

FREIRAD

adfc MAGAZIN für BOCHUM | Nr. 10 | Sept. 2023



Infrastruktur: Was ist neu in Bochum?

WEITERE THEMEN

**Scheitert die Mobilitätswende?
Fahrradfreundliche Arbeitgeber
Übernachtung auf Radtouren**



Willkommen in Rees am Rhein

Rees, die älteste Stadt am Unteren Niederrhein, ist seit 2008 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. Ein weites Netz von gut gekennzeichneten Rad- und ruhigen Wirtschaftswegen bieten den Besuchern ideale Voraussetzungen die niederrheinische Landschaft mit dem Fahrrad zu entdecken. Auf einer Länge von 22 Stromkilometern zwischen Xanten-Bislich und Rees verkehren 3 Fähren, die jeweils das rechte mit dem linken Rheinufer verbinden und so abwechslungsreiche Fahrradtouren ermöglichen.



Radwanderbroschüre mit 19 Tourenvorschlägen in und um Rees
sowie der dazugehörigen GPX Daten



Weitere Infos:

Touristen-Information, Markt 41, 46459 Rees, Telefon: 02851-51555

Öffnungszeiten: täglich 10 – 16 Uhr

www.stadt-rees.de; Email: tourist.information@stadt-rees.de

Inhaltsverzeichnis

4 Editorial

ADFC INTERN

- 5 **Asphalt statt Asche – RW Stiepel mit dem ADFC Bochum auf Tour**
- 6 **Erstes Gespräch zwischen ADFC Bochum und Bogestra**
- 7 **Volles Haus bei Komoot – Wiederholungen geplant**

INFRASTRUKTUR

- 8 **Was ist neu in Bochum?**
- 12 **Rudolf Steiner Schule in Langendreer eröffnete Elternhaltestelle als ersten Schritt einer Mobilitätsstrategie**

INITIATIVEN

- 14 **Mobilitätswende: Was hilft, wenn alle unzufrieden sind?**

RUND UM'S FAHRRAD

- 17 **Scheitert gerade die Mobilitätswende auch in Bochum?**
- 22 **Stadt Bochum fördert den Kauf von Lastenrädern**
- 24 **Fahrradfreundliche Unternehmen in Bochum**
- 29 **Rent a Bike in Bochum**
- 32 **Radsport in Bochum – Der Walter-Lohmann-Ring**
- 36 **Mit Torpedo 3-Gang zu Selbstsicherheit und Freiheit**

RAD TOUREN

- 40 **Mehr als Hotel und Campingplatz – Übernachtungsmöglichkeiten auf mehrtägigen Radtouren – Hotel & Co.**
- 44 **Rundtour zum UNESCO-Welterbe Zollverein**
- 46 **Ruhrtalradweg 30. Mai – 03. Juni 2023 – Erfahrungsbericht eines Radreiseneulings**

TERMINE / IMPRESSUM / RÜCKLICHT

- 51 **Termine**
- 53 **Impressum**
- 54 **Rücklicht: Bochum sieht rot**

1.068 Mitglieder wollen „mehr Platz für's Rad!“

Editorial

Liebe Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunde!

„Zeit, dass sich was dreht“ – nicht nur der Titel eines Liedes, das der wohl bekannteste Sänger veröffentlicht hat, der mit Bochum in Verbindung gebracht wird. Es ist auch das Motto der offiziellen Eröffnung eines Kreisverkehrs in Weitmar-Mark, den wir uns als ADFC demnächst genauer anschauen werden. Doch was kann sich noch drehen? Eigentlich ist das ja offensichtlich: das Rad und der Radverkehr.

Es wird oft kritisiert, dass insgesamt zu wenig und vieles zu langsam passiert. Spricht man mit den Verantwortlichen der Stadt, gibt es dafür immer Gründe, nicht immer gute, wenn man zum Beispiel an den Radschnellweg RS1 Ruhr denkt. Bei anderen Baustellen fällt es schwer, hinter dem Stückwerk eine zusammenhängende moderne Radverkehrsplanung zu erkennen. Man schaue sich nur den Ausbau der Hattinger Straße und insbesondere die Schauspielhauskreuzung an. Zum Zeitpunkt des Schreibens dieser Zeilen gibt es zwar schon über einen Monat die Verkehrsfreigabe für den Autoverkehr, für den Radverkehr fehlen aber immer noch notwendige Markierungen und Beschilderungen. Auch mit dem Rad will man mal sicher links abbiegen – nicht nur mit dem Auto. Entlang der gesamten Baumaßnahme fehlen übrigens (aktueller Stand) noch sämtliche Radabstellanlagen. Dass sowas dauern kann, hat man in der Brüderstraße erleben müssen...

Das inzwischen beschlossene Radverkehrskonzept (RVK) formuliert Planungsgrundsätze, die überaus sinnvoll sind. Nur müssen sie auch angewandt werden: Trennung von Geh- und Radwegen bei neuen Planungen, Rotfärbung von Radstreifen und fahrradfreundliche Kreuzungen.

Für den Knotenpunkt Schauspielhaus kommen sie offensichtlich zu spät. Radfahrende werden über eine breite rote Furt stadtauswärts ausschließlich auf den Gehweg geleitet, eine bananenförmige Mittelinsel erschwert unnötig das Rechtsabbiegen von der Königsallee auf die Hattinger Straße. Insofern kann man da nur auf den Ausbau des entsprechenden Königsallee-Abschnitts hoffen, wo dann hoffentlich auch die Kreuzung komplett umgestaltet wird.

Wenn man bei neuen Planungen, die in der Vergangenheit beschlossenen Prämissen nicht konsequent anwendet, dann verpuffen die schönen Konzepte. Die Meilensteine der Bochum-Strategie, des Leitbilds Mobilität und des Radverkehrskonzeptes würden sich dann radverkehrspolitisch als Desaster erweisen. Da sollen auf MARK 51^{o7} beispielsweise in den Grünbereichen nur Gehwege geplant sein, die für Radfahrer freigegeben werden oder bestenfalls als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen werden. Uns bleibt schleierhaft, warum die politische Führung der Verwaltung eine solch rückwärtsgewandte Planung in diesem Vorzeigeprojekt zulässt.

Wir als ADFC Bochum thematisieren das regelmäßig. Dafür sind wir jedoch auf Mithilfe angewiesen, denn bestimmte Dinge „erfahren“ wir uns nicht selbst, sondern erfahren sie durch unsere aktiven Mitglieder, die uns dazu kontaktieren. Gerne auch weiter per E-Mail an: vorstand@adfc-bo.de

Mit freundlichen Radlergrüßen

Gerlinde Ginzel und Jens Matheuszik
Vorsitzende/r des ADFC Bochum

Asphalt statt Asche

RW Stiepel mit dem ADFC Bochum auf Tour

Text: Bernhard Raeder | Fotos: RW Stiepel



Da haben unsere Tourguides im letzten Jahr wohl alles richtig gemacht. Der Tennisverein RW Stiepel bat auch in diesem Jahr um eine geführte Radtour für ihre Mitglieder.

Der Wettergott hatte am Samstag, 22. Juli, ein Einsehen und sparte sich Wind und Regen für den nächsten Tag auf. 20 Teilnehmende konnten so entspannt durchs Lottental zum Kemnader See radeln. Auf beiden

Seiten der Ruhr ging es bis zum Eisenbahnmuseum in Dahlhausen. Für manchen war der Höhepunkt der Tour mit Sofies Eis & Café am Bahnhof Dahlhausen erreicht. Nach zwei Espressi und zwei Kugeln Schokolade hatte der Tourguide das Gefühl, auch in diesem Jahr nicht alles falsch gemacht zu haben. Nur gut, dass das der allgemeinen Stimmung entsprach. Auf ein Neues 2024!

Erstes Gespräch zwischen ADFC Bochum und Bogestra

Text: Jens Matheuszik

Neben den regelmäßigen Treffen mit dem Tiefbauamt der Stadt Bochum hat der ADFC Bochum jetzt auch eine Gesprächsreihe mit der Bogestra aufgenommen. Ziel ist eine bessere Vernetzung zur gemeinsamen Stärkung des Umweltverbundes in Bochum. Denn Radverkehr und ÖPNV können sich gut ergänzen, auch wenn es an der einen oder anderen Stelle immer noch hapert.

Wir als ADFC sehen natürlich die Notwendigkeit eines sicheren und gut ausgebauten Radwegenetzes in der Stadt, um mehr Menschen zur Nutzung des Fahrrades



als umweltfreundliche Alternative im täglichen Pendelverkehr zu ermutigen. Für die Bogestra ist ein attraktiver ÖPNV ein wesentlicher Baustein für eine Mobilitätswende in Bochum.

Auch bei diesen Gesprächen setzen wir auf das vereinte

Wissen unserer Mitglieder und Leserschaft. Wenn es also Themen gibt, die der ADFC bei den Gesprächen mit der Bogestra ansprechen soll, dann bitte dazu eine E-Mail an vorstand@adfc-bo.de schreiben. Wir werden dann versuchen, das beim nächsten Gespräch aufzugreifen.

HUTZEL
Die Bio-Bäckerei.
handwerklich · regional · ökologisch

WIR BACKEN GUTES BROT!
Bei uns viele vegane Spezialitäten! **und mehr...**

Hattinger Str. 188 u. 264, Bochum · Tel. 0234 – 450590
www.hutzelbrot.de

Volles Haus bei Komoot

Wiederholungen geplant

Text: Jens Matheuszik

Schon länger wurde von Mitgliedern, z.B. beim regelmäßigen ADFC-Aktiventreffen, jeden 3. Donnerstag im Monat im Umweltzentrum, oder beim ADFC-Stammtisch, jeden 4. Mittwoch im Monat im Café Ferdinand, nach einer Vorstellung/Schulung für die Navigations-App Komoot gefragt.

Daher wurde Ende Juli ein erster Termin dazu durchgeführt, bei der ADFC-Vorstandsmitglied Stephanie Kotalla über die App informierte, Tipps und wertvolle Hinweise gab – und vor allem die Abgrenzung zu anderen Tools zog.



Die Veranstaltung war so gut besucht – es konnten gar nicht alle, die sich dafür interessiert haben, dabei sein. Daher ist es klar, dass es demnächst weitere Termine geben soll. Dann aber auch im kleineren Rahmen und nur mit Anmeldung, um auf Nachfragen besser reagieren zu können. Und dann hoffentlich

auch von Anfang an mit einer funktionierenden Technik – beim ersten Mal klappte das am Anfang noch nicht wie geplant.

Über die nächsten Termine werden wir über die Homepage des ADFC und die lokalen Medien informieren.



FAIRSICHERUNGSBÜRO
PE STURM

... seit über 30 Jahren.

Ü50 / Ü60?
STEIGEN SIE UM AUF GÜNSTIGE TARIFE

BERATUNG UND FAIRMITTLUNG

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

Was ist neu in Bochum?

Text: Georg Puhe und Bernhard Raeder | Fotos: Bernhard Raeder

Kreisverkehr Weitmar – Mark

„Bochums teuerster Kreisverkehr“ titelte die WAZ am 24.07. Lange hat die Baumaßnahme gedauert, es ist nicht nur einer der teuersten, sondern auch einer der größten Kreisverkehre in Bochum. Funktioniert er für den Fahrradverkehr? Wichtige Fahrradrouten gehen durch diesen Knoten. Erste Beobachtungen vor Ort zeigen, dass er von den Radfahrenden problemlos angenommen und zügig durchfahren wird.

Noch ist er nicht offiziell eröffnet, einige Arbeiten stehen noch aus. „FreiRad“ wird die gesamte Anlage noch einer kritischen Würdigung unterziehen.

Roter Radfahrstreifen auf der Herner Straße

Manche glaubten, dass das neue Radverkehrskonzept wirklich zügig umgesetzt würde. Es empfiehlt generell die Rotfärbung aller Radwege in Bochum. Die Rotfärbung

des Radfahrstreifens auf der Herner Straße zwischen Westring und Poststraße geht aber auf eine dringende Empfehlung der Bochumer Unfallkommission zurück. Eine Unfallohäufung auf diesem Abschnitt soll so zukünftig verhindert werden. Befürworter einer generellen Rotfärbung fühlen sich bestätigt.

Königsallee zwischen Wasserstraße und Wohlfahrtstraße

Zwischen Wasserstraße und Wohlfahrtstraße sind die neuen Radwegführungen jetzt fertiggestellt, stadteinwärts als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, stadtauswärts wurde der Gehweg teilweise verbreitert und für den Radverkehr freigegeben – jedoch ohne Benutzungspflicht. Der ADFC zeigt sich zufrieden mit der Gestaltung des Seitenbereichs zwischen der Brücke Springorumtrasse und Wohlfahrtsstraße. Für eine gemeinsame Nutzung von Radfahrenden und Fußgängern



Neuer Kreisverkehr Weitmar – Mark

sehen wir keine Probleme. Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass die Platanen hier erhalten werden konnten.

Noch nicht abschließend geklärt ist die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Wasserstraße Richtung Süden. In unseren Besprechungen mit dem Tiefbauamt wurde uns seinerzeit zugesichert, dass die Möglichkeit auf der Fahrbahn weiterzufahren auch auf der Fahrbahn markiert werden würde. Die Aufleitung in den Seitenbereich vor Eickhoff darf daher keinen verpflichtenden Charakter haben. Unter dieser Bedingung haben wir der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf diesem Abschnitt zugestimmt. Bisher wurde nur ein Schild aufgestellt, das alle Verkehrsteilnehmer informiert, dass der Fahrradfahrer auch auf der Fahrbahn fahren darf. Stand Redaktionsschluss ist dieser Teil der Königsallee bereits offiziell fertig. Hier erwarten wir eine schnelle Lösung.

Hattinger Straße

Die Arbeiten sind abgeschlossen, zwischen Königsallee und An der Landwehr stehen jetzt Radfahrstreifen zur Verfügung, der

Kraftfahrzeugverkehr hat je Fahrrichtung eine Spur. Die Sicherheitsabstände zwischen Radfahrstreifen und parkenden Fahrzeugen sind nicht überall breit genug, 75 cm müssten es sein, das wurde nicht durchgängig eingehalten. Für den Lieferverkehr sind bisher nur im Abschnitt westlich der Bessemerstraße entsprechende Kurzzeitparkplätze eingerichtet worden, im Bereich zur Schauspielhauskreuzung hin fehlten die dauerhaften Beschilderungen bis zum Redaktionsschluss noch. Medienberichte zufolge gibt es hier bereits Konflikte.

Leider rächt es sich jetzt, dass die Verwaltung die Planungen eigentlich nur bis (im Sinne von ausschließlich) zur Schauspielhauskreuzung vor hatte. Erst durch das politische Eingreifen wurde auch eine Lösung für den Teil der Königsallee bis hin zur Viktoriastraße angestrebt. Hier konnte sich dann die Verwaltung aber nicht dazu durchringen, den kompletten Knotenpunkt am Schauspielhaus zu betrachten und vor allem fahrradfreundlich auszubauen. Die Anzahl der Fahrspuren, die man beibehalten wollte, verhindern Linksabbiegespuren für den Radverkehr. In alle Richtungen ist nur indirektes Linksabbiegen möglich. Beobachtungen vor



Königsallee, Hattinger Straße: Der Radverkehr wird auf den Gehweg geführt.

Ort zeigen, dass diese Radverkehrsführung nicht akzeptiert wird. Stattdessen benutzt man Fußgängerübergänge und Gehwege, was an anderer Stelle von der Verwaltung genauso vorgesehen ist.

