https://bochum.adfc.de>

1. ADFC Cargo Bike Race Hattingen
Samstag, 12. März **ab 11:00**

Hüttenstraße, 45527 Hattingen
Am 12. März 2022 wird die Henrichshütte in
Hattingen zur Rennstrecke für Lastenräder! Dieses
spektakuläre Lastenfahrrad-Rennen startet sowohl
die LWL Festivalwoche FUTUR 21 der Henrichs-
hütte, und gleichzeitig den Sechsten Hattinger
Fahrradfrühling, den Bürgermeister Dirk Glaser um
11:00 Uhr direkt vor dem Rennen eröffnen wird.
**Der ADFC Ennepe-Ruhr bietet eine Fahrrad-
Codierung an.**

GAST event **ICFF International Cycling Film Festival**
Montag, 14. März **19:00 - 22:00**

Gebälsehalle Hattingen, Werksstraße 31-33, 45527
Hattingen
Wir zeigen im Rahmen des 6. Hattinger Fahrrad-
frühlings und der LWL Festivalwoche FUTUR 21
eine Auswahl der besten Filme in der Gebälsehalle
des LWL-Industriemuseums der Henrichshütte.

Tagestour bis zum Rhein: Kunst,
Natur und Industriekultur

Sonntag, 20. März **9:30 – 20:00 (geplant)**
Rathaus-Glocke Bochum

Auf einer längeren Tagestour geht es von Bochum
bis zum Rhein und wieder zurück. Auf der ca. 113
km langen Strecke ist keine "Einkehr" geplant. Bei
der Fahrt mit einem Pedelec sollte sichergestellt
sein, dass die Unterstützung für die gesamte
Strecke ausreicht. Die Teilnehmer*innen werden
außerdem gebeten, ausreichend Picknick und
Getränke mitzunehmen, so dass die Pausen flexibel
gestaltet werden können.
Leitung: Jens Eschmann

„Urbane Kunst“ unterwegs
27. März **11:00- 18:00**

Rathaus-Glocke Bochum
Bis nach Hattingen und zurück. Quasi am
Wegesrand gibt es reichlich öffentliche Kunst zu
bestaunen: mal unübersehbar und schrill, mal still
und versteckt. Jeden Fall mehr als zu vermuten
wäre. Einkehr in Hattingen. Die Strecke führt über
Straßen, Trassen und Wege mit nur leichten Stei-
gungen, ca. 30 km.
Anmeldung: ADFC Bochum (siehe Webseite)
Leitung: Jutta Schröder

GAST event **E-BIKE Festival Dortmund 2022**
1. – 3. April ganztägig
Freitag ab 14:00, Sonntag bis 17:00

Beim E-BIKE Festival rund um St. Reinoldi auf dem
Ostenhellweg heißt es nach zweijähriger, pan-
demiebedingter Absage in der Dortmunder Innen-
stadt zum fünften Mal „E-Mobilität erfahren“ und
den größten E-Bike Verbrauchertest live erleben.

Dienstagsrunde
Dienstag, 26. April **11:00**

Buscheyplatz in Querenburg, Unicenter Bochum
Über den RS 1 nach Essen Kray und entlang der
Ruhr zurück nach Querenburg, 45 km.
Leitung: Theo Albers

Nachhaltig leben in Bochum - eine Radtour
Samstag, 30. April **10:00 - 14:00**

Rathaus-Glocke Bochum
Sie möchten in Ihrem Alltag Müll vermeiden, nach-
haltige, langjährige oder fair gehandelte Produkte
kaufen? Sie interessieren sich für Foodsharing,
Upcycling, Tauschringe, Leihläden oder Urban

Gardening? Bei unserer Tour werden wir diese Orte
ansteuern.
Anmeldung über VHS, Entgelt: 8,00 €
Leitung: Jens Eschmann

Unsere „Kult-Tour“
Samstag, 30. April 14:00 – 18:00

Rathaus Glocke Bochum
2017 war das Jahr, in dem wir zum ersten Mal, aber
dafür oft, folgende Tour fuhren:
Rathaus-Glocke – Erzbahnbude – Zeche Zollverein
– RS 1 mit Stopp an der Radosphäre –
Grugatrasse – Ruhrradweg – Springorumtrasse
zurück. Dabei traten wir für eine schnelle
Abendrunde richtig in die Pedale und hatten Spaß
dabei. Dieses Jahr hoffentlich wieder.
Anmeldung: ADFC Bochum (siehe Webseite), ca. 60 km.
Leitung: Jutta Schröder, Chris Lotz

NRW Sternfahrt Düsseldorf
Sonntag, 8. Mai

Start ab Bochum und weitere Informationen siehe
Homepage
Eine Woche vor der Landtagswahl, wird diese
Sternfahrt ganz unter dem Zeichen der Verkehrs-
wende stehen. Viele Zubringer aus ganz NRW
treffen sich zur zentralen Kundgebung auf der
Landtagswiese in Düsseldorf.