Im Kreuzungsbereich Königsallee, Hattinger Straße, Oskar-Hoffmann-Straße bleiben einige Fahrbeziehungen für den Radverkehr weiterhin undurchsichtig. Aus der Innenstadt Richtung Süden wird der Radverkehr aus der Protected Bike Zone direkt auf den Gehweg zwischen Apotheke, Sparkassenfiliale und Bushaltestelle geführt.

Dort sollen sich aber auch die indirekten Linksabbieger in die Oskar-Hoffmann-Straße aufstellen, sowie die aus Süden kommenden Radfahrenden, die den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen. Der ADFC hatte 2019 bei der Vorstellung der ersten Pläne dieses Knotenpunktes gefordert, dass die Radverkehrsführung nicht ausschließlich in den Seitenbereich geführt wird. Dem wolle man Rechnung tragen, hieß es damals. Die Realität heute sieht leider anders aus. Und das Rechtsabbiegen aus der Königsallee in die Hattinger Straße wird durch eine bananenförmige Verkehrsinsel zum akrobatischen Akt, ganz besonders für Lastenräder

und unsichere Fahrradfahrer. Ein Verzicht auf diesen Einbau wäre hier die bessere Wahl. Stürze sind vorprogrammiert.

Abschließend muss noch der speziell für die Hattinger Straße entwickelte Trennstein zwischen Kraftfahrzeugspur und Radverkehrsstreifen angesprochen werden: Er ist in der Dämmerung und bei Regen kaum zu sehen, weist nicht die auffällige reflektierende Farbe der üblichen Fahrbahnmarkierung auf. Eine schlichte Rotfärbung des Radfahrstreifens mit einem breiten weißen Trennstreifen hätte hier mehr gebracht!

Viktoriastraße / Königsallee

Auf diesem Abschnitt, zwischen Südring und Hattinger Straße, wurden als „Interimslösung“ einige Veränderungen vorgenommen, die im letzten Jahr beschlossen wurden. Vor dem Musikforum zwischen Marienplatz und Humboldtstraße wurde eine Fahrspur zugunsten eines Radfahrstreifens eingezogen. Ab der Einmündung Humboldtstraße gibt es wieder zwei KFZ-Spuren. Der Fahrradfahrer kann wählen, ob er auf dem freigegebenen Gehweg seine Fahrt fortsetzt oder auf der Fahrbahn mit dem Kraftfahrzeugverkehr bis



Rechtsabbiegen aus der Königsallee in die Hattinger Straße wird durch eine bananenförmige Verkehrsinsel zum akrobatischen Akt.

zur Brücke oder darüber hinaus weiterfährt. Beides wird durch rote Markierungen gut erkennbar angezeigt. Hier folgt die Stadt dem dringenden Appell des ADFC, der sich vehement gegen eine ausschließliche Führung des Radverkehrs in den Seitenbereich ausgesprochen hat.

Ähnlich sinnvoll gelöst wurde auf der gegenüberliegenden Seite die Einleitung des Radverkehrs von dem gesonderten Radweg auf die rechte Fahrspur. Andere Passagen sind weniger eindeutig gestaltet und lassen viel Spielraum für den individuellen Fahrweg.

Alleestraße

Die Sanierung und Umgestaltung beginnen jetzt mit der Herausnahme der Gleise. Dann erfolgt der Komplettumbau zwischen Westring und Bessemerstraße, ähnlich wie in der Hattinger Straße. Für den Radverkehr werden nach Fertigstellung anschließend fast überall 2,5m breite Radfahrstreifen zur Verfügung stehen. Die Allee erhält wieder einen Alleecharakter mit Bäumen auch in der Fahrbahnmitte, wo das Wasser in einer Rigole zusammengeführt wird und versickern soll.



Viktoriastraße/Humboldtstraße: Auf dem Gehweg oder auf der Straße weiterfahren?

Wattenscheider Hellweg/Essener Straße

Hier wurde die Einrichtung von Radfahrstreifen zwischen Berliner Straße und Gotenstraße beschlossen. Die Markierungsarbeiten sollen nach den Sommerferien starten. Es läuft gerade noch die Abstimmung, wie die Protected-Abschnitte bei Thyssen ausgeführt werden. Hier steht wohl noch eine Baumaßnahme der Bogestra an, die ggf. abgewartet werden soll. Oder es wird ein Provisorium angelegt. Im schlimmsten Fall muss bis nach der Baumaßnahme gewartet werden.

Castroper Straße

Im Bau ist die Castroper Straße zwischen Ostring und Klinikstraße. Mit einer Fertigstellung rechnet die Stadt im 4. Quartal 2024.

Sachgebiet Nahmobilität und Radverkehr

Die Organisation des neuen Sachgebiets Nahmobilität und Radverkehr geht voran: Mit Nadine Noblet ist eine zweite Nahmobilitätsbeauftragte neben Matthias Olschowy ins Sachgebiet gekommen. Ihr Arbeitsschwerpunkt wird der Fußverkehr sein und natürlich auch die Unterstützung und Vertretung von Matthias Olschowy. Steffen Bengel ist zuständig für die konzeptionelle Radverkehrsplanung und damit gehört zu seinen Aufgaben die Koordinierung und Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzepts. Momentan ist er auch für die Lastenradförderung zuständig. Vier weitere MitarbeiterInnen sind jetzt ins Team eingestiegen. Ein neuer Projektkoordinator für die Umsetzung des RS1 hat nach Weggang von Frau Hüsken die Arbeit aufgenommen. Und auch beim Amt für Umwelt und Grünflächen gibt es einen neuen Mitarbeiter, der für die Radwegführungen im Zuständigkeitsbereich der Grünflächen zuständig ist.

Rudolf Steiner Schule in Langendreer eröffnete Elternhaltestelle als ersten Schritt einer Mobilitätsstrategie

Text: Georg Puhe | Fotos: Georg Puhe und Bernhard Raeder



Am Mittwoch, 17.05.2023, eröffnete die Rudolf Steiner Schule unter reger Beteiligung der Schülerschaft eine Elternhaltestelle in der Stiftsstraße auf dem Parkplatz vor dem Friedhof. Dies ist ein erster Baustein eines Projektes, dass sich intensiv mit der Mobilität an der Schule auseinandersetzt.

Als Privatschule mit etwa 950 Schülerinnen und Schülern hat die Rudolf Steiner Schule einen recht großen Einzugsbereich. „Bis zu 60 % der Schüler der Unterstufe werden mit dem Auto zur Schule gebracht“, sagt Folkert Ennen, der sich mit Kolleginnen und Kollegen um die Einrichtung der Elternhaltestelle gekümmert hat. Neben den 4 Stellplätzen für die Elterntaxen markierten die Schülerinnen und Schüler weiße Fußstapfen auf den Gehweg, der den Kindern den Weg zur Schule zeigt. Knappe 400 Meter sind von der Elternhaltestelle bis zur Schule zu laufen,

fast zu wenig, um die Vorteile der Bewegung und des sozialen Austausches so richtig zu genießen, aber genug, um deutlich mehr Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler zu gewährleisten als mit dem Auto in der Witte Wie abgesetzt zu werden.

Seit Jahren gibt es massive Verkehrsprobleme durch Elterntaxis im Bereich der Schuleingänge. Besonders betroffen ist die Straße Witte Wie und sogar auch die Hauptstraße, wo sich vor dem Schuleingangsbereich und dem Bereich für Anlieferung morgens die Autos stauen.

Beinahe zwei Jahre hat der Diskussions- und Entscheidungsprozess gedauert bis es jetzt zur feierlichen Eröffnung kam. Beteiligt war das Schulparlament und die Stadt Bochum, die die Genehmigung zur Nutzung des Parkplatzes und Schilderaufstellens erteilen musste. Auch der ADAC hat mit Rat und Schilderbereitstellung die Maßnahme unterstützt.

„Verkehrschao vor Schule: Autotür bringt Kind (7) zu Fall“, berichtete Die WAZ am 19.09.2022 von einem traurigen Höhepunkt in dem morgendlichen Verkehrsszenario an der Schule. Zum Glück ist dem Jungen, der durch eine sich öffnende Autotür vom Fahrrad gestoßen wurde und auf den Kopf fiel, durch einen Helm geschützt, nichts Böses passiert, nach zwei Tagen Beobachtung im Krankenhaus konnte er wieder nach Hause gehen.

Folkert Ennen betreut das Projekt „Movers“, das sich mit der Mobilität der Schüler auseinandersetzt. Intensiv begleitet wird dieser Prozess durch Frau Prof. Dr.-Ing. Iris Mühlenbruch des Instituts Mobilität und Verkehrssysteme am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Bochum mit Ihren Studentinnen und Studenten. „Die Elternhaltestelle ist nur ein Teilaspekt unserer Untersuchungen und eines Mobilitätsmanagements. Im September werden wir mit den Studentinnen und Studenten einen Radschulwegplan für die Rudolf Steiner Schule vorstellen“, sagt Frau Mühlenbruch. Vorausgegangen ist eine Untersuchung des Mobilitätsverhaltens. Nur etwa 13 % der Schülerinnen und Schüler kommen mit dem Rad zur Schule. Nur etwa 60 Fahrradabstellplätze hat die Schule, zum Teil selbst gebaut, an überdachten mangelt es. Die Oberstufenschüler nutzen zu 50 % den ÖPNV. „Für den Radschulwegplan ist ein Radius von etwa 5 Kilometern um die Schule untersucht worden, das ist weit mehr als bei Schulwegplänen, die etwa einen Radius von 1 Kilometer um die Schule untersuchen“, erläutert Iris Mühlenbruch den Ansatz für das Konzept.

„Für das schulische Mobilitätskonzept betrachten wir alle mobilitätsrelevanten Belange, dazu gehören auch Ergänzung von Fussgängerquerungsstellen, Prüfung von Ampelschaltungen, Vorschläge zu Bordsteinabsenkungen und Erarbeitung von weiteren Verbesserungsvorschlägen. Ein

wichtiger Aspekt ist auch die Information und Kommunikation mit allen Beteiligten, Schülern, Lehrern, Eltern und zuständigen Behörden“, erläutert Iris Mühlenbruch die Aufgabenstellung für das integrierte Mobilitätsmanagement. „Auch andere Instrumente wie der „walking bus“ oder die Einrichtung einer Schulstraße, wie die Stadt Köln es in Verkehrsversuchen praktiziert sowie der Einsatz von Schülerlotsen werden in die Überlegungen einbezogen.“ Somit ist die Rudolf Steiner Schule eine Art Pilotschule für schulische Mobilitätskonzepte und bietet damit auch den Studentinnen und Studenten der Hochschule Bochum ein breites Bündel an Lern- und Forschungsmöglichkeiten.

Ob die Elternhaltestelle die erwarteten Verbesserungen bringt, wird im September intensiver beobachtet und untersucht. Auch hier werden die Studentinnen und Studenten der Hochschule Bochum die Erhebungen und Auswertungen vornehmen.

Schulstraße

Die Stadt Köln geht gerade einen anderen Weg: Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurden Straßen vor den Schulen morgens und nachmittags jeweils für eine Stunde gesperrt und die Straße als „Schulstraße“ ausgewiesen. Der Versuch ist für ein Jahr angelegt und läuft seit Februar 2023. Das Aktionsbündnis kidical mass Köln hat sich hier stark engagiert.

Walking Bus

Eine Idee, die ursprünglich aus Großbritannien kommt. Dabei treffen sich die Kinder mit demselben Schulweg an vorab festgelegten Punkten und laufen unter der Aufsicht von ein bis zwei Erwachsenen gemeinsam zur Schule.

Mobilitätswende: Was hilft, wenn alle unzufrieden sind?

Text: Martin Krämer | Fotos: Marek Nierychlo und Theo Albers

Der radfreundliche Umbau in Bochum geht sehr langsam vorstatten. Zwar werden an einzelnen Stellen Probleme beseitigt und neue Radwege gebaut. Von einer guten Infrastruktur ist Bochum aber weit entfernt.

Radfahrer:innen sind weiter unzufrieden mit plötzlich endenden und unsicheren Radwegen. Radwege sind vielfach zugeparkt. Auf Straßen werden Radelnde notorisch viel zu eng überholt (1,5 m sind vorgeschrieben). Fußgänger:innen sind konfrontiert mit verunsicherten Radfahrer:innen, die verkehrswidrig auf Bürgersteige ausweichen. Wer wegen mangelnden Alternativen das Gefühl hat, aufs Auto angewiesen zu sein, steht im Stau. Und alle sind genervt von herumstehenden E-Scootern. Zufrieden scheint niemand.

Dabei gibt es an der Notwendigkeit einer Mobilitätswende für eine lebenswerte Stadt und als Beitrag gegen den Klimawandel kei-

ne ernsthaften Einwände. Der Rat der Stadt hatte in der Bewerbung für die AGFS 2016 beschlossen, bis 2030 eine Mobilitätswende hin zu 25 % Radverkehrsanteil zu schaffen. Im jüngst beschlossenen Radverkehrskonzept ist dies unerklärt auf 15 % abgeschwächt. Wie dieser Wert erreicht werden könnte, dafür fehlt ein wirkliches Konzept. Mit dem Bochum Tempo des Radverkehrsausbaus wurden bisher lediglich 7 % (plus 2 % in sieben Jahren) geschafft.

Wie könnte also die Mobilitätswende gelingen und der Stress für alle Verkehrsteilnehmer:innen reduziert werden?

Zentral ist, mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad zu bewegen, denn damit wäre viel Platz gewonnen. Radfahren verbraucht erheblich weniger Platz für den Transport der gleichen Anzahl Menschen als klassische PKWs, von SUVs ganz zu schweigen. Metropolen wie Barcelona oder Paris setzen genau



Plötzlich endende oder zugewucherte Radwege nerven.

deswegen aufs Rad, um das städtische Verkehrschaos zu beseitigen. Bochum wäre gut beraten diesen Weg zu kopieren. Dies gerade auch, weil viele Wege in unserer vergleichsweise kleinen Stadt unter 5 km liegen, auf denen das Rad laut Verkehrswissenschaft das schnellste Verkehrsmittel ist.

Als Bochumer:innen beim Radentscheid an Ständen nach Radfahren gefragt wurden, sagten viele, sie würden gerne mehr das Rad nutzen, dieses aber häufig scheuen; weil es an durchgehenden per Rad befahrbaren Wegen fehle und sie sich auf Grund der Infrastruktur sowie zugespärkter Radwege sehr unsicher fühlten. Wenn diese drei Punkte zentral sind, wie kann es gelingen die Probleme schnell zu beseitigen?

Mehr Pragmatismus

Wenn der Komplettumbau von Straßen realistisch betrachtet weiter viele Jahre dauert, benötigt es daher mehr innovativer Ideen und pragmatischer Ansätze. Helfen sollten hier auch koproduktive Projekte, bei denen Bürger:innen, Verwaltung und Politik gemeinsam an Lösungen arbeiten. Radwege fordert daher seit einiger Zeit die Etablierung eines gemeinsamen Gremiums, das Radverkehrsfragen behandelt.

Bessere Radinfrastruktur beginnt bei kleinen Problemen wie Schlaglöchern, deren Beseitigung lange dauert, den hunderten nicht ruckelfreien Übergängen zwischen Radwegen und Fahrspuren oder zugewachsenen Radwegen. Bei solch kleinen Verbesserungen sollte es eher nicht am Geld scheitern.

Gegen das zweite Ärgernis, die vielfach zugespärkten Radwege, existiert seit Kurzem eine Radstaffel des Ordnungsamtes. Dies

hilft hoffentlich, die gefährlichen verkehrswidrigen Haltevorgänge auf Radwegen zu minimieren.

Etwas mehr Herausforderung ist es, durchgehende Strecken, vor allem zwischen Vororten und der Innenstadt, herzustellen. Im neu beschlossenen Radverkehrskonzept konzentriert sich viel auf ein Veloroutenkonzept, dass auf direkt befahrbare Straßen abseits der Radialen setzt. Das Problem,

Bochum hat leider neben den Radialen selten durchgehende Parallelstraßen. Bisher sind diese zudem wegen Straßenrandparken vielfach zu schmal.

Es dürfte ähnlich komplex und langwierig wie beim Komplettumbau von Hauptstraßen werden.

Ein Lösung könnte darin liegen, die schon heute Radfahrenden zu fragen. Diese suchen sich Strecken nicht anhand von Straßendefinitionen sondern pragmatisch; gerne möglichst direkt, mit wenig Autoverkehr, ohne zuviel Schlaglöcher und Gefahrenstellen, mit wenig Kreuzungen. Solche Strecken gibt es, sind aber nicht unbedingt die ausgeschilderten Strecken. Häufig gibt es auch hier noch Lücken und Gefahrenstellen. Es macht Sinn, wenn die Stadt genau diese Stellen zuerst angeht, um durchgehendes Radfahren zu ermöglichen. Bisher entstehen in Bochum zu häufig Insellösungen neuer Radwege, die aber schnell wieder plötzlich enden. Diese Radwege werden dann wenig befahren und sorgen gerade nicht für einen Umstieg, die Reduzierung von Staus und mehr Entspannung für alle.

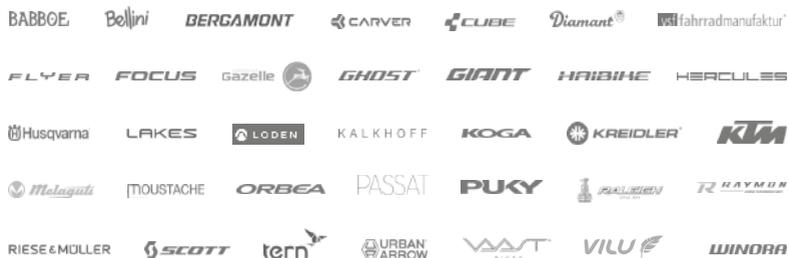
Gelingt eine in diesem Sinne veränderte Radinfrastrukturpolitik in Bochum hin zum besseren Reparieren und zu pragmatischen Lösungen, ist das Ziel 15% Radverkehrsanteil 2030 vielleicht sogar zu über-treffen.

Ein Lösung könnte darin liegen, die schon heute Radfahrenden zu fragen.

GENAU MEIN RAD



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

Scheitert gerade die Mobilitätswende auch in Bochum?

Text, Fotos und Grafiken: Carsten Krinke

Sind Erklärungsversuche in der Politik zu einer Klima-, Energie- wie auch Mobilitätswende chancenlos geworden? Wir erklärt sich das Erstarken radikaler, den Klimawandel leugnender Parteien? Warum scheitern gut gemeinte Verkehrsversuche wie in Bochum kläglich?

Die Nachrichten zum Klimawandel sind erdrückend. Zugleich kommen aus Städten wie Berlin, Hannover, München, Bochum die gleichen erschreckenden Meldungen zur Mobilitätswende. Die initiierten „Verkehrsversuche“ werden nach Bürgerprotesten abgebrochen. Die Argumente wiederholen sich: Stau, Umsatzeinbußen, blockierte Rettungswagen. Die Mobilitätswende für mehr Rad- und Fußverkehr gerät gerade ins Stocken. Wie kommt es dazu?

Das Recht des Stärkeren setzt sich im Alltag durch!

Wir Radfahrer*innen erleben es jeden Tag. Fuß- und Radwege sind selbstverständlich zugesperrt. Ordnungsbehörden handeln nur bei Gefahr im Verzug. Durch die Fußgängerzone wird mittlerweile selbstverständlich der „kleine Lieferverkehr“ in Anspruch genommen, um mit laufendem Motor (die Klimaanlage muss bei über 30 Grad ja laufen) den Cappuccino beim Italiener zu holen. An der Ampel oder Kreuzung wird der Radfahrende geschnitten. Man muss in der engen Straße stoppen, da der Gegenverkehr sich das Vorrecht der Durchfahrt trotz Hindernis auf der eigenen Seite „erkämpft“. Man will ja nicht für die Durchsetzung der StVO auf der „Motorhaube eines Autos kleben bleiben“.

Und „Kleben“ ist ja gerade etwas emotional belegt. Radfahrer*innen werden knapp überholt, man hat es als Autofahrer*in „offensichtlich eilig“.

Die Novelle der StVO hat viele Verbesserungen für Radfahrende sowie für Fußgänger*innen gebracht:

1. Mindestabstände beim Überholen von Radfahrenden von 1,5 m innerorts/2 m außerorts
2. Geh-/Radwegparken sind mit höheren Strafen bewährt
3. Bußgelder für das gefährdende Abbiegen oder das Dooring sind erhöht, ggf. mit Punkt in Flensburg bewährt
4. Das Halten auf Radschutzstreifen ist untersagt.



Mal eben einen Cappuccino in Gerthes Fußgängerzone holen...



Fußweg in Gerthe – kein Durchkommen mit Rad (Kinder!) oder Kinderwagen

Die Regeln für Radfahrende wurden angepasst, viele Erleichterungen (Nebeneinanderfahren, Einrichtung von Fahrradstraßen) aber auch eine deutliche Anhebung der Ahndung für das Radfahren auf Fußwegen (Kinder/Eltern mit Kindern weiterhin ausgenommen). Wir Radfahrenden sind zu mehr Rücksicht gegenüber den „schwächeren“ Fußgehenden aufgefordert.

Woran liegt es, dass einerseits die Rahmenbedingungen immer besser werden, weitergehende Maßnahmen sofort Hass, Zorn und Hetze auslösen?

Inkonsequenz im Denken?

Die eindrücklichen Mahnungen von Politik, Wissenschaft und Medien reißen nicht ab. UN-Generalsekretär Guterres warnt im November 2022 drastisch vor den Folgen der Erderwärmung: „Wir sind auf dem Highway zur Klimahölle. Die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad ist akut gefährdet.“

Das Wetterphänomen El Niño kehrt zurück. Die Eismassen an Nord- und Südpol erreichen Negativrekordwerte, zugleich steigen die Meeresspiegel. Deutschland verliert erhebliche Grundwassermengen. Die Zahl der Waldbrände erreicht nicht nur in Deutschland Rekordwerte. Ein Temperaturrekord jagt den nächsten. Wissenschaftler gehen bereits davon aus, dass wir das 1,5 Grad-Ziel längst überschritten haben.

Gleichzeit gerät die Utopie einer fahrrad- und menschenfreundlichen, grünen sowie klimagerechten Stadt wie Bochum zur Dystopie. Die Diskussion um die Wittener Straße zeigt, wie schnell Politiker*innen umfallen. Denken Politiker*innen wirklich nur in Legislaturperioden? Die Nachfolger*innen müssen in der Konsequenz einer noch viel unbequemerer Wahrheit (Al Gore) noch mehr Einschränkungen verkünden. Und es sind teilweise junge Politiker*innen, die in die Triaden über die ungerechte Bevorzugung des Fahrrads in Bochum einfallen. Die (Auto-)Freiheit der Bürgerinnen ist höchstes Gut. Es wird vergessen, dass die Rechte der Anderen (Fußgehende/Radfahrende) oder künftiger Generationen auf eine lebenswerte Umwelt zugleich beschnitten werden.

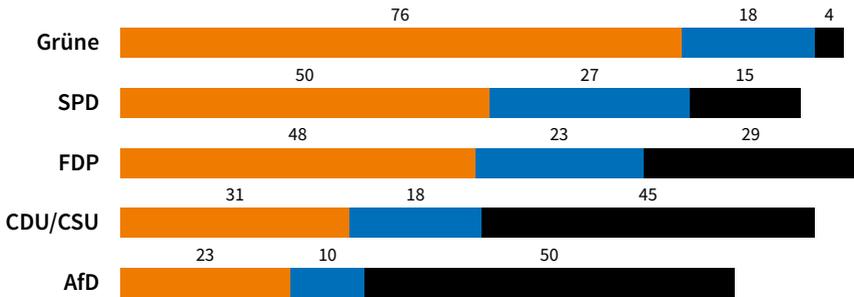
Andererseits sorgen sich über 60 % der Deutschen um die Folgen des Klimawandels. 44 % der Befragten im ARD Deutschland Trend geht es beim Klimaschutz zu langsam voran. Wird hier eine Chance vertan?

Emotionen überlagern Sachpolitik

Immer wieder schwingen Aussagen aus dem politischen Raum durch die Presse, dass eine Ökodiktatur begründet werden soll. Verbände wie der ADFC und der Nabu werden direkt im „Kielwasser“ solcher Aussagen als radikale

Geschwindigkeit für Klimaschutz Chance für eine Beschleunigung des Klimaschutzes

Die Geschwindigkeit beim Klimaschutz ist zu langsam ■ richtig ■ zu schnell ■



Angaben in % / Quelle: Infratest, dimap, ARD

Ökolobbyisten bezeichnet. „Klimakleber“ werden von Verfassungsorganen überwacht, die sich für ein grundgesetzlich verbürgtes Ziel (Klimaschutz) engagieren. Das Gebäudeenergiegesetz scheidert. In Bremen und Berlin werden radfreundliche Parteien vom Wahlvolk abgestraft. In Bremen entzündete sich das Fass am Wegfall der sogenannten „Brötchentaste“ an Parkuhren, in Berlin an zahlreichen Radwegeprojekten.

Paris baut 70.000 Parkplätze ab (50% aller bestehenden Parkplätze!), plant neue Fußgängerzonen, ausgebaute Radwege, autofreie Zonen. In der Londoner Innenstadt hat nach City Maut und Ausbau der Radwege-Infrastruktur der Radanteil auf 40 % zugenommen! Warum gelingt hier die Mobilitätswende, wo Menschen durchaus radikal für ihre Rechte auf die Straße gehen?

Wenn die Mobilitätswende scheitert!

Die Friedrichstraße in Berlin wurde während Corona zu einer Rad- und Flaniermeile. Es folgte ein „auf und zu“. Die neue Landesregierung setzte dem Versuch ein jähes Ende. Beschlossene und laufende Ausbaumaß-

nahmen zur Radwende wurden gestoppt. In Berlin ist die Idee, einer lebenswerten Innenstadt nie in der Realität angekommen.

Wien – Mariahilfer Straße: Hier können Bürger*innen einkaufen, arbeiten und essen, ein Raum der Begegnung entstand. Zunächst war es ebenso ein umkämpftes Projekt. Heute wirbt die Tourismuszentrale Wien mit „hippen“ Restaurants, traditionellen Kaffeehäusern. Das Grün sorgt für die Beschattung an heißen Tagen. Diese Flaniermeile ist in das Radwegenetz eingebunden. Die Vision wurde zur Realität. Der Parking Day, alljährlich auch in Bochum durchgeführt, ist ein ebensolcher Ansatz in kleinem Maßstab.

Und was hat in Wien den Unterschied ausgemacht und lassen sich daraus Erkenntnisse für den gescheiterten Verkehrsversuch in der Wittener Straße ableiten? Wien hat die Maßnahme durch Partizipation sowie konsequente Planung vorbereitet. Ein entsprechendes Verkehrskonzept für die



Paris: Umwidmung von Straßen in Begegnungsräume (Foto: N. Reitz, VCD)

umliegenden Straßen sollte Staus „nicht nur verlagern“. In Berlin erhitzen die Staus die Gemüter rund um die Friedrichstraße, ebenso der Stau auf der Wittener Straße in Bochum. Herne hat in einer vergleichbaren Situation (Pop-up-Radweg) die Radspur breit genug ausgelegt, damit Rettungsfahrzeuge bei Stau diesen passieren können. Eine aktuelle Studie zeigt an Beispielen aus zahlreichen Großstädten, dass sich durch eine bessere Radinfrastruktur mehr Radverkehr gewinnen lässt, bei geringfügigen Fahrzeitverlängerungen für den Kfz-Verkehr. Die Wahl des Verkehrsmittels ist eng mit der Verfügbarkeit und Qualität des Verkehrsangebotes und der Verkehrsinfrastruktur verbunden. Und Bochum liegt bekanntlich auf Platz 20 von 26 im Radklimatest des ADFC. Planvoll obsiegt lieb- und kopflos!

Eine Bürgermeisterin geht voran – In Paris gelingt die Mobilitätswende

Ebenso gelingt die Mobilitätswende der Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo. Die Erfolgsfaktoren zusammengefasst:

1. konsequente Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr
2. Das Radverkehrskonzept „Plan Veló“ (anders als in Bochum) wird bis hin zur Oberbürgermeisterin gelebt, vertreten und konsequent umgesetzt.
3. lokale, intensive Dialogprozesse mit Bezirksvertretungen
4. Die verschiedenen Stakeholdergruppen (u.a. Rettungsdienste) wurden einbezogen, u.a. Notfälle „mitgedacht“.
5. Das Verkehrsaufkommen wurde konsequent ausgewertet, die Erfolge gefeiert.
6. Der Verbund alternativer Verkehrsträger wurde gestärkt (z. B. Buchung von Mieträdern mittels ÖPNV-Abonnement).

Und die Zahlen bestätigen die Erfolge:

1. Die Anzahl der Radfahrer*innen stieg innerhalb eines Jahres um 50 Prozent an den Zählstellen. Auf Achsen wie dem Boulevard Voltaire übertrifft der Fahrrad- den Autoverkehr während der Hauptverkehrszeit.
2. Immer mehr Frauen, Eltern und ältere Menschen steigen auf das Rad um.
3. Die Luftqualität verbesserte sich deutlich.



Protected Bikelane in Bochum

Anne Hidalgo trieb ihre Pläne mutig, engagiert und aktiv voran. Sie hat die Menschen in Paris mit ihrem Engagement überzeugt, und Sie wurde wiedergewählt!

Visionen entwickeln – Bürger*innen beteiligen

Die politische Spitze hat Vorbildfunktion. Es muss gelingen, positive Visionen aufzuzeigen, Sorgen und Ängste ernst zu nehmen, aber konsequent zu planen und umzusetzen. Entsprechende Konzepte wie der „Plan Veló“ oder ein Radverkehrskonzept dürfen nicht zum politischen Lippenbekenntnis verkommen. Der Kommunalpolitik kommt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung von Beteiligungsprozessen für Stakeholder zu. Wenn, wie in Bochum jedoch seitens der Politik betont wird, dass „Bochum eine

Autostadt sei“, zeugt das von wenig Überzeugungskraft und fehlender Positionierung. Begleitende Kommunikationsstrategien vor Ort unterstützen die Umsetzung sowie Akzeptanz von Maßnahmen. Das fehlte beim Verkehrsversuch auf der Wittener Straße. Der ADFC Bochum, Radwende und VCD können wertvolle, flankierende Arbeit leisten.