Dienstagsrunde
Dienstag, 10. Mai **11:00**

Buscheyplatz in Querenburg, Unicenter Bochum
Deilbachtal 55 Km, 5 Std. Schwierigkeitsgrad:
schwer
Leitung: Georg Puhe

GAST event **2. Kidical Mass Bochum,**
Samstag, 14. Mai **15:00 bis 17:30**

Europaplatz/ Bergbaumuseum (stand bei Druckkle-
bung noch nicht fest)
Eine kinder- und familienfreundliche Fahrraddemo
mit anschließendem buntem Kinderprogramm. Ort
und Zeit sowie weitere Informationen
<https://kinderaufsrad.org/>



 **„Ride of Silence 2022“**
Mittwoch, 18. Mai 17:00 – 21:00 

Rathaus-Glocke Bochum
 Am weltweiten Tag des „Ride of Silence“ wird der im Verkehr zu Tode gekommenen Fahrradfahrenden gedacht. Wir fahren jene Orte ab, an denen ein „Ghostbike“ aufgestellt ist, ein weiß gestrichenes Fahrrad. Gleichzeitig fordern wir mehr Verkehrssicherheit. In Bochum gibt es vier Unglücksorte, hoffen wir, dass keiner hinzu-kommt. Ca. 40 km, zügige Fahrt, Anmeldung: ADFC Bochum (Webseite)
 Leitung: Jens Eschmann, Jutta Schröder

 **Fahrradsommer der Industriekultur**
Sonntag, 22. Mai 11:00-17:00

Nach einer langen Pause kehrt der Fahrradsommer der Industriekultur zurück. Wie in den letzten Jahren findet der Fahrradsommer wieder mit einem bunten Programm rund um die Jahrhunderthalle Bochum statt.

 **Tag des Fahrrads**
3. Juni

Der Tag des Fahrrads oder auch Europäischer Tag des Fahrrads wird in einigen europäischen Ländern traditionell am 03. Juni gefeiert. Seit 1998 findet der Tag des Fahrrad jährlich statt, er wurde eingeführt, um auf die zunehmende Belastung durch Automobilverkehr hinzuweisen und das Fahrrad mehr in den Fokus des täglichen Gebrauchs zu rücken. Hinweise über evtl. Veranstaltungen siehe Homepage.

 **Dienstragsrunde**
Dienstag, 7. Juni 11:00

Buscheyplatz in Querenburg/ Unicenter
 Zeche Schwerin, Teutoburgia, Mont-Cenis, 50 km, 4 - 5 Std. Schwierigkeitsgrad: mittel.
 Leitung: Theo Albers

 **Dienstragsrunde**
Dienstag, 12. Juli 11:00

Buscheyplatz in Querenburg/ Unicenter
 König-Ludwig Trasse, Allee des Wandels, 68 Km, 5 – 6 Std., Schwierigkeitsgrad: schwer,
 Leitung: Georg Puhe

 **Tour „Tag der Trinkhallen“**
Samstag, 6. August 15:00 - 22:00

Rathaus-Glocke Bochum – Ende offen, an einem Kiosk in der Stadt
 Endlich gibt es wieder den Tag der Trinkhallen im Ruhrgebiet – und wir sind dabei! Zusammen bestaunen wir einige Büdchen und genießen das jeweilige Kleinkunstprogramm vor Ort, kaufen hier Bömmkes und dort futtern wir was. Anmeldung: ADFC Bochum (siehe Webseite)
 Leitung: Jutta Schröder, Axel Hamann

 **Dienstragsrunde**
Dienstag, 9. August 11:00

Buscheyplatz in Querenburg/ Unicenter
 Phönixsee, 60 km , 5 – 6 Std. Schwierigkeitsgrad: mittel
 Leitung: Theo Albers