Ein politisches Commitment, konsequente Planung, ehrliche Beteiligungsformate und die konsequente Umsetzung bis hin zur Durchsetzung (StVO) sind die entscheidenden Erfolgsfaktoren in den Positivbeispielen. Das müssen wir von der Politik in Bochum einfordern. Das Bochumer Radverkehrskonzept von 2023 darf nicht erneut ergebnislos bleiben, ein gescheiterter Verkehrsversuch wie in der Wittener Straße sich nicht wiederholen. Mit jedem Scheitern sinkt das Verständnis für unser Anliegen. Und gehen wir mit gutem Beispiel voran, dem Zitat einer Pariser Bürgerin folgend: „Es hat sich eine Menge verändert. Wir sind jetzt viele!“ Die Beispiele aus Wien, Paris, Kopenhagen und Amsterdam machen Mut!

Stadt Bochum fördert den Kauf von Lastenrädern

Text: Georg Puhe

Die Stadt Bochum gibt einen Zuschuss von 500 Euro für das private Lastenrad. Seit Mitte Juni läuft das Förderprogramm, 70.000 € sind im Fördertopf, 140 Lastenräder können damit gefördert werden. Die Förderbedingungen und der Förderantrag zum Herunterladen stehen auf der Seite der Stadt Bochum zur Verfügung.

Die Förderung soll das Ziel unterstützen, den Radverkehrsanteil von derzeit 8 % auf 15 % im Jahr 2030 zu erhöhen, so steht es in der Pressemitteilung der Stadt Bochum. Der Einsatz eines Lastenrades ist vor allem attraktiv auf kurzen Alltags-Strecken wie etwa Einkaufsfahrten, die bis dato überwiegend mit dem Auto durchgeführt werden. Lastenräder bieten eine umweltschonende Alternative zum PKW, da mit ihnen problemlos größere Mengen an Waren transportiert werden können. Privatpersonen mit Erstwohnsitz in Bochum soll durch eine

finanzielle Teilförderung deshalb ermöglicht werden, den Um- beziehungsweise Einstieg in die Fahrradmobilität mit der Anschaffung eines Lastenrades zu vollziehen.

Gefördert wird die einmalige Anschaffung eines Lastenrades mit oder ohne elektrische Antriebsunterstützung für den ausschließlich privaten Gebrauch, sofern ein Mindestkaufpreis von 1.400 Euro brutto erreicht wird und modellspezifische Anforderungen erfüllt sind. Vorausgesetzt wird zudem, dass das Lastenrad aus serienmäßiger Herstellung stammt und über einen standardisierten Sonderaufbau zur Erfüllung eines konkreten Transportzweckes verfügt.

Dabei muss die Nutzlast mindestens 120 kg betragen.

◀ Weitere Infos zur Förderung in Bochum



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

Eine Antragstellerin des Förderprogramms berichtet

Interview: Jens Matheuszik

Susanne Niemann hat das Bochumer Lastenradförderprogramm in Anspruch genommen. Jens Matheuszik sprach mit ihr.

JM: Susanne, kaum dass die Stadt das Angebot freigeschaltet hatte, hattest Du beim ADFC Bochum schon kommentiert, dass Du das in Anspruch nehmen möchtest. War das eine spontane Angelegenheit oder hast Du schon länger mit dem Erwerb eines Lastenrads geliebäugelt?

SN: Mein Mann und ich haben schon lange über ein Lastenrad nachgedacht. Wir haben seit vier Jahren kein Auto mehr und spätestens seitdem steht das Fahrrad im Zentrum unserer Mobilität. Auf verschiedenen Veranstaltungen hatten wir immer wieder welche getestet – als dann die Information zur Förderung kam, waren wir also gut vorbereitet.

JM: Beschreib mal Deinen bzw. Euren Fuhrpark, der ja jetzt durch das neue Lastenrad ergänzt wird?

SN: Wir haben seit 7 Jahren jeweils ein Trekkingrad, das früher vom Weg zur Arbeit über den Einkauf bis zum Urlaub für alles da war. Ende 2020 kamen zwei Gravelbikes für Freizeittouren und den Urlaub dazu. Seit ich in Essen arbeite, fahre ich damit auch ins Büro. Ein Rennrad haben wir im Winter für den Smarttrainer gekauft, aber dank Erzbahntrasse und ähnlichen Wegen lernt es jetzt auch die Straße kennen. Das Lastenrad

bringt jetzt etwas Veränderung rein, die Trekkingräder werden wir abgeben. Es ist einfach auch ein super Rad für die Stadt und nicht nur für Einkäufe und Transporte geeignet.

JM: Welches Modell ist es denn genau geworden und warum genau dieses?

SN: Es ist ein YOONIT Classic ohne Motor mit dem Smart Carrier Aufsatz. Es ist sehr kurz, schmal und vergleichsweise leicht, was für unsere Abstellmöglichkeit sehr wichtig war. Das Gitter lässt sich auch andersherum montieren und außerdem gibt es noch weitere Aufsätze. Das macht das Rad sehr flexibel – und es gefiel uns natürlich auch optisch.

JM: Wie lief denn das mit der Förderung, mit dem Antrag und der Bewilligung ab?

SN: Das ging sehr schnell. Ich hatte die Pressemitteilung mit der Ankündigung gelesen und schon den Händler „vorgewarnt“, bei dem wir zufällig kurz vorher unser Wunschrad testen konnten. Ich war zum Glück am 15. Juni früh wach, habe alles gelesen, ausgefüllt, per Mail verschickt und

dann eine automatische Eingangsbestätigung bekommen. Am 24. Juni war dann die Bestätigung im Briefkasten und wir konnten das Rad ein paar Tage später beim Händler abholen. Im Anschluss habe ich dann den Kauf- und Zahlungsbeleg an die Stadt gemailt und keine zwei Wochen später war das Geld da. Das war also echt unkompliziert und schnell.

JM: Vielen Dank für das Gespräch!



www.yoonitbikes.com

Fahrradfreundliche Unternehmen in Bochum

Interview: Jens Matheuszik

Angestoßen durch den Bereich „Gesundheitsmanagement“ der Personalabteilung hat die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (DRV KBS) mit ihrem Sitz in Bochum DRV KBS einige Initiativen in Sachen Radfahren gestartet. Jens Matheuszik hat mit Dr. Patrick Bakenecker, dem Ansprechpartner des entsprechenden Bereiches gesprochen.

Die DRV KBS ist einer der größten Sozialversicherungsträger in Deutschland und vereint neben den Sozialversicherungszweigen Kranken- und Pflegeversicherung sowie der Rentenversicherung unter anderem auch noch die Minijob-Zentrale, weitere spezielle Verwaltungseinheiten und vor allem ein medizinisches Netz bestehend aus Krankenhäusern, dem sozialmedizinischen Dienst und einem eigenen System von Knappschaftsärzt*innen.

JM: Dass der Träger einer Krankenkasse wie die Knappschaft sich für das Radfahren einsetzt ist jetzt erstmal nicht so überraschend, schließlich ist Radfahren gesund und natürlich sollte sowas gefördert werden.

Aber was genau macht die DRV KBS als Arbeitgeber in Sachen Radfahren, also mit besonderem Blick auf die Beschäftigten?

Dr. PB: Das erste was wir gemacht haben, war es, Dienstfahrräder in Bochum zu implementieren. Wir haben bei den drei größeren Standorten Knappschaftstraße, Pieperstraße und Wasserstraße Dienstfahrräder zur Verfügung gestellt. Es ist wirklich so gewesen, dass nicht nur bei schlechtem Wetter teilweise mit dem Auto zwischen diesen Standorten hin und her gefahren wurde. Teilweise liegen



Dr. Patrick Bakenecker mit einem City-Bike der DRV Knappschaft-Bahn-See

die nur ein paar hundert Meter bis etwas mehr als anderthalb Kilometer auseinander. Daher haben wir an diesen drei genannten größeren Standorten, zeitweilig hatten wir auch noch einen entsprechenden Standort an der Universitätsstraße, Räder hingestellt. Jeweils zwei normale City-Bikes, also Räder ohne Motor, und zwei E-Bikes bzw. Pedelecs,

die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich ausleihen können, um zwischen den Standorten hin- und herzufahren. Mittlerweile ist Cottbus noch dazu gekommen, in Cottbus gibt es auch zwei größere Standorte. Da gibt es auch entsprechend Räder, damit man dort hin- und herfahren kann.

Dann schauten wir, wo wir was bei der Fahrradinfrastruktur machen konnten, also

Unterstell- bzw. Abstellmöglichkeiten. Unterstellmöglichkeiten sind immer gewünscht, aber überdachte Fahrradparkplätze klappen nicht überall. Da hängt es ja auch davon ab, ob es angemietete Gebäude oder welche aus dem eigenen Bestand sind und wie es vor Ort aussieht. Am Bochumer Standort an der Pieperstraße haben wir eine Fläche einzäunen und den Platz asphaltieren lassen und Fahrradständer hingestellt, damit man dort sein Fahrrad gesicherter unterbringen kann.

Jetzt kommt demnächst der Sozialmedizinische Dienst in Gelsenkirchen-Buer dazu. Die haben auch angefragt, da will man auch vermehrt mit dem Fahrrad hinkommen und hat aber keine Möglichkeiten dazu. Da sind wir gerade in Klärung, was wir da machen können.

Des Weiteren haben wir früher Stadtradeln an den einzelnen Standorten beworben. Wir haben immer geschaut, wann findet Stadtradeln in der Region Saarbrücken statt, wann in Berlin, wann in Bochum usw. und haben das dann intern beworben und haben dort jeweils ein KBS-Team angemeldet. Man

konnte dann für die KBS beim Stadtradeln mitradeln, es gab ein paar kleine Incentives und auch mal einen internen kleineren Wettbewerb unter den Kolleginnen und Kollegen.

Danach kam KlimaKNAPPI, also unsere Kommunikationskampagne zum Thema Nachhaltigkeit. In dem Rahmen haben wir auch eine Fahrrad-Challenge mit Hilfe der App BikeCitizens bzw. der Kam-

pagne #bike2work organisiert.

JM: Was verbirgt sich dahinter? Und was ist der Unterschied zum Stadtradeln?

Dr. PB: Der Vorteil von BikeCitizens bzw. der #bike2work-Kampagne gegenüber Stadtradeln ist, dass wir uns nicht nach irgendwelchen regionalen Zeiträumen richten mussten. Wir konnten bundesweit alle KBS-Standorte mit



#bike2work-Kampagne auf einem Handy

da reinpacken. Außerdem läuft es anders als beim Stadtradeln ab. Beim Stadtradeln geht es ja primär um das Sammeln von Kilometern. Hier geht es zwar natürlich auch um die damit verbundene CO2-Ersparnis, aber bei dieser Kampagne geht es nur um den reinen Arbeitsweg, bezogen auf: „Ich lasse das Auto stehen und fahre stattdessen mit dem Fahrrad zur Arbeit.“ Dann ist es halt nicht so, wie bei Stadtradeln, dass auch private Fahrten mit abgerechnet wurden. Da haben dann eh die Leute gewonnen, die privat viel radeln. Bei dieser Kampagne gibt

es immer 10 Punkte pro Fahrt. Egal, ob Du 2 km von Deinem Wohnort zur Arbeit gefahren bist oder 20 km gefahren bist. Es gibt jeweils 10 Punkte. Auch wer für eine kurze Strecke das Auto durch das Fahrrad ersetzt kann genauso die Challenge gewinnen. Das ist der Vorteil davon.

In diesem Sommer machen wir das ganze systematischer, wir wollten nicht wieder das gleiche machen, das wäre langweilig

gewesen. Wir haben dann als neuen Anreiz die „Tour de KBS“, analog zur Tour de France geschaffen. Wir suchen Strecken durch ganz Europa heraus, auch an den KBS-Standorten vorbei. Wir fahren also virtuell an den KBS-Standorten in vier Etappen vorbei. Wir fanden es langweilig wenn wir nur Etappen- und Toursieger prämiieren würden. Daher haben wir auch Sonderwertungen eingeführt. Wir wollen auch die Leute belohnen, die neu einsteigen. Man kann jederzeit einsteigen, auch bei der 3. Etappe, wenn man vorher im Urlaub war. Wir prämiieren da jeweils auch



Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Förderung der Mitarbeiterbindung

Text: Georg Puhe

Der Weg zur Arbeit und die Unterstützung am Arbeitsplatz für diesen Weg ist durchaus ein Kriterium zur Mitarbeiterbindung. Den Autofahrenden ist das längst bekannt, ein Parkplatz am Arbeitsplatz ist ein Privileg, ein Dienstwagen ein noch größeres. Mehrere neue Parkhäuser sind auf Mark 51.7 entstanden. Und wie steht's um die Unterstützung des fahrradfahrenden Arbeitnehmers?

Der ADFC hat ein Zertifikat „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ entwickelt. Die Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ von EU und ADFC will Menschen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad erleichtern, indem Firmen fahrradfreundlich werden. Dafür vergibt der ADFC seit 2017 das gleichnamige,

drei Jahre gültige EU-Zertifikat in drei Abstufungen (Bronze, Silber, Gold). Knapp 100 Betriebe in NRW sind zertifizierte „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“, von Kommunalverwaltungen über Polizeidienststellen bis hin zu Produktionsbetrieben.

Im ADFC Flyer ist der Mehrwert eines fahrradfreundlichen Arbeitgebers aufgelistet:

Gut für Ihr Image: Fahrradfreundliche Arbeitgeber sind attraktiver, vor allem für junge und gut ausgebildete Arbeitskräfte. Darüber hinaus fördert Fahrradfreundlichkeit die Mitarbeiterbindung und das Teamgefühl.

eine Newcomerin, einen Newcomer pro Etappe, wir haben eine Bergwertung in einer Etappe: Wer hat die meisten Höhenmeter gemacht? Wir wollen die fleißigen Leute belohnen. Wir haben auch eine Standortwertung eingeführt. Wir wollten auch die kleineren Standorte mit weniger fahrenden Leuten berücksichtigen. Da haben wir dann die Durchschnittspunkte ausgerechnet. Wenn an einem Standort nur 10 fahrende

Leute sind, die fahren aber alle fleißig, dann hätten die ansonsten keine Chance gegen einen Standort wie an der Knappschaftstraße, wo ein vielfaches der Mitarbeiter fährt. Jetzt aktuell läuft die dritte Etappe, hier gibt es eine CO2-Wertung. Da werden die Leute prämiert, die den weitesten Weg fahren. Da gibt es wirklich Kolleginnen und Kollegen, die fahren pro Tag auch 35 km hin und auch wieder zurück.

JM: Warum ist es für die DRV KBS wichtig, das Radfahren der Beschäftigten so zu fördern?

Gut für die Gesundheit: Durch fahrradfreundliche Maßnahmen steigen mehr Beschäftigte aufs Rad, damit wird dem Bewegungsmangel vorgebeugt. Außerdem haben Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, ein Drittel weniger Krankheitstage. Sie sind zufriedener, ausgeglichener und produktiver.

Gut für unsere Umwelt: Radfahren ist nachhaltig. Fahrradfreundliche Maßnahmen tragen zum betrieblichen Umweltmanagement bei, sind ein wesentlicher Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements und eine perfekte Ergänzung zu Dienstrad-Angeboten.

Gut für Ihr Budget: Fahrradfreundliche Arbeitgeber sparen Geld. Radabstellanlagen brauchen weniger Platz als Pkw-Parkplätze, und die Infrastrukturkosten sind geringer, selbst wenn alle Ausgaben für eine angemessene Radinfrastruktur berücksichtigt werden. Viele Branchen in Deutschland leiden unter Fachkräftemangel. Junge, gut ausgebildete Menschen suchen sich attraktive Arbeitgeber und lebenswerte Wohnorte.

Firmen, die hier nicht punkten, gehen leer aus. Unternehmen müssen sich und ihren Standort daher gut präsentieren.

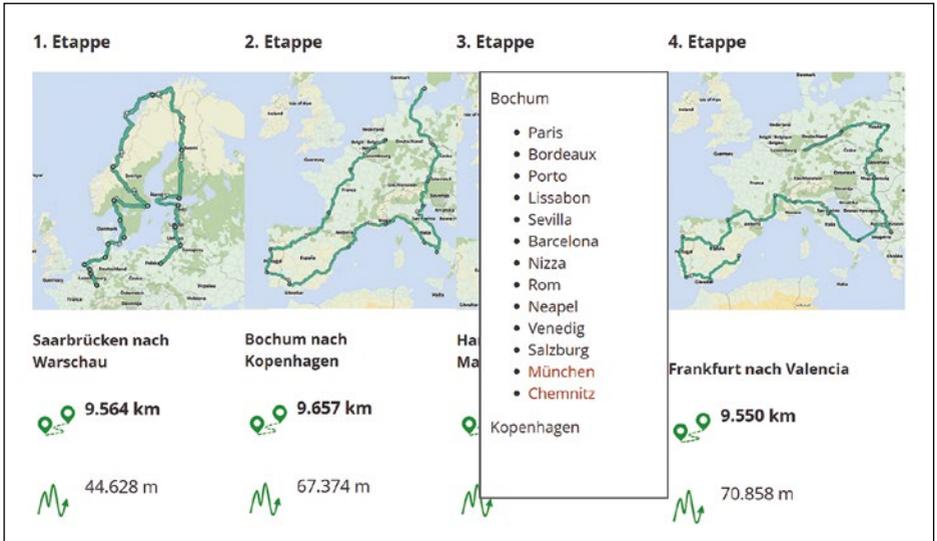
Ein ausführliches Handbuch ermöglicht die Selbstanalyse für Unternehmen, ein Audit durch den ADFC überprüft die Rahmenbedingungen und schließlich erfolgt bei Erfüllung der Voraussetzungen die Zertifizierung.



www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



Handbuch Fahrradfreundlicher Arbeitgeber



Tour de KBS – mit der Etappe Bochum-Kopenhagen

Dr. PB: Das sind eigentlich zwei Aspekte: Erstens Nachhaltigkeit – das Klima schonen. Zweitens Gesundheit. Natürlich ist es gesünder, auf dem Fahrrad zu sitzen, da trete ich wenigstens ein bisschen, als wenn ich mit dem Auto zur Arbeit fahre.

Wir haben sowieso schon sehr hohe „Sitzzeiten“: Wir sitzen den ganzen Tag im Büro. Wenn man das mal zusammennimmt, dann kann der Tag bis zu 12 Stunden Sitzen beinhalten. 8,5 Stunden mit Pause, wenn Du da auch sitzt, dann noch eine halbe Stunde zur Arbeit hin- und zurück, beim Abendessen, auf der Couch... da sitzt man nur. Da ist dann das Radfahren ein sinnvoller Ausgleich, was durch Studien auch bewiesen ist. Wenn Du mit dem Fahrrad jeden Tag zur Arbeit fährst, dann hast Du einen positiven Aspekt für die Gesundheit. Das interessiert uns als DRV KBS natürlich.

Außerdem wollen wir auch ein klimafreundlicher Arbeitgeber sein. Klar, wir können den Leuten nicht vorschreiben, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, aber wir können sie zu mindestens dazu animieren.

Das gehört ja auch zum CO2-Abdruck, den wir als DRV KBS zum Gesamtausstoß beitragen - und den wir dadurch auch minimieren können.

JM: In anderen Städten wie Essen sind zahlreiche Behörden und Unternehmen schon als „fahrradfreundliches Unternehmen“ durch den ADFC zertifiziert worden. Wäre das nicht auch etwas für die DRV KBS?

Dr. PB: Ja klar, warum nicht? Wir haben uns bisher noch nicht genauer damit beschäftigt, was sich dahinter verbirgt. Aber natürlich wollen wir ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber sein.

JM: Vielen Dank für das Gespräch!



www.kbs.de



www.bikecitizens.net

Rent a Bike in Bochum

Text und Fotos: Raphael Kleine

Welche Optionen hat man eigentlich in Bochum, wenn man ein Leihrad benötigt? Vor dieser Frage stand ich vor ein paar Wochen, als ich für Freunde, die zu Besuch in der Stadt waren, ebensolche organisieren wollte.

Metropolradruhr (Nextbike, anderswo auch unter anderem Namen bekannt) fiel mir ein, jedoch sind diese Räder eher was für die Kurzstrecken-Nutzung – für die geplante Radtour von 60-80km sind diese nicht zu empfehlen – zumindest, wenn man die Freunde behalten möchte. Zudem ist mir noch Sigo bekannt als Verleiher von E-Bikes und E-Lastenrädern; aber auch diese sind nicht ideal für eine Radtour. Letztendlich konnte ich für die Tour die fehlenden Räder von Freunden vor Ort leihen.

Unabhängig von der Initialmotivation hat mich beschäftigt, was Weitere, mir bisher unbekannte Leihoptionen in Bochum sind. Das Ergebnis meiner Recherche ist dieser Artikel.



Im Prinzip gibt es aus meiner Sicht folgende Motivationen, ein Rad zu mieten:

- ▶ Spontane Kurzstrecken-Mobilität
- ▶ Längerfristige-Miete (z.B. für Radtour oder mehrtägige Nutzung)
- ▶ Lastenrad-Nutzung

Ich werde entsprechend der genannten Motivationen die Leihoptionen in Bochum kurz vorstellen. Dabei kann keine Garantie auf Vollständigkeit gegeben werden.

Die Kurzstrecken-Mobilität

Metropolrad Ruhr/Nextbike

Wie bereits oben erwähnt ist hier die Zielgruppe der Kurzstreckennutzer. Die Räder sind strategisch sinnvoll in der Nähe von U- und S-Bahnstationen verteilt. Die Räder sind stabil gebaut und zum deutlich überwiegenden Teil mit einer 3-Gangschaltung ausgestattet. Gebucht wird zumeist bequem mittels entsprechender App (Nextbike by Tier). Alternativ geht dies auch per Telefon oder an den Servicesäulen, welche es jedoch nur an vereinzelt Stationen gibt. Die App-Nutzung ist klar zu empfehlen, denn in dieser sind alle Standorte zu sehen – inklusive der verfügbaren Anzahl Räder sowie der Option, direkt ein Rad zu reservieren. Freigeschaltet werden die Räder mittels Scan eines QR-Codes am Rad bzw. der Eingabe der entsprechenden Radnummer. Die Kosten belaufen sich derzeit auf 1 Euro/15 Minuten, jedoch gibt es zahlreiche Kooperationen z. B. mit Hochschulen und Nahverkehrsunternehmen, die das ganze zum Teil deutlich günstiger machen.

Das Netz ist innerstädtisch engmaschig, so dass man gute Chancen hat, auch in der Nähe des Zielorts eine Station zu finden. Dies ist insofern auch nötig, als dass man eine Strafgebühr zahlen muss, wenn das Rad abseits der dafür vorgesehenen Stationen abgestellt wird.

► www.metropolradruhr.de

Radtourfähiges Bike/Langzeitnutzung

Radstation

Die Radstation am Hauptbahnhof bietet neben einer Fahrradgarage und dem Service für Kleinreparaturen auch die Möglichkeit, sich ein Fahrrad zu leihen. Die Zielgruppe sind Nutzer, die das Fahrrad länger brauchen, d. h. mindestens einen Tag bis hin zur Wochennutzung.

Im Angebot sind Tourenräder aber auch E-Bikes. Die Mietkosten pro Tag für ein Tourenrad betragen 9 Euro. Bei längerer Nutzung verringert sich die Miete für jeden weiteren Tag um je 1 Euro, bis zu einer Grenze von 4 Euro Tagesmiete. Die Wochenmiete kostet daher 37 Euro, wer sogar zwei Wochen ein Rad benötigt, ist mit 55 Euro dabei.

Die Miete für ein E-Bike beträgt 20 Euro/Tag. Hier gibt es kein Staffellausleiherangebot bei längerfristiger Miete. Alle E-Bikes sind recht neu und mit Tiefensteiger-Rahmen versehen.

► www.via-ruhr.de/radstation-am-hauptbahnhof.html

Revierrad

Revierrad hat Tourenräder, E-Bikes und sogar Tandems im Verleih-Programm. Die Entleih- und Abgabestationen sind über das ganze Ruhrgebiet verteilt. In Bochum sind Stationen an der Jahrhunderthalle und an der Herner Straße bei Tri-Mobil zu finden. Die Mietgebühren pro Tag belaufen sich für E-Bikes auf 28 Euro, Trekkingräder 15 Euro und Tandems 18 Euro. Gebucht wird online (nicht per App) oder direkt an den Stationen.

► www.revierrad.de

Lastenräder

Listnride

Man könnte Listnride auch als das „PaulCamper“ für Fahrräder bezeichnen. Es handelt sich also um ein Vermittlungsportal, nur eben nicht für Wohnmobile, sondern für Fahrräder. Die Anbieter sind privat oder gewerblich. Die Kosten für die Tagesmiete belaufen sich von 8 Euro bis 80 Euro, je nach Wert/Besonderheit des Rades. Der Reiz ist bei Listnride liegt darin, dass man auch sehr hochwertige Räder mieten und z.B. nach einem speziellen Fahrrad filtern kann. Das Angebot ist je nach Stadt sehr unterschiedlich. Bochum hat ein bisher sehr überschaubares Angebot, in Köln ist dieses beispielsweise deutlich größer. Man muss sich bei Listnride online registrieren und buchen; eine App gibt es nicht.

► www.listnride.de



Sigo-Lastenrad

Es handelt sich hier um E-Lastenräder, welche über die gesamte Stadt verteilt sind. Die Standorte sowie die verfügbare Anzahl an Rädern werden in der Sigo-App angezeigt, mit welcher auch das Fahrrad freigeschaltet wird. Die Kosten belaufen sich für die erste halbe Stunde auf 2,50 Euro, für jede weitere halbe Stunde kommt 1,00Euro dazu. Eine Tagesmiete beläuft sich auf 19,50 Euro. Zur Vollständigkeit soll erwähnt werden, dass an den Mobilitätsstationen in der Flussesiedlung und der Hustadt auch „normale“ E-Bikes von Sigo verliehen werden.

► www.sigo.green/standorte

BOSELA

Eine sehr sympathische, da gemeinnützige Initiative ist „Bochum Seine Lastenräder“, abgekürzt BOSELA. Hier kann man sich nach Anmeldung auf der Homepage kostenlos Lastenräder (und auch Anhänger) ausleihen. Finanziert ist die Initiative durch den Bochum-Fonds, mit der die Stadt Bochum gemeinnützige Initiativen unterstützt. Die derzeit fünf Räder und zwei Anhänger sind an vier verschiedenen Standorten platziert. So gibt es beispielsweise das „Kortlandrad“ – bei dem der ADFC Bochum sich gerne bei den Kosten für die Kindersitze beteiligt hat. Gebucht wird über die BOSELA Homepage – eine App gibt es nicht. Um eine freiwillige Spende zwecks Kostendeckung wird seitens BOSELA gebeten.

► www.bosela.de

Radsport in Bochum – Der Walter-Lohmann-Ring

Text: Gerlinde Ginzel | Fotos: Gerlinde Ginzel, Stadtarchiv Bochum

Wer mit dem Rad südlich des Hauptfriedhofs an der Feldmark in Altenbochum entlang fährt, der passiert das große Gelände der ehemaligen Stadtgärtnerei von Bochum. Dort sind 2019 die letzten Reste der alten Stadtgärtnerei abgerissen worden. Auf dem Gelände an der Straße Feldmark soll das neue Wohnquartier Ostpark mit zusammen 1.300 Wohnungen entstehen.

Bis 2007 befanden sich auch auf dem Gelände östlich des Sheffield-Rings noch die Beete der Stadtgärtnerei. Heute ist das Gelände grün mit großen Bäumen und kann durch ein Tor betreten werden. Hier ging im Oktober 2007 „mit der Eröffnung der Radsportstrecke Feldmark ein lang gehegter Traum der Bochumer Radsportvereine in Erfüllung. Knapp zwei Jahre später bekam die Strecke ihren Namen: In Erinnerung an Bochums Radsportlegende heißt die Strecke fortan Walter-Lohmann-Ring.“ (www.sport-in-bochum.de/sportangebot/radsport-walter-lohmann-ring)

Am 25. Oktober 2007, genau fünfzig Jahre nach seinen Wuppertaler Weltrekorden, wurde der Radsport-Legende und dem Ausnahmesportler mit dieser idyllisch gelegenen Trainingsstrecke ein Denkmal gesetzt.

Walter Lohmann – Eine Radsport-Karriere

Walter Lohmann, Mitglied des Bochumer „RV Sturmvogel 04“, war der populärste deutsche Steher von den 1930er bis in die 1950er Jahre hinein. Das Steherrennen ist eine Ausdauerdisziplin des Radsports, bei der der Radrennfahrer im Windschatten eines Schrittmachers fährt, der in der Regel motorisiert ist.



Walter Lohmann bei einem Radrennen in Bochum am 14. Mai 1949 (Foto: Stadtarchiv Bochum)

Als Jugendlicher hatte er sich zunächst für Fußball und Leichtathletik interessiert; 1927 begann er als Straßenfahrer. Als Amateur gewann er 1932 die Rennen Berlin-Cottbus-Berlin, Bochum-Münster-Bochum, Rund um Dortmund und belegte im selben Jahr den sechsten Platz bei der UCI-Straßen-Weltmeisterschaft der Amateure. Danach wechselte er auf die Bahn und gewann 1934 das Sechstagerennen in Berlin; beim Sechstagerennen in New York stürzte er und brach sich das Schlüsselbein. Schon seit 1934 fuhr er aber hauptsächlich Steherrennen. Seine ersten Steherrennen bestritt er in einem Nachwuchswettbewerb 1934 in Forst.

In den Jahren 1935 und 1936 gewann er den Großen Weihnachtspreis der Steher in Dortmund. Er errang bei den UCI-Bahn-Weltmeisterschaften 1937 in Ordrup bei Kopenhagen Gold und 1938 in Amsterdam Silber. Von 1938 bis 1953 wurde er zehn Mal Deutscher Stehermeister der Profis, 1935 und 1947 wurde er Vize-Meister. Im Jahr 1952 holte er bei der Weltmeisterschaft in Paris nochmals Silber. Das Goldene Rad von Erfurt gewann er 1942 und 1953. Allein sechsmal konnte er das Goldene Rad von Berlin gewinnen. Insgesamt gewann er in seiner Laufbahn mehr als 600 Rennen.

Am 24. Oktober 1955 stellte Walter Lohmann auf der Radrennbahn im Stadion am Zoo in Wuppertal mit 44 Jahren zwei Weltrekorde hinter Schrittmacher auf: Für 100 Kilometer benötigte er 1:03,40 Stunden, und er stellte einen neuen Stundenweltrekord über 96,016 Kilometer auf. Am 16. September 1957 fuhr Lohmann sein Abschiedsrennen auf der Stadionbahn in Frankfurt.

Anfang der 1950er Jahre hatte Walter Lohmann in der Bochumer Innenstadt ein großes Grundstück erworben, dort eröffnete er ein Restaurant; zudem besaß er eine Tankstelle. Infolge eines Sturzes beim Skifahren erlitt er schwere Verletzungen, er wurde zum Pflegefall und starb 1993 in der Schweiz.