 **Stadtradeln in Bochum**
27. August. – 7. September

Bochum radelt auch 2022 für ein gutes Klima und hat Spaß dabei und tolle Gemeinschaften. Informationen zu ADFC-Touren zum Stadtradeln siehe zeitnah auf der Homepage. Anmeldungen unter <https://www.stadtradeln.de/registrieren>

 **Dienstragsrunde**
Dienstag, 13. September 11:00

Buscheyplatz in Querenburg/ Unicenter
 Von Ruhr zu Ruhr, 55 km, 5-6 Std., Schwierigkeitsgrad: mittel
 Leitung: Georg Puhe

 **Internationaler Parking Day**
Freitag, 16. September 16:00 - 19:00

(Mit Auf- und Abbau 15:00 - 20:00, Ort stand bei Drucklegung noch nicht fest)
 Statt Autos kommt wieder Leben in die Stadt! Im Jahr 2005 zeigten einige Bürger San Franciscos, wie viel Raum geparkte Autos in der Stadt einnehmen und gestalteten Parkplätze kreativ um. Alle Bürgerinnen und Bürger können gerne mitmachen. Bitte anmelden, um entsprechend viele Parkplätze reservieren zu können! Näheres und Ort auf unserer Homepage und: Jutta Schröder
www.urbanradeling.de

 **Urban-Art-Tour durch Bochum**
23. Oktober 14:00 - 18:00 

Rathaus-Glocke Bochum
 Wir entdecken spannende Objekte im öffentlichen Raum. Es geht um kleine und große Kunst auf Plätzen, Fassaden, in Parks oder Hinterhöfen, über- und untertage. Mal schrill, mal still zeugen sie von kultureller Vielfalt und städtischem Leben. Die Tour wird über die VHS Bochum angeboten. Anmeldung: über die VHS Bochum
 Leitung: Jutta Schröder

 **Bochum, ich komm aus Dir**
30. Oktober 14:00 - 18:00 

Rathaus-Glocke Bochum
 Für alle neugierigen Menschen, die Bochums City aus verschiedenen Perspektiven kennenlernen wollen: mit traditionellen und angesagten Locations, überraschender Kunst, kaum beachteten Baudenkmälern als auch ökologisch nachhaltigen Strukturen. Die Entdeckungstour wird über die VHS Bochum angeboten. Leichte Tour, ca. 10 km. Anmeldung: über die VHS Bochum
 Leitung: Jutta Schröder



Kontakt Tourleitung

ginzel@adfc-bo.de
 albers@adfc-bo.de
 puhe@adfc-bo.de
 schroeder@adfc-bo.de
 eschmann@adfc-bo.de
 lotz@adfc-bo.de



Impressum

FreiRad #7, März 2022
 Herausgeber: ADFC Bochum e.V.
 Bochum e.V. **Umweltzentrum**
 Alsenstraße 27, 44789 Bochum
 Tel.: 0234 33385455
 E-Mail: freirad@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

Layout: design-muss-sein, Werner Elbrecht
 Mitarbeiter dieser Ausgabe: Gerlinde Ginzler,
 Ralf Böhm, Bernhard Raeder, Martin Krämer,
 Georg Puhe, Jens Eschmann, Pe Sturm,
 Jens Matheuszik, Jutta Schröder, Rolf Schu-
 beius, Johannes Knuck, Alexandra Jaik

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 danken unseren ANZEIGEN -PARTNERN :
 Sparkasse Bochum * Meinhövel * GLS Bank
 * Stadtwerke Bochum * Rees Marketing *
 Biketeam * Radreisen * tri-mobil * Balance
 * Adami Reisen * GWV * Tourismus Olden-
 burger Münsterland * Fairsicherungsbüro *
 Bergischer Fahrradbus *Flotte Karotte



Foto: Bernhard Raeder

Einfach mal mit dem Fahrrad fahren

Viele unserer Wege sind kurz, bis zu 5 Kilometer. Der Weg zur Bäckerei, zum Arzt, zum Supermarkt oder zum Sport. Ideal, einfach mal mit dem Fahrrad zu fahren. Ein bisschen frische Luft, den Körper betätigen, Menschen begegnen. Das alles ist mit dem Fahrrad möglich und hat viele positive Begleiterecheinungen. Die AOK zitiert aus einer Studie der Universität Zürich „Die Fahrradfahrer fühlten sich gesünder, hatten mehr Energie und gleichzeitig weniger Stress als die Teilnehmer, die nicht aufs Fahrrad steigen.“

Fahrradfahrer sind Genießer. Christian Ude, ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt München, hat 2000 in seinem Buch „Stadttradeln“ vom Vergnügen, mit dem Rad die Stadt zu erobern, geschwärmt: „Es ist eine zärtliche Annäherung an meine Stadt und ihre verborgenen Reize. Ich tue es aus purer Genußsucht“. Und auch die von uns vorgestellten Alltagsradler in Langendreer beschreiben den Gewinn für ihr Leben, wenn sie mit dem Rad durch den Stadtteil fahren.