Ehrungen

1951 wurde Walter Lohmann von seiner Heimatstadt Bochum als verdienter Sportler geehrt. 1996 wurde die Steherschule in Forst nach ihm benannt. Seit 2005 erinnert die Walter-Lohmann-Gedächtnisrophäe im Rahmen des Sparkassen-Giros Bochum an den Radprofi. 2007 schließlich wurde die Trainingsstrecke in Bochum nach ihm benannt.



Steherrennen auf der Radrennbahn in Weimar, Juli 1959
(Foto: Stadtarchiv Bochum)

Über hundert Jahre Radsport in Bochum

Während es sich beim Walter-Lohmann-Ring um eine Trainingsstrecke handelt, gab es in Bochum seit Ende des 19. Jahrhunderts zwei große Radrennbahnen, wo auch Walter Lohmann viele seiner Erfolge erzielte.

Die erste Bochumer Radrennbahn bestand von 1889 bis 1904 an der Freudenbergstraße in Bochum-Hamme. Hier wurden anfangs noch Wettfahrten auf dem Hochrad und mit Dreirädern durchgeführt. Die „Sicherheitsräder“ – in Form des heutigen Fahrrades – fuhren Strecken von 3000 Metern auf dieser Bahn, die eine Runde von genau 333,33 Metern hatte. Diese Rennen waren Großereignisse: *„Die Große Rennbahn am Freudenberg war Zielpunkt Tausender. Den Rennen voraus ging in der Mittagsstunde eine Corsofahrt ab Hotel Victoria, an welcher sich die Vereine aus Dortmund, Gelsenkirchen und Essen recht stark beteiligten; wohl an 100 Teilnehmer mochten sich im Zuge befinden.“* (aus: Ernst-Albrecht Plieg: Lohmann, Hasselberg & Co. Bochums Radsport zwischen 1889 und 1963, Bochum 2008, S. 155ff.)

Im Mai 1893 tauchte zum ersten Mal ein neuer Name unter den Wettfahrern auf, der in der Zukunft der Stadt Bochum noch eine besondere Bedeutung verleihen sollte. Fritz



Erinnerungstafel Walter Lohmann Ring (Foto: Gerlinde Ginzel)

Opel war einer der fünf Opel-Brüder, die in dem 1929 von General Motors übernommenen Werk ab 1936 die Fahrradproduktion einstellten und sich auf den Bau von Automobilen konzentrierten.

Die zweite Radrennbahn Bochum wurde 1924 in Bochum-Ehrenfeld eröffnet. Sie befand sich im Straßendreieck von Kulmer Straße, Friederikastraße und Hattinger Straße unweit des Bergmannsheils und nahe dem Wiesental. Der Eingang befand sich an der Friederikastraße. Sie fasste bis zu 12.000 Zuschauer. 1929 wurde die Bahn neu errichtet; Architekt war Clemens Schürmann.

Die Steilkurven hatten einen Winkel von 46 Grad. Es wurden Rad- und Steherrennen veranstaltet. Auf der Bahn fanden auch Deutsche Meisterschaften statt. Auch Walter Lohmann zählte zu den Stars. Außerhalb der Rennen wurde die Bahn auch zum Rollschuhlaufen genutzt. Bei genügender Kälte wurde die Innenfläche als Eisbahn präpariert. 1977 wurde die Bahn abgerissen. Die VBW errichtete auf dem Gelände zwei Hochhäuser.

Radsport in Bochum heute

In Bochum gibt es heute einige Radsportvereine, die Training und Aktivitäten für jedermann und unterschiedliche Leistungsambitionen anbieten, siehe www.sport-in-bochum.de/sportangebot/vereinsuche/#&sport=10861

Allein auf der Homepage des Mountain-Bike-Club Bochum e.V. sind Hinweise zu Trainingszeiten auf dem Walter-Lohmann-Ring zu finden.

Dazu stand in der WAZ am 19. April 2018: „Neben einer fein asphaltierten Bahn für die Rennsportler wurde auch ein Geschicklichkeitssparcour aus Paletten und Holz angelegt.“ Der Walter-Lohmann-Ring steht grundsätzlich allen Interessierten zur Verfügung. Auf der Strecke ist die gegenseitige Rücksichtnahme selbstverständlich. Das Tragen eines Radhelms obligatorisch.

Bei meinem Besuch Mitte Juli fand ich das Gelände einsam vor, nur ein Mäusebussardpaar und zwei Eichelhäher wurden von mir in ihrer Ruhe gestört. Die Erinnerungstafel für Walter Lohmann und auch der Materialwagen haben etwas Moos angezogen und das Schild am Eingang ist mit Graffiti verunziert. Doch dies soll sich in Zukunft ändern: „Ausgebaut zu einem Sportpark wird das Gelände rund um den Walter-Lohmann-Ring in Bochum. Mountainbiker sollen dort vor allem technische Elemente trainieren können. Eine Vorgabe: In die Natur soll nur moderat eingegriffen werden.“ (WAZ 02.02.2022)



„Ich lege Wert auf das Wir-Gefühl.“

Deshalb wohne ich beim GWV.



Marko (52)

Gut wohnen in Bochum.

Gemeinnütziger Wohnungsverein zu Bochum eG

Folgen Sie uns

auf Social Media:



gww-bochum.de

Mit Torpedo 3-Gang zu Selbstsicherheit und Freiheit

Text: Bernhard Raeder | Fotos: Vera



Veras Rad in Irland 1996

Angeregt durch ein Gespräch mit dem Autor dieser Zeilen ging Vera tags darauf in die Garage und nahm ihr „Rädle“ von der Wand, setzte sich drauf und es dauerte nicht lange, bis die Erlebnisse mit diesem Rad vor ihren Augen standen. Bei dem Rad handelt es sich um das alte Damenrad ihrer Mutter, Torpedo Dreigang, Klotzbremse, Rücktritt.

Früh angeleitet durch den radbegeisterten Vater, der in Marburg immer mit dem Rad zur Arbeit fuhr, nahm sie mit 18 Jahren das Rad der Mutter und besuchte Oma und Opa, im Schwarzwald! Sie erinnert sich noch heute lebhaft an das Gefühl, aus eigener Kraft nach der Bekanntschaft einiger Jugendherbergen das Ortsschild des Luftkurortes Lenzkirch

zu erblicken. Für Komoot bedeuten die dort veranschlagten 418 Kilometer „eine schwere Fahrradtour. Sehr gute Kondition erforderlich“.

Diese erste „schwere“ Tour hatte bei Vera offensichtlich etwas ausgelöst, was sie die nächsten 9 Jahre nicht mehr missen wollte. Im Jahr darauf ging es mit Freundin Geli nach Cuxhaven „ans Meer“. Zahlreiche Platten unterwegs wurden repariert, bis man endlich die Scherbe im Mantel gefunden hatte. Die Küste hatte es ihnen angetan, so ging es weiter bis zur Jugendherberge Norddeich. Dort campten Axel und Dietmar nebenan,



Vera mit ihrer Freundin Geli 1989 in der Normandie (Mont-Saint-Michel)

die mit Rad, Zelt und Gitarre eigentlich schon auf der Fähre nach Juist waren, ihre nächsten zwei Wochen aber dann doch lieber mit Vera und Geli verbringen wollten. So zog man zu viert durch die Lande und zurück nach Marburg.

Das Beeindruckende war wohl diese Mischung aus Unabhängigkeit und Struktur, die das Tourenradel mit sich bringt. Man muss nicht für eine ganze Woche lang planen, hat aber für den Tag ein festes Ziel, ist viel in der Natur unterwegs, führt ein selbstbestimmtes Leben, das einer jungen Frau Selbstsicherheit und vielleicht auch etwas Stolz vermitteln konnte.

In den kommenden Jahren wurden die Ziele ambitionierter: in die Normandie, von der Dordogne zum Atlantik, nach Italien, nach Irland. 1989 ging es mit Mutters Torpedo Dreigang per Zug, Isomatte und Zelt nach Caen.

Heute würde man für diese Bikepacking-Tour diverse Fachmagazine befragen, die Ausrüstung des Fahrrades optimieren und schauen, dass man immer genug Strom für sein Handy und Navi hat. Damals kamen die Wertsachen und Radfahrkarte in einen Beutel an den Lenker, die Ausrüstung plus Baguette auf den Gepäckträger und auf ging es zum Mont-Saint-Michel.

Die Freunde von Vera hatten zu akzeptieren, dass es mit dem Rad in den Urlaub ging. Bernie, KfZ-Mechaniker, hat ihr „Rädle“ mal komplett überholt und ihm die schwarze Farbe mit den gelben Akzenten verliehen. In diesem neuen Look ging es 1996 mit Air Lingus zu einer Freundin nach Irland. Zwischendurch brach Vera aber auch immer mal



Vera auf ihrem „Rädle“ heute

wieder zu Solotouren auf, von Essen nach Rügen, oder einfach von Marburg aus nach Süden, nach dem Motto „mal sehen, welche Flüsse mich dorthin führen“.

Zum Fototermin setzte sich Vera noch einmal auf das Rad, das in einem bestimmten Lebensabschnitt eine so große Rolle für sie gespielt hat. Noch immer fährt es sich wie von allein, weil es einfach passt. Die Sitzhaltung empfindet sie immer noch als ideal. Als Betrachter bestaunt man dieses alte Stück einfacher aber nachhaltiger Technik, dessen Gebrauch noch nie Mensch oder Natur geschadet hat, seinen Nutzern aber eine Haltung vermitteln kann, die tiefe Zufriedenheit hervorruft. So ist es wohl auch kein Wunder, dass ihr Vater erst mit 91 Jahren vom Rad gestiegen ist – nicht vom Pedelec! Klar ist jetzt auch, dass das „Rädle“ erstmal in der Garage bleibt, mal sehen wer es noch zu nutzen weiß.

Der Schreiber dieser Zeilen liest zurzeit das gerade erschienene Buch von Jody Rosen „Zwei Reifen, eine Welt. Geschichte und Geheimnis des Fahrrads“. Der Autor beschreibt, welche Fahrradbegeisterung die Erfindung des sog. Sicherheitsniedrigrades in den 1880er Jahren in Europa und den Vereinigten Staaten Amerika auslöste. Man konstatierte weitreichende gesellschaftliche Veränderungen, die damit einhergingen. Das Fahrrad wurde als Gleichmacher gepriesen, das Fahrradfahren als Reinigung des Körpers, als Befreiung von Geist und Verstand. Susan B. Anthony meinte 1896 gar: „Ich glaube, das Fahrrad hat mehr zur Emanzipation der Frauen beigetragen als alles andere“. Ein klein wenig scheint auch Veras „Rädle“ diese Versprechungen eingehalten zu haben.



Flotte arotte

Mein knackiger Bio-Lieferservice



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



Back
Bord



WWW.FLOTTEKAROTTE.DE

Mehr als Hotel und Campingplatz

Übernachtungsmöglichkeiten auf mehrtägigen Radtouren – Hotel & Co.

Text: Jens Eschmann

In Deutschland findet sich in fast jeder Ortschaft ein Hotel, ein Gasthof, eine Jugendherberge oder eine Pension. Mit diversen Apps im Smartphone findet man auch unterwegs kurzfristig eine Unterkunft. Eine App wie z.B. HomeToGo fasst die Angebote mehrerer Portale zusammen; natürlich auch die Bett&Bike-Zertifizierung des adfc (www.bettundbike.de). Fast 6000 Unterkünfte in Deutschland, Dänemark, Luxemburg, Belgien, Österreich und Italien wurden als fahrradfreundlich ausgezeichnet. Bei diesen Betrieben sind die Fahrräder sicher untergestellt, es gibt einen Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung, Reparaturmaterial usw.

Campingplätze

Wird das zusätzliche Gepäck von Zelt, Iso- matte und Schlafsack nicht gescheut, bietet sich Camping an. Neben den Bett&Bike zertifizierten Campingplätzen dürften für viele Radreisende auch kleinere Naturcampingplätze interessant sein. Der Kontakt mit den Gastgebern und den „Mit-Campnern“ ist nach meiner Erfahrung meist viel persönlicher und familiärer. Diese Plätze findet man in Apps wie z.B. „Einfach-Camping“.

Für einige Länder gibt es auch Netzwerke, wo man gegen einen Jahresbeitrag vergünstigte Tarife bei den angeschlossenen Plätzen bezahlt, z.B. über die niederländische Stiftung SVR, bei der inzwischen

Campingplätze in vielen Ländern Europas angeschlossen sind, oder Organisationen mit dem Mitgliedschaftsprinzip wie „Naturkampeerterrainen“ mit Plätzen in den Niederlanden, Belgien und Frankreich. Wer regelmäßig Campingplätze nutzt, sollte sich ggf. einen Camping Key Europe (Campingpass) zulegen, der einige Vergünstigungen bietet. Auf vielen (besonders den skandinavischen) Campingplätzen stehen



Viel Platz und Komfort auf Campingplätzen in Nordeuropa: immer mit Sitzplatz (Foto: G. Ginzel)



Dänischer Zeltplatz mit Campinghütten (Foto: J. Lutkowski)

auch Campinghütten zur Verfügung; dort gibt es fast immer auch einen beheizten Aufenthaltsraum mit einer Küche.

„Wild“ Zelten und Biwakieren

Abseits von Campingplätzen zu zelten kann eine interessante, in vielen Ländern allerdings auch eine teure Erfahrung sein. Die gesetzlichen Bestimmungen unterscheiden sich je nach Land und in Deutschland oder Österreich auch je nach Bundesland. Eine Übersicht zur Gesetzeslage in allen 16 Bundesländern findet sich auf www.backcountry-expeditions.com/25/03/2022/lexicon/wildcampen.

Grundsätzlich wird zwischen einem geplanten Zelten und einem ungeplanten Biwakieren bzw. Notbiwak unterschieden, wenn das eigentliche Ziel durch Wetter,

Pannen nicht mehr erreicht werden kann. Das Zelt gilt als eine „feste Umhausung“; in Deutschland ist Zelten nur auf Campingplätzen oder auf dafür ausgeschilderten Bereichen zulässig. Ein Wetterschutz wie ein Tarp (Zeltplane) gilt allerdings nicht als Zelt. Weiter wird unterschieden zwischen einer Übernachtung und einer Ruhepause, um die Verkehrssicherheit wiederherzustellen, was überall erlaubt ist. Streng verboten und mit hohen Strafgebühren versehen ist das Übernachten in Schutzgebieten wie Nationalparks, Natur-, Landschafts- oder Wasserschutzgebieten. Eine Übersicht über alle Schutzgebiete in Deutschland gibt es auf www.geodienste.bfn.de/schutzgebiete.

Das gilt auch in Ländern wie Schweden, Norwegen und Finnland, mit ihrem sehr liberalen „Jedermannsrecht“, das das Zelten



Shelter auf der dänischen Insel Fur (Quelle: udinaturen.dk)

sogar auf Privatbesitz erlaubt, wenn ein bestimmter Abstand zu Wohnhäusern eingehalten und auf den Schutz der Natur geachtet wird.

Schutzhütten: Außerhalb von Schutzgebieten ist hier in der Regel auch das Übernachten erlaubt. Wie dicht das Netz an Schutzhütten ist, variiert stark nach Region, ebenfalls die Art der Hütten. Die meisten sind nach außen offen, aber es gibt auch windgeschützte Varianten mit einfachen Fenstern. In einigen Wander- und Fahrradapps (u.a. Komoot) können Schutzhütten angezeigt werden.

Übernachten in der Natur/Overnatning i det fri in Dänemark: Außerhalb von Campingplätzen ist Zelten nur in speziell dafür ausgelegten Naturlagerplätzen gestattet, Plätze zum unentgeltlichen „wild“ Zelten, aber auch auf „Shelterpladsen“ mit Schutzhütten, meist mit einer Feuerstelle und Feuerholz. Diese Plätze müssen gelegentlich auch gebucht werden, denn die Nachfrage ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Eine Smartphone-App zeigt die Karte mit

den freien Zelt- und Shelter-Standorten: www.shelterapp.dk.

Wartehäuschen an Bahnhöfen; Bushaltestellen: Offiziell sicherlich nicht zulässig, aber im Notfall wird hier sicher ein Auge zugezückt, besonders wenn ein Fahrrad mit viel Gepäck danebensteht...

„EC-Hotels“/„Randonneur-Hotels“: So nennen Langstrecken- und Brevet-Fahrer die Räume mit den Geldautomaten. Offiziell ist das Übernachten hier nicht gestattet; in Zeiten von Automaten Sprengungen sind die Banken vielleicht gar nicht so böse über etwas Präsenz vor Ort. Der große Vorteil ist der hervorragende Wetterschutz; außerdem sind die Räume in der Regel beheizt. Nachteile sind die taghelle Beleuchtung und die etwas unangenehme Situation, wenn dort Kunden nachts Geld abheben.

Gastgebernetzwerke

Der „Dachgeber“, in den 80er-Jahren aus einer Privatinitiative eines Reiseradlers entstanden, listet derzeit gut 3.600 Adressen

privater Gastgeber in Deutschland auf (www.dachgeber.de). Es gilt das Gegenseitigkeitsprinzip: wer sich anmeldet, erklärt sich bereit, andere Reiseradler nach Absprache (kostenlos) zu beherbergen. Gegen eine Aufnahmegebühr und jährlich 15 € (adfc-Mitglieder 10 €) bekommt man dann alle zwei Jahre ein gedrucktes Verzeichnis aller „Dachgeber“ zugeschickt.

Inzwischen gibt es die Möglichkeit, sich die Standorte der Dachgeber auf einer Onlinekarte anzeigen zu lassen. Auch die Verzeichnisse einer schweizerischen und einer französischen Initiative können kostenlos genutzt werden. Die Unterbringung kann von einer Ecke im Garten für ein Zelt bis zur Nutzung einer ganzen Etage oder Ferienwohnung reichen.

Warm showers (www.warmshowers.org) wurde 1993 von einem kanadischen Paar als gemeinnützige Initiative für Radreisende gegründet. Hier läuft alles über die Website des Projekts. Bei der Aufnahme zahlt man einmalig 30 US-Dollar; ansonsten werden die Kosten durch Spenden finanziert. In Ballungsgebieten gibt es z.T. sehr viele Mitglieder, in einigen Ländern und in vielen ländlichen Regionen gibt es dagegen wenig bis keine Unterkünfte. Das gilt allerdings für alle vorgestellten Netzwerke. Im Vergleich zu einem gedruckten Verzeichnis bietet die Website sehr viele Vorteile, was z. B. die Suche nach Land, Region, Stadt. Die Kommunikation läuft schriftlich über private Nachrichten. Sowohl Gastgeber*innen als auch Gäste können nach der Übernachtung ein (für alle registrierten Mitglieder sichtbares) Feedback hinterlassen.

BeWelcome (www.bewelcome.org) ist ein ausschließlich spendenfinanziertes Gastgeberverzeichnis und wird von einer Non-Profit-Organisation betrieben. Inzwischen umfasst das Netzwerk fast 230.000 Mitglieder in über 226 Ländern.

Couchsurfing (www.couchsurfing.com) ist ein seit 2011 kommerzielles, in vielen Län-

dern kostenpflichtiges Gastfreundschaftsnetzwerk. Heute zählt Couchsurfing nach eigenen Angaben 14 Millionen Mitglieder. Anders als Dachgeber und Warm Showers richten sich BeWelcome und Couchsurfing an alle Reisenden, nicht speziell nur an Radfahrer*innen.

Gastgebernnetzwerke bieten eine ganze Menge Vorteile, z.B.: soziale Begegnungen über viele Grenzen hinweg, selbst längere Radreisen werden auch mit sehr geringem Budget möglich. Wichtig zu wissen: man sollte möglichst ein paar Tage vorher potentielle Gastgeber kontaktieren. Es ist üblich, einen eigenen Schlafsack mitzubringen! Ansonsten gelten die allgemeinen Regeln der Höflichkeit und Rücksichtnahme.

Eigene Erfahrungen und Fazit

Ich persönlich habe nur Erfahrungen mit warmshowers gemacht, in Deutschland und den Niederlanden – allerdings nur positive. Egal ob ich ein eigenes Zimmer zur Verfügung hatte oder eine Isomatte auf dem Boden – ich habe ganz verschiedene, sehr nette Menschen kennengelernt und viele Dinge über die jeweilige Stadt oder Region erfahren. Und immer wurde mir ein warmes Essen angeboten – nach einer anstrengenden Tagesetappe mit viel Gegenwind oder starkem Regen ist ein Teller dampfender Nudeln so ziemlich das Tollste, was es gibt. Ich freue mich schon auf viele weitere Begegnungen und Gespräche, als Gast wie auch als Gastgeber...



www.dachgeber.de

Rundtour zum UNESCO-Welterbe Zollverein

Text: Theo Albers | Fotos: ADFC Bochum



In dieser Artikelserie stelle ich ausgewählte Touren in und um Bochum vor. Ein Augenmerk ist darauf gerichtet, nicht nur die eher bekannten Strecken, sondern auch Alternativen zu berücksichtigen. Die Touren sind von mir ausprobiert und teilweise im Rahmen geführter Radtouren durchgeführt worden – die aktuelle Tour im Juli im Rahmen einer Donnerstagsrunde ab Querenburg.

Die Touren können auf der Homepage und dem komoot-Account des ADFC Bochum eingesehen und heruntergeladen werden.

Die hier beschriebene Rundtour startet in Bochum Querenburg, am Knotenpunkt Waldring/Springorumtrasse, rollen wir gemütlich bis Oberdahlhausen, wo es über den ausgeschilderten Radweg weiter bis zum Eisenbahnmuseum geht. Durch einen schön

gestalteten Tunnel und über eine Brücke gelangt man auf die andere Ruhrseite. Nach etwa 2 km erreicht man die Schwimmbücke Holtey und überquert dort wieder die Ruhr. Auf etwas verschlungenen Pfaden geht es durch den Stadtteil Horst bis zur Veltenbahn.

Dieser eher weniger bekannte Bahntrassenradweg verläuft im Essener Süd-Osten von Freisenbruch hinunter ins Ruhrtal bei Steele. Die Veltenbahn ist nur rund 2,4 Kilometer lang und verläuft durch ein schönes Waldgebiet komplett abseits des Straßenverkehrs. Die Verbindung ist Teil der Essener Bergroute, die vom Ruhrtal ausgehend bis nach Essen-Kray verläuft. (aus: www.radvier.ruhr/tourentipps/bahntrassenradeln/veltenbahn)

Über die Veltenbahn bzw. die Bergroute geht es zum Volkspark Kray, in dem man gut eine kleine Pause einlegen kann. Anschlie-



Radschnellweg RS1 in Gelsenkirchen

ßend verlassen wir die Bergroute und folgen der Ausschilderung Richtung Zollverein. Nach Durchquerung des Halloparcs erreicht man schließlich das UNESCO-Welterbe.

Hier sollte man sich Zeit nehmen, das Gelände zu erkunden oder eine der vielen Ausstellungen zu besuchen. Mein persönlicher Favorit ist das Red Dot Design Museum:

Das Museum zeigt auf fünf Etagen die ganze Bandbreite zeitgenössischen Produktdesigns – vom Teller über Kühlschränke und Roboter bis hin zum Auto. Beim Schlendern durchs Museum können Besucher viele Produkte in die Hand nehmen, denn bei den meisten Objekten ist Anfassen und Ausprobieren ausdrücklich erlaubt. Willkommen in der faszinierenden Welt des Designs! (aus: www.red-dot-design-museum.de/essen/besuch)

Wir verlassen das Gelände der Zeche über den Zollvereinweg und stoßen an der Stadtgrenze Essen Gelsenkirchen auf die Kray-Wanner Bahn und den RS1. Zur Weiterfahrt geht es über den RS1 bis zur Bochumer Stadt-

grenze, wo der Radschnellweg abrupt endet. Parallel zum geplanten Radweg durchqueren wir den Kruppwald, werfen einen Blick in die Dahlhauser Heide, eine Arbeitersiedlung in Bochum Hordel, und gelangen über die Erzbahntrasse zum Westpark mit der Jahrhunderthalle. Über das grüne Band mit dem neuen Teilstück des RS1 auf Bochumer Gebiet und durch Bochum Ehrenfeld geht es zum Ausgangspunkt der Tour zurück.

Interessant ist der Vergleich der beiden befahrenen Teilstücke des RS1 auf Gelsenkirchener und Bochumer Stadtgebiet. Der großzügige Weg in Gelsenkirchen verdeutlicht, dass das Teilstück in Bochum eher zu schmal geraten ist.

Die Rundtour hat eine Länge von ca. 43 km, wobei 270 Höhenmeter zu bewältigen sind.



Komoot GPS Daten zur Tour

Ruhrtalradweg 30. Mai–03. Juni 2023

Erfahrungsbericht eines Radreiseneulings

Text und Fotos: Pe Sturm



Auf Tour

Meine letzte Radtour erlebte ich 1983 vom Wendland bis nach Kappeln und zurück mit meiner Cousine auf einem NSU-Rad ohne Gangschaltung. Es war bislang der schönste Urlaub meines Lebens. Und nun mit vier Kumpels aus fernen Tagen von Winterberg nach Duisburg in vier Etappen laut Komoot zu 50–70 pro Tag ... der Weg ist das Ziel.

Pedelec oder Biorad? Da die zweite Übernachtung an der Hohensyburg erfolgen sollte, entschied ich mich für die elektrische Unterstützung – gute Idee, weil alle anderen auch mit ihren Pedelecs unterwegs waren

und der Gegenwind aus Nordwest zum Ende des Tages doch häufig kräftig blies.

Außerdem hat es die erste Etappe bis Neheim-Hüsten in sich: 77 km im Prinzip bergab, aber zwischendurch gibt es immer mal wieder heftige Steigungen. Nichts für ungeübte Radfahrer. Frank brachte das meiste Gewicht auf das alte wackelige Pedelec. Er schob das Rad bergauf, schwitzte ordentlich und Krämpfe in beiden Beinen plagten ihn.

Ich versorgte ihn mit Magnesiumpulver, oben auf dem Hügel machten wir eine zu kurze Rast und ein paar Minuten später brach er sich den Daumen seiner linken & den kleinen Finger seiner rechten Hand. Kurz vor Ostwig nach etwa 26 km war die Tour für ihn beendet. Sehr schade.

Zurück zum Anfang. Pfingstmontag war ich total nervös. Was packe ich ein? Klamotten? Werkzeug? Worauf verzichte ich? Früh ins Bett, um ... aber es kam alles ganz anders. Um 5:00 Uhr morgens packte mich am Dienstag das Reisefieber und um 8:11 Uhr sollte der IC nach Dortmund starten. 7:54 Uhr Abfahrt per Pe-delec zum Hauptbahnhof und die Tücken mit der Deutschen Bahn begannen bereits mit dem Fahrstuhl in Bochum.

Als Anfänger habe ich viel Geld für das IC Ticket von Bochum nach Dortmund bezahlt. Zum einen fiel der Zug aus und auf der Anzeigetafel wurde mir mitgeteilt, dass der ausgefallene Zug für Räder nicht bestimmt ist. Der nächste IC auch nicht. Da sollte ich mit dem Zugbegleiter diskutieren, ob ich mit dem Rad reindarf. Hä?

Ich verzichtete auf das Duell, nahm einen RE, um den RE57 von Dortmund nach Winterberg zu erwischen. Aber auch hier scheiterte ich am Fahrstuhl bzw. am Fahrstuhlführer in Dortmund, der sich mehr auf sein Mobiltelefon konzentrierte, als auf alles



Die junge Ruhr

andere. Ich verpasste nun auch diesen Zug. Eine Stunde warten auf die nächste Verbindung gen Sauerland; 10:57 Uhr Ankunft in Bigge und 11:24 Uhr in Winterberg, aber nur am Samstag und Sonntag.

Ich habe dank der Deutschen Bahn mein Ziel nie erreicht. Ausstieg in Bigge und mit dem Rad Richtung Winterberg. Eine Beschilderung ab dem Bahnhof gab es nicht.



Stauseeromantik im Ruhrgebiet

Komoot und Google Map halfen mir nicht weiter, aber die analoge Welt in Person eines ortskundigen Pedelec-Fahrers zeigte mir den Weg. Nach ein paar Minuten im Zickzackkurs durch Bigge: „Ich muss hier links, fahren Sie einfach geradeaus, dann kommen sie nach Winterberg.“

Auf dem Ruhrtalradweg war ich immer noch nicht. Ausschilderung? Fehlanzeige. Im Sauerland wird gewandert. Der Radweg wird stiefmütterlich behandelt. Schlechte Wegweisung und wenig Einkehrmöglichkeiten.

An einer Gabelung tauchte die heiß ersehnte Markierung 15 im Kreis Ruhrradweg zwischen Olsberg und Assinghausen auf und ein paar Kilometer weiter aufwärts kamen mir meine Kumpels mit Karacho Berg runter entgegen. Die fünf Musketiere waren vereint und um 13:00 Uhr war ich erneut in Olsberg/Bigge. 13:30 Uhr die erste Rast und um 14:00 Uhr waren wir nur noch zu viert.

85 km waren wir bis Neheim rauf und runter unterwegs und diese Etappe führte uns kilometerlang über Irrwege, Bürgersteige, an Bundesstraßen, über Gewerbehöfe

und immer schön weit weg von der Ruhr, ein Rinnsal, ein Bächlein, ein Bach (entlang). Hinter Arnsberg wird es schöner. Die Ruhr mausert sich zu einem Fluss. Entweder unsere Guides haben zwischen Neheim und Schwerte die Orientierung verloren oder die Hauptroute geht tatsächlich ziemlich lange wiederum über Bürgersteige und stark befahrene Bundesstraßen. Südlich von Holzwickede am Knotenpunkt 37 tauchten wir ins Ruhrgebiet ein und nun wurde es ländlich, möglichst an der Ruhr entlang und touristisch mit Gastronomie direkt am Wegesrand. Eine interessante Erfahrung für meine Mitfahrenden aus Münster, Bamberg und Frankfurt, die immer noch das Bild der rauchenden Schlote im Kopf haben, wenn sie an das Ruhrgebiet denken.

Der dritte Tag führte uns an den Stauseen des Reviers vorbei. Der Hengsteysee um 10:17 Uhr, der Harkortsee um 10:40 Uhr, die Fähre bei Witten um 11:30 Uhr, 12:58 Uhr



Mündung der Ruhr in den Rhein mit Rheinorange

bereits am Ende des Kemnader Stausees, 14:00 Uhr Rast in Dahlhausen und um 15:45 Uhr sind wir bereits am Anfang des Baldeysee angelangt. Viel zu schnell haben wir die Seen passiert. Sie sind nicht miteinander vergleichbar. Der Ruhrtalradweg führte uns am Südufer des Hengsteysee entlang. Von Bäumen beschattet konnten wir ab und zu zum anderen Ufer blicken, wo nur eine Villa aus Sandstein und ein Kraftwerk zu sehen war. Steilhänge im Norden die nur eine Straße inklusive Radweg zulassen. Am Ende ein Stauwerk und eine Brücke aus Stahl und Holz. Ich werde zurückkehren und eine Tagestour von Bochum aus antreten, um diese beiden Seen und den kleinsten Stausee Hengsen genauer unter die Lupe zu nehmen.