Im Urlaub und in der Freizeit genießt das Fahrradfahren stark zunehmende Wachstumsraten. Radtourismus ist begehrt denn je. Die Welt aus dem Fahrradsattel wahrzunehmen, mit einer Geschwindigkeit, die es zuläßt, die Umwelt zu erleben, Natur zu genießen, ein kleines bisschen Abenteuer, Wind und Wetter spüren, all das erlebt der Fahrradfahrer. „Der Drahtesel ist das, was das Pferd für den Marlboro-Raucher ist“ bekennt Christian Ude in seiner Liebeserklärung zum Stadttradeln.

Dass sich immer mehr Menschen dieses Vergnügen gönnen ist allenthalben spürbar. In der Pandemie

erlebte das Fahrrad einen absoluten Boom. Sowohl als Sportgerät als auch im Alltag. Bietet es doch die Möglichkeit, die geforderten Abstände einzuhalten, was im ÖPNV nur schwerlich möglich ist. So weisen die Zahlen der beiden städtischen Zählstellen für Fahrräder an der Wittener Straße und auf der Springorumtrasse deutliche Zuwächse gegenüber 2019 auf.

Radfahrende werden von Autofahrenden oft als der radelnde Vorwurf angesehen, die Förderung des Radverkehrs oft als reine Ideologie abgetan. Wer selber radgefahren ist, nimmt eine andere Perspektive ein. Erst dann wird man verstehen, „dass wir Radfahrenden uns manchmal fragen, warum unsere Infrastruktur so sehr viel schlechter und komplizierter ist als die für Autofahrende. Und ob das eigentlich so sein muss. Und was man verbessern könnte. Ist das schon Ideologie?“ (<https://dasfahrradblog.blogspot.com>) So steht das Auto zum Brötchen holen auf dem Parkplatz oder der Straße, direkt vor der Tür. Und das Fahrrad? Schwer zugänglich, manchmal im Keller nur über eine Treppe hinauszutragen. Kein Platz zum Fahrradfahren auf der Straße, vier Autospuren, hohe Geschwindigkeit, viele Lkw's ...

Ja, die intensive Beschäftigung mit der Infrastruktur und das Engagement für bessere Radverkehrsbedingungen halten wir für notwendig. Jetzt aber mal wieder, rauf aufs Rad und genießen. Trotz alledem! Das Glück fährt Fahrrad!

Einfach mal wieder mit dem Fahrrad fahren!



Jetzt Mitglied beim ADFC werden:

Name

Vorname Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig) Beruf (freiwillig)

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

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (66 €) 22-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-21 Jahre (16 €)
Ich bin minderjährig. Mein/e Erziehungsberechtigte/r ist mit meinem ADFC-Bescheid einverstanden.

Name des/der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (78 €) 18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC 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 gezogene 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 (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des/der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e.V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de.
Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden. Dort finden Sie auch den Link zu unserer Datenschutzerklärung.



Willkommen in Rees am Rhein

Rees, fahrradfreundliche und älteste Stadt am Unteren Niederrhein, lädt zum „R(h)einen Vergnügen“ ein. Hauptanziehungspunkt für die Besucher ist eine der schönsten Rheinpromenaden Deutschlands. Hier kann man nach einem gemütlichen Spaziergang die vorzügliche Reeser Gastronomie mit herrlichem Blick auf den Rhein genießen. Von der geschichtlichen Bedeutung ist im historischen Stadtkern noch einiges zu erkennen. Das sind das mehrere Jahrhunderte alte, im Skulpturenpark eingebundene Bodendenkmal, unterirdische Festungsanlagen und die über 700 Jahre alte Stadtmauer mit diversen Türmen. Der erste Planetenweg am Niederrhein macht die unvorstellbaren Dimensionen unseres Sonnensystems erfahr- und erwanderbar.

Weitere Infos:

Touristen-Information, Markt 41, 46459 Rees
Tel: 0 28 51/5 15 55, Fax: 0 28 51/5 15 56
e-mail: tourist.information@stadt-rees.de