Den Kemnader See mussten wir an der A 43 entlang radeln, weil auf der Nordseite angeblich eine Baustelle existierte. Das Bau-schild war nicht entfernt worden.

Den Kettwiger See am Freitag habe ich gar nicht als Stausee wahrgenommen. Mehr als Verbreiterung der Ruhr mit Tretbooten und Fortsetzung der Schifffahrt nach Mülheim.

Es ist erstaunlich was Wikipedia zum Ruhrtalradweg berichtet. Interessantes Hintergrundwissen und Berichte über 50 Trinkbrunnen, von denen mir keiner aufgefallen ist.

Die Kritik, dass der Radweg nix für Lastenräder oder gar Trimobile ist, stimme ich zu. „Von der Strecke entfallen 50 % auf Radwege, 35 % auf Wirtschaftswege (Schotter, Sand) und Wohnstraßen sowie 15 % auf Hauptstraßen.“ Mag stimmen. Es gibt etliche Kilometer, die ich auf Bürgersteigen zurücklegen musste. Dies steht für mich im klaren Widerspruch zu den zahlreichen Auszeichnungen, die der Ruhrtalradweg erhalten hat. Dass sich „der Radweg ohne Kartenmaterial oder GPS Navigation bewältigen lässt“, halte ich für ein frommes Gerücht. Die Wegweisung ist etwas für Insider. Oft nur im Rückspiegel zu sehen. Häufig hat uns nur die analoge Kommunikation

weitergeholfen. In Schwerte haben wir uns irgendwie durchgewurschtelt. Von Witten bis Essen-Horst kannte ich mich aus. In Mülheim muss aufgepasst werden und in Duisburg gab es unseren Zielpunkt (Königstraße 78) leider zweimal. Einmal direkt in der City und einmal in Duisburg-Homberg gegenüber der Rhein-Orange, wo wir eigentlich hin wollten.

Die Zahlen von Komoot besagen: 920 m bergauf + 1550 m bergab + höchster Punkt 700 m + tiefster Punkt 20 m + 16,9 km im Schnitt + 230 km insgesamt davon 142 km Fahrradweg + 31,3 km Nebenstraße + 31 km Feldwege + 14 km Straßen und 9 km Single Trail (was auch immer das bedeuten soll, aber wir sind tatsächlich irgendwann durch die Pampa geführt worden an der Ruhr, weil es irgendwo wieder eine Baustelle gab).

Jupp aus Münster und Peter aus Frankfurt kannten sich mit Komoot aus und der Bochumer + Dieter aus Bamberg folgten ihnen vertrauensvoll. Bei der nächsten Fahr-

radtour werde ich mich vorher mit Komoot intensiver auseinandersetzen.

Da das Wetter auf wunderbare Weise mitgespielt hat, hatte ich das Richtige eingepackt. Am Samstag bin ich dann alleine von Duisburg nach Bochum geradelt. Zunächst auf dem Grünen Pfad, dann am Kanal entlang bis Gelsenkirchen und anschließend die Erzbahntrasse nach Bochum in die Heimat. An der Erzbahntrasse ein kühles Pils und ein Schwätzchen.

Laut Komoot 39,7km in 4 Stunden. Ich habe mich analog durchgefragt, bin auf 55,25 km gekommen und habe 3 Stunden 15 Minuten reine Fahrzeit benötigt. Es war schön mit den Einheimischen am Wegesrand zu plaudern. Vielleicht verzichte ich bei der nächsten Radtour ganz auf die digitalen Wegweiser!?



**Ausrüstung
für dein Freiluftleben!**

 [walkabout-bochum.de](https://www.walkabout-bochum.de)  

Monatlich feste Termine

ADFC Information und Beratung

Persönlich im Umweltzentrum

Jeden Donnerstag u. V. 18:00 – 20:00 Uhr

Oder telefonisch unter 0234/33 38 54 55

(Aufzeichnungen vom AB werden weitergeleitet)

Aktiventreffen im Umweltzentrum

Jeden 3. Donnerstag im Monat ab 18:30 Uhr

Radlerstammtisch im Café Ferdinand

Ganzjährig jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr

Stadterkundung/Stammtischtouren

zweistündig, Start vor dem Café Ferdinand

Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 17:00 Uhr

Ab März bis einschließlich September

Variable Termine (Sept. 2023 – März 2024)

Radtouren – Veranstaltungen – Events

Alle Angaben ohne Gewähr; bitte alle Termine im Internet abgleichen! Es kann zu Verschiebungen und Ergänzungen kommen: www.bochum.adfc.de

Tourbeitrag (TB) für ADFC-Mitglieder
frei – Gäste zahlen 3,- € p. P.

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 07. September, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Grugabahn und RS 1, Länge 70 km, schwer,

Leitung: Georg Puhe (E-Mail: puhe@adfc-bo.de)

Internationaler Parking Day

Freitag, 15. September, 16:00 – 19:00 Uhr

Wem gehört der öffentliche Raum einer

Parklücke? Dieser Frage geht der dritte

Freitag im September seit 2005 als inter-

nationaler PARK(ing) Day nach. Mit Auf-

und Abbau 15:00 – 20:00 Uhr, Ort stand bei

Drucklegung noch nicht fest. (Zeitnahe

Information siehe Homepage).



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

www.biketeam-radreisen.de

biketeam
Radreisen

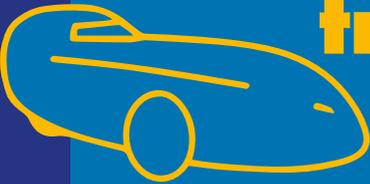
Liegezweiräder
Liegedreiräder
Lastenräder



tri-mobil

Fahrradspezialitäten

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



Fahrradsternfahrt Ruhr nach Essen

Samstag, 16. September, 11:55 Uhr,

BO-Dahlhausen Schwimmbrücke

Weitere Startpunkte und Abfahrtszeiten in Bochum standen bei Drucklegung noch nicht



fest. Aktuelle Information unter: <https://fahrradsternfahrt.ruhr> oder auf unserer Homepage <https://bochum.adfc.de/>

Donnerstagsrunde

Donnerstag, 28. September, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Es geht die Ruhr entlang bis Essen-Werden, dann über Kupferdreh Richtung Essen-Burgaltendorf weiter bis Dahlhausen. Mittelschwere Tour, es gibt eine starke Steigung von Kupferdreh hoch, ansonsten flach, Länge ca. 70 – 80 km. Leitung: Ute Markhofer (E-Mail: markhofer@adfc-bo.de)

Organ and Bikes

Samstag, 23. September, 11:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Auf dieser Radtour, die in Kooperation mit dem KEFB Bochum/Wattenscheid durchgeführt wird, gibt Propsteikantor Christopher Brauckmann exklusive Einblicke in die Königin der Instrumente. Teilnahme nur mit Anmeldung. Die Anmeldung erfolgt beim KEFB Bochum/Wattenscheid. Genaueres wird auf der Homepage und im Newsletter des ADFC Bochum rechtzeitig bekannt gegeben. Leitung: Theo Albers (E-Mail: albers@adfc-bo.de)

Bochum, ich komme aus dir – eine Entdeckungstour

Sonntag, 01. Oktober, 14:00 – 18:00 Uhr

Rathausvorplatz an der Glocke

Für alle neugierigen Menschen, die Bochums City aus verschiedenen Perspektiven kennen lernen wollen: mit traditionellen und angesagten Locations, überraschender Kunst über und unter Tage, kaum beachteten Baudenkmalern als auch ökologisch nachhaltigen Strukturen. Bitte etwas Proviant mitbringen und adäquate Kleidung, je nach Wetterlage. Anmeldung über VHS Bochum, Länge ca. 15 km, für alle geeignet. Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Fahrradkodierung

Samstag, 23. September, 10:00–15:00 Uhr

Fahrradkodierung durch den ADFC Castrop-Rauxel in Gerthe auf dem Marktplatz im Rahmen des Herbstmarktes des Gerther Treff e.V. Kosten: Fahrrad 15,00 €, Fahrrad (ADFC-Mitglied) 10,00 €, Familien (ADFC-Mitglieder, ab 2 Erwachsene, 2 Kinder) 25,00 €. Bitte Kaufvertrag und Personalausweis mitbringen!

Radtour zu Hotspots der Graffiti-Kultur

Sonntag, 22. Oktober, 14:00–18:00 Uhr

Rathausvorplatz an der Glocke

Auf dieser Tour steuern wir ausgewählte Highlights von Graffiti an, darunter beeindruckende Wandbilder. Seit 1998 ist Bochum eine Hochburg für legales Sprühen geworden mit vielen Freiflächen. Bitte etwas Proviant mitbringen und adäquate Kleidung,

je nach Wetterlage. Anmeldung über VHS Bochum, die Tour führt auf typischen Wegen durch Bochum, Länge ca. 20 km, Leitung: Jutta Schröder (E-Mail: schroeder@adfc-bo.de)

Halloween-Gruseltour

Dienstag, 31. Oktober, 16:30 – 18:30 Uhr

Rathaus-Glocke Bochum

Ca. 20 km, Familientour, entspanntes Tempo, gerne verkleidet! Für kleine Gespenster, große Monster, Zombies (bitte nicht zu überzeugend). Achtung: Sonnenuntergang ist um 17:06 Uhr, Fahrt teils in der Dämmerung/im Dunklen, daher Beleuchtung erforderlich! Leitung: Stephanie Kotalla (E-Mail: kotalla@adfc-bo.de), Gerlinde Ginzel (E-Mail: ginzel@adfc-bo.de)

Donnerstagsrunde Nikolausspezial

Donnerstag, 07. Dezember, 16:00 – 20:00 Uhr

Buscheyplatz, Unicenter

Es geht zum Weihnachtsmarkt nach Hattingen (Witterungsabhängig, nur bei guten Straßenverhältnissen) Leitung: Gerlinde Ginzel (E-Mail: ginzel@adfc-bo.de)

FAHRRAD Essen

29. Februar – 03. März 2024

Messehallen Essen

Die Fahrrad Essen ist eine der größten Fahrradmessen in NRW. Der Schwerpunkt der Messe liegt auf E-Bikes und Urban Biking, insbesondere City- und Lastenräder. Interessierte Käufer können eine Vielzahl dieser Räder auf mehreren Parours testen. In einem umfangreichen Rahmenprogramm diskutieren Experten außerdem aktuelle Themen wie den neuen Radschnellweg RS1. Die Fahrrad Essen findet parallel zur »Reise + Camping« statt, der großen Touristikmesse in NRW

Impressum

FreiRad 10, September 2023

Herausgeber: ADFC Bochum e.V.
Umweltzentrum
Alsenstrase 27, 44789 Bochum
Tel.: 0234 / 33 38 54 55
E-Mail: freirad@adfc-bo.de

Bankverbindung: ADFC Bochum
IBAN: DE 10 4401 0046 0023 6754 61
BIC: PBNKDE FF (Postbank Dortmund)

Auflage: 3.000 Exemplare

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

Gestaltung: Rainer Midlaszewski
(www.rm-grafikdesign.de)

Mitarbeiter*innen dieser Ausgabe:

Theo Albers, Jens Eschmann,
Gerlinde Ginzel, Raphael Kleine,
Martin Kramer, Carsten Krinke,
Jens Matheuszik, Georg Puhe,
Bernhard Raeder, Pe Sturm

Die Meinung der Autor*innen entspricht nicht durchweg der Auffassung des ADFC Bochum (Vorstand).

Fotos: Wenn nicht anders im Beitrag benannt, von den jeweiligen Autor*innen.

Titelbild: neue Roteinfärbung der Herner Straße (Foto: Bernhard Raeder)

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.

Bochum sieht rot

Text: Georg Puhe

Jetzt wird's rot: Lange gefordert, im Radverkehrskonzept empfohlen, endlich wird rote Farbe aufgetragen. Die Herner Straße wird rechts und links

rot und signalisiert, dass hier der Fahrradfahrer eine Fahrbahn hat. In den Niederlanden zum Standard geworden, hält jetzt endlich auch hier der rote Belag Einzug. Zwar ersetzt die Roteinfärbung keine korrekte Fahrradinfrastruktur, macht aus einem schlechten Radweg noch keinen guten, ist auch nicht Bestandteil der STVO oder anderer Regelwerke, aber sie zeigt, hier ist eine Fahrbahn für den Radverkehr und damit erhöht sie durchaus die Verkehrssicherheit für den Fahrradfahrer. Das bestätigt auch die UDV, die Unfallforschung der Versicherer. Von besonderer Bedeutung ist die rote Farbe da, wo Konfliktsituationen zwischen Auto und Radverkehr bestehen: Einmündungen, Ausfahrten sind solche Stellen. Der Autofahrerblick orientiert sich oft an den baulichen Gegebenheiten, er fährt an der Einmündung bis zur Bordsteinlinie und übersieht dabei oft den Radfahrstreifen. So zum Beispiel an der Brunnensteinstraße Einmündung Universitätsstraße. Oft vom ADFC angemahnt, noch immer nicht umgesetzt. Solche Stellen gibt es zu Hauf im Stadtgebiet. Hier muss die Roteinfärbung erste Priorität haben, signalisiert sie doch dem Autofahrer klar, hier ist noch ein Radfahrstreifen, erst dann die Einmündung. Und nun wird der Autofahrer konditioniert: Viktoriastraße, Kreuzung am Schauspielhaus signalisieren deutlich Radwegeverlauf und sorgen für die notwendige



Aufmerksamkeit. Auch das Radverkehrskonzept listet die Roteinfärbung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf. Wir wünschen

uns ein Sonderprogramm zur Einfärbung kritischer und gefährlicher Stellen im Straßenverkehr. Vielleicht weniger Fläche und mehr gezielte potentielle Gefahrenabschnitte. Und warum die Herner Straße? Weil sie einen Unfallschwerpunkt darstellt, sehr viele Einmündungen hat und der Radverkehr oft übersehen wurde. Vielleicht möchte Bochum auch die rote Laterne loswerden und setzt endlich um, was andernorts längst Routine geworden ist. Jetzt vielleicht aber mal systematisch. 200.000 € wurden auf die Herner Straße gemalt, durchgängig zwischen Nordring und A 40 auf 1,1 Kilometer auf beiden Seiten. Wir Radfahrer – und uns sollte man doch vielleicht mal mehr hören – möchten das Rot an den Konfliktstellen auf den Straßen. Vielleicht zunächst nicht unbedingt durchgängig aber zumindest dort, wo die Gefahren für Leib und Leben besonders hoch sind. ...Brunnensteinstraße, sehr viel ließe sich hier aufzählen, wir sind gerne behilflich aber hört endlich auf uns!

Jetzt GLS
Girokonto
eröffnen

**DIE VERKEHRSWENDE
BRAUCHT DEINEN
KONTOWECHSEL**

WIR HABEN **BOCK** AUF

ÖKO FLITZER.

**BOCK
AUF
BOCHUM!**

Wir haben Bock auf Bochum.

Deshalb können unsere Kunden mit uns auf Elektromobilität umsteigen.

stadtwerke-bochum.de

**STADTWERKE
BOCHUM**

